

# Transporte

El periódico del transporte y la logística en España **XXI**

LOGÍSTICA DEL

# FRÍO

EDICIÓN 2020



logistics made in Spain



## ***Nunca un puerto y el punto de venta habían estado tan unidos***

*Puerto de referencia en Europa para la entrada de mercancía perecedera desde los principales mercados de origen gracias a su gran conectividad mundial directa: 200 puertos de 75 países a través de 150 servicios regulares de 30 líneas marítimas. PIF 24 horas y Comunidad Portuaria ampliamente especializada que ofrece una amplia oferta logística: capacidad para más de 30.000 pallets. Todo ello convierte al Puerto de Algeciras en un ágil eslabón dentro de las principales cadenas logísticas mundiales de mercancía reefer.*

***Puerto de Algeciras. Es solo el comienzo...***

# Contenido



El periódico del transporte y la logística en España XXI

#### Fundador

F. Javier Miranda Ruiz

#### Director General

Javier Miranda Descalzo

#### Director

Alfonso Alday

#### Subdirector

Antonio Martínez

#### Análisis y redacción

Carlos Sánchez,  
Eva Mármol,  
Iñaki Eguia  
Alfredo Escolar

#### Director Técnico

José Angel Calvo

#### Arte y Portada

Susana Torre  
Gema Lauzirika

#### Investigación

Dpto. de Documentación  
de Transporte XXI

#### Preimpresión

Grupo XXI de  
Comunicación Empresarial

#### Imprime

Comeco Gráfico Norte SL

#### Edita

#### Industria y Comunicación SA

(Grupo XXI de Comunicación)  
Avda. Cervantes, 51. Ed. Cervantes  
48970 Basauri (Vizcaya)  
Tel. 944 400 000 - Fax 944 400 300  
transporte@grupoxxi.com  
www.TransporteXXI.com

#### Depósito Legal

BI-708-92

Prohibida la reproducción total  
o parcial sin autorización expresa  
del editor.

Todos los derechos reservados.

■ <b>El sector hortofrutícola</b>	
Producción mundial	pág. 5
Comercio internacional	pág. 8
Comercio exterior	pág. 10
Flujos del comercio exterior español	pág. 12
■ <b>Encuesta. La cadena logística del frío</b>	pág. 14
■ <b>Transporte por carretera</b>	pág. 20
Empresas de transporte frigorífico en España	pág. 24
Flujos del comercio hortofrutícola con Europa	pág. 32
■ <b>Transitarios</b>	pág. 34
■ <b>Operadores logísticos</b>	pág. 36
■ <b>Almacenamiento frigorífico</b>	pág. 38
■ <b>Transporte marítimo</b>	pág. 48
■ <b>Transporte por ferrocarril</b>	pág. 58
■ <b>Transporte aéreo</b>	pág. 62

# Patrocinadores


El sector hortofrutícola en España | Producción mundial

# FRUTAS Y HORTALIZAS, UNA INDUSTRIA EN CONTINUO CRECIMIENTO

La producción mundial supera los 2.100 millones de toneladas en 2018, un 1,8% más que en 2017

La producción mundial de frutas y hortalizas mantiene su tendencia al alza. Tras el tímido avance del 0,9 por ciento registrado en 2017, la progresión en 2018 se situó en el 1,8 por ciento. Es decir, el doble que un año antes, superando los 2.100 millones de toneladas de productos hortofrutícolas. En concreto, 2.109 millones de toneladas (ver cuadro adjunto en estas mismas páginas).

Pese a que el crecimiento se ha ralentizado en los últimos años, la cifra de 2018, última fecha disponible, supone casi 800.000 tonela-

## ESPAÑA LIDERA LA CLASIFICACIÓN DE LA UE-28 CON UNA PRODUCCIÓN DE 38,7 MILLONES DE TONELADAS EN 2018

das más que en el año 2000, con un aumento del 54 por ciento.

Así se recoge en los datos estadísticos publicados por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), procesados por TRANSPORTE XXI.

Al frente de la clasificación, a años luz del resto de países, se encuentra China, la 'huerta del mundo', con más de 831 millones de toneladas y un avance del 1,4 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Una cifra que representa casi el 40 por ciento de la produc-

### PRINCIPALES PRODUCTORES DE LA UNIÓN EUROPEA

Rk	Área	2018	2017	2000	1980	%18/17
1	España	38.739	37.962	33.609	24.159	+2,0%
2	Italia	32.941	31.859	37.499	37.455	+3,4%
3	Francia	14.384	14.125	17.505	21.695	+1,8%
4	Polonia	10.697	9.228	8.274	5.437	+15,9%
5	Grecia	8.525	7.199	9.436	7.886	+18,4%
6	Rumania	6.725	5.744	5.910	6.322	+17,1%
7	Alemania	6.575	5.974	8.057	7.602	+10,1%
8	Países Bajos	5.589	6.081	4.374	2.985	-8,1%
9	Portugal	4.451	5.043	4.264	3.604	-11,7%
10	Reino Unido	3.126	3.354	3.492	4.354	-6,8%
11	Hungría	3.027	2.893	3.323	4.397	+4,6%
12	Bélgica	2.349	2.256	2.374	1.375	+4,1%
13	Croacia	1.620	1.309	821	0	+23,7%
14	Austria	1.483	1.203	1.600	1.774	+23,2%
15	Bulgaria	1.024	1.006	2.168	3.868	+1,8%
16	Chequia	518	483	1.017	0	+7,3%
17	Dinamarca	373	375	285	391	-0,4%
18	Suecia	356	381	315	398	-6,6%
19	Lituania	336	315	447	0	+6,6%
20	Eslovenia	333	279	364	0	+19,1%
21	Chipre	304	299	550	540	+2,0%
22	Finlandia	287	295	262	240	-2,8%
23	Irlanda	257	262	253	299	-1,9%
24	Eslovaquia	212	183	675	0	+16,1%
25	Letonia	157	168	161	0	-6,7%
26	Malta	88	90	93	60	-1,3%
27	Estonia	65	66	80	0	-1,2%
28	Luxemburgo	23	14	35	0	+64,8%
<b>Total EU-28</b>		<b>144.565</b>	<b>138.445</b>	<b>147.242</b>	<b>134.842</b>	<b>+4,4%</b>

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO. Elaboración TRANSPORTE XXI.

ción mundial de frutas y hortalizas.

A continuación se mantiene India, que afianzó su segunda posición en el ranking con un crecimiento del 2,4 por ciento en 2018, hasta los 239,5 millones de toneladas.

Completa el podio Brasil, con 68,3 millones de tone-

ladas, lo que supone un ligero retroceso del 0,5 por ciento.

Los tres primeros países de la clasificación concentran más de la mitad de la producción mundial (54 por ciento). Un porcentaje que se eleva hasta casi el 80 por

(continúa en la página 6)

**Puerto de Bilbao, el Nº1 en comercio exterior.**  
Con la terminal de contenedores de mayor calado de la Península Ibérica



Bilbao Portuaria Agorarikoa | Autoridad Portuaria de Bilbao



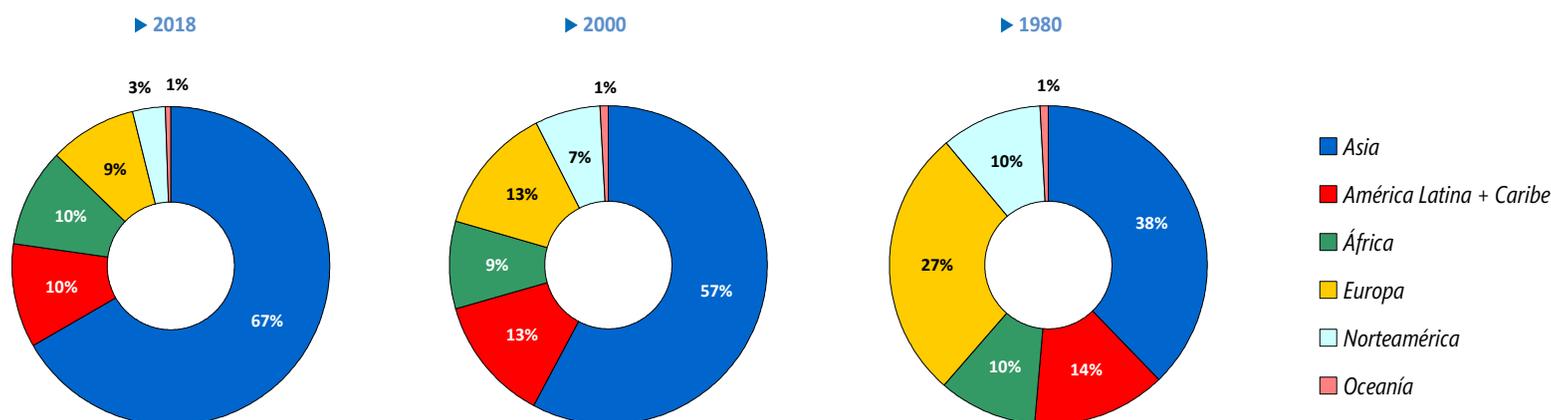


comercial@bilbaoport.eu | +34 944 871 200  
www.bilbaoport.eu

## El sector hortofrutícola en España | Producción mundial

## PRINCIPALES PRODUCTORES MUNDIALES DE FRUTAS Y HORTALIZAS

Rk	Área	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2010	2000	1980	%18/17	%18/80
1	China	831.125	819.823	811.732	798.463	767.726	749.566	731.372	679.933	429.894	60.665	+1,4%	+1270,0%
2	India	239.511	233.798	226.385	220.568	227.336	214.944	198.851	185.397	119.700	58.038	+2,4%	+312,7%
3	Brasil	68.311	68.662	67.153	67.971	68.557	69.316	70.100	70.954	67.252	35.204	-0,5%	+94,0%
4	Estados Unidos	64.794	65.573	69.744	70.049	72.798	74.153	76.351	73.860	88.839	68.549	-1,2%	-5,5%
5	Turquía	52.638	52.902	50.496	47.968	46.363	47.384	46.089	43.457	37.693	21.911	-0,5%	+140,2%
6	México	47.380	45.930	43.815	41.365	39.582	38.469	36.201	35.048	29.671	14.580	+3,2%	+225,0%
7	España	38.739	37.962	39.689	39.867	38.971	37.060	33.210	35.014	33.609	24.159	+2,0%	+60,3%
8	Irán	37.457	35.853	34.122	35.174	37.130	39.392	36.986	35.511	25.900	8.740	+4,5%	+328,6%
9	Egipto	35.402	34.968	34.769	36.500	35.536	32.469	34.424	32.610	24.492	10.754	+1,2%	+229,2%
10	Indonesia	34.457	33.147	31.539	32.617	30.663	29.725	30.500	27.062	15.934	7.046	+4,0%	+389,0%
11	Italia	32.941	31.859	33.969	34.269	31.642	32.158	31.814	35.759	37.499	37.455	+3,4%	-12,1%
12	Nigeria	32.444	32.270	31.175	31.793	30.810	27.998	28.369	26.654	20.917	10.130	+0,5%	+220,3%
13	Viet Nam	27.068	25.970	24.826	24.188	23.871	22.759	21.798	16.577	11.709	5.182	+4,2%	+422,4%
14	Filipinas	23.673	23.554	23.124	23.271	22.962	25.739	26.214	25.586	19.335	11.429	+0,5%	+107,1%
15	Rusia	19.626	18.689	18.720	21.149	20.403	19.486	19.004	15.747	14.441	0	+5,0%	-
16	Colombia	17.457	17.796	18.042	16.905	16.098	17.012	15.710	13.427	12.461	5.490	-1,9%	+218,0%
17	Uzbekistán	15.290	16.422	18.755	16.316	14.921	13.665	12.452	10.233	4.515	0	-6,9%	-
18	Argelia	15.092	14.334	13.928	14.601	14.209	13.841	12.455	10.656	4.433	2.519	+5,3%	+499,2%
19	Tailandia	15.045	14.967	14.460	14.241	14.957	14.313	15.244	14.843	15.682	10.557	+0,5%	+42,5%
20	Argentina	14.985	13.409	13.415	14.760	13.765	14.202	14.143	13.135	13.063	10.424	+11,8%	+43,8%
21	Pakistán	14.929	14.540	14.543	14.112	13.965	13.287	13.562	13.837	12.227	5.119	+2,7%	+191,6%
22	Francia	14.384	14.125	15.078	14.464	14.400	13.300	13.022	14.133	17.505	21.695	+1,8%	-33,7%
23	Japón	13.814	13.934	14.090	14.244	14.506	14.255	14.377	15.126	18.002	24.984	-0,9%	-44,7%
24	República de Corea	13.660	13.474	13.042	13.320	14.970	13.497	13.415	13.533	15.423	9.803	+1,4%	+39,3%
25	Ucrania	12.931	12.091	12.372	12.359	12.798	14.028	13.267	11.005	7.739	0	+6,9%	-
26	Marruecos	12.791	12.506	10.541	11.742	12.045	10.767	11.372	10.036	7.281	4.054	+2,3%	+215,5%
27	Sudáfrica	12.722	12.021	11.351	12.699	12.320	12.447	11.554	10.796	8.966	5.475	+5,8%	+132,4%
28	Perú	11.109	10.467	10.645	10.337	10.206	9.924	9.300	8.744	5.841	2.404	+6,1%	+362,0%
29	Polonia	10.697	9.228	10.611	9.239	10.139	9.437	9.568	7.903	8.274	5.437	+15,9%	+96,8%
30	Bangladesh	10.313	10.557	9.942	9.585	8.720	8.139	7.981	7.526	3.204	2.405	-2,3%	+328,9%
	<b>Mundo</b>	<b>2.109.063</b>	<b>2.072.302</b>	<b>2.053.489</b>	<b>2.032.644</b>	<b>1.995.698</b>	<b>1.949.193</b>	<b>1.894.041</b>	<b>1.793.994</b>	<b>1.367.474</b>	<b>690.220</b>	<b>+1,8%</b>	<b>+205,6%</b>



Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO, Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Elaboración TRANSPORTE XXI.

(viene de la página 5)

ciento sumando las cifras de los 20 primeros países del ranking.

#### ZONAS GEOGRÁFICAS

Por zonas geográficas, la estadística de la FAO revela que Asia lleva la batuta. El continente más extenso y poblado de la tierra, con China e India a la cabeza, casi ha duplicado la producción mundial de frutas y hortalizas desde el año 2000, pasando de una cuota del 57,7 por ciento al 66,7 por ciento.

Europa, por el contrario, pierde peso y sitúa su cuota de participación en el 8,9 por ciento en 2018 frente al

13 por ciento en el año 2000.

La estadística de la FAO también revela el protagonismo de España en el ámbito internacional.

Con una producción de 38,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en 2018 (+2 por ciento), afianza su séptima plaza mundial y sigue liderando la clasificación de la Unión Europea. Un puesto que no ha soltado desde 2012, cuando superó a Italia, que se encuentra a las puertas de entrar en el Top 10 mundial, con un crecimiento del 3,4 por ciento en 2018. Los datos confirman el destacado papel de España en esta industria, con un gran

peso específico en la economía del país, que tiene al sector del transporte de mercancías y la logística como principal aliado.

#### VALOR AÑADIDO

Además, se trata de una actividad generadora de industria, ya que en la producción y distribución de frutas y hortalizas intervienen numerosos agentes, como es el caso de los transportistas, entre otros. En cuanto a las principales zonas geográficas, el sector hortofrutícola se encuentra presente de forma significativa en la mayoría de las Comunidades Autónomas, destacando Andalucía, Aragón, Cataluña, Casti-

lla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Extremadura y la Región de Murcia.

Según la última estimación de macromagnitudes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), en 2018, el sector hortofrutícola representó el 55 por ciento de la producción vegetal final, con 17.723 millones de euros.

Expertos de esta industria prevén que la tendencia creciente de la participación del sector se incrementará en el futuro como consecuencia de la evolución al alza de las exportaciones, tanto en volumen como en valor, incrementando su participación en la producción del sector.

### ASIA CONCENTRA EL 66,7% DE LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS



## LÍDER EUROPEO EN LOGÍSTICA DEL FRÍO



Más de 55 años de experiencia y compromiso con la calidad de nuestros servicios.



Especialistas en grupaje hortofrutícola con una flota de 2.900 camiones.



Apostamos por la intermodalidad. Garantizamos un transporte rápido, ecológico y responsable.

### LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE

## SOLUCIONES INNOVADORAS Y RESPONSABLES

Promovemos soluciones eficientes a las necesidades de transporte, ofreciendo un servicio integral y de calidad a nuestros clientes.

## El sector hortofrutícola en España | Comercio internacional

## COMERCIO INTERNACIONAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS

Rk	País	2018	2017	2016	2015	2010	2000	%18/17	%18/00
1	China	118.191	126.690	112.864	112.000	77.835	16.814	-6,7%	+602,9%
2	Estados Unidos	90.974	99.407	100.853	89.774	74.853	51.106	-8,5%	+78,0%
3	Brasil	88.976	73.300	57.346	59.458	33.726	14.967	+21,4%	+494,5%
4	Países Bajos	33.939	32.132	28.401	26.617	26.324	20.532	+5,6%	+65,3%
5	España	25.262	24.420	23.695	23.668	19.203	16.484	+3,4%	+53,2%
6	Alemania	24.454	23.883	22.972	23.390	20.857	18.635	+2,4%	+31,2%
7	Canadá	21.610	20.428	20.104	19.634	15.446	10.124	+5,8%	+113,5%
8	Bélgica	19.619	18.840	18.300	17.787	16.160	14.110	+4,1%	+39,0%
9	México	19.485	18.081	17.009	16.033	13.289	9.952	+7,8%	+95,8%
10	Francia	17.250	17.086	17.125	16.436	16.061	12.758	+1,0%	+35,2%
11	Federación de Rusia	14.798	14.048	12.090	12.892	11.651	3.732	+5,3%	+296,5%
12	Tailandia	14.512	15.839	16.888	16.269	9.610	6.182	-8,4%	+134,8%
13	Italia	14.357	14.367	14.215	13.512	13.476	10.474	-0,1%	+37,1%
14	Argentina	13.129	12.462	13.192	14.592	16.856	6.505	+5,4%	+101,8%
15	Reino Unido	11.848	11.886	11.704	11.291	10.704	8.126	-0,3%	+45,8%
16	Turquía	10.486	9.798	8.869	8.324	6.879	3.143	+7,0%	+233,7%
17	Japón	8.902	8.611	8.334	8.344	8.561	10.131	+3,4%	-12,1%
18	Viet Nam	8.777	8.538	8.446	8.405	3.202	451	+2,8%	>999,9%
19	India	8.507	12.522	11.583	10.130	6.255	1.950	-32,1%	+336,2%
20	Ecuador	7.422	7.217	6.747	6.900	5.886	4.397	+2,8%	+68,8%
	<b>Total mundo</b>	<b>775.307</b>	<b>771.554</b>	<b>719.842</b>	<b>696.905</b>	<b>546.670</b>	<b>322.182</b>	<b>+0,5%</b>	<b>+140,6%</b>

Datos en miles de toneladas. Fuente: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Elaboración TRANSPORTE XXI.

## DESTINO: EL MUNDO

El tráfico de frutas y hortalizas avanza un 0,5% en 2018 hasta superar los 775 millones de toneladas

El comercio internacional de frutas y hortalizas mantiene su progresión, si bien a un ritmo mucho más lento que en los últimos años. Frente al crecimiento del 3,2 por ciento registrado en 2016 y del 7,1 por ciento en 2017, el ejercicio 2018 terminó prácticamente plano, con un tímido avance del 0,5 por ciento. En dicho ejercicio, último con datos disponibles en las estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), las exportaciones e importaciones superaron los 775 millones de toneladas. Así las cosas, el comercio internacional supone actualmente cerca del 37 por ciento de la producción mundial.

Conviene recordar, no obstante, el baile de cifras con respecto a la estadística proporcionada por otros organismos, debido, principalmente, a la distinta selección de productos, lo que provoca diferencias con gráficos que acompañan este mismo producto editorial, como advertirán los lectores, y de años an-

## PRINCIPALES PAÍSES IMPORTADORES Y EXPORTADORES

## ▶ TOP IMPORTADORES

Rk	País	2018	2017	2010	2000	%18/17
1	China	101.581	110.180	64.230	11.874	-7,8%
2	Estados Unidos	31.955	30.626	20.760	14.361	+4,3%
3	Alemania	18.569	17.954	16.233	15.361	+3,4%
4	Países Bajos	16.419	15.147	12.000	12.071	+8,4%
5	Rusia	11.783	11.643	11.333	3.570	+1,2%
6	Francia	11.056	10.890	9.356	7.233	+1,5%
7	Reino Unido	10.697	10.708	9.589	7.336	-0,1%
8	Bélgica	9.739	9.062	7.666	7.915	+7,5%
9	<b>España</b>	<b>9.045</b>	<b>8.105</b>	<b>7.088</b>	<b>6.764</b>	<b>+11,6%</b>
10	Japón	8.829	8.538	8.517	10.102	+3,4%
	<b>Total mundo</b>	<b>386.393</b>	<b>381.728</b>	<b>269.459</b>	<b>160.593</b>	<b>+1,2%</b>

## ▶ TOP EXPORTADORES

Rk	País	2018	2017	2010	2000	%18/17
1	Brasil	87.300	71.515	31.977	13.417	+22,1%
2	Estados Unidos	59.019	68.781	54.093	36.744	-14,2%
3	Países Bajos	17.520	16.985	14.324	8.461	+3,1%
4	China	16.610	16.510	13.606	4.939	+0,6%
5	<b>España</b>	<b>16.217</b>	<b>16.315</b>	<b>12.115</b>	<b>9.720</b>	<b>-0,6%</b>
6	Canadá	14.159	13.548	9.608	5.308	+4,5%
7	México	12.365	11.981	8.064	4.794	+3,2%
8	Bélgica	9.879	9.778	8.494	6.195	+1,0%
9	Tailandia	7.891	10.407	6.767	4.744	-24,2%
10	Italia	7.316	7.592	7.176	6.012	-3,6%
	<b>Total mundo</b>	<b>388.914</b>	<b>389.826</b>	<b>277.211</b>	<b>161.589</b>	<b>-0,2%</b>

Datos en miles de toneladas. Elaboración TRANSPORTE XXI.

**EL COMERCIO INTERNACIONAL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS SUPONE EL 37% DE LA PRODUCCIÓN MUNDIAL**

**CHINA LIDERA LA CLASIFICACIÓN DEL COMERCIO GLOBAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS, CON UN FLUJO DE MÁS DE 118 MILLONES DE TONELADAS EN 2018**

**ESPAÑA SE MANTIENE EN EL TOP 5 DEL RANKING MUNDIAL POR TRÁFICO TOTAL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS**

teriores, en los que España aparece como primer exportador mundial de frutas y hortalizas frescas. Por poner un ejemplo, el presente informe de la FAO incluye la soja, cuyas exportaciones, en el caso de Brasil, superaron los 85 millones de toneladas en 2018. Hechas las salvedades oportunas, el ranking está encabezado por China, con 118,2 millones de toneladas, entre exportaciones e importaciones, casi el triple de la producción española en 2018. Los flujos del gigante asiático suponen una caída del 6,7 por ciento. La mayor partida corresponde a los flujos de importación. De hecho, lidera este ranking con un tráfico de 101,6 millones de toneladas, el 86 por ciento del total del comercio exterior chino de frutas y hortalizas.

A continuación se encuentra Estados Unidos, con casi 91 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, entre flujos de entrada y de salida, seguida de Brasil (88,9 millones de toneladas) y Países Bajos (33,9 millones de toneladas), primer país europeo, gracias al fuerte componente de re-exportación, ya que sus puertos actúan como centros de distribución de mercancías. El informe elaborado por TRANSPORTE XXI, a partir de los datos de la FAO, también refleja el peso de España, en el Top 5 del ranking mundial por tráfico total de productos hortofrutícolas.



Port de Barcelona

## Your partner in the Med

From Barcelona, you can reach a market of 400 million consumers in under 48 hours. By choosing our Port, you can achieve a substantial cut in distribution costs and reduce your carbon footprint. Barcelona has the most efficient terminals and is therefore the best option for accessing the European, Mediterranean and African markets.

**Port of Barcelona, the leading logistics hub in Southern Europe.**

[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)

El sector hortofrutícola en España | Comercio exterior

# ESPAÑA DA DE COMER A EUROPA

Las exportaciones de productos hortofrutícolas a la UE-28, su principal mercado con un peso del 92%, crecieron un 6,3% en 2019, con un flujo de 13,5 millones de toneladas

España, uno de los primeros países exportadores del mundo de frutas y hortalizas, se consolida como la auténtica 'huerta de Europa'. Los datos de comercio exterior de la industria agroalimentaria son contundentes. La distribución de productos hortofrutícolas en la UE-28 superó el pasado año los 13,5 millones de toneladas, con un crecimiento del 6,3 por ciento con respecto al año anterior. Un dato que supone el 92 por ciento de las ventas al exterior de frutas y hortalizas.

Así lo revelan los últimos datos provisionales hechos públicos por la Secretaría de Estado de Comercio, procesados por TRANSPORTE XXI.

Unas cifras que difieren ligeramente de las facilitadas por la Federación Española de Asociaciones de Productores de Frutas y Hortalizas (Fepex) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO), al manejar estadística diferente, sobre todo en cuanto a la tipología de los productos analizados. De ahí los pequeños desajustes a lo largo del presente informe, que pueden detectarse al comparar los diferentes gráficos que acompañan este producto editorial.

Por regiones, Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia son las principales exportadoras de productos hortofrutícolas a Europa. En total, suman más de 11 millones de toneladas, lo que supone un peso del 83 por ciento, según datos de Fepex. En la estadística también destaca el buen comportamiento de Aragón, en sexta posición, con un avance del 28,9 por ciento (214.000 toneladas).

Sumando el resto de envíos al exterior, las exportaciones españolas de frutas y hortalizas se situaron en 14,7 millones de toneladas en 2019, con un crecimen-

## EXPORTACIONES DE FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS A EUROPA

Rk	CCAA	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	%19/18	%19/10
1	Andalucía	4.535	4.110	3.956	3.943	3.776	3.575	3.273	3.057	2.958	2.579	+10,4%	+75,8%
2	Com. Valenciana	4.056	3.756	3.798	3.856	4.228	4.093	4.439	4.200	3.780	3.513	+8,0%	+15,5%
3	Murcia	2.578	2.506	2.512	2.500	2.535	2.572	2.343	2.169	1.948	1.807	+2,9%	+42,7%
4	Cataluña	1.014	912	1.047	982	1.007	988	925	882	853	752	+11,2%	+34,9%
5	Madrid	259	268	309	301	275	186	100	61	166	179	-3,4%	+44,6%
6	Aragón	214	166	202	182	157	172	144	134	138	112	+28,9%	+91,3%
7	Castilla - La Mancha	202	189	187	169	149	132	100	87	65	74	+7,0%	+173,9%
8	Extremadura	158	142	154	165	195	370	137	156	203	131	+11,7%	+20,6%
9	Castilla y León	144	150	149	142	149	112	135	115	118	133	-4,3%	+8,4%
10	Galicia	103	110	99	103	102	85	71	61	40	41	-6,1%	+149,6%
11	Canarias	66	65	68	74	90	83	107	107	115	104	+1,4%	-36,7%
12	Navarra	63	68	62	70	50	50	37	30	31	28	-7,0%	+127,9%
13	Baleares	20	18	18	16	15	21	20	16	19	15	+14,4%	+37,8%
14	País Vasco	10	10	9	8	8	7	5	6	5	7	+6,2%	+45,5%
15	La Rioja	8	6	6	7	11	8	3	8	8	5	+30,8%	+68,8%
16	Asturias	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	+286,3%	-82,8%
17	Cantabria	0	1	0	2	17	26	12	18	11	10	-98,7%	-99,9%
	Resto	40	36	41	32	27	23	13	3	2	1	+11,1%	<999,9%
	Total	13.471	12.511	12.617	12.553	12.790	12.503	11.864	11.112	10.462	9.491	+7,7%	+41,9%

Datos en miles de toneladas. Fuente: Fepex. Elaboración TRANSPORTE XXI.

to del 7,5 por ciento, según datos de la Secretaría de Estado de Comercio.

Una evolución positiva que no se ha logrado mantener en la primera mitad de este año, marcado por la pandemia de la COVID-19. La exportación española de frutas y hortalizas en el primer semestre de 2020 cayó un 3,5 por ciento en volumen, aunque creció un



9,5 por ciento en valor con relación al mismo periodo del año anterior, totalizando 7,2 millones de toneladas y 8.564 millones de euros, según datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, procesados por Fepex.

De enero a junio de 2020, la exportación de hortalizas retrocedió un 1,4 por ciento en volumen, totalizando 3,3 millones de toneladas. Cayó el volumen de horta-

lizas prioritarias de la exportación española como el tomate, pepino, lechuga o coles. Las ventas de tomate se situaron en 459.231 toneladas, un 8 por ciento menos que en el primer semestre de 2019. Las exportaciones de lechuga retrocedieron en volumen un 4 por ciento, con 475.737 toneladas, y las de coles también descendieron un 10 por ciento en volumen, con 349.737 toneladas.

En frutas, las ventas al exterior a lo largo del primer semestre se situaron en 3,8 millones de toneladas, un 5 por ciento menos que en el mismo periodo del año anterior. Destacó el comportamiento positivo de la fruta de hueso, resaltando el melocotón, con 132.578 toneladas (+11 por ciento) o la nectarina, con 135.819 toneladas (+9 por ciento). Por el contrario, retroceden los frutos rojos, con un descenso de la fresa del 3 por ciento en volumen, sumando 274.229 toneladas. En el caso de la frambuesa, retrocedió un 21 por ciento en volumen, situándose en 40.688 toneladas.

Por comunidades autónomas, la exportación hortofrutícola de Andalucía de

**ALEMANIA, FRANCIA Y REINO UNIDO, PRINCIPALES MERCADOS EN EL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS**

**ANDALUCÍA, COMUNIDAD VALENCIANA Y MURCIA CANALIZAN EL 83% DE LAS EXPORTACIONES DE FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS A EUROPA**

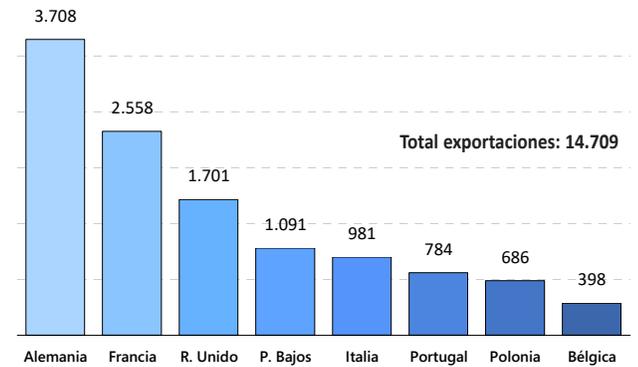
enero a junio de 2020 se situó en 2,7 millones de toneladas, un 4 por ciento menos que en el mismo periodo de 2019. A continuación se situó la Comunidad Valenciana, con 2 millones de toneladas (-8 por ciento) y Murcia, con 1,4 millones de toneladas (-1 por ciento). Los datos del primer semestre, según advierte Fepex, muestran un resultado positivo del valor obtenido por el conjunto de las exportaciones de frutas y hortalizas, pero reflejan situaciones muy dispares, con retrocesos en producciones importantes como los frutos rojos. Preocupan las cifras de mayo y junio, que reflejan notables descensos del volumen exportado, del 15 y del 11 por ciento, respectivamente. Un escenario que, en opinión de Fepex, requiere la aplicación de un conjunto de medidas en múltiples ámbitos, que permitan superar, entre otros retos, la mejora de la competitividad o la diversificación real de los mercados, en un contexto de importantes amenazas como la salida de Reino Unido de la UE, tercer mercado de la exportación española.

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

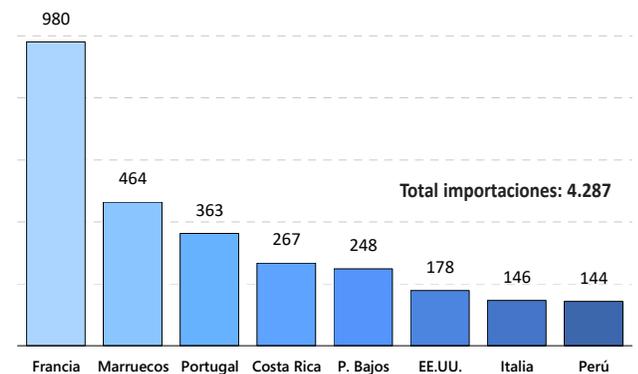
## TOP SOCIOS COMERCIALES DE ESPAÑA EN TRÁFICO TOTAL DE FRUTAS Y VERDURAS EN 2019

Rk	País	2019	2018	2017	2016	2014	2012	2010	%19/18	%19/10
1	Alemania	3.743	3.557	3.474	3.414	3.126	2.782	2.397	+5,2%	+56,2%
2	Francia	3.538	3.587	3.453	3.424	3.199	3.262	3.057	-1,4%	+15,7%
3	Reino Unido	1.803	1.712	1.718	1.754	1.631	1.461	1.390	+5,3%	+29,8%
4	Países Bajos	1.338	1.253	1.238	1.306	1.196	1.182	1.048	+6,9%	+27,7%
5	Portugal	1.147	1.114	1.076	1.045	1.224	858	873	+3,0%	+31,3%
6	Italia	1.127	947	1.056	915	1.013	1.000	660	+19,0%	+70,9%
7	Polonia	721	594	640	599	642	640	511	+21,5%	+41,2%
8	Marruecos	561	527	487	389	281	196	200	+6,4%	+181,0%
9	Bélgica	532	561	634	570	522	507	459	-5,2%	+16,0%
10	Suecia	291	281	286	291	260	264	249	+3,8%	+17,2%
11	Estados Unidos	274	232	236	211	196	186	192	+18,3%	+43,0%
12	Costa Rica	270	297	249	218	200	140	97	-9,1%	+177,9%
13	Brasil	252	197	208	205	190	149	134	+28,0%	+88,8%
14	República Checa	232	204	234	246	234	228	223	+13,5%	+3,7%
15	Dinamarca	199	189	180	191	184	195	149	+5,5%	+34,1%
16	Austria	198	167	181	167	148	146	115	+18,5%	+71,4%
17	Suiza	194	177	176	172	153	142	144	+10,0%	+34,5%
18	Perú	144	151	97	89	68	52	47	-4,6%	+205,4%
19	Rumanía	126	125	91	68	65	50	15	+0,9%	+727,9%
20	Canadá	124	119	107	93	139	120	51	+4,7%	+142,0%
21	Colombia	119	74	61	61	63	39	21	+59,5%	+459,0%
22	Finlandia	113	105	100	106	97	85	83	+8,5%	+35,9%
23	Argentina	113	153	115	160	83	173	176	-25,8%	-35,7%
24	Noruega	109	107	98	102	100	93	87	+2,0%	+24,6%
25	Irlanda	98	90	90	95	78	64	51	+9,4%	+91,7%
26	Ucrania	92	214	6	6	21	45	45	-57,1%	+104,1%
27	Hungría	84	75	78	72	67	52	52	+11,2%	+59,7%
28	Eslovaquia	80	52	50	49	55	48	31	+53,4%	+153,3%
29	Costa de Marfil	77	69	62	78	42	6	16	+11,7%	+387,3%
30	Arabia Saudí	71	55	58	50	34	19	6	+29,7%	>999,9%
	<b>Total Mundo</b>	<b>18.997</b>	<b>18.385</b>	<b>17.619</b>	<b>17.224</b>	<b>16.543</b>	<b>15.396</b>	<b>13.548</b>	<b>+3,3%</b>	<b>+40,2%</b>

## ▶ EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



## ▶ IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



Datos en miles de toneladas. Fuente: Secretaría de Estado de Comercio. Elaboración TRANSPORTE XXI.



Hablemos de **UTA ONE®**!

**RESERVA AHORA**  
y obtén condiciones  
muy especiales.



50.500 €€S



Peajes

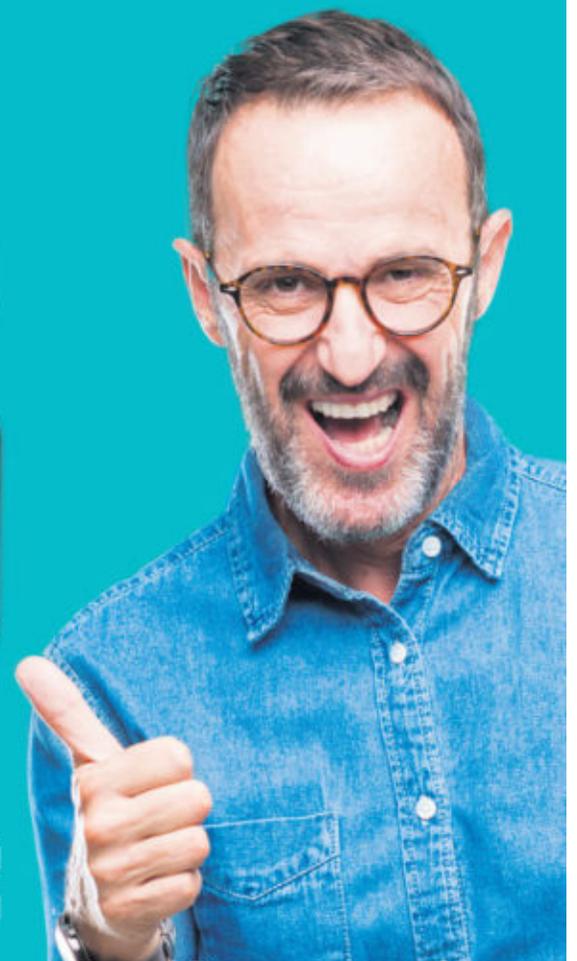


IVA y Tasas



Servicios

one.uta.com  
uta.com



## El sector hortofrutícola en España | Flujos del comercio exterior español

## COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS POR REGIONES (miles Tn)

REGIÓN	%2020/19*	2019	2010	2000	%19/18	%19/10	%19/00	Cuota 2019	2010	2000
Europa *	-3%	16.024	11.775	10.145	+5%	+36%	+58%	84%	87%	78%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	+6%	1.062	697	363	+4%	+52%	+192%	6%	5%	3%
África	+17%	850	367	139	+2%	+132%	+514%	4%	3%	1%
América del Norte	-9%	469	288	914	+15%	+63%	-49%	2%	2%	7%
Oriente Medio	-10%	188	36	14	+20%	+416%	>999%	1%	0%	0%
Asia *	-41%	184	83	1.359	+25%	+121%	-86%	1%	1%	10%
CEI-Comunidad de Estados Indep.	-19%	151	250	59	-72%	-39%	+158%	1%	2%	0%
Oceanía	+30%	68	52	38	-2%	+31%	+79%	0%	0%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>-2%</b>	<b>18.996</b>	<b>13.547</b>	<b>13.031</b>	<b>+3%</b>	<b>+40%</b>	<b>+46%</b>			

## EUROPA \*\*

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Patatas	+0%	803	-1%	+4%
Manzanas, peras y membrillos	-18%	259	+27%	-2%
Hortalizas cocidas o congeladas	-21%	198	-3%	-15%
Tomates	-28%	128	+22%	-10%
Hortalizas de vaina secas	+5%	99	-4%	+88%
Resto	+3%	663	-11%	+27%
<b>TOTAL</b>	<b>-5%</b>	<b>2.149</b>	<b>-1%</b>	<b>+8%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-4%	3.707	+10%	+17%
Otras hortalizas frescas	+4%	1.727	+8%	+80%
Melones, sandías y papayas	-10%	1.368	+9%	+57%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+10%	981	+6%	+54%
Lechugas, escarolas, endibias...	-4%	815	-4%	+31%
Resto	-3%	5.277	+5%	+49%
<b>TOTAL</b>	<b>-2%</b>	<b>13.874</b>	<b>+6%</b>	<b>+42%</b>

## AMÉRICA DEL NORTE

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Otros frutos de cáscara	+1%	119	-0%	+48%
Hortalizas de vaina secas	-3%	105	+13%	-10%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-55%	29	+91%	>999%
Bananas y plátanos	-76%	7	-35%	+11%
Cítricos	-31%	2	-48%	+85%
Resto	+36%	6	-27%	+119%
<b>TOTAL</b>	<b>-5%</b>	<b>268</b>	<b>+7%</b>	<b>+29%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-52%	73	-5%	+10%
Hortalizas cocidas o congeladas	+33%	50	+50%	>999%
Cebollas, ajos, puerros...	+102%	23	+65%	>999%
Hortalizas conservadas provisionalm.	+1%	12	>999%	>999%
Otras hortalizas frescas	-0%	11	+84%	+85%
Resto	-53%	33	+16%	+557%
<b>TOTAL</b>	<b>-14%</b>	<b>201</b>	<b>+27%</b>	<b>+153%</b>

## CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+4%	280	-5%	+115%
Bananas y plátanos	+7%	254	+15%	+116%
Melones, sandías y papayas	-1%	84	+12%	+29%
Cítricos	+281%	82	-33%	-29%
Cebollas, ajos, puerros...	+6%	50	+40%	+180%
Resto	+13%	155	-4%	-27%
<b>TOTAL</b>	<b>+10%</b>	<b>906</b>	<b>-0%</b>	<b>+38%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cebollas, ajos, puerros...	-13%	41	+172%	+749%
Cítricos	-33%	35	+12%	+474%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-30%	33	+49%	+86%
Manzanas, peras y membrillos	+44%	25	+27%	+287%
Hortalizas cocidas o congeladas	-5%	11	+9%	+837%
Resto	-42%	11	+8%	+280%
<b>TOTAL</b>	<b>-22%</b>	<b>156</b>	<b>+44%</b>	<b>+298%</b>

## ÁFRICA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Otras hortalizas frescas	-6%	90	+5%	+204%
Bananas y plátanos	-15%	87	-17%	+143%
Melones, sandías y papayas	+43%	87	-16%	+567%
Hortalizas de vaina	+6%	81	-9%	+26%
Tomates	+29%	70	+10%	+226%
Resto	+33%	252	+11%	+127%
<b>TOTAL</b>	<b>+21%</b>	<b>666</b>	<b>-1%</b>	<b>+143%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Manzanas, peras y membrillos	-10%	67	+23%	+140%
Hortalizas cocidas o congeladas	-13%	30	+62%	+305%
Cebollas, ajos, puerros...	+45%	20	-5%	+129%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-14%	14	-15%	+28%
Otras frutas, frescas	+3%	13	+24%	+256%
Resto	+2%	41	+2%	+20%
<b>TOTAL</b>	<b>-2%</b>	<b>184</b>	<b>+15%</b>	<b>+99%</b>

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

## COMUNIDAD DE ESTADOS INDEPENDIENTES

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Hortalizas de vaina secas	-23%	129	-76%	+113%
Otros frutos de cáscara	+72%	1	+1%	+138%
Resto	-75%	1	+48%	+725%
<b>TOTAL</b>	<b>-22%</b>	<b>130</b>	<b>-76%</b>	<b>+114%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-23%	9	+35%	-83%
Otras frutas, frescas	+127%	6	+17%	-59%
Resto	-19%	6	+89%	-95%
<b>TOTAL</b>	<b>-13%</b>	<b>21</b>	<b>+42%</b>	<b>-89%</b>

## COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS POR PRODUCTOS (miles Tn)

PRODUCTO	%2020/19*	2019	2010	2000	%19/18	%19/10	%19/00	Cuota 2019	2010	2000
Cítricos	-5%	4.176	3.519	3.442	+8%	+19%	+21%	22,0%	26,0%	26,4%
Otras hortalizas frescas	+3%	1.902	1.039	766	+9%	+83%	+148%	10,0%	7,7%	5,9%
Melones, sandías y papayas	-5%	1.557	963	662	+7%	+62%	+135%	8,2%	7,1%	5,1%
Patatas	-4%	1.142	1.027	840	+3%	+11%	+36%	6,0%	7,6%	6,4%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+7%	1.067	758	443	+8%	+41%	+141%	5,6%	5,6%	3,4%
Tomates	-7%	966	906	902	-2%	+7%	+7%	5,1%	6,7%	6,9%
Otras frutas, frescas	-2%	949	527	439	+6%	+80%	+116%	5,0%	3,9%	3,4%
Hortalizas cocidas o congeladas	-7%	895	605	301	+5%	+48%	+198%	4,7%	4,5%	2,3%
Lechugas, escarolas, endibias...	-5%	853	647	507	-3%	+32%	+68%	4,5%	4,8%	3,9%
Cebollas, ajos, puerros...	+1%	723	388	363	+13%	+86%	+99%	3,8%	2,9%	2,8%
Pepinos y pepinillos	-5%	714	457	356	+9%	+56%	+100%	3,8%	3,4%	2,7%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+4%	593	282	118	-1%	+110%	+404%	3,1%	2,1%	0,9%
Manzanas, peras y membrillos	-0%	547	559	464	+20%	-2%	+18%	2,9%	4,1%	3,6%
Coles, coliflores, colinabos...	-4%	507	332	288	-1%	+53%	+76%	2,7%	2,4%	2,2%
Bananas y plátanos	-3%	492	248	302	-1%	+98%	+63%	2,6%	1,8%	2,3%
Hortalizas de vaina secas	+4%	416	343	890	-49%	+21%	-53%	2,2%	2,5%	6,8%
Otros frutos de cáscara	-0%	304	214	147	+5%	+42%	+106%	1,6%	1,6%	1,1%
Uvas, incluidas las pasas	+5%	227	180	143	-11%	+26%	+59%	1,2%	1,3%	1,1%
Hortalizas de vaina	+16%	181	123	68	+11%	+73%	+166%	1,0%	0,9%	0,5%
Zanahorias, nabos, remolachas...	+17%	174	112	112	+11%	+56%	+55%	0,9%	0,8%	0,9%
Hortalizas conservadas provisionalm.	+12%	141	58	54	+21%	+142%	+162%	0,7%	0,4%	0,4%
Frutas y frutos, secos	+6%	139	94	18	-1%	+48%	+681%	0,7%	0,7%	0,1%
Otras frutas, cocidas o congeladas	-1%	101	58	45	+11%	+73%	+123%	0,5%	0,4%	0,3%
Raíces de mandioca, batatas...	+30%	84	17	1.312	+24%	+384%	-94%	0,4%	0,1%	10,1%
Hortalizas secas	-4%	72	31	15	+19%	+135%	+371%	0,4%	0,2%	0,1%
Resto	-15%	77	58	35	+21%	+33%	+122%	0,4%	0,4%	0,3%
<b>TOTAL</b>	<b>-2%</b>	<b>18.996</b>	<b>13.547</b>	<b>13.031</b>	<b>+3%</b>	<b>+40%</b>	<b>+46%</b>			

## ASIA \*\*

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cocos, nueces...	-15%	20	+22%	+87%
Hortalizas conservadas provisionalm.	-14%	19	-0%	+51%
Uvas, incluidas las pasas	-39%	14	+14%	+145%
Hortalizas cocidas o congeladas	-29%	12	+25%	+12%
Otros frutos de cáscara	-3%	6	-21%	-39%
Resto	-4%	23	-10%	-12%
<b>TOTAL</b>	<b>-17%</b>	<b>94</b>	<b>+4%</b>	<b>+23%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-77%	52	+62%	>999%
Cebollas, ajos, puerros...	-18%	12	+121%	>999%
Hortalizas cocidas o congeladas	+33%	6	+93%	>999%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-43%	5	+102%	>999%
Otras frutas, frescas	-33%	5	+7%	+713%
Resto	+37%	11	+13%	+131%
<b>TOTAL</b>	<b>-61%</b>	<b>90</b>	<b>+59%</b>	<b>&gt;999%</b>

## ORIENTE MEDIO

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Patatas	+102%	7	-49%	-23%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-35%	3	+40%	+90%
Cítricos	+19%	1	+22%	>999%
Zanahorias, nabos, remolachas...	-83%	1	-53%	-40%
Hortalizas conservadas provisionalm.	-76%	1	-10%	+880%
Resto	+46%	1	-0%	-49%
<b>TOTAL</b>	<b>+60%</b>	<b>13</b>	<b>-33%</b>	<b>+1%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-54%	54	+45%	+733%
Manzanas, peras y membrillos	+115%	32	+47%	+483%
Cebollas, ajos, puerros...	+34%	21	+15%	>999%
Hortalizas cocidas o congeladas	+13%	16	+20%	+609%
Lechugas, escarolas, endibias...	-24%	15	-2%	>999%
Resto	+7%	37	+21%	+390%
<b>TOTAL</b>	<b>-19%</b>	<b>175</b>	<b>+28%</b>	<b>+642%</b>

## OCEANÍA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Otras frutas, frescas	+42%	48	-5%	+11%
Cebollas, ajos, puerros...	+22%	5	+266%	+53%
Otros frutos de cáscara	-32%	4	-40%	+365%
Manzanas, peras y membrillos	+47%	2	-46%	-51%
Hortalizas de vaina secas	+244%	1	-22%	+52%
Resto	+100%	0	-84%	+192%
<b>TOTAL</b>	<b>+36%</b>	<b>60</b>	<b>-7%</b>	<b>+17%</b>
EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Hortalizas cocidas o congeladas	+11%	4	+67%	>999%
Hortalizas conservadas provisionalm.	-81%	1	>999%	>999%
Resto	-18%	177	+29%	+647%
<b>TOTAL</b>	<b>-7%</b>	<b>8</b>	<b>+61%</b>	<b>&gt;999%</b>

Encuesta | La cadena logística del frío

# TRANSPORTISTAS Y OPERADORES PONEN EL FOCO EN EL *BREXIT*, UNA “AMENAZA”

El sector considera “clave” los tiempos de tránsito, la fiabilidad y el coste para impulsar el intermodal, muestra sus diferencias sobre las 44 tm y apuesta por la libre circulación

❶ El ‘Brexit’, a falta aún de concretar la nueva relación comercial del Reino Unido con la UE, ¿una seria amenaza para el transporte de productos agroalimentarios?

❷ El papel esencial que ha jugado durante la crisis sanitaria la libre circulación de mercancías por territorio europeo, especialmente de productos de primera necesidad, ha representado la mejor medicina contra la tendencia al proteccionismo de algunos países de la UE. ¿El nuevo ‘Paquete de Movilidad’ es también una buena noticia? ¿Logra poner fin a las trabas que se estaban poniendo para el desarrollo del transporte internacional?

❸ El Gobierno reabre el debate sobre las 44 toneladas. ¿Es necesario aumentar la capacidad de carga de los camiones para mejorar la competitividad de la industria agroalimentaria española?

❹ La cuota ferroviaria en España continúa siendo residual. ¿Qué medidas habría que poner en marcha para impulsar el transporte intermodal de productos perecederos, teniendo en cuenta que el punto más crítico es asegurar la cadena de frío?

❺ La COVID-19 ha acelerado la transformación digital de la industria, consolidando, además, el cambio de los hábitos de consumo, con un fuerte incremento de las ventas ‘online’. ¿Qué impacto tendrá el auge del ‘ecommerce’ en la cadena logística del frío?

## JOSÉ MARÍA ARNEDO

❶ Las consecuencias del ‘Brexit’ siguen siendo una grandísima incertidumbre. Si como nos tememos hay un no-acuerdo, o un ‘Brexit’ duro, entonces el panorama no es nada alentador para nuestros tráficos principales de frutas y hortalizas, puesto que los aranceles pueden mermar seriamente la competitividad de nuestros productos en Reino Unido, en relación a los mismos productos de países productores como África del Sur, Marruecos, Argelia, Suramérica e, incluso, otros como Turquía e

Israel. El impacto en nuestros tráficos de campaña desde España puede ser relevante y a ello hay que añadir las horas y tiempo perdido y costo para nuestras empresas y conductores en cada viaje por las aduanas y controles. Si el ‘Brexit’ fuera con algún acuerdo menos duro, obviamente, el efecto sería menor, pero, sea cual sea, habrá merma considerable para nuestro sector con el Reino Unido. Tendrá que saberse si el mercado ajusta o considera, comercialmente, esa contrariedad y también habrá que saber, si por ello, Reino Unido no

se convierte en un destino poco atractivo. Obviamente, acaecerá un menor volumen de importación desde Reino Unido y la situación puede ser también muy dañina, si no se puede hacer transporte entre Reino Unido y el resto de la UE. Para mayor preocupación, se tendría que saber si los permisos o licencias comunitarias desaparecen y se entra en una relación bilateral con las autorizaciones. En ese caso con el desequilibrio de tráficos entre nuestro país y el Reino Unido, el efecto puede ser muy duro y habrá que ver cómo se distribuyen

esas autorizaciones. Es decir, pendientes, en este momento, de la evolución de las negociaciones, la incertidumbre reinante sobre el resultado final de las mismas es una honda preocupación.

❷ Los nacionalismos reinantes en la UE son muy preocupantes y lo peor es que parece que este virus o grave patología es muy resistente a cualquier tipo de tratamiento o medicación. Lo estamos viendo y sufriendo en nuestro propio país, a pesar de la pandemia, donde cada Estado miembro está legislando y adoptando medidas al menú de sus gustos y a veces ocurrencias o caprichos. Algunos aspectos del ‘Paquete de Movilidad’ son interesantes en su literalidad, pero habrá que ver el control efectivo de su cumplimiento y la praxis en la pretendida armonización de condiciones iguales de competencia. Resulta muy desalentador y escandaloso que se reconozcan más de 500 ‘empresas buzón’ y deslocalizaciones insultantes a pesar de Reglamento, Directiva de Tiempos de Trabajo y Directiva de Desplazamiento, que solo cumplen, en principio, las empresas de algunos países europeos en detrimento de su competitividad y viabilidad. En esa línea, los 52 convenios de nuestro país son un ejemplo de distorsión inadmisibles, y nos deja en evidencia para solicitar, en el ámbito europeo, condiciones e imperativos de leal competencia, unidad de mercado y armonización europea. ¡No podemos exigir a los demás lo que no cumplimos en nuestro país!

**JOSÉ MARÍA ARNEDO**  
PRESIDENTE  
ATFRIE



**“ES UN INSULTO Y UNA PROVOCACIÓN PRETENDER IMPONER UN GOLPE DE TUERCA MÁS CON EL AUMENTO DE PESOS Y DIMENSIONES AL TRANSPORTE”**

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

③ En la grave situación de inactividad en nuestro sector, con más de 75.000 asalariados en ERTES, que muchos se convertirán en EREs, por desgracia, y cuando se pide solidaridad y esfuerzo para la reconstrucción económica, esta exigencia, egoísta al extremo, y con sofismas tan desvergonzados, es un insulto y una provocación pretender imponer un golpe de tuerca más con el aumento de pesos y dimensiones. Hay otras urgencias inminentes que resolver de forma imperativa, como el pago a 30 días, la prohibición de la carga y descarga en lotes de más de 3 toneladas por los conductores, la supresión del intercambio de palés, el protocolo de compensación de las horas de espera en la carga y descarga, la igualdad de condiciones de remuneraciones y cotizaciones, antes que intentar machacar más o denigrar al extremo la supervivencia de las empresas de transporte obligando a transportar más por menos.

④ Sería muy positivo para la lucha contra la huella de carbón y ahorro energético desarrollar autopistas del mar desde puertos españoles para circular vehículos y conductores en barcos adecuados y adaptados desde puntos como Bilbao,

Santander y otros del norte de España para Reino Unido Irlanda, norte de Francia, Benelux... y también desde puertos mediterráneos para Italia, (ya existentes), y otros como Valencia y sureste de España para puertos del sureste de Francia, que liberarían mucha congestión de camiones en autopistas, horas de trabajo de los conductores y mejorarían sus tiempos de descanso, etc. Se precisa una seria reflexión de todos los sectores concernidos y donde los profesionales del transporte tienen mucho que decir y aportar en positivo.

⑤ La modernización y adaptación de las empresas al mundo digital y a los avances tecnológicos es un imperativo ineludible. Los consumidores nos hemos acostumbrado y familiarizado con las compras por internet y con el *ecommerce*. Por consiguiente, la importancia del mismo es evidente y creciente. La cadena del frío, y especialmente en la distribución de la última milla, va a notar un fuerte incremento y habrá que adaptarse a ello, no solo los transportistas y logísticos, sino también los clientes con almacenes y depósitos reguladores de *stocks* y cámaras frigoríficas en los perímetros de ciudades y lugares de fuer-

**RAÚL FORÉS VALLÈS**  
MANAGING DIR. IBERIA  
AGRO MERCHANTS



**“LA UE DEBE HACER ESFUERZOS PARA ASEGURAR QUE LAS NORMATIVAS SON IGUALES EN TODOS LOS PAÍSES”**

te consumo y población, pero también con los medios adecuados con energías alternativas, y también los horarios de entrega en día y noche en las poblaciones y ciudades. Disponer de una buena herramienta y programa digital es importante, pero no lo es menos su mejor uso y aplicación y reactividad de los usuarios. Es un reto primordial en el nuevo paradigma de nuestro sector.

**RAÚL FORÉS**

① Pondrá las cosas complicadas si no se montan reglas claras entre Reino Unido y la UE para agilizar la entrada y salida de mercancías. En mayoría se ve un problema claro de importaciones a Reino Unido en productos de este estilo, ya que es un país más receptor que exportador. Con todo, las empresas locales de Reino Unido que tienen presencia en Europa están externalizando *stocks* de sus productos fuera del país para asegurar que pueden seguir dando servicios a sus clientes, sin depender del envío *Just in Time* (se incrementarán los costes logísticos).

② Ante cualquier normativa, siempre hay trucos para parar la agilidad. Más que la nueva normativa,

hemos de mirar a escala europea cómo subsanar las discrepancias de interpretación y las políticas de esfuerzo de cada país. Es por ello que la UE debe hacer esfuerzos para asegurar que las normativas son iguales en todos los países y se aplican de la misma forma. De esta manera, se generará confianza de lo que se acuerda y los países tendrán menos tendencia a ser proteccionistas.

③ Para largas distancias sería correcto. Al mismo tiempo, tenemos que tener en cuenta la seguridad que puedan generar dichos camiones en las vías públicas (recordemos que hay muchos puntos de entrega que no son vías fáciles, como autopistas) y la eficiencia en consumos de gasóleo, mantenimiento, etc, que dichos vehículos tendrán que mantener, pero sí que debe ser algo que tenemos que potenciar/mejorar, no solo por la competitividad, sino también desde el punto de vista medioambiental. Para que eso sea eficiente, se deberá mirar cómo incentivar/motivar a los actuales transportistas para mejorar sus activos, ya que a la larga significará bajada de precios unitarios pero no para el consumo final ni para el transportista, por lo

(continúa en la página 16)

**TUS PRIMEROS PASOS HACIA LA MULTIMODALIDAD**

Optimice su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias.

Póngase en contacto con [sales@via.com](mailto:sales@via.com)

[www.via.com](http://www.via.com)

**VIA**  
Hacer del ferrocarril el mejor camino

## Encuesta | La cadena logística del frío

(viene de la página 15)

que se está tensando mucho el coste unitario.

④ Debe ser más ágil, ya que compite con costes parecidos pero mucho más ágiles y flexibles que son el camión directo. O hay una bajada de precio unitario muy importante que motiva a los productores/receptores a querer esperar más tiempo por su producto o es complejo competir. Si las distancias son muy largas y compites con transportes mucho más caros o más lentos, entonces tendrá más sentido.

⑤ Irá aumentando la complejidad, si bien estará muy enfocado en la parte de *retail*.

### ALBERTO GARCÍA

① Sin una valoración política, las fronteras económicas son siempre una amenaza al flujo internacional de mercancías, que incrementan la gestión aduanera y, por tanto, los costes de esta. Es efectivamente una amenaza, pero no es una situación que nos pille desprevenidos. Los operadores llevamos ya mucho tiempo trabajando para minimizar los efectos del 'Brexit' en la logística. El mayor desafío pa-

### ALBERTO G. DE CASTRO DIR. COM. & MARKETING ID LOGISTICS IBERIA



“EL NUEVO ‘PAQUETE DE MOVILIDAD’ ES UN PASO SIGNIFICATIVO, PERO INSUFICIENTE PARA ELIMINAR LAS TRABAS QUE TODAVÍA EXISTEN AL TRANSPORTE INTERNACIONAL”

sará por controlar de nuevo los procesos de aduanas y sus consecuencias logísticas: plazos, aranceles, ajuste de los horarios de salida y llegada de los productos... Cuando se aclaren las condiciones finales del 'Brexit', mediremos mejor estas consecuencias, pero, desde luego, nuestra intención es reducir las alteraciones que se puedan producir en la cadena de suministro, garantizar los plazos de entrega a los clientes y mantener un flujo operativo eficiente.

② Son varias preguntas diferentes y trataré de contestar a cada una de ellas. La crisis sanitaria no ha sido buena para nadie y desde luego no solo no ha reducido el proteccionismo, sino que salvo en los momentos más puntuales de tránsito entre países, ha supuesto sin duda una mayor orientación al control de fronteras y al proteccionismo. El nuevo 'Paquete de Movilidad' es un paso significativo, pero probablemente insuficiente para eliminar las trabas que todavía existen al transporte internacional. La simplificación de trámites no ha de suponer una falta de control y de garantías jurídicas ni para los cargadores, ni transitarios ni demás agentes que participan en el flujo internacional. La

legislación, principalmente la de la UE, tiene que continuar evolucionando mucho más allá del transporte por carretera. El intercambio de mercancías entre países está creciendo de forma exponencial, impulsado por el *ecommerce*, y debemos promover que el marco normativo no pueda suponer un freno a esta tendencia. La normativa debe ayudar, facilitar, impulsar y contribuir a que los operadores podamos atender a esta demanda de forma eficaz y con criterios de sostenibilidad.

③ Es un debate ya casi antiguo, de la mano de aumentar la capacidad de carga, de mejorar la sostenibilidad y, por tanto, la competitividad. Nosotros hemos apostado por desarrollar progresivamente este modelo con megacamiones, vehículos de plataforma aligerada.. y en la búsqueda de soluciones, las 44 toneladas son, sin duda, una de ellas.

④ El multimodal no está desarrollado en España, ni en transporte convencional, ni, sobre todo, a temperatura controlada. La falta de flexibilidad en la combinación de transporte, especialmente carretera y tren, y de garantías en la cadena de frío hacen que los cargadores se muestren

reacios a estas soluciones, pese a que se están consiguiendo precios y rutas cada vez más competitivas.

⑤ El impacto del *ecommerce* en el sector de la alimentación es todavía bajo en comparación con otros muy consolidados como el textil o el electro, pero es cierto que este periodo ha servido para que sectores hasta ahora más reticentes, como alimentación o farma, hayan avanzado en ese sentido. Es previsible que los hábitos de consumo, cada vez más orientados al comercio electrónico, y el incremento del ticket medio continuará subiendo lo suficiente para sufragar los gastos de transporte domiciliario de última milla. En el caso de la alimentación, donde las condiciones de temperatura son tan relevantes, la tecnología y la innovación jugarán un papel esencial para garantizar la calidad y el volumen de transacciones que traerá consigo el *ecommerce*.

### FERNANDO AGUIRRE

④ El tiempo de transporte es clave para el desarrollo del envío de alimentos perecederos. Este sería el principal punto a mejorar para que el tren fuera una alternativa real en el transporte de perecederos.

Grupo  
**Torres**  
DESDE 1915  
ESPECIALISTAS  
EN REEFER

SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE  
www.transtorres.net

Valencia-Madrid-Barcelona-Zaragoza-Algeciras-Lisboa



## LOGÍSTICA DEL FRÍO

5 Las ventas *online* de productos de alimentación vivieron un importante aumento durante las fases de confinamiento por la COVID-19, y es cierto que ese incremento, aunque se ha reducido, sigue suponiendo un importante crecimiento respecto a la venta de los años anteriores. Las perspectivas siguen siendo de crecimiento y, sin duda, todo lo relacionado con el *ecommerce*, la venta *online* y el transporte domiciliario B2C cobrará un gran importancia en los próximos meses/años. Así se prevé la aparición o incremento de pequeños almacenes de proximidad (*hubs* urbanos), almacenes periféricos de consolidación y *cross-docking* así como redes de distribución más eficientes y sostenibles para llegar a los consumidores finales.

## JOSÉ RAMÓN MAZO

1 Habrá que esperar a que se concreten los términos

**FERNANDO AGUIRRE**  
DIR. DESARROLLO DE  
NEGOCIO Y MARKETING  
SALVESEN LOGÍSTICA



**“EL TIEMPO DE  
TRANSPORTE ES  
CLAVE PARA EL  
DESARROLLO DEL  
ENVÍO DE  
ALIMENTOS  
PERECEDEROS”**

del nuevo escenario aduanero entre Reino Unido y la Unión Europea, pero todo lo que sea fijar controles aduaneros en la circulación de mercancías supondrá una pérdida de competitividad para las empresas de transporte y también para nuestros clientes. Al extenderse los tiempos de paso en las fronteras, perderemos horas de conducción de los conductores y, por consiguiente, días de tránsito, lo cual dificultará la organización de los retornos y requerirá de más flota para realizar el mismo trabajo. Las mercancías tardarán más tiempo en llegar a destino con lo que se perderá parte de frescura del producto final.

2 Creemos que la mayoría de medidas que se implementarán en el nuevo ‘Paquete de Movilidad’ son positivas para las empresas de transporte, pero también para los transportistas, pues verán como mejoran algunos aspectos que

**JOSÉ RAMÓN MAZO**  
DIRECTOR GENERAL  
GRUPO MAZO



**“SI EL SERVICIO  
FERROVIARIO  
FUNCIONA  
CORRECTAMENTE ES  
UN ELEMENTO  
ADICIONAL”**

les afecta directamente, como son los salarios mínimos o el poder ajustar su jornada laboral para que puedan hacer el descanso semanal en casa. Era necesario que se abordara la problemática de las ‘empresas buzón’, puesto que están reventando el mercado debido al factor coste laboral. Además, están llevando las condiciones laborales de los conductores, a una precarización extrema. Es imposible competir con empresas con unos costes laborales, que en algunos casos, suponen casi la mitad de los costes de plantilla que tenemos otros transportistas. ¿Logra poner fin a las trabas que se estaban poniendo para el desarrollo del transporte internacional? La rentabilidad de las empresas de transporte es cada vez menor y el clima de tensión en el mercado estaba creciendo porque muchas compañías se han visto abocadas a bajar persianas

(continúa en la página 18)

  
**Autoridad Portuaria**  
**Santa Cruz de Tenerife**

**Puertos de Tenerife**  
**Conectados al mundo,**  
**Conectados al progreso**

Nos puedes encontrar en:  
    
[www.puertosdetenerife.org](http://www.puertosdetenerife.org)

## Encuesta | La cadena logística del frío

(viene de la página 17)

porque no se puede competir sin igualdad de condiciones. Esperemos que estas medidas sirvan para equilibrar la balanza del mercado del transporte refrigerado.

③ Dudo que haya transportistas a favor de las 44 toneladas. No podemos permitir que ese plus de carga lo tenga que asumir al 100 por ciento el transportista. Estamos hablando de un mayor consumo de combustible, un mayor desgaste de los neumáticos y, seguramente, un aumento de los costes de mantenimiento. Otro de los aspectos a tener en cuenta es si nuestras carreteras están preparadas para ese nuevo tipo de transporte, ya que la degradación de las mismas también se verá afectada de forma importante. ¿Quién asume todos estos costes? Es evidente que cuando se habla de mejorar la competitividad de la industria agroalimentaria se hace referencia a solo una parte de esa industria.

④ El tener unas infraestructuras adecuadas para ese tipo de transporte es vital para un buen funcionamiento del servicio y eso requiere de una gran inversión. Nosotros utilizamos el tren desde el sur de Francia hasta Luxemburgo. Si el servicio funciona correctamente es un elemento adicional que puede sumar, y mucho, a la cadena logística de productos perecederos. Sin embargo, hoy por hoy, el transporte por carretera dispone de una mayor fiabilidad y, adicionalmente, tiene la ventaja de que el servicio es puerta a puerta.

⑤ En nuestro caso, el impacto será mínimo. Hacemos cargas completas y el destino final de nuestros transportes no es el consumidor final del producto, sino los centros de distribución como los supermercados o tiendas. El impacto está siendo y será mayor en los sectores que tengan como cliente al consumidor final de los productos.

### RUBÉN GAVELA

① No, no lo creo. Al final de todo, el producto agroa-

limentario se produce en una zona concreta y eso no va a cambiar. Y tiene que ser llevado a los mercados del Reino Unido, cosa que tampoco va a cambiar. La amenaza podría ser el proteccionismo que el Gobierno británico decidiera implementar al sector agroalimentario, pero no podemos obviar que cualquier medida proteccionista afectaría a los costes de transporte en toda la cadena logística, y por ende a los consumidores finales en el Reino Unido. Es por ello que no se prevén demasiadas trabas aduaneras o de impuestos para poder suministrar estos productos en el Reino Unido.

② Sin duda el modelo a seguir es la libre circulación de mercancías. Durante esta crisis, muchos somos los que hemos intentado aportar nuestro granito de arena, y el poder circular libremente por todo el territorio nos ha permitido ayudar a nuestros clientes más rápido y poder proveerles de sus productos para el consumo o incluso medios de protección de una manera mucho más rápida. En estas circunstancias se ha demostrado como algo crucial. Respecto al nuevo 'Paquete de Movilidad', vemos una gran oportunidad en que finalmente se regulen algunos aspectos que a los transportistas españoles nos hacían competir en inferioridad con empresas de otros países. Ahora el marco legal hará que todos estemos en similares condiciones, al menos con unos niveles de costes parecidos.

③ Sí, absolutamente necesario, pero con matices. Cualquier mecanismo que nos permita optimizar la logística y reducir costes a nuestros clientes, y por extensión al consumidor final, siempre es una buena noticia. El poder usar este tipo de vehículos es una necesidad, pero tampoco podemos obviar que es bastante reducido el número de tráficados que se pueden acoplar a esta nueva tecnología. Siempre va a depender de la optimización de los *trailers*, de que la operación de carga y descarga pueda hacerse en buenas condiciones y no se pierda tiempo, que los ori-

### RUBÉN GAVELA DIRECTOR GENERAL DHL FREIGHT IBERIA



“EL MODELO A SEGUIR ES LA LIBRE CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS”

### ANDRÉS VALVERDE DIR. DE OPERACIONES GRUPO PRIMAFRÍO



“NO ES NECESARIO AUMENTAR LA CAPACIDAD DE CARGA DE LOS CAMIONES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD”

genes y destinos estén en zonas cercanas a las principales autovías, etc. Al final, la experiencia nos dice que el uso de estos vehículos por su idiosincrasia suele ser reducido, pero el tenerlos como una opción y usarlos siempre que sea posible, es por supuesto un avance para la industria.

④ Sin duda los tiempos de tránsito, siendo la fiabilidad el componente más importante, incluso por encima de la rapidez. Los transportistas sabemos cuál es el tránsito comprometido con nuestros clientes y, sobre eso, tomamos la mejor decisión en cada momento, pero estas decisiones han de ser respaldadas por un servicio fiable y que nos permita cumplir nuestra promesa al cliente. Precisamente, en el sector de perecederos, donde el lapso de tiempo entre la retirada del campo y la puesta a disposición del cliente final es crucial, la carretera aun ofrece mucha más fiabilidad en cuanto a la duración del transporte, incluso aunque sea un medio más caro y menos respetuoso con el medio ambiente.

### ANDRÉS VALVERDE

① La situación del 'Brexit' tiene una afectación directa en el transporte y supondrá que las rotaciones hacia Inglaterra serán más lentas, lo que se traducirá en una subida de costes y en un aumento de tiempo en los procesos. A esto habrá que añadir una pérdida de competitividad, puesto que no está en nuestras manos aportar soluciones a los trámites aduaneros o a la falta de infraestructuras para efectuar esos trámites. Lo que sí se intuye es que el transporte a Inglaterra demandará de una especialización que limitará la cantidad de empresas, y por ende de camiones.

② El 'Paquete de Movilidad' supone una seguridad jurídica para las empresas del transporte por carretera y la armonización de un marco regulatorio en materias relevantes como las condiciones de establecimiento, el desplazamiento de trabajadores y los tiempos de conducción y des-

canso, entre otras. Por este motivo, consideramos que es un paso en positivo para todo el sector y que contribuye a la realización de un transporte internacional más proporcionado.

③ Creemos que no es necesario aumentar la capacidad de carga de los camiones para mejorar la competitividad de la industria agroalimentaria española. No tenemos que perder de vista que con el salto a las 44 toneladas se incrementaría el consumo de gasóleo, el desgaste de los neumáticos y aumentarían las incidencias en las tareas de carga y descarga, además de un descenso del 10 por ciento en la velocidad media de los vehículos. Estos y otros aspectos, como las infraestructuras a lo largo del territorio nacional, hay que abordarlos en profundidad antes de tratar este asunto.

④ Conviene destacar que la intermodalidad es, ante todo, una importante vía de mejora para la competitividad del transporte. Por ello, es necesario el apoyo de las administraciones mediante una política de inversiones que afronte las carencias actuales. Nuestra experiencia en el transporte intermodal con Primafrio nos demuestra que el ferrocarril es un complemento que acopla a la perfección con el transporte por carretera y que además garantiza un transporte rápido, ecológico y responsable que da respuesta a nuestro compromiso con el medio ambiente.

⑤ El acelerado aumento de la demanda *online* es una consecuencia directa de la COVID-19, pero también es una tenencia que ya venía consolidándose desde tiempo atrás. En este sentido, una de las importantes apuestas que hemos hecho en Grupo Primafrio para adaptarnos a los nuevos modelos de consumo ha sido la de estar presentes en la última milla. Mediante sistemas *Click&Collect* conseguimos acercar al consumidor final productos perecederos e incluso congelados gracias a soluciones tecnológicamente avanzadas, como son los armarios inteligentes de distribución.

**PUBLICIDAD**



Transporte internacional a temperatura controlada  
 Soluciones logísticas para la cadena de frío  
 Almacenamiento seco y refrigerado



GERMANY FRANCE UNITED KINGDOM NETHERLANDS ITALY AUSTRIA SPAIN BELGIUM DENMARK  
 NORWAY SWEDEN FINLAND POLAND PORTUGAL THE CZECH REPUBLIC BULGARIA HUNGARY SERBIA  
 LUXEMBOURG MOROCCO GREECE CROATIA ROMANIA LITHUANIA SLOVENIA ESTONIA SWITZERLAND

**JCARRION**  
 jcarrion.es

## Cadena de suministro | Transporte por carretera



El transporte frigorífico reclama un mayor posicionamiento del negocio para ganar competitividad / MARTÍNEZ

El transporte frigorífico español ha vuelto a demostrar su liderazgo en Europa durante las semanas críticas de la pandemia de la COVID-19. Miles de conductores de empresas de transporte frigorífico fueron durante semanas los únicos que cruzaron las 'fronteras' españolas durante el periodo del estado de alarma que obligó a la población a un histórico confinamiento, jamás vivido. Esos profesionales del volante asumieron, aún a riesgo de sus vidas, la garantía de abastecimiento de la ciudadanía y la sostenibilidad, no solo de España sino de los países de la Unión Europea.

José María Arnedo, presidente de la patronal Atfrie, que reúne a las principales flotas frigoríficas de España, indicaba en pleno estado de alarma que "en las crisis despuntan los líderes", resaltando el importante papel de los transportistas, pese a "un escenario de continuos abusos y atropellos" para un ne-

# GUARDIANES DE LA CADENA DEL FRÍO EUROPEO

El transporte frigorífico español, el 'aliado perfecto' para asegurar la distribución agroalimentaria

gocio que maneja entre 15.000 y 20.000 camiones, dependiendo del punto álgido de la campaña de exportación de productos agroalimentarios.

Los flotistas frigoríficos vienen reclamando en los últimos años un mayor posicionamiento del negocio para hacer frente a la problemática que mantiene el

sector, cuyo entramado empresarial se caracteriza por una continua actividad inversora en la modernización de la flota y la innovación. Un sector formado por compañías de tradición familiar donde la aparición del capital riesgo y de las multinacionales no ha tenido éxito.

Para el negocio, la pandemia de la COVID-19 debería haber supuesto "una verdadera oportunidad para corregir los males de una profesión, que debería ser declarada esencial y estratégica", pero el sector no encuentra en las administraciones este reconocimiento con medidas concretas, "solo palmaditas en la espalda".

Una de las principales demandas del sector frigorífico es que se implante la prohibición de la carga y la descarga por parte de los conductores en el transporte pesado, así como el intercambio de palés. Este problema "supone un importante foco de insalubridad", que viene siendo de-

**LA COVID-19 HA MOSTRADO QUE EL FRIGORÍFICO ES UN SECTOR ESENCIAL PARA LA ECONOMÍA**

**EL SECTOR SIGUE SIN ENCONTRAR EL RECONOCIMIENTO DE LAS ADMINISTRACIONES**

**MASCARÓMORERA**  
Serveis Logístics

**MASCARÓMORERA**  
Serveis Logístics

**M**

+34 971 372 356  
info@mascaromorera.com  
www.mascaromorera.com

nunciado por Atfríe, así como una cuestión que “implica la carga y descarga por parte de los conductores de las paletas, lo que no contribuye a la dignidad de su profesión”.

#### PROBLEMÁTICA HISTÓRICA

Estas dos reivindicaciones se unen a un histórico catálogo de problemas que vienen acuciando la rentabilidad de un negocio, aliado de la cadena agroalimentaria de distribución en el mercado europeo.

El negocio del transporte por carretera sigue su camino frente a las continuas amenazas de paralizaciones en territorio francés, donde en ocasiones la flota se ve envuelta en sabotajes por parte de los agricultores galos, así como el tema de la inmigración clandestina que sigue siendo un problema de difícil solución en enclaves portuarios como Bilbao y Santander. Otra de las preocupaciones de los empresarios del transporte frigorífico es el asunto de los trabajado-

### EL INTERCAMBIO DE PALÉS “ES UN IMPORTANTE FOCO DE INSALUBRIDAD”

### EL NEGOCIO SIGUE EXPECTANTE SOBRE CÓMO PROGRESARÁ EL MERCADO BRITÁNICO TRAS SU SALIDA DE EUROPA

res desplazados, donde el sector quiere que se excluya de la normativa europea al transporte internacional. El sector, además, sigue a la espera de los acontecimientos derivados de la aplicación del ‘Brexit’ por Reino Unido, donde la aplicación de aranceles tende-

rá a encarecer el precio del transporte y que las cadenas británicas adquieran productos en otros mercados. Asimismo, preocupa la decisión de ciertos gobiernos europeos acerca de la prohibición de los descansos semanales de 45 horas en cabina y la implanta-

ción de la Euroviñeta o tasa por uso de carreteras. Por último, el sector sigue sin tener respuesta a sus demandas de mayor número de áreas de estacionamiento y descanso, ante su escasez y baja seguridad, lo que sigue siendo un viejo problema sin solución.

## FLOTA COMPETITIVA, ECOLÓGICA Y DIGITALIZADA

El sector español del transporte por carretera, dedicado al tratamiento de productos a temperatura controlada, es uno de los sectores punteros del negocio en España. La condición de España de ‘huerta de Europa’ ha moldeado un sector competitivo, ecológico y digitalizado, con un concepto empresarial de reinversión permanente en activos, con renovaciones de flota cada 12 o 24 meses, de media entre las grandes compañías del negocio.

Hoy, el sector se ha modernizado y empieza a girar su cultura de la carretera al mundo del intermodal, en su apuesta por aportar soluciones ecológicamente competitivas. La generación de alianzas y la formalización de contratos con grandes cargadores donde el instrumento del intermodal empieza a ser protagonista supone

un motor de desarrollo de nuevos negocios para el transporte frigorífico, que necesita sacar un mayor fruto a sus inversiones con combinaciones entre el camión y el ferrocarril generando un nuevo transporte internacional multimodal para reducir la huella de carbono de sus clientes.

Junto a ello, el sector es cada día más consciente de encontrar soluciones a la descabornización de las flotas con la incorporación de camiones propulsados a gas en la previsión de contar a corto plazo con tractores de hidrógeno y eléctricas para hacer sus operaciones en territorio europeo.

Todo bajo el perimetro de la atención al cliente y en su escenario fuertemente digitalizado, tanto en el control de las flotas como en la explotación de las mismas.



Rafael Puntas - Logintia  
Id Wtransnet: 30366

 **wtransnet**  
part of alpega

## La bolsa de cargas líder en la Península Ibérica

- / + 200.000 ofertas diarias
- / Garantía de cobro
- / Combina el poder de Teleroute y Wtransnet

La confianza se gana. **70.000** profesionales del transporte no pueden estar equivocados

[www.wtransnet.com](http://www.wtransnet.com) | T. 93 734 97 70

## Cadena de suministro | Transporte por carretera

La matriculación de remolques y semirremolques frigoríficos registró un descenso del 22% en el primer semestre de este año, según la estadística de la patronal Asfares

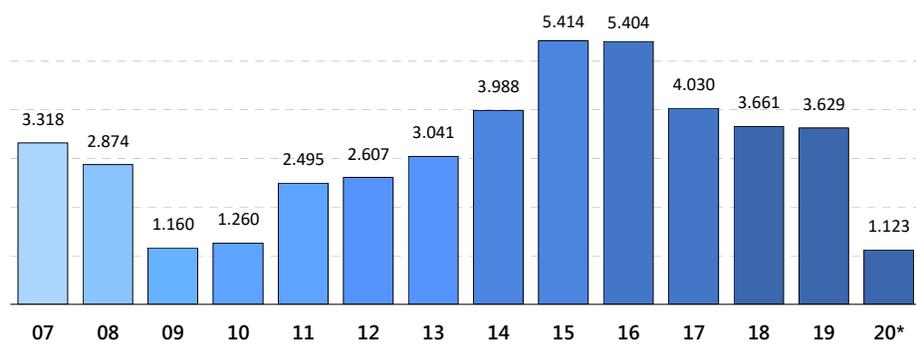


La flota española de transporte frigorífico moderó el pasado año la caída en la matriculación, con un ligero descenso del 0,87%.

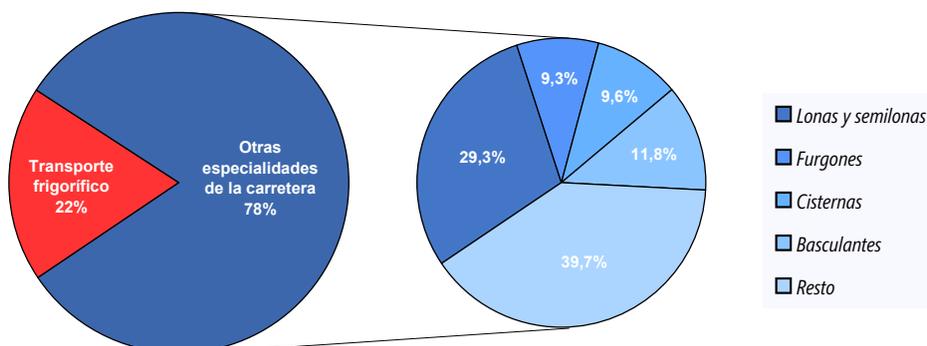
# LA PANDEMIA FRENA LOS REMOLQUES

La flota española de transporte frigorífico moderó el pasado año la caída en la matriculación, con un ligero descenso del 0,87 por ciento, según los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos). En 2019 se comercializaron un total de 3.629 unidades, un volumen muy lejano de la cifra récord de 5.414 alcanzada en 2015. Sin embargo, durante el pasado ejercicio se logró una mayor estabilización, tras lograr el menor recorte en el número de matriculaciones de los últimos tres años. Sin embargo, la COVID-19 ha cambiado radicalmente esta tendencia con una caída del 24 por ciento durante el primer semestre. Asfares muestra que las 1.123 matriculaciones suponen el volumen más bajo de los últimos 10 años. Julio Viartola, director de Asfares, confía que este retroceso, sufrido principalmente en los meses de abril y mayo, sea "un retraso en la decisión de compra de las nuevas unidades para lograr su recuperación durante el segundo semestre de 2020". A su juicio, "pese a que las consecuencias de la situación actual se van a prolongar durante bastantes

## MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



## DISTRIBUCIÓN POR TIPOS 2010



Nota: (\*) Datos del primer semestre de 2020. Datos en unidades. Fuente: Asfares. Elaboración TRANSPORTE XXI

meses, el frío está teniendo una mejor recuperación". Viartola justifica esta previsión debido a la mayor actividad de este sector respecto a otros productos. El director de Asfares contempla una recuperación de terreno para

terminar el actual ejercicio "con una bajada anual en torno al 15 por ciento, gracias a unas mejores cifras en otoño que compensarán la caída de los primeros meses". Pese a esta fuerte caída, los frigoríficos siguen manteniendo su se-

gunda posición en el conjunto de las matriculaciones de remolques y semirremolques, con una cuota del 22 por ciento, y solo por detrás de las lonas y semilonas que lideran esta clasificación con 1.437 unidades. Los basculantes siguen manteniendo su tercera plaza a gran distancia, con 581 matriculaciones durante el primer semestre. Schmitz se mantiene como el primer fabricante de remolques y semirremolques frigoríficos con 267 unidades entregadas en el primer semestre, pese a recortar un 29,5 por ciento con respecto al mismo periodo del 2019. Sor Ibérica también permanece en el segundo puesto con 232 matriculaciones, que suponen un 35,3 por ciento de caída. Lecitrailer, con 210 matriculaciones hasta junio, es el único fabricante que consigue un crecimiento significativo del 29,6 por ciento y situarse en el tercer puesto, tras superar a Indetruck y Krone. Viartola también destaca que "el sector logístico demanda cada vez más vehículos euro modulares con la combinación de una cabeza tractora con dos semirremolques de longitud normal unidos por un dolly que permiten reducir emisiones, consumos y costes".

## PUBLICIDAD



“Hecho con inteligencia:  
cómo ser cool en las auto-  
pistas de la información”.

Jan Hermeling, KRONE Telematics

Nuestro Cool Liner y KRONE Telematics son un equipo perfecto para evitarle problemas en el transporte. La inteligente interacción del tráiler y KRONE Telematics le permiten determinar online, cuando quiera y con toda comodidad, la posición y temperatura de su transporte, e incluso acceder directamente a su equipo de frío para hacer cambios. Así podrá documentar en todo momento que con usted los productos delicados están en buenas manos. Al final ahorrará tiempo y dinero. Y podrá mantener la cabeza fría en las épocas más ajetreadas.



Código cooler  
para más información.

 **KRONE**  
*We Deliver the Future*

Krone Trailer España S.L.U., Tel.: +34 976 149 294, Mobile: +34 627 501 804, [www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

Cadena de suministro | Ranking de empresas de transporte por carretera

# LOS 'FRIGOS' LEVANTAN EL ACELERADOR

El transporte frigorífico por carretera en España cierra 2018 con una cifra de negocio de 4.445 millones y un crecimiento del 3,6%, frente al avance del 6,1% en el año 2017

El transporte frigorífico por carretera continúa gozando de buena salud en España, pese a que en 2018, último ejercicio con datos disponibles, el sector levantó ligeramente el pie del acelerador.

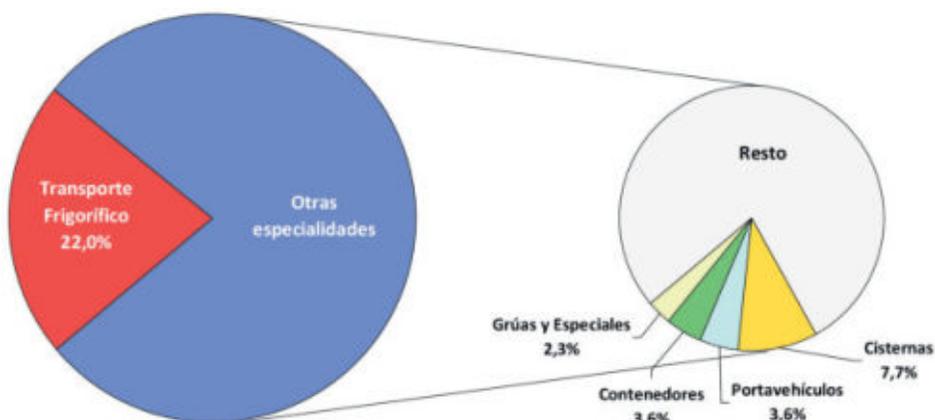
Las empresas englobadas en esta especialidad, con un peso del 22 por ciento en el conjunto del transporte por carretera, alcanzaron en dicho ejercicio una cifra de negocio de cerca de 4.445 millones de euros, con un crecimiento del 3,6 por ciento, frente al 6,1 por ciento registrado un año antes. Un avance que se dispara hasta el 18,6 por ciento en los últimos cinco años, al ingresar casi 700 millones de euros más que en 2014.

Así se recoge en la Edición 2020 del Libro Blanco de Transporte por Carretera, que elabora cada año este periódico, con una muestra de 3.827 empresas en total, de las que 521 están especializadas en el transporte frigorífico.

La estadística refleja el buen comportamiento de la industria agroalimentaria española, que tiene al transporte por carretera como su principal aliado para hacer llegar sus productos. No en vano, canaliza más del 98 por ciento de las exportaciones de frutas y hortalizas con destino a la UE, su principal mercado. De hecho, las empresas de transporte frigorífico, al calor de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas, lograron capear mejor que el resto de especialidades la difícil coyuntura vivida tras el estallido de la crisis financiera de 2008.

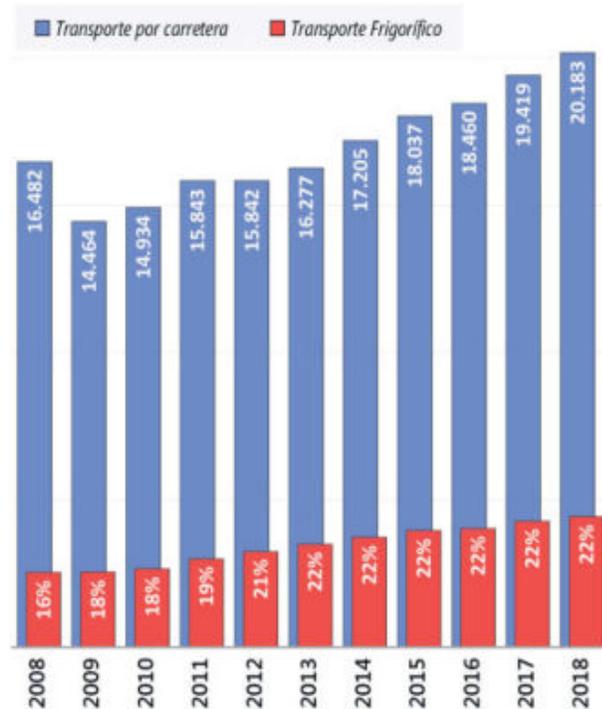
Las ventas alcanzadas en 2018 consolidan a los 'frigos' como la segunda especialidad del transporte de mercancías por carretera, con una cuota del 22 por ciento, solo por detrás de las cargas completas, fraccionadas y agencias (este

EL PESO DEL FRIGORÍFICO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA 2018



Elaboración TRANSPORTE XXI.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración TRANSPORTE XXI.

año aparecen en el Libro Blanco como otras especialidades dada la fina línea que separa dichos negocios, que suponen el 59,8 por ciento del total.

A pesar del crecimiento de la facturación, la rentabilidad, medida en términos de porcentaje del resultado neto sobre el importe neto de la cifra de negocio, si-

gue cayendo. Los indicadores financieros más relevantes registraron un descenso. La rentabilidad sobre activos (ROA) pasó del 3,5 por ciento en 2017 al 2,4 por ciento en 2018. La rentabilidad sobre recursos propios (ROE), por su parte, pasó del 9,9 por ciento al 6,7 por ciento en el mismo período analizado y el mar-

gen sobre ventas (ROS) del 2,3 por ciento en 2017 al 1,5 por ciento en 2018. El Ebitda del transporte frigorífico por carretera también retrocedió. En concreto, pasó del 6,5 por ciento en 2017 al 5,3 por ciento en 2018, en línea con el conjunto del transporte por carretera, que se situó en el 5,4 por ciento.

## RANKING

El ranking de empresas por cifra de negocio está encabezado, un año más, por Primafrio. La compañía continúa a velocidad de crucero tras registrar un avance del 10 por ciento en 2018, superando los 375 millones de euros. Es decir, 100 millones de euros más que en 2014, lo que supone un crecimiento del 37 por ciento en los últimos cinco años.

A continuación se encuentra Transportes J. Carrión, pese a recortar sus ventas un 4 por ciento en 2018, hasta los 258,5 millones de euros. Con todo, el crecimiento desde 2014 se sitúa en el 54 por ciento.

Completa el podio Transportes Agustín Fuentes e Hijos, con unos ingresos de 147,58 millones de euros en 2018, un 6 por ciento más que el año anterior y un 30 por ciento más que en 2014. Las tres primeras empresas del ranking, con una facturación consolidada de 781,87 millones de euros, concentran el 17,6 por ciento del negocio del sector. Unos datos que reflejan la excesiva atomización empresarial que sufre esta actividad, que necesita ganar músculo para aumentar su competitividad y afrontar los retos de futuro del sector, tanto tecnológicos, como sociales y medioambientales.

De hecho, el análisis más detallado del informe elaborado por TRANSPORTE XXI refleja que las 12 primeras empresas del ranking de transporte frigorí-

**PRIMAFRIO CONSOLIDA SU LIDERAZGO EN EL MERCADO ESPAÑOL CON UNAS VENTAS DE 375 MILLONES DE EUROS EN 2018**

**MURCIA, ANDALUCÍA Y COMUNIDAD VALENCIANA CONCENTRAN EL 69% DEL NEGOCIO DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA EN ESPAÑA**

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

## TRANSPORTE FRIGORÍFICO EN ESPAÑA 2018 POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Comunidad	Nº Empresas	VENTAS						EMPLEO		CUOTA		
		2018	2017	2016	2015	2014	%18/17	%18/14	2018	2014	Ventas	Export.*
Murcia	91	1.231,61	1.161,14	1.083,49	1.047,98	981,34	+6%	+26%	4.601	3.744	27,7%	20,1%
Andalucía	111	1.166,62	1.191,66	1.110,96	1.046,42	945,48	-2%	+23%	5.325	4.656	26,2%	32,9%
Com. Valenciana	83	674,07	632,61	593,93	662,81	636,88	+7%	+6%	2.761	2.294	15,2%	30,1%
Cataluña	45	465,19	431,39	421,27	415,55	410,32	+8%	+13%	1.981	1.590	10,5%	7,3%
Galicia	32	173,81	169,78	173,22	167,16	164,00	+2%	+6%	917	782	3,9%	0,9%
País Vasco	16	128,91	101,01	95,74	98,17	104,27	+28%	+24%	813	508	2,9%	0,1%
Castilla-La Mancha	18	110,42	106,25	97,07	96,22	90,83	+4%	+22%	634	537	2,5%	1,5%
Aragón	18	106,54	120,73	112,32	109,67	106,11	-12%	+0%	598	707	2,4%	1,3%
Madrid	12	90,09	88,57	89,28	82,68	84,63	+2%	+6%	587	545	2,0%	2,2%
Navarra	12	71,65	66,49	61,01	59,50	58,95	+8%	+22%	396	312	1,6%	0,5%
Baleares	12	55,93	54,53	50,35	44,21	39,83	+3%	+40%	400	296	1,3%	0,1%
Castilla y León	15	39,96	39,77	38,64	36,49	35,51	+0%	+13%	297	280	0,9%	1,2%
Asturias	14	31,10	31,07	29,61	27,65	23,12	+0%	+35%	243	221	0,7%	0,0%
La Rioja	9	28,02	26,84	23,70	21,62	19,99	+4%	+40%	202	147	0,6%	0,0%
Canarias	16	26,51	24,80	24,10	21,54	18,87	+7%	+40%	270	245	0,6%	0,5%
Cantabria	5	23,30	22,06	19,12	17,17	14,70	+6%	+58%	38	51	0,5%	0,0%
Extremadura	11	18,36	17,94	16,01	15,41	11,46	+2%	+60%	159	103	0,4%	1,1%
Ceuta y Melilla	1	2,45	2,45	1,96	1,92	2,42	+0%	+1%	0	23	0,1%	0,0%
<b>Total</b>	<b>521</b>	<b>4.444,56</b>	<b>4.289,09</b>	<b>4.041,79</b>	<b>3.972,21</b>	<b>3.748,72</b>	<b>+4%</b>	<b>+19%</b>	<b>20.222</b>	<b>21.571</b>		

Datos en millones de euros. (\*) Cuota de mercado (ventas) en 2018 sobre el total nacional. Elaboración TRANSPORTE XXI.

fico, con unas ventas por encima de los 50 millones de euros, concentran el 31,5 por ciento del negocio, con una facturación conjunta de 1.400 millones de euros (ver ranking en las páginas siguientes).

En cuanto a la localización,

el transporte frigorífico está repartido por todo el territorio español, aunque la dependencia de la industria agroalimentaria hace que el sector se concentre fundamentalmente en el arco mediterráneo. La primera comunidad au-

tónoma por ventas es Murcia, tras rebasar a Andalucía. Con una cuota del 27,7 por ciento, la región murciana cuenta con cuatro empresas dentro del 'selecto club' del Top 10 del ranking. Las 91 empresas situadas en esta región ce-

rraron el año 2018 con una facturación de 1.232 millones de euros y un crecimiento del 6 por ciento. A continuación se sitúa Andalucía, también con cuatro empresas entre las diez primeras por volumen de facturación. Las 111 empresas de esta comunidad autónoma alcanzaron una cifra de negocio de 1.167 millones de euros en 2018, lo que supone un ligero retroceso del 2 por ciento con respecto al ejercicio anterior. En tercer lugar se mantiene la Comunidad Valenciana, cuyas empresas especializadas en transporte frigorífico por carretera, hasta un total de 83, registraron unos ingresos de 674 millones en 2018, un 7 por ciento más que un año antes.

Estas tres comunidades autónomas, que son las principales productoras de frutas y hortalizas, concentran el 69,1 por ciento del negocio frigorífico por carretera, con unas ventas conjuntas de 3.072 millones de euros en 2018.



## Especialistas en servicios directos con temperatura controlada



**SERVICIO INMEDIATO** de recogida en máximo 2 horas



En **CUALQUIER PUNTO DE LA PENÍNSULA**



**VEHÍCULO EXCLUSIVO** para el cliente



Con o sin **TEMPERATURA CONTROLADA**



**TRAZABILIDAD DE LA CADENA DE FRÍO**



**SIN PARADAS** hasta su destino, entrega puerta a puerta



**ATENCIÓN PERSONALIZADA** con gestor dedicado



**VEHÍCULOS GEOLOCALIZADOS**



**CONFIRMACIÓN DE ENTREGA INMEDIATA "on time"**



+34 687 71 55 69



www.asmen.es

Descubre más ...



## LOGÍSTICA DEL FRÍO

## Empresas de transporte frigorífico por carretera en España | Ranking por ventas 2018

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Result.	Activo	Empleo
				2018	%18/17	2017	2016	2015	2014	%18/14			
1	Primafrio SL	Murcia	1999	375,75	+10%	342,65	311,81	293,48	275,10	+37%	20,48	154,72	302
2	Transportes J. Carrión SA	Almería	1980	258,54	-4%	269,40	229,30	207,61	167,79	+54%	-5,11	131,02	340
3	Transportes Agustín Fuentes e Hijos SL	Murcia	1992	147,58	+6%	138,60	132,98	125,13	113,91	+30%	3,45	134,91	680
4	Transportes Mazo Hermanos SA	Valencia	1972	103,69	+5%	98,47	93,05	87,52	82,30	+26%	0,06	84,64	467
5	Grupo Transonuba SL	Huelva	1985	83,29	+2%	81,31	76,07	68,19	58,22	+43%	0,21	30,72	135
6	Transportes Grupo Caliche SL	Murcia	1987	74,86	+14%	65,53	61,18	60,29	34,13	+119%	1,05	40,98	143
7	Agencia Transportes Trota SA	Lleida	1984	74,22	+3%	72,20	74,38	73,35	72,92	+2%	0,38	32,90	272
8	Transintercano SL	Almería	1991	59,54	+1%	59,16	59,27	62,86	58,34	+2%	2,02	36,31	493
9	Disfrimur SL	Murcia	1997	58,45	+3%	56,89	57,66	61,80	65,83	-11%	0,89	31,32	729
10	Isabel Alonso Alonso SL	Almería	1999	56,23	+21%	46,43	36,18	33,21	29,56	+90%	2,11	35,75	459
11	Hermes Logística SA	Barcelona	1982	s/d	-	s/d	55,04	51,53	53,87	-	0,09	27,57	-
12	Campillo Palmera SL	Murcia	2012	53,15	-2%	54,21	55,50	49,27	48,60	+9%	0,24	42,32	346
13	Galadtrans 2009 SL	Castellón	2009	49,78	+7%	46,71	39,86	38,55	31,69	+57%	0,13	19,46	72
14	Olano Seafood Ibérica SA	Gipuzkoa	1989	47,16	+45%	32,48	27,62	27,06	25,91	+82%	-0,28	17,83	104
15	Sabetrans SL	Huelva	1987	45,75	+5%	43,73	40,13	33,46	28,60	+60%	1,71	30,73	173
16	Castillo Trans SA	Alicante	1983	43,17	+17%	37,02	38,61	40,25	41,31	+5%	0,16	13,89	444
17	Explotación Internacional de Transportes SA	Alicante	1965	40,55	+31%	30,86	27,54	16,73	14,92	+172%	0,03	14,33	44
18	Transportes Eurocruz SL	Murcia	1996	39,96	+12%	35,62	33,10	29,73	27,34	+46%	0,64	28,18	218
19	Transportes Tresserras SA	Girona	1947	32,66	+3%	31,71	29,38	28,05	26,70	+22%	0,05	15,49	112
20	Transportes García Villalobos SA	Madrid	1990	32,62	-6%	34,74	38,02	35,39	31,82	+3%	1,18	15,20	242
21	Transportes J. Carbó SL	Barcelona	1989	32,33	+16%	27,85	22,48	17,75	14,57	+122%	0,38	14,71	176
22	Tudefrigo SL	Gipuzkoa	1993	31,64	+9%	29,00	26,98	29,57	31,04	+2%	0,06	14,17	132
23	Capitrans SL	Murcia	1992	31,20	+11%	28,19	25,76	23,92	22,42	+39%	0,49	21,56	136
24	Aralogic SL	Zaragoza	2006	29,56	+12%	26,46	23,25	21,83	19,33	+53%	-0,12	14,19	134
25	Transportes Penades e Hijos SL	Albacete	1987	27,34	+17%	23,40	18,73	16,89	16,58	+65%	0,17	17,69	218
26	Transportes Frigoríficos Narval SL	Madrid	1998	24,18	+12%	21,56	19,43	16,44	14,33	+69%	0,05	10,92	178
27	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Murcia	2006	24,15	+9%	22,09	18,14	17,60	14,37	+68%	0,27	11,19	23
28	Francisco Pérez Rodríguez SA	Almería	1986	24,04	+0%	24,01	21,92	19,49	15,56	+54%	0,01	12,66	210
29	Indapak Logistic SL	Almería	2002	s/d	-	23,91	22,26	23,48	21,92	-	0,02	11,96	-
30	Logidis Sístems SL	Murcia	1997	23,37	+10%	21,31	20,60	24,56	23,35	+0%	0,26	2,78	13
31	Transportes Cruz SL	Navarra	1975	22,52	+2%	22,03	19,87	18,97	17,42	+29%	0,40	14,10	156
32	Transportes Hermanos Corredor SA	Murcia	1982	22,47	+6%	21,19	21,74	21,08	22,34	+1%	0,09	12,14	-
33	Transportes J Prats SA	Girona	1980	22,11	+4%	21,25	20,56	19,50	19,38	+14%	0,09	9,01	82
34	Trans-Manolet SL	Alicante	1983	21,97	+22%	17,95	14,09	10,37	9,78	+125%	0,08	14,45	147
35	Inter Trans Pérez Casquet SL	Almería	1999	21,66	+12%	19,36	17,38	16,52	15,42	+40%	0,18	18,18	275
36	Agencia Transportes Robles SA	Lleida	1985	21,34	+7%	19,92	15,52	14,23	13,01	+64%	0,11	7,19	261
37	Fresh & Carry SA	Murcia	1998	20,44	+17%	17,41	6,89	2,27	2,66	+669%	0,07	4,33	24
38	Juan Francisco Aranda SL	Granada	1994	20,25	+7%	18,99	17,48	s/d	12,46	+63%	1,72	17,38	163
39	TAE Transports i Serveis Integrals SL	Barcelona	1995	20,11	+10%	18,33	20,00	22,92	21,39	-6%	0,18	17,15	134
40	Armesa Logística Internacional SA	Valencia	2013	19,95	+8%	18,46	8,92	0	0	-	1,56	7,69	14



# ATFRIE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE  
TRANSPORTES BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA

WWW.ATFRIE.ES

Celebramos nuestra XLIII Asamblea General

¡Adaptándonos a los nuevos tiempos!

Conferencia, Viernes 24 Septiembre 2020



## PATRONAL NACIONAL DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO



ESENCIALES, FORTALECIDOS Y UNIDOS: EL FRÍO, GARANTÍA DE CONFIANZA Y SERVICIO

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Result.	Activo	Empleo	
				2018	%18/17	2017	2016	2015	2014				%18/14
41	Trans Jaylo SA	Navarra	1995	19,94	+17%	17,03	13,50	11,38	10,20	+96%	1,48	18,89	144
42	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Murcia	2000	19,78	+0%	19,72	16,13	12,11	8,19	+142%	-0,13	13,20	129
43	Inter-Cañabate SL	Almería	1995	19,44	-4%	20,33	20,94	16,01	14,56	+33%	0,44	7,74	12
44	Transportes Tarragona SA	Lleida	1985	19,22	-1%	19,37	19,80	20,83	19,80	-3%	0,02	12,19	24
45	Mascaró Morera SL	Baleares	1995	18,67	+2%	18,38	16,35	14,81	13,13	+42%	0,28	11,92	162
46	Interfrive SA	Almería	1994	18,61	+12%	16,65	16,14	14,09	10,26	+81%	1,34	12,91	190
47	Transfrío Rias Baixas SL	Pontevedra	2016	17,93	+7%	16,70	3,01	0	0	-	0,02	11,03	86
48	Hervián SL	Murcia	1991	17,62	+6%	16,61	15,35	13,69	12,20	+44%	0,22	11,53	225
49	Transportes Sindo SL	Sevilla	1976	17,27	+4%	16,66	16,81	15,75	17,00	+2%	0,03	16,47	95
50	Rau Load Cargo Barcelona SL	Valencia	1998	17,08	+9%	15,60	13,97	14,22	12,91	+32%	0,35	6,00	15
51	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Sevilla	1993	17,02	+1%	16,84	17,58	16,45	14,04	+21%	0,22	11,31	54
52	Serfri Trucks SA	Murcia	2007	17,01	-11%	19,03	17,45	13,36	8,07	+111%	0,04	6,07	15
53	Euroloma SL	Murcia	1993	16,99	+1%	16,78	15,35	15,49	14,80	+15%	0,58	10,69	67
54	Transfrired SL	Cuenca	2003	s/d	-	16,47	15,43	14,00	12,26	-	0,36	15,72	-
55	Frío Ejido SL	Almería	1991	16,36	+16%	14,13	13,75	16,47	15,08	+8%	0,02	8,02	169
56	Eurosol Cargo SA	Murcia	2005	16,16	-3%	16,58	16,71	17,82	19,94	-19%	0,08	10,76	101
57	Transportes Yagüe & Lago SL	Málaga	1978	15,75	-9%	17,33	13,79	10,03	9,00	+75%	0,37	7,43	76
58	Rau Load Cargo SL	Valencia	1993	15,53	-27%	21,20	19,19	s/d	s/d	-	0,15	11,24	28
59	Transportes Piadela SL	Coruña	1990	15,43	+5%	14,66	13,80	13,77	14,08	+10%	0,59	8,00	52
60	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Zaragoza	1988	15,05	+16%	13,02	9,89	9,30	9,32	+62%	0,93	18,59	83
61	Transportes Vigar SL	Sevilla	1990	s/d	-	14,78	11,40	9,75	8,89	-	1,22	16,67	-
62	Logística Iberper SL	Alicante	2005	14,73	-	s/d	11,59	11,62	10,98	+34%	-0,23	8,59	19
63	La Archenera Logística SCOOP	Murcia	1982	s/d	-	14,53	14,65	15,34	s/d	-	0,06	5,97	-
64	Cronofrío SA	Girona	2001	14,52	-2%	14,77	14,31	13,61	13,29	+9%	0,34	6,10	58
65	Transportes Internacionales Eurotransfret SL	Alicante	2009	14,52	-2%	14,87	13,72	13,90	9,64	+51%	0,26	4,82	128
66	Delta Stock% SA	Tarragona	1991	s/d	-	s/d	14,50	15,48	15,38	-	0,65	10,79	-
67	S. Cabrera SL	Almería	1991	14,47	+4%	13,89	12,74	14,23	13,93	+4%	1,18	15,34	109
68	Alianza Galadtrans SL	Castellón	2012	14,15	-13%	16,23	13,48	9,38	5,42	+161%	0,02	4,52	23
69	Trans Rocamar SL	Valencia	1977	13,61	+10%	12,33	11,98	13,48	14,12	-4%	0,64	11,84	81
70	Delta Stocks Logistics Global SL	Tarragona	2017	13,59	-	0	0	0	0	-	0,66	4,90	16

**Belzunces®**

ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN  
SERVICIO DE CARGA  
AGENCIA DE TRANSPORTE  
EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN  
CAMIONES DE ÚLTIMA GENERACIÓN  
CÁMARAS FRIGORÍFICAS  
SERVICIO DE PARKING  
ATENCIÓN AL CLIENTE 24 HORAS LOS 365 DÍAS  
LOCALIZACIÓN DEL VEHÍCULO EN TODO MOMENTO



Tel. / Fax.: +34 950 470 142 • info@belzunces.com • www.belzunces.com

**Montfrisa**



Montfrisa S.A., con más de 100 años de antigüedad, realiza la actividad de Operador Logístico bajo temperatura controlada. Contamos con una amplia flota de camiones dotados con la última tecnología, una capacidad de almacenaje a -25°C de 49.000 palets y un equipo humano altamente profesionalizado y proactivo. Nuestros servicios son:

- Distribución: Grupaje, Carga Completa y Capilar.
- Almacenaje y Picking.
- Descarga de contenedores.
- Deposito aduanero.
- Túnel de congelación.
- Asesoría Logística.

100 años  
www.montfrisa.es

## Empresas de transporte frigorífico por carretera en España | Ranking por ventas 2018

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Result.	Activo	Empleo
				2018	%18/17	2017	2016	2015	2014	%18/14			
71	Antonio Gijón Operador del Transportes SL	Granada	2006	13,54	+15%	11,75	9,66	8,70	7,44	+82%	0,26	7,36	63
72	Frío Aragón SL	Zaragoza	1988	s/d	-	13,51	11,70	10,31	9,39	-	0,28	12,30	-
73	Sociedad Anónima Transvasa SA	Cantabria	1978	13,50	+2%	13,27	11,65	11,14	12,04	+12%	1,38	16,33	16
74	Frío Safor SL	Valencia	2011	s/d	-	s/d	13,18	12,85	11,09	-	0,11	4,39	-
75	Transportes el Mirador - Miratrans SL	Murcia	1995	13,14	-1%	13,28	12,27	10,65	10,97	+20%	0,04	11,52	97
76	Andalucía Cargo SA	Almería	1999	13,03	+24%	10,50	10,86	8,20	8,45	+54%	0,09	2,49	10
77	Antonio Marco SL	Alicante	1985	13,01	-	s/d	8,54	8,11	7,56	+72%	0,40	7,86	81
78	Devesa-Express SL	Pontevedra	1997	12,97	-3%	13,35	15,10	15,55	14,48	-10%	0,11	9,22	81
79	Transgallego Logistic SL	Murcia	1991	12,53	+3%	12,16	11,78	10,17	11,38	+10%	0,18	4,45	14
80	Eumatrans SL	Cádiz	2001	12,35	-7%	13,27	12,14	10,52	10,18	+21%	0,20	11,01	64
81	Transportes Valín e Hijos SA	Lugo	1988	12,14	+5%	11,56	11,99	11,90	11,79	+3%	-0,17	8,84	126
82	Frío Nature Almería SL	Almería	2012	11,93	+8%	11,09	8,71	7,27	4,79	+149%	0,20	5,24	6
83	Transgesol SL	Almería	2003	11,85	+4%	11,42	10,44	9,21	8,16	+45%	0,38	10,03	106
84	Rau Load Cargo Marítima SL	Valencia	2004	11,78	+6%	11,09	9,48	7,26	7,96	+48%	0,28	3,69	16
85	Rafa Grau Transportes SL	Valencia	2014	11,58	+25%	9,29	6,91	4,18	1,80	+545%	0,09	3,76	54
86	Onucargo SL	Huelva	1996	11,53	+5%	11,01	9,95	8,02	6,54	+76%	0,37	7,70	83
87	José María Navajas SL	La Rioja	1998	11,41	+4%	10,94	9,08	8,74	8,62	+32%	0,01	8,06	98
88	Transportes Moncayo SL	Zaragoza	1988	11,32	+10%	10,28	10,37	10,14	9,70	+17%	0,41	7,37	99
89	Merlatrans SA	Murcia	1990	11,24	+9%	10,31	9,65	8,16	8,66	+30%	0,05	9,87	62
90	Onutrans SL	Huelva	1993	11,16	+7%	10,44	9,75	8,02	6,54	+71%	0,40	7,85	104
91	Grupo Salas Águila SL	Almería	1994	11,06	+8%	10,23	8,45	8,08	7,47	+48%	0,80	9,74	77
92	Frigo-Líneas Nórdicas SL	Almería	2005	10,97	+19%	9,25	8,76	7,40	5,59	+96%	1,01	9,16	86
93	Trans Interalmérica SL	Almería	1985	10,86	+40%	7,78	6,12	5,26	4,44	+145%	-1,42	13,75	125
94	Trans Wences SL	Barcelona	1993	10,78	+2%	10,56	9,72	10,55	10,20	+6%	0,28	6,41	91
95	Transportes Badosa SA	Girona	1967	10,75	-16%	12,78	12,35	12,21	11,43	-6%	-1,94	5,20	90
96	Tradomi SL	Murcia	1996	10,68	+12%	9,50	7,26	6,03	4,78	+124%	0,20	9,57	84
97	Innova Logic Transportes SL	Valencia	2006	10,56	+16%	9,09	6,91	5,59	4,58	+131%	0,10	4,39	38
98	Transportes Valle del Oja SL	La Rioja	1996	10,55	+5%	10,05	9,29	7,69	7,10	+49%	1,24	10,92	56
99	Cargo Pitiusas SL	Baleares	2005	10,40	+4%	9,97	8,48	5,48	3,99	+161%	0,15	3,53	14
100	Somartrans L% Eliana SL	Valencia	1998	10,37	+32%	7,84	5,66	5,55	5,04	+106%	0,02	3,37	63
101	Satfer España SL	Valencia	1983	10,34	-0%	10,38	11,02	10,50	10,08	+3%	-0,01	5,68	52
102	Almacenes Pogar SL	Cuenca	1987	10,32	+40%	7,36	6,95	6,97	5,17	+99%	0,11	5,07	95
103	Transportes Bolipesk SL	Cádiz	2004	10,22	+33%	7,68	5,00	3,73	3,80	+169%	0,22	3,39	20
104	Transportes Oteiza SA	Navarra	1975	10,19	+5%	9,70	8,66	8,91	9,24	+10%	0,10	7,78	37
105	Tojeiro Transportes SA	Coruña	1977	10,19	-1%	10,30	9,18	8,77	8,37	+22%	0,41	15,83	48
106	Transportes Euro-Almería 2000 SL	Almería	2000	10,16	-13%	11,67	10,64	11,54	11,48	-12%	0,25	4,66	11
107	Trans Miquel Benavent SL	Barcelona	2001	10,07	+7%	9,42	8,85	7,68	6,21	+62%	0,03	3,34	97
108	Kartin SL	Pontevedra	1989	10,01	+3%	9,73	9,48	10,39	9,67	+3%	0,05	3,85	66
109	Omega Delivery SL	Madrid	1998	9,96	+8%	9,26	10,00	9,45	7,90	+26%	3,63	13,45	17
110	Interbalsa SL	Murcia	1993	9,90	+8%	9,16	7,29	6,35	4,38	+126%	0,04	6,90	80
111	Cofrivigo SCL	Pontevedra	1982	s/d	-	9,89	9,58	s/d	8,04	-	0,04	4,05	-
112	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Sevilla	2001	9,78	+2%	9,61	10,01	10,06	9,32	+5%	0,43	6,42	15
113	Transmoro SL	Huelva	1992	9,75	+14%	8,55	6,80	5,64	4,84	+101%	0,45	6,96	93
114	Transportes J Prada SL	Girona	1980	9,68	+4%	9,28	9,23	9,18	9,19	+5%	0,00	9,13	60
115	Kronofrío Logistics SL	Alicante	2012	9,65	+10%	8,74	5,80	4,99	3,94	+145%	0,09	4,17	60
116	Transdonat SA	Valencia	1970	s/d	-	9,45	9,84	10,57	10,97	-	-0,33	8,16	-
117	TR-FR Jacarilla SL	Alicante	1994	9,40	-8%	10,24	5,80	4,93	5,29	+78%	0,08	2,27	13
118	Transportes Caudete SA	Albacete	1967	9,35	+0%	9,34	9,88	10,79	11,26	-17%	-0,17	11,65	80
119	Transportes Internacionales R Fuster SL	Alicante	2005	9,34	+5%	8,88	8,65	7,82	7,10	+32%	0,10	7,26	83



**ARTIK**  
REEFER DIVISION by CLASQUIN

Servicios marítimos regulares de exportación en grupaje, a temperatura controlada (LCL Reefer), desde Barcelona y Valencia a los principales destinos de Asia y China.

Almacenes refrigerados y aduaneros en Barcelona y Valencia.

Nuestra experiencia en el segmento del mercado RF nos facilita la negociación para grandes volúmenes FCL (refrigerado y congelado).

comercial@tiintercarga.com  
info@tiintercarga.com

www.clasquin.com

66 oficinas propias • 21 países • 1.200 empleados

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Result.	Activo	Empleo
				2018	%18/17	2017	2016	2015	2014	%18/14			
120	Transportes Frigoríficos RP SL	Jaén	1997	s/d	-	s/d	9,11	8,67	6,80	-	0,13	8,38	-
121	Transportes Farmacéuticos SA	Madrid	1986	9,11	+2%	8,89	8,56	8,36	8,63	+6%	0,06	2,99	17
122	Transportes Las Maravillas SA	Murcia	1987	9,05	-7%	9,72	8,54	s/d	s/d	-	0,15	7,14	46
123	Vicente Loureda García SL	Coruña	1991	8,92	+15%	7,76	6,82	8,44	s/d	-	0,09	5,51	20
124	Estela Trans SL	Almería	1994	8,88	+20%	7,38	6,84	5,73	s/d	-	0,05	6,47	65
125	Trans Valemar SL	Valencia	1993	8,83	-13%	10,16	s/d	s/d	s/d	-	0,06	2,78	19
126	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Lleida	2000	8,76	+17%	7,49	6,95	6,83	8,08	+8%	0,02	4,81	52
127	Logísticas Goyanes SL	Lugo	2006	8,67	-7%	9,34	9,05	7,44	6,39	+36%	0,02	5,93	37
128	Logística de Cox SL	Alicante	2006	s/d	-	8,65	12,07	13,52	11,71	-	0,16	7,34	-
129	Pitarch Logística SA	Castellón	1984	8,64	-2%	8,86	7,94	s/d	s/d	-	-0,18	10,41	71
130	Murgi-Cargo SL	Almería	1997	s/d	-	8,62	8,14	8,42	7,73	-	0,01	3,68	-
131	Frío Miranda SL	Málaga	2000	s/d	-	8,58	7,50	7,14	6,42	-	0,03	8,36	-
132	Fredist SL	Barcelona	2002	8,56	+21%	7,07	5,79	4,86	4,23	+102%	0,49	5,47	25
133	Martínez Cobo e Hijos SL	Girona	2000	8,55	+0%	8,55	8,27	8,26	7,80	+10%	0,09	4,29	29
134	Welfrío Spain SL	Huelva	2014	s/d	-	8,32	7,13	4,43	0	-	-0,49	3,04	-
135	Transportes Barceló 2010 SL	Baleares	2001	8,24	+9%	7,55	6,55	6,54	6,46	+27%	0,01	3,41	118
136	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Huelva	1997	8,21	-2%	8,40	6,86	6,57	6,25	+31%	-0,13	3,86	49
137	Refrilog SL	Baleares	2005	8,17	-1%	8,29	8,62	7,78	7,15	+14%	0,01	5,69	59
138	Gestión de Servicios Logísticos Silla SL	Valencia	2008	8,15	-18%	9,98	9,82	10,78	7,53	+8%	0,02	2,50	5
139	Frío Guerrero SL	Almería	2006	8,07	+42%	5,67	5,33	4,81	4,26	+89%	0,07	2,73	13
140	Transportes Miguel Parrilla SL	Sevilla	1991	s/d	-	7,99	7,71	s/d	5,81	-	0,04	4,77	-
141	Vicente E Escudero SL	Alicante	2002	7,89	+11%	7,11	6,45	6,15	5,84	+35%	0,01	6,23	56
142	Transportes New Frío SL	Sevilla	2006	7,83	+13%	6,95	6,43	6,66	6,28	+25%	0,00	4,99	98
143	Orcelitrans SL	Alicante	1996	7,78	+1%	7,69	7,22	7,52	7,17	+9%	0,07	4,00	66
144	Transmado Express 2002 SL	Jaén	2002	7,77	-2%	7,95	8,14	9,21	6,53	+19%	0,13	4,44	88
145	Transportes Carlos SL	Tarragona	1986	7,67	+13%	6,77	6,92	7,53	7,00	+10%	0,40	7,58	68
146	Rau Load Cargo Denia SL	Valencia	2005	7,59	>999%	0,52	0	0	s/d	-	0,30	2,07	6
147	Quintana y Domínguez SL	Las Palmas	1988	7,44	+31%	5,70	5,98	s/d	4,96	+50%	1,30	10,45	59
148	Contratación Transportes Internacionales SA	Albacete	1978	7,36	-1%	7,44	7,97	7,64	7,96	-7%	-0,38	6,60	55
149	Transleo Sur SL	Sevilla	2012	7,28	+2%	7,15	7,13	5,98	4,31	+69%	-0,06	2,59	78

TRANSPORTES CAUDETE, S.A.  
Carretera Estación, s/n  
02660 Caudete (Albacete) España / Spain

Tel. +34 965 82 82 82  
Fax +34 965 82 62 69

info@transportescaudete.com  
export@transportescaudete.com  
import@transportescaudete.com

**CAUDETE**  
www.transportescaudete.com Logistics

Experiencia, Profesionalidad  
y Compromiso

Experience, Professionality and Commitment



CARTAGENA

LOGÍSTICA

  
Puerto de Cartagena  
Autoridad Portuaria de Cartagena

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

## Empresas de transporte frigorífico por carretera en España | Ranking por ventas 2018

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Result.	Activo	Empleo	
				2018	%18/17	2017	2016	2015	2014				%18/14
150	Biologic SL	Valencia	2002	7,25	+8%	6,73	6,09	6,35	6,65	+9%	0,03	2,83	21
151	Potel Torres Transportes SL	Pontevedra	2006	7,16	-1%	7,22	6,88	5,68	4,36	+64%	0,40	4,15	25
152	Transportes Arrastio SL	Gipuzkoa	1999	7,07	+7%	6,59	5,66	5,53	5,61	+26%	0,42	5,18	40
153	Servifrío Iruña SL	Navarra	1998	6,92	+5%	6,62	5,68	5,50	6,08	+14%	0,19	5,50	1
154	Logística Colombina SL	Huelva	2012	s/d	-	6,86	12,17	9,42	8,80	-	-0,44	4,59	-
155	Betiko-Trans SL	Bizkaia	1996	6,81	+20%	5,66	6,36	5,70	6,48	+5%	0,52	5,81	30
156	Transportes Cameselle SL	Pontevedra	1988	6,78	+6%	6,37	5,86	5,13	4,02	+69%	0,01	4,31	65
157	Transportes Indo SA	Gipuzkoa	1983	6,74	+4%	6,51	6,34	6,28	6,01	+12%	0,02	4,56	60
158	Penagos Logística y Transporte SL	Cantabria	2004	6,59	+4%	6,33	5,88	4,33	1,23	+437%	0,53	4,59	17
159	Transaguimu SL	Almería	2014	6,55	+24%	5,29	5,31	3,54	1,13	+481%	0,38	4,89	48
160	Criado Grupo Logístico SL	Zaragoza	2005	6,55	-19%	8,05	9,71	10,72	10,55	-38%	-0,75	2,90	96
161	TTC Logística Frigorífica SL	Coruña	2015	6,53	-4%	6,80	5,94	0	0	-	0,09	1,78	4
162	Disalfrio Centros Logísticos SL	Jaén	2002	s/d	-	s/d	6,39	5,52	3,60	-	0,24	3,48	-
163	Perea SL	Alicante	1972	s/d	-	6,37	5,69	6,61	7,36	-	-0,15	3,45	-
164	Mailogist SL	Almería	2014	6,37	-2%	6,52	6,66	5,93	1,65	+287%	0,04	2,04	18
165	Hermanos Lardín Vivancos SL	Murcia	1991	6,31	+13%	5,61	4,89	5,02	5,27	+20%	0,05	3,29	30
166	Tircarhe SL	Córdoba	2003	6,23	+3%	6,07	5,87	6,34	6,03	+3%	0,15	5,90	54
167	Frigo Vanfer SL	Lleida	2010	6,20	+2%	6,09	5,46	4,72	5,58	+11%	0,14	3,85	47
168	Transportes Antonio Santo Domingo SL	Segovia	2006	s/d	-	6,19	5,84	5,69	5,96	-	0,02	4,40	-
169	Transportes Juan Gómez SA	Murcia	1986	6,16	-9%	6,77	7,79	7,54	7,66	-20%	0,06	4,29	27
170	Tomás Expediciones SA	Tarragona	1993	6,16	+18%	5,20	6,16	9,75	11,00	-44%	-0,03	2,61	4
171	Dalias Transport SL	Alicante	1987	6,00	+2%	5,89	4,61	4,84	4,49	+34%	-1,30	2,58	56
172	Logística Eurocruz SL	Murcia	2005	5,99	+78%	3,35	2,54	0,13	0	-	0,14	1,25	52
173	Transportes José Valero Ridaol SL	Almería	2010	5,98	-0%	6,00	4,92	4,44	3,49	+71%	0,50	2,78	67
174	Rau Load Cargo Sevilla SL	Valencia	1996	5,98	-12%	6,76	8,14	7,31	s/d	-	0,00	2,11	11
175	Avher Logistics SL	Murcia	2008	5,90	-10%	6,59	6,52	6,58	6,62	-11%	-0,06	1,87	19
176	Lofriastur SL	Asturias	2013	5,89	+4%	5,64	5,20	3,93	2,03	+190%	0,21	2,57	69
177	Carnes Erdella SL	Bizkaia	1984	5,88	-2%	5,98	5,60	5,58	5,65	+4%	0,15	3,29	61
178	Pepetruck SL	Almería	2007	5,86	+3%	5,70	s/d	s/d	s/d	-	0,19	3,30	3
179	Servicios Logísticos Souto SL	Pontevedra	1983	5,86	+1%	5,78	4,95	4,79	3,91	+50%	0,08	3,64	46
180	Transportes Marcial SL	Murcia	1988	s/d	-	5,78	5,11	4,94	4,69	-	0,11	3,04	-
181	Betrex España SA	Valencia	1990	5,77	+6%	5,42	4,59	4,31	4,28	+35%	0,04	1,78	9
182	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Jaén	1995	5,74	+19%	4,82	4,04	3,95	3,92	+46%	-0,13	6,61	66
183	Frío Albatana SL	Albacete	2004	5,73	-21%	7,25	4,38	4,34	4,10	+40%	0,00	5,03	41
184	Transportes Frigoríficos Alpe SL	Alicante	2000	s/d	-	5,62	5,79	6,62	4,84	-	-0,21	2,66	-
185	Transportes Fruteros SL	Alicante	1968	5,57	-20%	6,96	7,85	9,51	9,74	-43%	-0,90	1,79	45
186	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Huelva	1999	5,55	-12%	6,29	6,01	5,92	5,96	-7%	-0,16	4,92	78
187	Frío-Cantoria SL	Almería	1996	s/d	-	5,54	s/d	5,07	4,20	-	0,41	4,96	-
188	Thermologic Express SL	Murcia	2011	5,53	+10%	5,02	2,58	1,99	2,20	+152%	0,03	3,30	83
189	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Albacete	2007	5,49	+28%	4,29	3,65	2,76	2,39	+130%	0,19	4,30	21
190	AT Friobaza SL	Granada	2007	5,47	+3%	5,29	5,09	4,60	4,42	+24%	0,03	2,43	29
191	Transportes Frigoríficos Oriol SL	Alicante	2005	s/d	-	5,41	4,72	6,91	6,27	-	-0,32	2,58	-
192	Olano Logística del Mar SL	Gipuzkoa	2018	5,40	-	0	0	0	0	-	0,07	2,51	206
193	García Carrasco SA	Murcia	1987	5,39	-0%	5,40	5,40	4,79	4,67	+15%	0,11	4,45	40
194	Tajotrans SL	Toledo	1993	5,36	+16%	4,63	2,76	2,52	3,19	+68%	0,23	5,00	38
195	Panero Logística SL	Asturias	2003	5,31	+1%	5,23	5,08	5,11	3,70	+43%	0,07	4,58	59
196	Frío Alquería SL	Valencia	1995	5,30	-7%	5,69	5,62	5,62	5,26	+1%	0,00	4,99	47
197	Transportes Vila y Fayos SL	Albacete	1977	5,25	+45%	3,61	3,88	4,28	3,88	+36%	0,09	5,11	32
198	Suditrans SL	Murcia	1993	5,23	+2%	5,12	4,60	5,44	5,33	-2%	0,18	7,08	51
199	Solditrans Transporte y Logística SL	Murcia	2005	5,20	+12%	4,64	3,65	3,43	3,58	+45%	0,01	2,07	7
200	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Murcia	2006	5,16	+12%	4,61	4,45	4,60	4,45	+16%	0,04	2,85	33
201	Frío-Huelva SL	Huelva	2000	5,15	+9%	4,72	5,38	5,23	5,31	-3%	0,10	3,34	27
202	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Girona	2008	5,14	-	s/d	2,58	2,34	1,86	+177%	0,14	2,37	7
203	Teletransporte Aragón SL	Zaragoza	1991	5,07	+0%	5,07	4,87	4,64	4,56	+11%	0,17	5,00	27
204	Transportes Erustes SL	Toledo	1987	s/d	-	5,05	3,92	3,85	3,94	-	0,32	4,05	-
205	Enaboy Castilla SL	Valladolid	1996	5,01	+5%	4,76	4,46	4,39	4,42	+13%	0,17	5,82	45
206	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Huelva	2008	4,98	-12%	5,65	5,94	5,55	5,94	-16%	0,13	2,57	31
207	Olano Norte SL	Gipuzkoa	2017	4,97	-	0	0	0	0	-	0,04	2,11	43
208	Trío Operadores Logísticos SL	Zaragoza	1997	4,92	-1%	4,97	5,37	5,04	4,75	+4%	0,03	2,83	26
209	Transportes Segura y Guevara SL	Almería	1992	4,89	+6%	4,60	4,49	4,16	4,13	+18%	0,28	5,52	40
210	José Hernández Quijada e Hijos SL	Murcia	1994	4,87	+8%	4,50	4,33	3,96	3,91	+25%	0,14	3,17	43
211	Hermanos García Camilo SL	Almería	1997	4,87	+3%	4,73	5,37	6,47	5,70	-15%	0,00	3,54	42
212	Trafema SL	Pontevedra	1987	4,85	+1%	4,82	4,82	5,00	4,66	+4%	0,27	3,76	-
213	Operador Logístico Logia SL	Madrid	2005	s/d	-	4,82	3,79	4,57	5,27	-	0,05	5,44	-
214	Transportes Santín y Jové SL	Barcelona	1983	4,82	+16%	4,17	4,62	4,71	4,42	+9%	0,04	2,58	36
215	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Badajoz	2014	4,78	-6%	5,06	3,80	2,77	1,45	+230%	0,14	2,08	29
216	Transportes Leoz Mansilla SL	Zaragoza	2001	4,78	+7%	4,48	3,38	2,92	2,91	+64%	0,01	2,32	34
217	Laytor Trans SL	Castellón	2002	4,75	-8%	5,17	4,35	4,04	3,25	+46%	0,17	2,79	23
218	Transzurano SL	Murcia	1994	4,66	+4%	4,47	4,76	5,35	4,93	-5%	0,05	2,56	5
219	Transportes Papa Alí SL	Murcia	1996	4,62	+2%	4,52	4,37	4,29	4,43	+4%	0,04	5,22	50

Cadena de suministro | Transporte por carretera

# EL CAMIÓN MANDA

La carretera mueve el 98% del comercio exterior español de frutas y hortalizas con la UE-28

El transporte por carretera mueve los hilos en la distribución de productos hortofrutícolas españoles, consolidando su posición como principal aliado de la industria agroalimentaria. Las estadísticas no dejan lugar a dudas. El transporte frigorífico por carretera canaliza el 84 por ciento del comercio exterior de frutas y hortalizas. Un porcentaje que se sitúa en el 98 por ciento en el caso de la UE-28, principal mercado, al concentrar el 82,5 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo.

En el año 2019, los transportistas movieron 15,4 millones de toneladas en Europa, lo que supuso un avance del 5,3 por ciento, gracias, sobre todo, al empuje de las exportaciones (+6,3 por ciento), que suponen el 87 por ciento de los flujos. Por el contrario, las importaciones, con un peso del 13 por ciento, registraron un ligero descenso

del 0,8 por ciento en el mercado europeo.

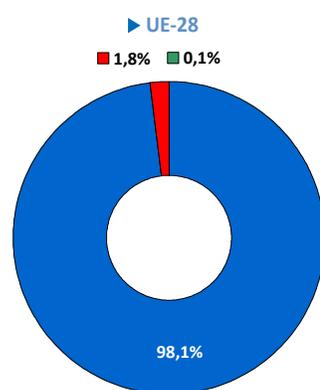
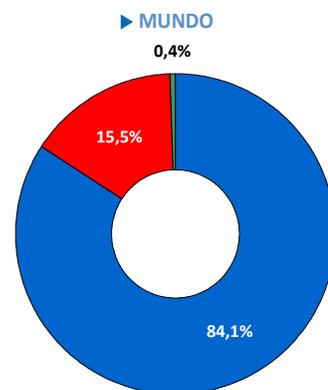
Los principales países de destino de los productos hortofrutícolas españoles son Alemania, con 3,7 millones de toneladas, y Francia, con 2,6 millones de toneladas. Es decir, más del 46 por ciento del total de exportaciones al mercado europeo. En conjunto, sumando las importaciones, capítulo que lidera Francia, con cerca de un millón de toneladas, el transporte por carretera de frutas y hortalizas con estos dos países superó los 7,2 millones de toneladas, más del 46,4 por ciento de los flujos con la UE-28. El tercer mercado es Reino Unido, con casi 1,7 millones de toneladas en el apartado de exportaciones, por lo que no es de extrañar la preocupación de los transportistas españoles ante el futuro escenario del 'Brexit'.

El siguiente modo de transporte más utilizado es el marítimo, con una cuota

**EL CAMIÓN CANALIZA MÁS DEL 84% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS**

**EL FERROCARRIL Y EL AVIÓN TIENEN UNA REPRESENTACIÓN TESTIMONIAL**

COMERCIO EXTERIOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS POR MODOS 2018



■ Carretera ■ Marítimo ■ Resto

Fuente: Secretaría de Estado de Comercio. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

casi residual del 1,8 por ciento en el mercado europeo, que se eleva hasta el 15,5 por ciento en el tráfico mundial, con cerca de 3 millones de toneladas movidas en 2019, de las que el 68,7 por ciento correspon-

den a importaciones. Por último, el ferrocarril y el aéreo continúan teniendo una representación testimonial, con un movimiento conjunto de 82.747 toneladas, lo que supone el 0,4 por ciento del total.

*Su mercancía en buenas manos*

Polígono Comarcá 1, C/L nº12 • 31160 Orcoyen Navarra • T. 948 35 10 35 • (24 h) 609 415 222 [www.transportescruz.com](http://www.transportescruz.com)  

LOGÍSTICA DEL FRÍO

Cadena de Suministro | Flujos del Comercio Hortofrutícola con Europa por Carretera

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A EUROPA POR CARRETERA

REGIÓN	%2020/19*	2019	2010	2000	%18/17	%18/08	%18/00	Cuota 2018	2008	2000
Alemania	-2%	3.739	2.395	2.296	+5%	+56%	+63%	23,7%	20,5%	23,8%
Francia	-1%	3.517	3.051	2.443	-2%	+15%	+44%	22,3%	26,1%	25,3%
Reino Unido	-0%	1.671	1.220	1.144	+5%	+37%	+46%	10,6%	10,4%	11,9%
Países Bajos	-5%	1.293	1.002	871	+6%	+29%	+49%	8,2%	8,6%	9,0%
Portugal	+0%	1.142	861	584	+3%	+33%	+95%	7,3%	7,4%	6,1%
Italia	-4%	971	652	528	+3%	+49%	+84%	6,2%	5,6%	5,5%
Polonia	-14%	714	510	324	+22%	+40%	+120%	4,5%	4,4%	3,4%
Bélgica	-2%	522	447	381	-5%	+17%	+37%	3,3%	3,8%	4,0%
Suecia	-3%	291	247	134	+4%	+17%	+118%	1,8%	2,1%	1,4%
Austria	-8%	240	136	131	+16%	+77%	+84%	1,5%	1,2%	1,4%
Rep. Checa	-10%	230	223	154	+13%	+3%	+49%	1,5%	1,9%	1,6%
Dinamarca	-6%	194	145	109	+5%	+34%	+78%	1,2%	1,2%	1,1%
Finlandia	+9%	113	83	62	+8%	+36%	+84%	0,7%	0,7%	0,6%
Resto	-10%	648	299	207	+17%	+116%	+212%	4,1%	2,6%	2,2%
<b>TOTAL UE-28</b>	<b>-3%</b>	<b>15.285</b>	<b>11.273</b>	<b>9.368</b>	<b>+4%</b>	<b>+36%</b>	<b>+63%</b>	<b>97,1%</b>	<b>96,6%</b>	<b>97,1%</b>
<b>TOTAL EUROPA (inc. No UE)</b>	<b>-3%</b>	<b>15.746</b>	<b>11.675</b>	<b>9.644</b>	<b>+5%</b>	<b>+35%</b>	<b>+63%</b>			

ALEMANIA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Otros frutos de cáscara	-23%	4	-7%	+25%
Otras hortalizas frescas	+339%	4	+295%	+426%
Cítricos	-66%	4	+4%	+262%
Resto	+2%	23	-15%	-45%
<b>TOTAL</b>	<b>+14%</b>	<b>35</b>	<b>-4%</b>	<b>-26%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-1%	1.065	+6%	+27%
Melones, sandías y papayas	-16%	472	+3%	+72%
Otras hortalizas frescas	+3%	448	+6%	+109%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+12%	324	+19%	+145%
Pepinos y pepinillos	-3%	280	+11%	+93%
Resto	-2%	1.117	+1%	+50%
<b>TOTAL</b>	<b>-2%</b>	<b>3.704</b>	<b>+5%</b>	<b>+58%</b>

DINAMARCA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
<b>TOTAL</b>	<b>+181%</b>	<b>2</b>	<b>+37%</b>	<b>-48%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-6%	47	+12%	+5%
Melones, sandías y papayas	-6%	33	-4%	+64%
Otras hortalizas frescas	-11%	23	+12%	+92%
Pepinos y pepinillos	+1%	16	+0%	+25%
Lechugas, escarolas, endibias...	-6%	15	-13%	+13%
Resto	-8%	57	+9%	+51%
<b>TOTAL</b>	<b>-7%</b>	<b>192</b>	<b>+5%</b>	<b>+36%</b>

REINO UNIDO \*\*

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Patatas	-30%	10	+31%	-60%
Resto	-46%	14	+8%	-20%
<b>TOTAL</b>	<b>-38%</b>	<b>24</b>	<b>+16%</b>	<b>-44%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-6%	334	+15%	+30%
Otras hortalizas frescas	+16%	222	+9%	+85%
Melones, sandías y papayas	+8%	133	-2%	+44%
Coles, coliflores, colinabos...	-1%	126	+0%	+20%
Lechugas, escarolas, endibias...	+4%	125	-4%	+15%
Resto	-4%	708	+3%	+43%
<b>TOTAL</b>	<b>+0%</b>	<b>1.647</b>	<b>+5%</b>	<b>+40%</b>

IRLANDA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
<b>TOTAL</b>	<b>+680%</b>	<b>1</b>	<b>+33%</b>	<b>+561%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-10%	21	+12%	+111%
Otras hortalizas frescas	-0%	13	+10%	+112%
Cebollas, ajos, puerros...	-23%	10	+13%	+25%
Resto	+7%	51	+6%	+99%
<b>TOTAL</b>	<b>-0%</b>	<b>94</b>	<b>+9%</b>	<b>+91%</b>

PAÍSES BAJOS

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Patatas	-24%	65	+15%	-1%
Hortalizas cocidas o congeladas	+57%	36	+74%	+135%
Tomates	-27%	34	+28%	+116%
Resto	+11%	106	+2%	+16%
<b>TOTAL</b>	<b>-2%</b>	<b>241</b>	<b>+16%</b>	<b>+28%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-10%	238	+7%	-1%
Otras hortalizas frescas	+0%	181	+11%	+82%
Melones, sandías y papayas	-0%	110	+11%	+38%
Lechugas, escarolas, endibias...	-14%	75	+4%	+20%
Pepinos y pepinillos	-3%	67	+5%	+15%
Resto	-5%	381	-1%	+39%
<b>TOTAL</b>	<b>-5%</b>	<b>1.052</b>	<b>+5%</b>	<b>+29%</b>

BÉLGICA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Hortalizas cocidas o congeladas	-2%	32	-3%	+17%
Manzanas, peras y membrillos	-27%	23	+68%	-12%
Otras frutas, frescas	-63%	18	-72%	+41%
Resto	+1%	53	+17%	+28%
<b>TOTAL</b>	<b>-14%</b>	<b>125</b>	<b>-19%</b>	<b>+17%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	+2%	106	-2%	-14%
Hortalizas cocidas o congeladas	-11%	68	-9%	+51%
Otras hortalizas frescas	+16%	39	+19%	+68%
Patatas	-35%	31	+18%	+318%
Melones, sandías y papayas	+6%	25	-13%	+29%
Resto	+13%	128	+1%	+4%
<b>TOTAL</b>	<b>+1%</b>	<b>397</b>	<b>+0%</b>	<b>+17%</b>

LUXEMBURGO

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
<b>TOTAL</b>	<b>-57%</b>	<b>9</b>	<b>+64%</b>	<b>&gt;999%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
<b>TOTAL</b>	<b>+21%</b>	<b>7</b>	<b>+30%</b>	<b>+193%</b>

FRANCIA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Patatas	+7%	600	-6%	+6%
Hortalizas cocidas o congeladas	-41%	109	-16%	-28%
Manzanas, peras y membrillos	+8%	66	-6%	-42%
Hortalizas de vaina	+95%	39	-30%	+29%
Bananas y plátanos	-27%	23	-41%	+27%
Resto	-8%	137	-5%	-14%
<b>TOTAL</b>	<b>-1%</b>	<b>974</b>	<b>-10%</b>	<b>-6%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	+1%	781	+2%	+4%
Otras hortalizas frescas	+3%	343	+2%	+33%
Melones, sandías y papayas	-8%	282	+11%	+54%
Hortalizas cocidas o congeladas	-3%	155	-1%	+64%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+11%	152	-12%	+34%
Resto	-4%	831	+2%	+35%
<b>TOTAL</b>	<b>-1%</b>	<b>2.543</b>	<b>+2%</b>	<b>+26%</b>

PORTUGAL

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Tomates	-6%	67	+15%	-38%
Manzanas, peras y membrillos	+63%	48	+5%	+176%
Cítricos	+33%	47	-29%	+179%
Patatas	-58%	45	+119%	+312%
Otros frutos de cáscara	+75%	24	+20%	-7%
Resto	+12%	129	+18%	+52%
<b>TOTAL</b>	<b>+12%</b>	<b>360</b>	<b>+13%</b>	<b>+36%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Patatas	+17%	118	-11%	-15%
Bananas y plátanos	-5%	91	-3%	+148%
Melones, sandías y papayas	-19%	79	+18%	+44%
Otras hortalizas frescas	-2%	64	+11%	+99%
Cítricos	-19%	55	+16%	+75%
Resto	-1%	374	-4%	+24%
<b>TOTAL</b>	<b>-3%</b>	<b>782</b>	<b>-1%</b>	<b>+31%</b>

AUSTRIA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Manzanas, peras y membrillos	-45%	6	+20%	+748%
Resto	-71%	1	+7%	-2%
<b>TOTAL</b>	<b>-50%</b>	<b>7</b>	<b>+17%</b>	<b>+275%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	-3%	67	+24%	+22%
Melones, sandías y papayas	-18%	27	+35%	+87%
Otras hortalizas frescas	-11%	22	+15%	+152%
Otras frutas, frescas	-33%	16	+15%	+180%
Lechugas, escarolas, endibias...	+7%	15	+10%	+69%
Resto	-1%	43	+8%	+108%
<b>TOTAL</b>	<b>-7%</b>	<b>233</b>	<b>+16%</b>	<b>+74%</b>

ITALIA

IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Manzanas, peras y membrillos	-36%	73	+88%	+2%
Otras frutas, frescas	-21%	23	+8%	-33%
Uvas, incluidas las pasas	+15%	10	-59%	-3%
Resto	-18%	37	+18%	+94%
<b>TOTAL</b>	<b>-28%</b>	<b>-28%</b>	<b>-28%</b>	<b>-28%</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
Cítricos	+6%	278	+23%	+130%
Otras hortalizas frescas	-13%	123	+20%	+52%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+15%	119	-1%	+95%
Otras frutas, frescas	-15%	83	+19%	+95%
Lechugas, escarolas, endibias...	-3%	71	+2%	+85%
Resto	-0%	297	+27%	+72%
<b>TOTAL</b>	<b>-0%</b>	<b>971</b>	<b>+18%</b>	<b>+88%</b>

MALTA

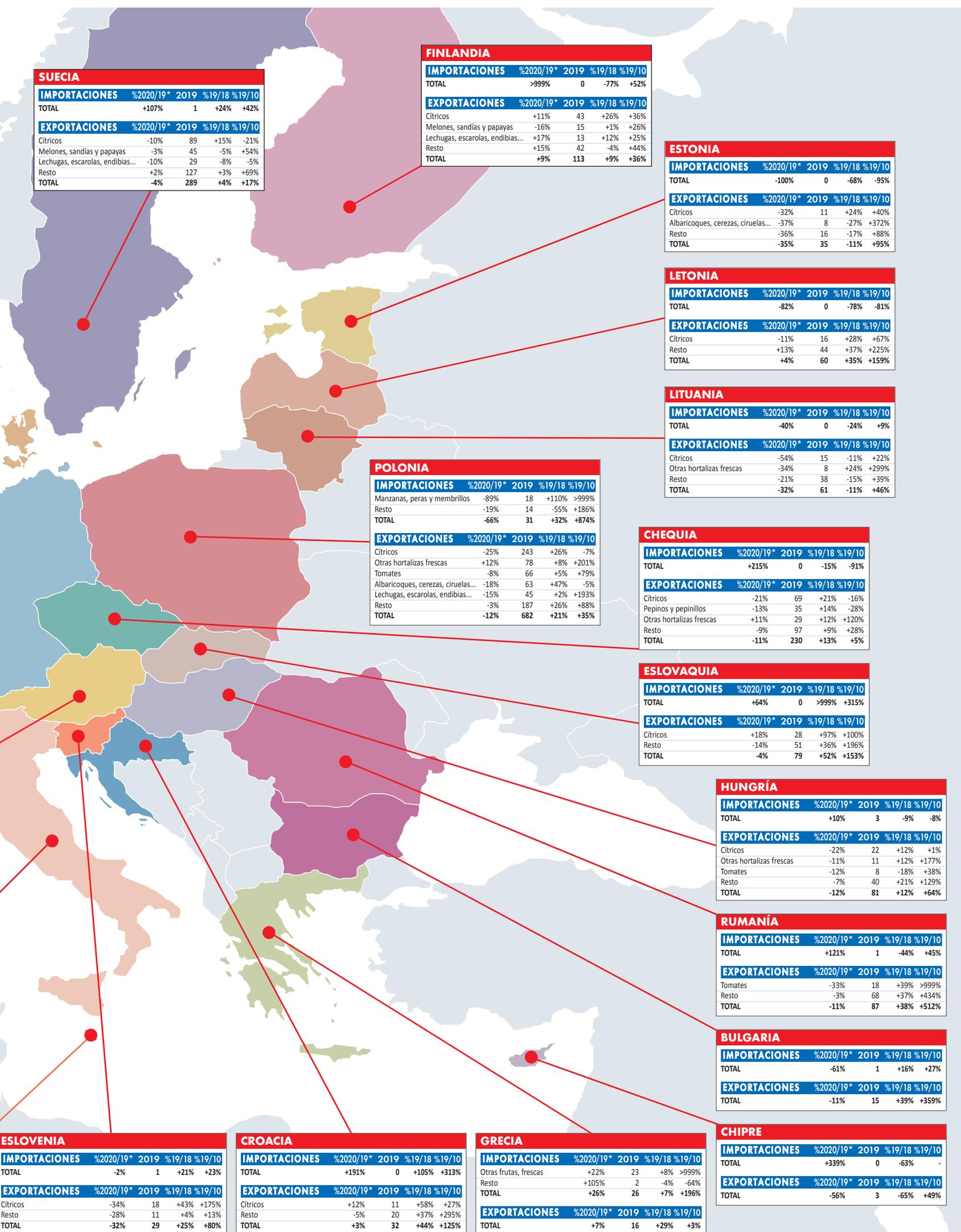
IMPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
<b>TOTAL</b>	<b>&gt;999%</b>	<b>0</b>	<b>-88%</b>	<b>-</b>

EXPORTACIONES	%2020/19*	2019	%19/18	%19/10
<b>TOTAL</b>	<b>-6%</b>	<b>7</b>	<b>+28%</b>	<b>+68%</b>

(\*): Basado en el tráfico del primer semestre. (\*\*): Reino Unido abandonó la UE en 2020

## LOGÍSTICA DEL FRÍO



Cadena de suministro | Transitarios

# EL FRIGO, UNA APUESTA SEGURA DE FUTURO

Las empresas transitarias miman cada vez más este tipo de transporte, sea en contenedor *reefer* para barco o tren, en contenedor isotérmico para el avión o en un vehículo frigorífico

La gestión de operaciones de transporte frigorífico o refrigerado es uno de los negocios con más futuro para las empresas transitarias. Sea un transporte en un contenedor *reefer* en barco o tren, un contenedor isotérmico en avión o un transporte en vehículo frigorífico. Es más, “es una apuesta de futuro segura”, señalan fuentes del sector consultadas. Hasta no hace tantos años, el *reefer* era sobre todo negocio de las navieras en el caso del transporte marítimo y no tantas transitarias se dedicaban al mismo, a excepción de las grandes multinacionales.

Una situación que nada tie-

ne que ver con la actual. “El sector transitario se ha ido especializando. Y ello ha llevado al *reefer*”, añade otra de las fuentes. Una actividad que exige unos conocimientos, un profesional experto, ya que “no es lo mismo enviar un contenedor de calzado que uno de productos perecederos”. El transporte refrigerado aporta más margen que la carga seca. La otra cara de la moneda: las pérdidas son mucho mayores si el producto se echa a perder por una incorrecta operativa. Y se puede echar a perder si se desconoce, por ejemplo, “las frutas que son incompatibles para compartir espacio”. De ahí,

**AL SER UNA ACTIVIDAD QUE EXIGE UNA ESPECIALIZACIÓN, PERMITE A LA TRANSITARIA DIFERENCIARSE DE LA COMPETENCIA**



DSV Air & Sea tiene 'verticales' de perecederos y de *farma* / DSV AIR & SEA

la importancia de la especialización. Y al ser una actividad que exige especialización, “permite diferenciarnos de la competencia”.

El transporte refrigerado ha crecido en los últimos años: “Cada vez más productos se mueven a temperatura controlada o atmosférica”. Es el caso de los medicamentos, “sobre todo los más caros”, o los vinos. Tampoco es ajeno a este incremento “la apuesta de las empresas hortofrutícolas españolas por la exportación”. La tecnología tam-

bién ha ayudado a que se puedan exportar productos perecederos por barco “que antes solo se podían mover por el modo aéreo”. Prueba de que el transporte frigorífico o refrigerado es una apuesta de futuro segura es que “no paró en plena pandemia”. Es más, creció en sectores como el de los alimentos perecederos. “Y la futura vacuna contra la COVID-19 será también transportada a temperatura controlada”, añaden.

Transitarias españolas miman, con recursos y profe-



**KN FreshChain. Gestionando con rapidez. Asegurando las condiciones óptimas. Soluciones logísticas innovadoras para preservar su cadena de frío.**

+34 91 244 36 00

info.madrid@kuehne-nagel.com

www.kuehne-nagel.es

**KUEHNE+NAGEL**



## LOGÍSTICA DEL FRÍO



**CADA VEZ MÁS PRODUCTOS SE MUEVEN A TEMPERATURA CONTROLADA O ATMOSFÉRICA**

**EL TRANSPORTE REFRIGERADO APORTA MÁS MARGEN QUE LA CARGA SECA**

sionales, este tipo de transporte, sea por carretera, marítimo o aéreo (o en todos). Es el caso de Grupo Alonso, uno de los principales españoles. Cuenta con tres empresas *ex profeso* para operativas de es-

te tipo de transporte, además de tener expertos en la materia en la red de transitarías del grupo. Precisamente, Grupo Alonso está reforzando su negocio *reefer* en el puerto de Algeciras con la activación de

nuevos servicios y protocolos de seguridad alimentaria y tramitación aduanera, mediante su filial Servicios Auxiliares y Marítimos (SAM Algeciras). Tiba Spain, perteneciente al Grupo Romeu, es otro ejemplo de transitaría española que cuida este tipo de actividad. La compañía cuenta con un departamento operativo *reefer* y otro específico comercial, sobre todo de transporte marítimo, aunque también hace aéreo. Ambos han crecido en medios durante los últimos años. Además, tiene un departamento en *farma*.

Lógicamente, las multinacionales transitarías cuentan con departamentos y servicios específicos para el transporte frigorífico o refrigerado. Es el caso de DSV Air & Sea. “DSV tiene una gran tradición en sectores estratégicos, lo que nosotros denominamos verticales. Y, entre ellos, el de *percederos* y el de *pharma*”, señala Julio Pereda, gerente de la división

Pharma & Chemical de España y Portugal de la transitaría. En este último, “hemos desarrollado productos específicos, así como servicios de valor añadido en materia de embalajes y gestión de productos peligrosos”. La creación del “Vertical Químico Farmacéutico DSV Pharma ha supuesto un punto de inflexión en nuestra capacidad de ofrecer servicios altamente especializados”, añade el experto.

Grupo Rhenus es otro ejemplo de multinacional con áreas específicas: “Food Care y Rhenus Farma Care son servicios especializados de logística y transporte para los tráficos con las islas, tanto aéreos, como marítimos y multimodales, de productos de alimentación y farmacéuticos”, señalan desde la multinacional. Rhenus cuenta con un equipo de profesionales en ambos sectores, “que permiten una continua actualización sobre las últimas tendencias de los dos mercados”.

**ALTIUS**

“ Su especialista en cargas percederas ”

MADRID → ALGECIRAS → BARCELONA →  
 BILBAO → GIJÓN → LEÓN → SEVILLA →  
 VALENCIA → VIGO → ZARAGOZA →  
 UDINE (ITALIA) → BUENOS AIRES (ARGENTINA) →  
 CIUDAD DE MÉXICO (MÉXICO) → LIMA (PERÚ) →  
 SANTA CRUZ DE LA SIERRA (BOLIVIA) →  
 SANTIAGO DE CHILE (CHILE) →  
 MIAMI (EE.UU.) → LA HABANA (CUBA)

Encuentra todas las direcciones en nuestra web  
[www.grupoaltius.com](http://www.grupoaltius.com)

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

Cadena de Suministro | Operadores logísticos

# LA SEGURIDAD ALIMENTARIA COMO OBJETIVO

Control de temperaturas, trazabilidad y tecnologías, factores clave en un nuevo escenario en el que irrumpe con fuerza el *ecommerce*

La logística del frío requiere de un nivel de especialización y sofisticación importante. La manipulación, almacenaje y transporte de productos de alimentación o farmacéuticos confiere a la seguridad en esta operativa un papel crucial. Esta apuesta por la seguridad se concreta en el control de temperaturas para productos frescos, refrigerados y congelados, así como en la trazabilidad de los alimentos y medicamentos y en el uso intensivo de las nuevas tecnologías. En un contexto como el actual, marcado por los efectos negativos de una crisis sanitaria a escala global, esa importancia de la seguridad en la logística del frío se multiplica.



La logística del frío requiere un nivel de especialización significativamente elevado / C. SÁNCHEZ

Por otro lado, la logística del frío ha estado tradicionalmente vinculada a la compra final en tienda, pero como consecuencia de la pandemia este concepto ha cambiado. La alimentación, hasta ahora muy rezagada en el negocio *online*, ha dado un salto exponencial en volúmenes en los últimos meses. Un 47 por ciento de los españoles declaró haber aumentado su lista de la compra virtual de alimentación durante el confinamiento, según una encuesta de la

**UN 47% DE ESPAÑOLES COMPRA ALIMENTACIÓN ONLINE**

multinacional de packaging para el comercio electrónico DS Smith. La compañía experimentó un aumento del 100 por ciento en la demanda de envases y embalajes para alimentos, flores y productos de higiene vendidos de forma *online* desde el comienzo de la pandemia. Además, el 66 por ciento de encuestados reconoce que mantendrá o incrementará este nuevo hábito de compra. Pedro Gil, director general de Ontime y exdirector de Transporte de DIA, recuer-

# ARMESA

## LOGÍSTICA

[www.armesa.es](http://www.armesa.es)

ARMESA LOGÍSTICA INTERNACIONAL S.A.U.

C/ Cuatro nº29 y 31 | Polígono Industrial del Bobalar | 46130 Massamagrell | Valencia (España) | Tel: (+34) 96 111 19 00 | E-mail: [armesa@armesa.es](mailto:armesa@armesa.es)

da el fuerte crecimiento del movimiento de mercancías de primera necesidad durante el pico de la pandemia, cuando se multiplicaron por dos las ventas en las tiendas y por cinco las ventas por internet de DIA.

#### NUEVO MODELO

“Esta crisis tiene que obligarnos a repensar porque en la logística de gran consumo siempre se ha sido defensores del flujo tenso, pero en ocasiones críticas esto rompe la cadena”, advierte Gil, que apela a “una apuesta mayor por la proximidad del almacenamiento y la distribución”. Este escenario dispara el interés por las naves logísticas refrigeradas, según reconoce Alberto Larrazábal, director de Industrial & Logística de CBRE España. “El almacenamiento en frío despertaba poco interés entre los inversores, pero ahora con el auge de la venta *online* de alimentación y farma, mucha gente va a querer comprar este tipo de activos”.

### LOGÍSTICA DEL FRÍO, LAS CLAVES

**Calidad.** Los procesos logísticos a temperatura controlada están marcados por la apuesta de los especialistas por ofrecer calidad como valor añadido.

**Digitalización.** Los operadores logísticos especializados en frío se caracterizan por ser empresas muy intensivas en el uso de las más avanzadas herramientas tecnológicas.

**Sostenibilidad.** La tendencia de las empresas vinculadas a la logística del frío hacia una cada vez más elevada sensibilización en materia medioambiental es imparable.

## SENSIBILIDAD HACIA LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

La logística es uno de los sectores que más beneficios puede obtener de la automatización de procesos y la incorporación de ‘smart contracts’, tal y como apunta Juan Manuel Martínez Mourin, director general de Eurogestion.

Martínez destaca que el nivel de automatización en el sector aún es bajo, pero la buena noticia es que “la sensibilidad hacia las nuevas tecnologías y la transformación digital por parte de sus máximos responsables es muy alta”. En este sentido, “digitalizarse es un paso previo necesario, pero la transformación va más allá”. Precisamente, una de las tecnologías más avanzadas es el ‘blockchain’. “No es la panacea, pero permite ahorrar tiempo, reduce costes y riesgos y aumenta la confianza entre los participantes”.

Entre las principales razones para implementar esta tecnología en el sector destaca que provoca “unos beneficios inmediatos y exponenciales, genera una reducción de tiempos de hasta el 90 por ciento y permite la automatización y agilización de procedimientos”. Adicionalmente, implementar ‘blockchain’ aporta transparencia y trazabilidad en los procesos, una interoperabilidad total y fácil interacción con otras plataformas, confianza y colaboración con otras entidades, así como la adap-



La robotización crece en la logística / C. SÁNCHEZ

tación a nuevos procesos y sistemas. A su vez, Luis Sanz, CEO de WanaTruck, destaca que la digitalización en la logística puede generar una reducción de los costes de gestión para los distintos intervinientes en el proceso de hasta un 50 por ciento. Además, también genera una mejora de procesos, trazabilidad de la carga y la gestión documental de la misma y del vehículo en tiempo real. Por otra parte, también da lugar a un mayor control y seguridad sobre las mercancías transportadas y las transacciones realizadas.



# GesInFlot®

técnicas de ingeniería®



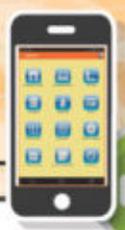
## Sistema de Gestión de Flotas y Logística Profesional

**CLIENTE Integración (ERP)**

- Conexión con subsistemas de seguridad TAPA
- Control y registro de temperatura en Transporte y Almacenamiento GPD,IFS,QS
- Versión Termógrafo
- Conexión con impresora escáner, lector de código de barras
- Análisis de Conductores y su forma de conducción: semirremolque y tractora

- Control integral de semirremolque ABS/EBS/Seguridad
- Localización geográfica (GPS): Vehículo, semirremolque y smartphone
- Control y gestión de tiempos de conducción e infracciones
- Análisis de parámetros técnicos del vehículo

- > Transporte frigorífico (i-Box Thermo King y Carrier)
- > Carga seca
- > ADR/ATEX
- > Transporte farmacéutico y agroalimentario
- > Carga de valor
- > Supply Chain



> **APK GestInFlot®**  
Oficina Móvil para el conductor



> **GestInFlot TH-16**  
Equipo certificado como Termógrafo Clase 0,5

# GesInFlot

www.gestinflot.com

> Innovación tecnológica al servicio del transporte y la logística

Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

# LA CONSOLIDACIÓN GANA FUERZA

Los 25 primeros operadores del sector de almacenamiento frigorífico aumentan cerca de un 21% su capacidad vía fusiones y adquisiciones, según destaca la asociación IARW

El sector de almacenamiento frigorífico mantiene su tendencia al alza, si bien gran parte del aumento de la capacidad se debe a fusiones y adquisiciones, y no al crecimiento de la industria.

Así se desprende del último informe elaborado por la organización IARW (International Association of Refrigerated Warehouse). “La consolidación continúa desempeñando un papel importante en el crecimiento de los principales actores de la industria del almacenamiento en frío”, advierte Matthew Ott, presidente de IARW. “Los miembros de la asociación continúan expandiéndose y adquiriendo otras compañías en mercados emergentes, donde los servicios de la cadena de frío son más necesarias”, matiza Ott.

Los 25 primeros operadores mundiales, lista que elabora la organización internacional IARW, operan 145 millones de metros cúbicos, lo que supone un aumento próximo al 21 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

El ranking está encabezado por la multinacional estadounidense Lineage Logistics, que anunció a mediados de agosto la finaliza-

## TOP 25 OPERADORES DE ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO Y LOGÍSTICA DEL MUNDO 2020

Rk	Compañía	Localización	Capacidad m3
1	Lineage Logistics (1)	Australia, Bélgica, China, Dinamarca, Países Bajos, Nueva Zelanda, Perú, Sri Lanka, Reino Unido, Estados Unidos, Vietnam	50.661.616
2	Americold Logistics	Argentina, Australia, Canadá, China, Nueva Zelanda, Estados Unidos	31.426.688
3	United States Cold Storage	Estados Unidos	10.590.159
4	AGRO Merchants Group (2)	Australia, Austria, Chile, Irlanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, España, Reino Unido, EE.UU.	6.865.163
5	NewCold Advanced Cold Logistics	Australia, Francia, Alemania, Polonia, Reino Unido, Estados Unidos	5.510.621
6	Nichirei Logistics Group (3)	Francia, Japón, Países Bajos, Polonia	5.186.000
7	Kloosterboer	Canadá, Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Sudáfrica, Suecia, Estados Unidos	4.847.354
8	VersaCold Logistics Services	Canadá	3.483.224
9	Interstate Warehousing	Estados Unidos	3.277.261
10	Frialsa Frigoríficos	México	2.894.758
11	VX Cold Chain Logistics	China	2.746.610
12	Burrís Logistics	Estados Unidos	2.120.987
13	Congebec Logistics	Canadá	1.635.068
14	Conestoga Cold Storage	Canadá	1.603.345
15	Constellation Cold Logistics (4)	Bélgica, Países Bajos, Noruega	1.595.000
16	Superfrio Armazéns Gerais	Brasil	1.476.144
17	Comfrio Soluções Logísticas	Brasil	1.378.400
18	Hanson Logistics	Estados Unidos	1.240.803
19	Magnavale	Reino Unido	1.159.510
20	Holt Logistics	Estados Unidos	991.090
21	Confederation Freezers	Canadá	979.197
22	Friozem Armazéns Frigoríficos	Brasil	979.001
23	Agri-Norcold	Dinamarca	978.751
24	Trenton Cold Storage	Canadá	970.627
25	Bring Frigo	Noruega, Suecia	817.628
<b>Total</b>			<b>145.415.005</b>

Nota: (1) Incluye la compra de Henningsen Cold Storage. (2) No incluye el espacio de Comfrio Soluções Logísticas. (3) Incorpora el espacio de Eurofrigo, Frigo Logistics, Godfroy Transport & Entrepôts, HIWA Rotterdam Port Cold Stores. (4) Incluye Glacio Cold Chain Logistics Partners, Koel-en Vrieshuis Lintelo y Stockhåbo. Datos a junio de 2020. Fuente: IARW. Elaboración: TRANSPORTE XXI

ción de diez adquisiciones estratégicas en Estados Unidos. Las operaciones cerradas incluyen 24 ubicaciones que abarcan 4,3 millones de metros cúbicos de capacidad, según informa el operador a través de una nota.

Entre los activos adquiridos se encuentra Southern Cold Storage, que agrega dos instalaciones en Alabama y Louisiana, para respaldar el crecimiento de los clientes en el sureste; las ubicaciones de Allied Frozen Storage en el norte

de Nueva York; y un emplazamiento en el puerto de Seattle, según recoge la misma nota. El anuncio llegó inmediatamente después de cerrar la compra de Ontario Refrigerated Services, que supuso su entrada en Canadá.



**SISTEMA ISOPERFECT PARA MUELLES REFRIGERADOS:** permite abrir las puertas del camión dentro del muelle. Sin pérdidas de temperatura.



**PUERTA INSTANT PASS ISO:** puerta rápida para cámaras frigoríficas y de congelación



**AVANTAGATES:** puerta vertical sin guía inferior con doble función: barrera y puerta de seguridad. Máxima amplitud de paso.



Reliable Doors & Docks

Venta, instalación y mantenimiento en todo el país

[www.angelmir.com](http://www.angelmir.com)

**EXPERTOS EN PUERTAS INDUSTRIALES Y EQUIPAMIENTOS LOGÍSTICOS**



## LOGÍSTICA DEL FRÍO

### TOP 10 OPERADORES DE ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO DE NORTEAMÉRICA 2020

Rk	Compañía	Localización	Capacidad m3
1	Lineage Logistics (1)	Estados Unidos	39.416.232
2	Americold Logistics	Canadá, Estados Unidos	29.226.298
3	United States Cold Storage	Estados Unidos	10.590.159
4	VersaCold Logistics Services	Canadá	3.483.223
5	AGRO Merchants Group	Estados Unidos	3.360.405
6	Interstate Warehousing	Estados Unidos	3.277.260
7	Frialsa Frigoríficos	México	2.894.758
8	Burris Logistics	Estados Unidos	2.120.987
9	Congebec Logistics	Canadá	1.635.068
10	Conestoga Cold Storage	Canadá	1.603.345
<b>Total</b>			<b>97.607.735</b>

Nota: (1) Incluye la compra de Henningsen Cold Storage. Datos a junio de 2020. Fuente: IARW. Elaboración: TRANSPORTE XXI

### TOP 10 OPERADORES DE ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO DE LATINOAMÉRICA Y CARIBE 2020

Rk	Compañía	Localización	Capacidad m3
1	Frialsa Frigoríficos	México	2.995.662
2	Superfrio Armazéns Gerais	Brasil	1.476.144
3	Comfrio Soluções Logísticas	Brasil	1.378.400
4	Friozem Armazéns Frigoríficos	Brasil	1.053.000
5	Qualianz	México	735.049
6	Martini Meat Armazéns Gerais	Brasil	499.861
7	Arfrio Armazéns Gerais Frigoríficos	Brasil	487.609
8	AP Logística	Brasil	400.800
9	Brasfrigo	Brasil	339.200
10	Almacenes Refrigerados Consolidados	México	305.065
<b>Total</b>			<b>9.670.790</b>

Datos a junio de 2020. Fuente: IARW. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

El buen comportamiento del sector en el escenario internacional también se ha dejado sentir en el mercado español. La industria

del almacenamiento y la logística del frío cerró el cuarto trimestre de 2019 con un nivel medio de ocupación del 77,7 por ciento.

Si bien este dato supone una ligera disminución en promedio a lo largo del ejercicio, ha sido compensado por un aumento sig-

nificativo de dos variables importantes. Por un lado, la facturación que mide la rentabilidad de las instalaciones frigoríficas y, por otro, la manipulación de mercancías, que ha incrementado su volumen de manera sostenida a lo largo de 2019, según destaca la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe).

Las previsiones de cara a 2020 son similares. El último informe sectorial de la patronal, correspondiente al primer trimestre de este año, así lo constata. El dato más destacado es el nivel de ocupación, el indicador más puro de la actividad, que alcanzó el 78 por ciento de media. En cuanto a la plantilla, otro de los puntos analizados por Aldefe en sus informes trimestrales, la organización revela que se situó en 1.510 trabajadores.

El estudio también analiza los ratios de manipulación de las mercancías. El flujo gestionado por las empresas que integran la asociación rozó los 1,3 millones de toneladas en el primer trimestre de 2020.

LA ESTADOUNIDENSE  
**LINEAGE CONSOLIDA**  
SU POSICIÓN DE  
LIDERAZGO EN EL  
SECTOR DE  
ALMACENAMIENTO  
FRIGORÍFICO

LA FACTURACIÓN  
DEL SECTOR EN  
ESPAÑA ALCANZÓ  
LOS 29 MILLONES DE  
EUROS EN EL PRIMER  
TRIMESTRE DE 2020



### SERVICIOS INTEGRALES A TEMPERATURA CONTROLADA

- En Mercabarna (Barcelona) gestionamos **115.000 m<sup>3</sup>** de frío, más de **24.000 palets** distribuidos en **tres centros** frigoríficos.
- Realizamos servicios de manipulación, picking, depósito aduanero y distribución. Disponemos de oficinas para la actividad comercial de nuestros Clientes.
- Nuestra prestación de frío de **+0° C a -25° C** nos permite trabajar una amplia gama de productos: fruta, verdura, lácteos y derivados, helados, cárnicos, pescados, bollería y masas congeladas, etc.

### INCORPORACIÓN DE INTERFRISA, a partir de marzo del 2020.

- Plataforma Logística con **160.000 m<sup>3</sup>** y **21.000 palets** en **dos centros** ubicados en Terrassa y Mercabarna (Barcelona).
- Incorporación de la Distribución en los Servicios Integrales de ambas compañías.
- Ampliación de la tipología de Clientes en Plataformas de Grandes Superficies, Fabricantes - Productores y Gran Distribución de productos perecederos a temperatura regulada.

Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

# EL 'FRÍO' COTIZA AL ALZA EN ESPAÑA

La crisis de la COVID-19 dispara la demanda de servicios del sector de almacenamiento frigorífico, con una ocupación media del 85% desde el estado de alarma sanitaria

La industria del almacenamiento frigorífico, clave para la gestión de los productos perecederos, que ya presentaba elevados niveles de ocupación antes de la aparición de la COVID-19, disparó su actividad tras la entrada en vigor del estado de alarma en España, a mediados de marzo de 2020. La Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe) sitúa la ocupación media en el 85 por ciento en ese periodo, si bien en las grandes zonas de concentración de población, como Madrid, Barcelona o Valencia, la cifra es superior. De hecho,

según la patronal del sector, más del 30 por ciento del volumen total de almacenes presentaba una ocupación del 100 por ciento o superior. Además, con el 90 por ciento de ocupación estaba el 23,1 por ciento, con el 80 por ciento un 34,6 por ciento y, por último, con un 70 por ciento o algo inferior un 11,5 por ciento. Esta ocupación viene dada por un doble fenómeno, según explican desde la asociación. Por un lado, estos niveles de actividad respondían a la gran rotación de productos y, por consiguiente, de su entrada y almacenaje para la distribución de alimentos a la in-



Más del 30% del volumen total presenta una ocupación del 100% o superior desde el estado de alarma.

## TOP 10 OPERADORES DE ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO DE EUROPA 2020

Rk	Compañía	Localización	Capacidad m3
1	Lineage Logistics	Bélgica, Dinamarca, Países Bajos, Reino Unido	5.670.117
2	Kloosterboer	Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Suecia	4.659.353
3	AGRO Merchants Group	Austria, Irlanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, España, Reino Unido	3.233.320
4	NewCold Advanced Cold Logistics	Francia, Alemania, Polonia, Reino Unido	2.895.146
5	Constellation Cold Logistics (1)	Bélgica, Países Bajos, Noruega	1.595.000
6	Nichirei Logistics Group (2)	Francia, Países Bajos, Polonia	1.391.000
7	Magnavale	Reino Unido	1.159.509
8	Agri-Norcold	Dinamarca	978.751
9	Bring Frigo	Noruega, Suecia	817.623
10	Claus Sorensen	Dinamarca	807.003
	Total		23.206.822

Nota: (1) Incluye Glacio Cold Chain Logistics Partners, Koel-en Vrieshuis Lintelo y Stockhabo. (2) Incorpora el espacio de Eurofrigo, Frigo Logistics, Godfroy Transport & Entrepôts, HIWA Rotterdam Port Cold Stores. Datos a junio de 2020. Fuente: IARW. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

industria que da servicio a las cadenas de alimentación. Y, por otro lado, por la acumulación de productos del canal Horeca, que no solo no daban salida a los productos, sino que, además, tuvieron que almacenar aquellos que ya habían encargado antes del estado de alarma. En cuanto a posibles trabas genéricas en el desarrollo

**MÁS DEL 30% DEL VOLUMEN TOTAL DE ALMACENES, CON UNA OCUPACIÓN DEL 100% O SUPERIOR EN EL ESTADO DE ALARMA SANITARIA**

de su actividad en plena alarma sanitaria, Aldefe señala que en el 88,5 por ciento de los casos, los almacenes frigoríficos no tuvieron problemas. Eso sí, el panorama cambia al abordar las dificultades concretas, según la patronal, que pone el foco en las trabas ligadas a la seguridad en higiene en el trabajo para mantener la actividad.

**PETROMIRALLES** AMPLIA RED DE EESS PARA PROFESIONALES

MÁXIMA SEGURIDAD CON "PIN DINAMICO" Y CONTROL ONLINE

PEAJES DE EUROPA EN UN SOLO DISPOSITIVO

RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS (IVA ESTANDAR Y AVANZADO)

comercialtarjetas@petromiralles.com www.petromiralles.com 902 388 444

TOLL PACK  
SECURITY PACK  
TAXPACK

 THERMO KING

A D V A N C E R

— built from ambition —



## El nuevo punto de referencia en la refrigeración para remolque

La serie Advancer proporciona un nivel de **rendimiento** que, sencillamente, no se había visto antes. Diseñada con la ambición de llevar la **innovación** hasta el límite. De establecer un nuevo estándar de **eficiencia** y fiabilidad. De superar su ambición de lograr la excelencia continua. Y de ofrecer la **inteligencia** necesaria para llevar a su flota al siguiente nivel y más allá.

Tel. +34 93 480 33 22  
Email: [transporte@frigicoll.es](mailto:transporte@frigicoll.es)



VEA TODA LA GAMA DE LA SERIE A EN  
[www.TKadvancer.com](http://www.TKadvancer.com)

Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

# EL IMPACTO DE LA CRISIS DE LA COVID-19: TENDENCIAS

La nueva realidad parece traer distintas preferencias en los consumidores, que podrían exigir cambios en los almacenistas de frío

La pandemia de la COVID-19 ha puesto en jaque a la cadena de suministro a escala global y, como representantes del último paso antes de que los productos lleguen al consumidor, los transportistas han protagonizado buena parte de ese esfuerzo que se ha exigido para mantener abastecidos los anaqueles de los supermercados. En definitiva, consiguieron dar confianza y tranquilidad a los consumidores. Sin embargo, en esta crisis los responsables del sector del almacenamiento frigorífico también han tenido que encarar enormes desafíos laborales, logísticos y de esfuerzo empresarial.

De los más de 200 millones de toneladas de frutas y hortalizas que se producen al año en Europa, más de 60 millones se consumen fuera de casa, es decir en bares, restaurantes, hote-

les... Así las cosas, el confinamiento de los países obligó a almacenar una enorme cantidad de producto que no iba a ser consumida de forma inmediata y que había llegado a los almacenes cuando se produjo el cierre de los establecimientos. De esta forma, las empresas almacenistas de temperatura controlada debieron hacer un sobreesfuerzo.

Esta nueva situación ocurrió en España después de un año, 2019, en el que bajó ligeramente la ocupación de almacenamiento refrigerado al tiempo que aumentó la manipulación y, por tanto, la facturación, por lo que se puede afirmar que se ganó en movilidad y eficiencia. Y esto mismo es de lo que se ha tenido que hacer gala durante el confinamiento y, todo parece indicar, que con éxito.

**EL NIVEL DE OCUPACIÓN FRIGORÍFICA EN EL PRIMER SEMESTRE RONDARÁ EL 80%**



La exportación española de frutas y hortalizas frescas en el primer trimestre de 2020 registró un crecimiento interanual del 2,5 por ciento en volumen, totalizando 3,9 millones de toneladas, y un 12 por ciento en valor que ascendió a 4.528 millones de euros. Sin embargo, si tomamos el valor completo del primer semestre, las cifras totales arrojan unos datos más sombríos, debido a la pandemia: la exportación de frutas y verduras durante los seis primeros meses ha bajado un 3,5 por ciento respecto a 2019, aunque ha subido el valor un 9,5 por

## Lavar bien tu camión no cuesta tiempo



TODOS LOS CENTROS TRUCK WASH ESTÁN INSCRITOS EN EL ROESB



Ofrecemos servicio de desinfección de remolques



BARCELONA: Esparreguera y Cim Vallés • MADRID: Getafe • ZARAGOZA: Alfajarín  
BILBAO: Abanto • TARRAGONA • ALICANTE: Crevillente • GIRONA: La Jonquera

## My Truck Wash

- ✓ Todos los centros Truck Wash están inscritos en el ROESB y se utilizan únicamente productos biocidas autorizados de uso profesional para la industria alimentaria.
- ✓ Tanto los aplicadores como el responsable técnico cumplen con la capacitación y formación exigida.
- ✓ Todas nuestras desinfecciones se acompañan de un certificado oficial que así lo acredita.

RÁPIDO



ECONÓMICO



VERSÁTIL



ECOLÓGICO



info@mytruckwasheuropa.com

www.mytruckwasheuropa.com

## LOGÍSTICA DEL FRÍO



La incertidumbre del mercado dispara la demanda de servicios de almacenamiento frigorífico / GARDEN STATE COLD STORAGE

ciento; los meses de mayo y junio han sido especialmente preocupantes para la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas (Fepex), que ha destacado que “reflejan notables descensos del volu-

men exportado”, y más frente a un año en el que se desconectará definitivamente el Reino Unido de la Unión Europea, que “es el tercer mercado de la UE-28”. Según el departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, en los seis primeros meses de 2020 se exportaron 7,2 millones de toneladas por un importe de 8.564 millones de euros. En todo caso, ha sido un buen dato para la exportación, aunque el negocio del almacenamiento no corrió parejo.

Claramente, el primer trimestre de 2020 en España no se igualó al nivel de ocupación frigorífica del primer trimestre de 2019, pero sí se rondó el 75/80 por ciento y, muy probablemente los próximos datos de almacenamiento del segundo trimestre que recoge la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe), que no se han publicado al cierre de estas líneas, mostrarán una ocupación igual o su-

perior a esta cifra, sobre todo en abril y mayo por el efecto de caída de las exportaciones. Y más, teniendo en cuenta que, según la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas las exportaciones de fruta española cayeron en el mes de mayo un 16

**2%**  
aumento  
de las importaciones españolas de frutas y verduras hasta abril

ropa entre mediados de abril y la segunda mitad de mayo, los proveedores y almacenistas se preguntaron si se iba a poder dar salida a lo almacenado y si se iba a producir un cambio en las costumbres de los consumidores. Si y no. Los datos demuestran que lo almacenado se ha consumido normalmente y que la cadena logística ha vuelto a moverse con normalidad; pero también se han constatado varios cambios en las costumbres de los consumidores que todavía es pronto para saber si vienen para quedarse.

### DESPUÉS DEL ENCIERRO

Según un análisis realizado por el consultor Fruitnet, publicado el pasado mes de junio, en algunos países europeos ha subido la demanda de la fruta embalada en plásticos por cuestiones de higiene, una tendencia que estaba en retroceso por cuestiones de concienciación ecológica.

por ciento respecto a 2019, por los efectos de la COVID-19. En general, el primer semestre del año arrojará caídas de dos dígitos en prácticamente todos los sectores.

A medida que los primeros restaurantes, cafeterías y bares comenzaron a reabrirse en gran parte de Eu-

(continúa en la página 44)

**AGRO**  
Merchants Group

## LOS TIEMPOS PUEDEN ESTAR CAMBIANDO, PERO NOSOTROS SEGUIMOS ENTREGANDO

El alcance de AGRO en toda Europa, basado en la inversión local continua, garantiza que podamos proporcionar soluciones integrales de cadena de frío.

Hemos crecido, de manera responsable y sostenible, para ofrecer una gama de servicios de valor añadido a través de nuestra incomparable red de ocho almacenes en España y Portugal.

Con ubicaciones en puertos estratégicos, proporcionamos beneficios tangibles y marcamos la diferencia para todos nuestros clientes.

**Global Cold Chain Solutions Delivered Locally**

Para más información visite  
[agromerchants.com](http://agromerchants.com)

[info@agromerchants.com](mailto:info@agromerchants.com)   



## Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

## TENDENCIAS EN EL ALMACENAJE FRIGORÍFICO

Tendencias	Almacenes	Consumidores
Crecimiento del Stock	Mientras dure la inestabilidad, se tiende a crecer en material almacenado, aunque esto es volátil	Aumento de consumo de nuevos productos frescos
Aumento del inventario	Al diversificar clientes y aumentar las demandas inmediatas, se hace crecer las referencias	El <i>ecommerce</i> favorece la diversidad de productos
Mayor número de clientes	El almacenaje especializado se reducirá a favor del multicliente.	Se popularizan servicios online de distribución de comida
Almacenajes más breves	Los almacenajes de largo plazo son menos demandados por los clientes y se tenderá a una mayor rotación	Se demanda una mayor oferta en entornos cercanos
Mejora del comercio local	Se da servicio a más clientes minoristas o supermercados medios	Lo local gana terreno a los grandes centros
Nuevos clientes de la última milla	Más clientes, más movimientos, más flexibilidad en la operación	El consumidor amplía también el número de proveedores
Innovaciones tecnológicas	Se recurrirán a soluciones de BlockChain para operar mejor con mayor número de clientes	Se exige la misma trazabilidad en la tienda

Fuente: Ti y TRANSPORTE XXI. Elaboración: Transporte XXI

(viene de la página 43)

Sin embargo, en el modelo de venta minorista de frutas y hortalizas en países como Francia, Portugal, España o, en general, los del arco mediterráneo, se acude con más frecuencia al pequeño distribuidor de barrio, algo que el confinamiento ha potenciado enormemente y se ha convertido en una de las tendencias generales a escala europea: la confianza en lo local.

Esta tendencia ha potenciado, según los analistas de Fruitnet, la necesidad de mejorar el almacenaje temporal aumentando referencias, por un lado y, por otro, aumentando el movimiento de producto de menor entidad. Es decir, más cadencia de envíos y menores cantidades. La situación, claramente asentada ya, lo ha entendido el sector logístico y está desarrollando una importante cantidad de centros de almacenaje muy cercanos a las grandes ciudades y destinados a la distribución de la última milla.

Por otro lado, el aumento del consumo de frutas y hortalizas no ha dejado de crecer en España, ni siquiera durante la pandemia, y la necesidad de almacenaje o puntos logísticos de redistribución lo confirman los productos importados. Según Fepex, la importación española de frutas y hortalizas creció durante el primer cuatrimestre de 2020, empezando con 283.673 toneladas en enero, a las 336.904 toneladas en abril y totalizando una importación de 1.232.398 toneladas en el cuatrimestre. La tendencia se modera si tomamos en cuenta el primer semestre completo, ya que mayo y junio fueron meses de caída.

Pero en términos generales, los cambios logísticos y de almacenaje para los pro-



Las exportaciones españolas de frutas y verduras cayeron un 3,5% en el primer semestre / PUERTO DE BILBAO

### LAS TENDENCIAS DESPUÉS DE LA PANDEMIA CONFIRMAN LA APUESTA POR LO LOCAL

ductos frescos van a tener consecuencias y efectos diferentes en países netamente exportadores como España, respecto a los que son netamente importadores. Países productores de cítricos como España, Italia o Australia, vivieron un aumento de exportaciones de naranjas, mandarinas o limones con el inicio de la pandemia por su efecto percibido en el sistema inmunitario, lo que ha significado una logística más viva y un menor almacenamiento a la espera de ventas. Por otro lado, países importadores como Suecia tuvieron que lidiar con el almacenamiento de verduras de larga duración como las patatas, las cebollas o las zanahorias por el enorme aumento de la demanda.

En todos los casos en los que se ha producido una bajada de las exportaciones o una carencia de producto en los países importadores se ha debido, lógicamente, a la falta de mano de obra durante el encierro para la recogida en las zonas productoras. Pero, una vez iniciada la campaña de

verano, (melones, sandías y la fruta de hueso), se han podido mejorar las exportaciones en cifras de hasta dos dígitos y no ha habido problemas de recogida y por tanto de exportación. Sin embargo, la bajada en el resto de los productos ha hecho bajar el cómputo total. Lo que ya ha demostrado la salida del encierro es que las cosas están cambiando en el mundo del almacenamiento frigorífico y queda por saber si las tendencias vistas tanto en nuestro país como fuera de nuestras fronteras han venido a quedarse.

**30%**  
de los productos hortofrutícolas se consumen fuera de los hogares

El analista *Transport Intelligence* publicó recientemente un informe en el que identificaba varias tendencias en el negocio del almacenaje, referidas básicamente a productos frescos. Como ya se ha señalado, respecto a las frutas y verduras, se puede hablar de un consumo al alza y, por otro lado, de una confianza mayor en los distribuidores locales por cercanía durante el confinamiento y como símbolo de frescura al renovar sus *stocks*, relativamente pequeños, más frecuentemente. Pero estas dos características o tendencias son expresiones de otras o, en cualquier caso, es muy posible que impliquen nuevos comportamientos.

El aumento del inventario es una de las más importantes tendencias que se podrán producir en los almacenes frigoríficos de alimentos frescos. La pandemia ha demostrado que los consumidores no han abandonado el consumo, sino que lo han aumentado, al tiempo que incrementaban la variedad de su demanda: si estaba en la web, se podía pedir, si lo traía el tendero, se encargaba. Los analistas de TI entienden que cuanto más incierto es el mercado o su entorno, más necesidad de infraestructuras de almacenamiento se requieren. Aunque esta tendencia podría contradecir al creciente "lean" de las industrias, parece lógico pensar en un decrecimiento de los volúmenes generales y un aumento de las referencias. Relacionado con lo anterior, se destaca que aumentará el número de clientes de los almacenes logísticos, porque la inestabilidad reduce los almacenajes de largo plazo, en favor de almacenajes más breves y menos comprometidos. Este panorama lleva a la búsqueda de nuevos clientes con nuevas orientaciones.

Entre los nuevos negocios de los almacenistas, es po-

drán producir en los almacenes frigoríficos de alimentos frescos. La pandemia ha demostrado que los consumidores no han abandonado el consumo, sino que lo han aumentado, al tiempo que incrementaban la variedad de su demanda: si estaba en la web, se podía pedir, si lo traía el tendero, se encargaba. Los analistas de TI entienden que cuanto más incierto es el mercado o su entorno, más necesidad de infraestructuras de almacenamiento se requieren. Aunque esta tendencia podría contradecir al creciente "lean" de las industrias, parece lógico pensar en un decrecimiento de los volúmenes generales y un aumento de las referencias. Relacionado con lo anterior, se destaca que aumentará el número de clientes de los almacenes logísticos, porque la inestabilidad reduce los almacenajes de largo plazo, en favor de almacenajes más breves y menos comprometidos. Este panorama lleva a la búsqueda de nuevos clientes con nuevas orientaciones.

Entre los nuevos negocios de los almacenistas, es po-

(continúa en la página 46)

# Ahorre energía y mantenga la temperatura en el interior



Puertas Rápidas para Cámaras de Congelación



Puertas Seccionales Aislantes



Equipamiento Isotérmico para Muelles de Carga



Servicio y Mantenimiento

Le ayudamos a mantener la temperatura en el interior y a reducir su gasto energético

Nuestras soluciones de acceso le permiten mantener la temperatura interior y además ahorrar en gastos de energía. Ponemos nuestra amplia experiencia a su disposición. ¡Contacte con nosotros!

info.es.aaes@assaabloy.com  
www.assaabloyentrace.es  
91 660 10 70

**ASSA ABLOY**  
Entrance Systems

Experience a safer  
and more open world

## Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico



El aumento del comercio de lo local y del empleo del *ecommerce* llevan aparejado el desarrollo del negocio de la distribución urbana.

(viene de la página 44)

sible que se asiente o crezca el sistema del almacenamiento bajo demanda (breve, con contratos puntuales no continuados en el tiempo), por lo que los empresarios deberán reservar espacios aparentemente improductivos para este servicio que, en definitiva, podrían cobrarse a un precio justo. En este caso podrían ubicarse los contratos cortos que pueden suscribir algunas empresas de distribución de comida a domicilio, como Deliveroo, Just Eat, Takeaway o Uber Eats, que podrían requerir almacenamientos de “volumen y tiempo impreciso” para sus servicios en las distintas estaciones del año.

Otra tendencia observada del almacenamiento bajo demanda es un cambio de una concepción del negocio centrado en lo global y lo regional a un predominio de lo nacional y lo local. Una circunstancia que mejorará sin duda el comercio local, pero que podría impactar en los negocios españoles de importación de frutas y verduras. La exportación española, centrada mayormente en Europa, es difícil que se vea afectada por este aspecto ya que la oferta de productos hor-

### LA DISTRIBUCIÓN EN LA ÚLTIMA MILLA JUEGA ACTUALMENTE UN PAPEL CLAVE, DEBIDO AL AUGE DEL 'ECOMMERCE'

### ANALISTAS SEÑALAN QUE CUANTO MÁS INCIERTO ES EL MERCADO, MÁS NECESIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE ALMACENAJE SE REQUIEREN

tofrutícolas centro europeo no parece que cubran la demanda media, ni con un aumento considerable del proteccionismo en los gobiernos locales. Parece que nuestro país estará libre de un gran impacto de lo que se ha denominado de un cierto “nacionalismo comercial”.

El aumento del comercio de lo local y del empleo del *ecommerce* llevan aparejado el desarrollo del negocio de la distribución urbana o, más concretamente, de la última milla. Tanto en las ciudades como en los entornos rurales, cada vez más conectados, requerirán centros de distribución cercanos, capaces de llevar a los mercados locales productos adquiridos por canales no habituales. Una complicación de la logística que ya está teniendo respuesta entre los inversores del sector.

Todas estas características requieren un desarrollo tecnológico que afecta directamente a los centros de almacenamiento y conservación. La exigencia de la trazabilidad será la misma para los usuarios locales que para los clientes de grandes centros comerciales; además, el control de un *stock* y una lista de clientes ampliados necesitará de soluciones de

*blockchain* que agilicen y aseguren una distribución continuada.

Con este panorama, es posible que se desarrollen otros aspectos que lleguen a ser tendencia o que se aceleren en su crecimiento anunciado. La relación física de los centros logísticos periurbanos y de los mercados de abastos con la ciudad, es posible que aceleren la carrera por la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y de partículas. Las prohibiciones de vehículos de mecánica diésel o las restricciones de acceso a las ciudades desde centros logísticos extraurbanos deberán tenerse en cuenta por los almacenistas a la hora de contratar o apoyar la distribución.

Por último, el “almacenamiento verde” también puede ser una exigencia de los clientes de los almacenistas. Aunque en la cadena de suministro, este aspecto se centrará básicamente en el transporte hasta y desde el almacén o Centros de Consolidación Urbana (UCC), también puede incidir en las exigencias en cuanto a ubicación del centro logístico principal, su política medioambiental respecto a la producción de frío o a la gestión de sus residuos, entre otros factores.

## OTRAS TENDENCIAS

**Reducción de emisiones.** La relación física de los centros logísticos periurbanos y de los mercados de abastos con la ciudad, es posible que aceleren la carrera por la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y de partículas, sobre todo basado en los vehículos empleados en el transporte.

**Descentralización.** Para conjurar otros riesgos futuros, los clientes evitarán los grandes almacenes logísticos donde se concentra gran cantidad de producto y se tenderá a distribuirlos en diferentes centros de tamaño menor.

**Almacenamiento verde.** Los clientes de los Almacenistas podrían Empezar a exigir una Mejora de las características “verdes” de los Centros de Consolidación Urbana (UCC) sobre todo en aspectos como la producción de frío o en la gestión de los propios residuos.

PUBLICIDAD



# BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

# 6-9

OCTUBRE  
2020

CONOCIMIENTO | NETWORKING | INNOVACIÓN | TALENTO

DESCUBRE LAS ÚLTIMAS NOVEDADES RELACIONADAS

## CON EL MUNDO DE LA LOGÍSTICA



## APÚNTATE GRATIS

hasta el  
20 de septiembre en:  
[www.bnewbarcelona.com](http://www.bnewbarcelona.com)

Organized by:



Supported by:



BAir Sponsor:



BCommunication Sponsors:



Technological Partner:



BWater Sponsors:



Venue Partners:



BEarth Sponsors:



## Cadena de suministro | Transporte marítimo



La paralización de la cadena de suministro experimentada en China tuvo un fuerte impacto en la carga refrigerada.

# VIRUS LANZA LA FLOTA CONVENCIONAL

El comercio internacional de productos perecederos alcanzó un récord en 2019 con 119 millones de toneladas transportadas por mar, un 2,5 por ciento más que en el año anterior, según revela el análisis de la consultora marítima Dynamar. Sin embargo, las tensiones comerciales causan preocupación entre los cargadores y las navieras, tanto de contenedores como convencionales. La desaceleración de la producción en las economías clave ha llevado a un fin de año

errático en términos de flujos comerciales. Los principales motores del mercado, entre los cuales destacan las multinacionales de frutas Chiquita y Del Monte, continúan transfiriendo su comercio a los contenedores. Las navieras convencionales de frigorífico, incluidas las líderes de este año Baltic Shipping y Seatrade, se ven obligadas a centrarse en un número cada vez más reducido de transacciones y es probable que sean víctimas de la inmi-

**DYNAMAR NO ESPERA QUE EL SECTOR CONVENCIONAL RECUPERE UNA PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA EN EL MERCADO**

nente volatilidad en la parte posterior de la OMI 2020. La alta edad promedio de la flota convencional, combinada con unos motores que consumen mucho combustible, ha preparado al sector convencional para un aumento en el desgase, debido a que las tasas siguen siendo bajas y los costos se elevarán más en el futuro.

A esta perspectiva desfavorable para la flota convencional refrigerada se añade la competencia de unos buques portacontenedores

más modernos, con mayor capacidad para unidades reefer, y que posibilitan tiempos de tránsito más cortos.

#### DEMANDA INESPERADA

Sin embargo, estas perspectivas negativas para la flota convencional han cambiado con la aparición del brote de la COVID-19 en Wuhan (China), y su posterior propagación en todo el mundo, provocando una demanda inesperada de operadores refrigerados convencionales.



## LOGÍSTICA DEL FRÍO

Dynamar revela que, en las primeras etapas de la pandemia mundial, hasta marzo y abril, las principales navieras de contenedores aumentaron significativamente el número de servicios en blanco así como los buques inactivos.

“Estos problemas, combinados con una interrupción de la cadena de suministro más amplia como resultado de las medidas de cierre, cuarentenas y restricciones de servicios, llevaron a que una gran cantidad de envíos quedaran atrapados”.

La paralización de la cadena de suministro experimentada en China tuvo un impacto descomunal en la carga refrigerada, debido a la escasez de conexiones eléctricas en las terminales para los contenedores reefer. El cierre y la posterior falta de conductores de camiones vieron que el rendimiento se desplomó, los patios se desbordaron, por lo que las líneas de contenedores implementaron rápidamente grandes recargos para cubrir los costos de desviar cajas refrigeradas a otros lugares.

La congestión portuaria se

### TOP 10 DE NAVIERAS EN TRAFICO REEFER EN CARGA CONVENCIONAL

Rk	Naviera	Buques	Capacidad	%
1	Baltic Reefers	34	585.017	11,4%
2	Seatrade	26	401.646	7,9%
3	Greensea	45	382.900	7,5%
4	Frigoship	31	304.944	6,0%
5	Network Shipping	13	171.444	3,4%
6	Star Reefers	10	163.841	3,2%
7	Fresh Carriers	9	131.710	2,6%
8	Africa Express	7	116.342	2,3%
9	Maestro Reefers	6	115.494	2,3%
10	Boyang	13	90.319	1,8%
TOP 10		194	2.461.121	48,1%
Otras navieras		372	2.736.123	51,9%
<b>Total</b>		<b>566</b>	<b>5.112.295</b>	<b>100,0%</b>
%TOP 10			34%	48%

Datos en metros cúbicos. Fuente: Dynamar. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

extendió a Manila y, más recientemente, a Sudáfrica, poniendo nuevamente a los productos perecederos en alto riesgo de caducidad debido a la falta de enchufes o de mano de obra.

“En ese momento, el sector naviero convencional registró un aumento tanto en la demanda como en las ganancias, ya que podían aprovechar al máximo las dificultades de las líneas de contenedores. Los operadores convencionales han visto un salto en las consultas y en los negocios firmes”, aseguró la consultora.

Rotterdam Fruit Wharf, una importante terminal de carga refrigerada, informó en mayo que había visto duplicar el número de llamadas para servicios convencionales con respecto al mismo período del año pasado.

“Además, la cosecha de cítricos de Sudáfrica también apostó por el tonelaje convencional para los envíos a los Estados Unidos”, indicó Dynamar. Este interés renovado fue impulsado por la escasez de equipos, los recargos por la línea de contenedores y una

mayor necesidad de velocidad al mercado.

“El sector convencional, conocido por su incapacidad para competir con los buques portacontenedores en la eficiencia del combustible y los costos operativos, se ha beneficiado aún más de los precios históricamente bajos del petróleo y por el efecto colateral de los precios del búnker”, explicó la consultora. En su análisis no espera que el sector convencional recupere una participación significativa en el mercado, ya que los buques convencionales también sufren algunos de los mismos problemas de logística interior que las líneas de contenedores en términos de llevar carga fresca al puerto. Sin embargo, el analista destacó cómo sus servicios rápidos y directos habían brindado a los cargadores una alternativa muy necesaria. “En general, si bien se considera que la pandemia es un evento que ocurre una vez cada 100 años, ha resaltado ciertas limitaciones en el comercio en contenedores de productos refrigerados”, concluyó Dynamar.

## CONTINÚA EL RETROCESO

**La flota convencional** está formada por 566 barcos refrigerados con una capacidad combinada de 5,11 millones de metros cúbicos. Estos datos suponen una disminución respecto a los 574 buques con una capacidad de 5,20 millones registrada el año anterior.

**La naviera rusa Baltic Reefers** lidera este ranking con 34 buques con una capacidad de 585.000 metros cúbicos. Fundada en 1999, la compañía realiza el transporte marítimo de frutas desde países latinoamericanos como Argentina, Chile, Perú y Ecuador, así como desde países africanos como Marruecos.

**La británica Seatrade** ocupa la segunda posición con una flota de 26 buques que pueden cargar 401.000 metros cúbicos.



**Puerto de Huelva**

*Conectando Europa. Abierto al mundo*



Cadena de suministro | Transporte marítimo

# EL NEGOCIO 'REEFER', AL ALZA

Los puertos españoles superaron la barrera de los 12 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en 2019, con un avance del 4%

España, entre los primeros países exportadores del mundo de frutas y hortalizas, y el quinto por tráfico total, cuenta con dos grandes aliados para afianzar su posición en el mercado internacional: el transporte por carretera y los puertos, que disponen de almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad en instalaciones cerradas.

En el año 2019, el sistema portuario español manipuló más de 12 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, con un crecimiento del 4 por ciento respecto al ejercicio anterior. Una cifra que revela el fuerte protagonismo del negocio *reefer* en los muelles españoles.

Del tráfico total, más de 2 millones de toneladas correspondieron a exportaciones de productos españoles, que se incrementaron un 14 por ciento. La carga en tránsito, por su parte, alcanzó los 5,5 millones de toneladas, un 13,4 por ciento más que un año antes.

La clasificación está liderada por el puerto de Algeciras, que cerró el pasado año con un movimiento de 4,7 millones de toneladas, casi medio millón más que un año antes, con un creci-

## TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

PUERTO	2019	2018	%19/18	2017	2016	2015
Bahía de Algeciras	4.738	4.254	+11%	4.017	4.066	3.715
Valencia	2.087	1.720	+21%	1.673	1.760	1.676
Barcelona	1.934	1.727	+12%	1.324	441	348
Las Palmas	859	915	-6%	972	875	904
S.C. Tenerife	586	700	-16%	607	605	555
Bahía de Cádiz	304	359	-15%	335	284	257
Tarragona	188	509	-63%	138	171	161
Bilbao	167	157	+7%	136	197	170
Marín - Pontevedra	149	139	+7%	125	118	115
Baleares	144	170	-15%	174	164	185
Alicante	137	149	-8%	166	159	132
Huelva	112	56	+100%	48	41	49
Cartagena	105	230	-55%	88	107	86
Motril	92	82	+12%	53	37	19
Gijón	88	77	+15%	74	65	70
Sevilla	87	89	-2%	101	120	123
Almería	73	40	+83%	42	35	32
Málaga	50	53	-7%	16	15	9
Castellón	39	52	-26%	57	41	35
Santander	28	28	+0%	22	0	2
Vilagarcía	18	10	+72%	5	4	3
Melilla	17	21	-17%	65	78	65
Vigo	17	18	-10%	18	22	20
Ceuta	14	12	+12%	18	13	9
Pasaia	2	3	-15%	7	6	-
A Coruña	-	-	-	-	-	-
Avilés	-	-	-	-	-	-
Ferrol - San Cibrao	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>12.035</b>	<b>11.572</b>	<b>+4%</b>	<b>10.279</b>	<b>9.424</b>	<b>8.742</b>

Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

miento del 11 por ciento. El recinto portuario del Estrecho de Gibraltar cuenta con una capacidad de almacenamiento en frío de 30.300 palés, al tiempo que las dos terminales de contenedores, gestionadas por

APM terminals Algeciras y TTI-A, disponen de 5.000 conexiones para tráfico *reefer*. Entre las principales novedades para este año, el puerto ha logrado mejorar los tiempos de importación desde países pro-

ductores como Costa Rica, México, República Dominicana, Colombia o Perú.

A continuación del puerto andaluz se sitúa Valencia, que también progresa a un ritmo de doble dígito. La entidad portuaria superó el pasado año los dos millones de toneladas, un 21 por ciento más que en ejercicio precedente.

Completa el podio el puerto de Barcelona, que rozó los 2 millones de toneladas en 2019, tras registrar un avance del 12 por ciento.

En la lista también destaca el protagonismo de los puertos de las Islas Canarias, gestionados por las Autoridades Portuarias de Las Palmas y Tenerife, pese al descenso de sus tráfico, con 859.000 y 586.000 toneladas, respectivamente. Los cinco primeros puertos españoles, con un volumen conjunto de más de 10,2 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, controlan el 85 por ciento del tráfico.

En la estadística destaca, a su vez, el fuerte estirón del puerto de Huelva, que ha duplicado su tráfico en 2019, hasta las 112.000 toneladas.

También sobresale el puerto de Almería, con un crecimiento del 83 por ciento y 73.000 toneladas, que si-

## LA 'HUERTA DEL MUNDO'

**Capacidad.** Los puertos españoles disponen de almacenes frigoríficos con más de 2 millones de metros cúbicos de capacidad cubierta.

Además, cuentan con toda una serie de puntos de inspección fronteriza (PIF) y servicios fitosanitarios.

**Concentración.** Los cinco primeros puertos españoles en tráfico de productos hortofrutícolas, que suman en conjunto más de 10,2 millones de toneladas, canalizan el 85 por ciento del total.

## Un Puente hacia otras carreteras

Fiabilidad para sus transportes, capacidad para sus camiones, confort para sus conductores. Nuestras líneas les ofrece un amplio abanico de soluciones tanto desde España como del Oeste del Canal de la Mancha para sus transportes al Reino Unido, operando desde 11 puertos europeos situados en Francia, Reino Unido, Irlanda y España.

Líderes de la "Autopista del Mar" en el arco atlántico con 9 salidas semanales entre España e Inglaterra, apostamos por la intermodalidad con 2 salidas semanales entre Bilbao y Poole con nuestro buque ro-ro, ofreciendo soluciones para el transporte especial, peligroso, carga sobre mafi, y todo tipo de vehículo rodante.

Nuestro deseo de ofrecer una conexión directa entre España e Irlanda ya es una realidad con 2 salidas semanales entre Bilbao y Rosslare.



Para más información contacte el +34.944947367  
o visite nuestra página [brittanyferriesflete.com](http://brittanyferriesflete.com)

**Brittany Ferries**  
Flete

**LOGÍSTICA DEL FRÍO**



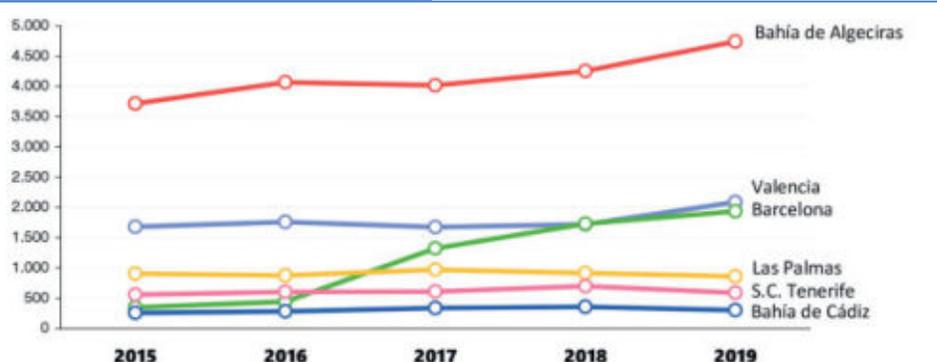
**ALGECIRAS LIDERA EL RANKING ESPAÑOL CON UN VOLUMEN DE MÁS DE 4,7 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN 2019**

Operaciones con contenedores 'reefer' en la terminal de contenedores que explota TTI-A en el puerto de Bahía de Algeciras / MARTÍNEZ

que dando pasos para la puesta en marcha de una autopista del mar con la dársena de Sète, al sur de Francia, para el transporte de frutas y verduras frescas en barco.

Una apuesta intermodal incluida también en la 'hoja de ruta' del puerto de Cartagena, que lleva años trabajando en el establecimiento de una línea marítima de corta distancia con el sur de Francia y el norte de Italia.

**TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS**



Miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado. Elaboración: TRANSPORTE XXI.



**GRIMALDI LINES**

**Short Sea Services**

RORO CARGO • CONTENEDORES • PASAJEROS • PROJECT CARGO

*Si escoges el barco como solución de transporte AHORRAS HASTA EL 50% respecto a los costes por carretera*



Cadena de suministro | Transporte marítimo

# LOS PUERTOS, CLAVES PARA LA LOGÍSTICA



Imagen virtual de la futura plataforma logística de Medlog en la ZAL del puerto de Valencia / APV

Valencia y Huelva aumentarán su peso en el 'reefer' gracias a las apuestas de Medlog y Frinavarra

Los puertos españoles empiezan a tener un papel fundamental en el negocio de la logística a temperatura controlada. Bien como plataformas de recepción de mercancías procedentes de los cinco continentes, bien como centros de exportación de la producción españolas, así como *hubs* de tránsito a terceros mercados gracias a su posición geográfica en los tráficos norte-sur.

La mayoría de grandes *megacarriers* utilizan los principales puertos españoles

para sus tráficos 'reefer', de uso más mayoritario que la carga convencional en buques frigoríficos, una opción más dedicada a campañas específicas como los cítricos al mercado norteamericano desde puertos como Castellón, o la reciente novedad en 2020 de la exportación de carne congelada desde el puerto de Algeciras al mercado africano, una operación en la órbita del gigante Agro Merchants, que dispone de una plataforma logística en la dársena.

## EL PUERTO DE HUELVA APUESTA POR ENTRAR EN EL NEGOCIO LOGÍSTICO 'REEFER' CON LA 'CIUDAD DEL FRÍO'

El 'reefer' dejó hace años de ser una 'rara avis' en los enclaves españoles, que vienen aumentando año a año sus tráficos de mercancía perecedera, como es el caso de los tráficos de cítricos sudafricanos por Algeciras o la campaña del melón brasileño por puertos como Valencia y Barcelona, muy por delante de los flujos de carga seca, una situación que no pasa desapercibida para operadores logísticos, transitarios y navieras. De ahí, que la inversión en logística frigorífica sea una prioridad para la mayoría de los *players* que operan en la industria marítima. Así las cosas, varios puer-

tos españoles enfilan su futuro con importantes proyectos frigoríficos. Es el caso de los puertos de Huelva y Valencia, que dispondrán en los próximos años de instalaciones especializadas en la logística de frío. En el enclave andaluz, la empresa Frigoríficos de Navarra (Frinavarra), a través de la recientemente constituida Frigoríficos Portuarios del Sur, será la encargada de desarrollar el proyecto de 'Ciudad del Frío', una iniciativa de la Autoridad Portuaria de Huelva en la que también será partícipe Enagás como suministrador energético de Gas Natural Licuado para el almacén.

**Wigo** Líderes en pesca & Logística del frío

**Puerto de Vigo**

Autoridad Portuaria de Vigo

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

El proyecto del puerto onubense apuesta por atraer más de 600.000 toneladas anuales de mercancía a temperatura controlada en su entorno de proximidad, atrayendo flujos de carga de Extremadura, el centro de Andalucía y de Portugal. La compañía Frigoríficos Portuarios del Sur ocupará una parcela de 35.525 metros cuadrados para desarrollar el *hub* logístico del frío con el objetivo de que pueda iniciar su puesta en marcha a partir de 2021.

Por su parte, la apuesta por el desarrollo del 'reefer' en el puerto de Valencia por parte de la naviera suiza MSC será una de las grandes novedades en el sector de la logística portuaria en los próximos años. MSC, a través de su división intermodal y logística Medlog, se ha comprometido a realizar una notable inversión en la Zona de Actividades Logísticas del enclave valenciano. Medlog construirá un gran plataforma logística especializada en la consolidación y desconsolidación de 'reefers', tanto productos congelados como refrigera-



Operaciones de carne congelada realizadas por Logistika 360 para Agro Merchants en Algeciras / ECS360

dos. La plataforma, bajo una parcela de 39.600 metros cuadrados, tendrá una superficie cubierta de 25.400 metros cuadrados. La inversión ascenderá a 35,76 millones de euros, con la contratación de 25 puestos de trabajo directos y otros 500 indirectos.

El futuro complejo frigorífico de Medlog tendrá un firme posicionamiento ecológico, ya que la compañía

ha anunciado que solo contratará suministro eléctrico con las compañías que le garanticen que el origen de la energía contratada no genera emisiones contaminantes, es decir, fuentes no generadoras de CO2.

Asimismo, Medlog planea la construcción en su plataforma refrigerada de su propia central de energía fotovoltaica, con la instalación de 6.343 módulos foto-

voltaicos, capaces de generar un ahorro de 1.074 toneladas anuales de CO2, según el proyecto del operador.

Todos los medios técnicos y operativos del almacén (carretillas y vehículos) serán eléctricos. Su puesta en marcha será una realidad en 2022, según las previsiones que maneja VPI Logística, promotora de la ZAL de Valencia.

**JUNTO AL 'REEFER',  
LOS PUERTOS  
MANTIENEN  
OPERATIVAS DE  
CARGA  
CONVENCIONAL  
COMO LOS CÍTRICOS  
Y PARTIDAS DE  
CARNE CONGELADA**

**LA LOGÍSTICA  
FRIGORÍFICA ES UNA  
PRIORIDAD PARA LA  
INDUSTRIA  
MARÍTIMA**



**LÍDER MUNDIAL  
EN CLIMATIZACIÓN SIN CONEXIÓN ELÉCTRICA**  
Congelamos, refrigeramos o calentamos con autonomía de varios días y sin consumo eléctrico

-  Funciona **SIN** conexión eléctrica. Menor consumo energético
-  Menor coste de mantenimiento. **Mayor inercia térmica = Más seguridad**
-  **Reducción emisiones CO2**
-  Tecnología silenciosa, **sin ruido**
-  Aseguramos la continuidad de la **Cadena de frío**
-  **No requiere isothermizar el vehículo**
-  Tecnología idónea para vehículo eléctrico

Descubre más ...



**TECNOLOGÍA  
PATENTADA**

+34 600 420 264

**BIOFRESHTECH**  
INNOVATION & SOLUTION

www.biofresh.tech

Cadena de suministro | Transporte marítimo

# EL 'SHORT SEA' GANA ATRACTIVO

El frigo aprecia cada vez más las ventajas de subir el remolque al barco, un transporte que ahorra tiempo en determinados circuitos respecto al trayecto solo por carretera

El transporte frigorífico va confiando cada vez más en los servicios de *short sea shipping* para subir el remolque al buque. “Aunque no contamos con estadísticas tan desagregadas que nos permitan valorar de forma precisa la evolución del tráfico hortofrutícola, la información de la que disponemos nos indica que la evolución es ligeramente positiva, con crecimientos moderados”, señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Una evolución, eso sí, antes del Covid-19, que “ha provocado una bajada de los volúmenes de todo tipo de cargas de forma muy significativa”, añade la experta. Por fachadas, en los tráfi- cos hortofrutícolas destacan sobre todo los enlaces desde el arco atlántico con Gran Bretaña y desde el mediterráneo con Italia. La evolución en ambas facha-



CLdN ha crecido con una nueva conexión que puso en marcha el pasado junio.

das “es similar, aunque al haber más capacidad en la mediterránea los volúmenes son más altos”. Al margen del número de servicios de transporte maríti-

mo de corta distancia, hay otro límite de oferta: “La capacidad máxima viene determinada por los puntos de toma existentes a bordo de cada buque dado que los

vehículos viajan enchufados al sistema del barco durante la travesía”. Eso sí, “la capacidad aumenta en la medida que aumentan las frecuencias o se utili-

We deliver extensive forwarding services around the world

... we simply deliver




EIMSKIP LOGISTICS SPAIN S.L. • C/ Arenal 28-1º ES-36201 Vigo • +34 986 116080 • info-es@eimskip.com

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

zan buques mayores”, añade Pilar Tejo.

El *short sea shipping* ofrece ventajas al transporte frigorífico como “la recuperación de horas de conducción del transportista, menor desgaste del vehículo y menor riesgo de multas, accidentes e incidentes”. Y todo ello “junto a un precio competitivo del transporte marítimo de corta distancia”.

Son ventajas que benefician a cualquier tipo de vehículo. No obstante, en el caso del transporte frigorífico, con plazos de entrega más tensos, “la disponibilidad de horas de conducción es un factor de mucho peso”. Y a estos factores se une que, en determinados itinerarios, “el plazo de transporte es inferior en el barco que la alternativa exclusivamente por carretera, lo que supone una ventaja muy apreciada”.

En cuanto a las principales barreras que impiden un mayor desarrollo de este transporte: “La capacidad,

que está limitada por el buque que opere el servicio (las conexiones que tengan para enchufar el frigo), y la frecuencia, que no en todos los casos es tan elevada como estos flujos necesitan”. El dato positivo, “la confianza en la seguridad del vehículo y la carga utilizando el transporte marítimo de corta distancia está ya generalizada entre las empresas del sector”. Es decir, el profesional ya sabe que el barco garantiza el mantenimiento de la cadena de frío.

El sistema portuario español mantuvo tráficó de *short sea shipping* en el primer trimestre del año, no resultando especialmente afectado por el parón económico de la segunda quincena de marzo, según el último Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro (excluyendo los vehículos en régimen de

**EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO, CON PLAZOS DE ENTREGA MÁS TENSOS, LA DISPONIBILIDAD DE HORAS DE CONDUCCIÓN ES UNA VENTAJA AL UTILIZAR EL SHORT SEA SHIPPING**

**LA FRECUENCIA ES UNA BARRERA PARA TRÁFICOS QUE NECESITAN MÁS PERIODICIDAD**

mercancías) saldó con 5,7 millones de toneladas movidas el primer trimestre, el 0,6 por ciento menos respecto al mismo periodo de 2019. Por fachadas, la atlántica registró un incremento del 0,8 por ciento, hasta las 715.000 toneladas, mientras que la mediterránea bajó en la misma proporción (-0,8 por ciento), hasta los 4,93 millones de toneladas. El transporte marítimo de corta distancia total, sumando cabotaje y granelles, registró una actividad de 63,9 millones de toneladas, el 1,8 por ciento menos que en el primer trimestre del ejercicio precedente.

Las autopistas del mar del puerto de Barcelona, el principal del sistema portuario español en estos flujos, están saliendo mejor paradas que otros tráficó de la dársena catalana a raíz de la crisis sanitaria.

Las autopistas del mar han registrado una actividad de 71.793 UTIs en el primer semestre del año, lo que supone un descenso del 5,3 por ciento en relación con

el acumulado durante el mismo periodo de 2019, según las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Se trata de una caída que contrasta con la bajada de dos dígitos, casi el 19 por ciento menos, del conjunto de tráficó, incluidos los contenedores, que acumularon un retroceso del 20,5 por ciento durante este periodo.

Las exportaciones en las autopistas del mar del puerto de Barcelona registraron un mejor comportamiento que las importaciones. Las primeras retrocedieron el 2,7 por ciento, hasta los 37.649 UTIs, mientras que las entradas bajaron el 8 por ciento, hasta los 34.144 UTIs.

La naviera luxemburguesa CLdN puso en marcha el pasado mes de junio un nuevo servicio desde el puerto de Santander con los de Liverpool y Dublín. Se trata de un servicio directo para *trailers* y contenedores. La nueva conexión tiene una periodicidad semanal.



# THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

Hutchison Ports BEST is one of the terminals with the most connections for refrigerated containers in the whole of the Mediterranean area.

**2.750** Connection points **+75.000** Reefer containers moved in 2018

A reefer daily train

**HUTCHISON PORTS BEST**

best.com.es

## Cadena de suministro | Transporte marítimo

El puerto de Algeciras es el puente del tráfico rodado de la huerta del norte de África, sobre todo marroquí, para el mercado europeo. El puerto andaluz saldó el pasado ejercicio con un total de 367.814 camiones, frente a los 338.587 vehículos de 2018, lo que supone un crecimiento del 8,6 por ciento.

Los tráficos de la dársena con Tánger-Med capitalizaron, ni más ni menos, que 326.529 vehículos industriales con un crecimiento del 9,9 por ciento, por encima de la media de los últimos años, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria. Por su parte, los flujos con Ceuta se mantuvieron estables (-0,57 por ciento), sumando 41.284 camiones.

Prueba de los volúmenes de productos hortofrutícolas que pasan por el enclave andaluz es la actividad registrada en el Punto de Inspección Fronterizo (PIF). Realizó un total de 171.084 inspecciones en 2019, de las que 149.279 correspondieron a controles de entrada de mercancía procedente de terceros países, es decir, el 87,25 por ciento, mientras que 21.805 fueron certificados de exportación. El PIF de Algeciras realizó el 30 por ciento del total de controles de entrada de mercancía de terceros países en España



El puerto de Algeciras concentra el tránsito frigorífico con Marruecos / A. MARTÍNEZ

# LA HUERTA A EUROPA PASA POR ALGECIRAS

El puerto andaluz canaliza los flujos hortofrutícolas procedentes del norte de África que cruzan España

y el 8 por ciento de los certificados de exportación emitidos por el conjunto de puestos de inspección. La carga rodada entre el puerto de Algeciras y sus

socios al otro lado del Estrecho no ha parado en ningún momento durante la crisis sanitaria. Los flujos entre Algeciras y Tánger-Med sumaron 176.812

remolques durante el primer semestre del año, prácticamente igual actividad que en el mismo periodo de 2019 (-0,46 por ciento). Los tráficos del enclave anda-

**LA CARGA RODADA EN EL ESTRECHO NO HA PARADO EN NINGÚN MOMENTO DE LA CRISIS SANITARIA**

**LOS TRÁFICOS DE ALGECIRAS CON TÁNGER-MED PRÁCTICAMENTE SE HAN MANTENIDO HASTA JUNIO**

Puerta de Europa en el Mediterráneo

150 años Port Tarragona






portarragona.cat



El puerto de Almería amplía servicios a la carga rodada / AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

## ALMERÍA FLEXIBILIZARÁ LA CARGA RODADA

El puerto de Almería flexibilizará los flujos de carga rodada en los servicios regulares que conectan la rada con el norte de África gracias a la próxima construcción de un *parking* cerrado que permitirá una mayor regulación de los volúmenes y seguridad en las operaciones.

La Autoridad Portuaria, que preside Jesús Caicedo, levantará un aparcamiento para los transportistas ante la progresión de la actividad comercial y el notable crecimiento que han tenido en los últimos meses las operaciones de las navieras Baleària y Trasmediterránea en sus líneas con Marruecos y Argelia, respectivamente. La dársena prevé habilitar la nueva zona portuaria en la explanada existente en el muelle de la Pechina y poner en servicio antes de finalizar 2020 una terminal de tráfico

pesado, que tendrá una superficie de 25.135 metros cuadrados. La instalación habilitará un total de 219 plazas de aparcamiento para semirremolques y unidades de carga completa. El objetivo del puerto es mejorar la seguridad de las mercancías destinadas al transporte ro-ro con terceros países. El aparcamiento permitirá unificar tanto las operaciones de los camiones que vayan a hacer embarque o desembarque en los servicios marítimos, como aquellas unidades que necesiten un estacionamiento más prolongado o se encuentren en tránsito. La instalación está presupuestada en 523.000 euros. La entidad sigue la estela de otros puertos del entorno, como el caso de Algeciras, que han apostado por construir este tipo de terminales de tráfico pesado.

luz con Ceuta bajaron el 34,46 por ciento, hasta los 13.925 remolques, en el primer semestre de este ejercicio.

La Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce, adjudicó el año pasado, por 1,47 millones de euros, la ampliación de los atraques de la terminal de

carga rodada de Isla Verde Interior, donde operan los flujos con el Estrecho. Esta actuación permite una mayor flexibilidad a las navieras para poder operar dos buques a la vez con una nueva rampa ro-ro, solucionando de esta forma un posible cuello de botella en la infraestructura.

## Linking together Ireland & Spain



LOGISTIC

+34 942 580 680  
www.abclogistic.es

PF

Perennial Freight

+353 539 134 043  
www.perennialfreight.com



Cadena de suministro | Transporte por ferrocarril

# EL FERROCARRIL APUNTA HACIA EL FRÍO

Los servicios ferroviarios frigoríficos ganan espacio de forma pausada, beneficiándose del mayor compromiso con el medioambiente por parte de algunos grandes cargadores

Los servicios ferroviarios de productos refrigerados eran hasta hace unos pocos años una especie de 'rara avis', pero en los últimos tiempos comienzan a hacerse un hueco de forma pausada.

El mayor compromiso medioambiental por parte de los grandes cargadores juega a su favor y hace que sus perspectivas de crecimiento sean elevadas. Queda por ver si los tiempos de tránsito y los precios de los servicios se van definitivamente ajustando a las expectativas de un mercado tan competitivo.

Es de reseñar que en el mercado se mantienen servicios que cuentan ya con cierta madurez y se siguen incorporando novedades en la oferta. Entre los más veteranos se encuentran servicios como el de Cool-rail, los de Maersk que conectan Zaragoza con Vigo y Barcelona, así como el histórico de la compañía naviera Containerships (la

**MAERSK, CMA CGM  
Y MSC, NAVIERAS  
QUE APUESTAN POR  
LOS TRENES  
REFRIGERADOS**

**EL SERVICIO ENTRE  
MURCIA Y BILBAO  
SUSTITUYE A UN  
TRÁFICO SEMANAL  
DE 250 CAMIONES**



Imagen del primer servicio *reefer* operado en Burgos a principios del presente año / PUERTO SECO DE BURGOS

antigua MacAndrews), del grupo CMA CGM, y Transportes Agustín Fuentes e Hijos, un servicio ferroviario *reefer* entre Murcia y el puerto de Bilbao que está activo desde 2013 y que ha sustituido un tráfico de 250 camiones semanales. A es-

tos servicios habría que sumar los tráficos de la autopista ferroviaria de VIIA. Entre las últimas novedades se encuentra el inicio de tráficos *reefer* en el puerto seco de Burgos o la puesta en marcha de sendas conexiones entre Va-

lencia y Murcia con el Reino Unido por parte de Transfesa Logistics. Este nuevo corredor cuenta con un tiempo de tránsito de 72 horas y se centra en productos de alimentación perecederos transportados en cajas frigoríficas.



Welcome to a new mean of transportation,  
leaders thanks to you, let's continue !!

**Salgar**  
GRUPO

CONTAINER - LAND - RAIL  
salgarsl.com



Algeciras - Barcelona - Bilbao - Cádiz - Castellón - Gijón - Leixoes - Lisboa - Madrid - Málaga - Santander - Setubal - Sevilla - Sines - Tarragona - Valencia - Vigo - Zaragoza

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

Entre los nuevos servicios lanzados en los últimos meses sobresalen los trenes de contenedores *reefer* comercializados por la naviera suiza MSC en España.

En concreto, bajo la operativa de Laumar Cargo y su filial Medlog, la naviera ha realizado hasta tres servicios intermodales a lo largo de 2020 para contenedores frigoríficos desde Aragón con los puertos de Valencia y Barcelona.

Los trenes se han venido realizando desde las terminales intermodales de Plaza Zaragoza y Monzón. Con los nuevos convoyes, la suiza reafirma su apuesta por la diversificación en nuevos mercados interiores y el abastecimiento de sus servicios marítimos con tráfico *reefer* hasta las terminales CSP Spain y Best de los enclaves mediterráneos.

### TRENES EXCLUSIVOS

Los trenes de MSC son exclusivos para carga refrigerada y congelada, permitiendo conectar a los productores de alimentos en Aragón y el noreste de España directamente con los principales mercados de to-



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

do del mundo, a través de la red global de MSC. Los trenes permiten la continuidad a lo largo de la cadena de frío, desde el ori-

gen hasta el destino, con múltiples fuentes de energía a bordo, pequeñas unidades generadoras llamadas 'GenSets', para mini-

mizar el riesgo de impacto por cortes de energía, en comparación con los trenes con una sola fuente de energía.

## EXPECTATIVAS EN EL HORIZONTE

**El Corredor Mediterráneo** sigue quemando etapas y eso representa una buena noticia de futuro para el sector hortofrutícola, si atendemos a estudios que anuncian ahorros significativos en los tráfico a Europa.

**Con la puesta en marcha** del corredor entre Algeciras y la frontera con Francia, que atravesará regiones tan productivas como Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña, se prevén ahorros de seis céntimos por cada kilo de frutas y verduras en exportación hacia Europa, a lo que habría que sumar otros tres céntimos más por cada kilómetro recorrido.

**La industria cárnica** puede ser la otra gran beneficiada cuando se amplíe la oferta de tráfico frigoríficos.

## TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL CON MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA



I+D+i en logística del transporte con equipamiento de última tecnología



Especialistas en B2B de transporte con más de 30 años de experiencia



Trazabilidad, seguimiento, control e información de mercancías online



Flota propia de más de 140 cabezas tractoras y con 150 semirremolques

[www.hervian.es](http://www.hervian.es)

**Hervian**  
SERVICIOS LOGÍSTICOS

Empresa certificada:



## Cadena de suministro | Transporte por ferrocarril



Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) registró un tráfico de 155.625 TEUs en el primer semestre de 2020, lo que supuso un crecimiento del 4 por ciento / TMZ

# EL 'REEFER' GANA SITIO

Los productos refrigerados lideran ya los tráficos en TMZ, por encima de los tradicionales de alfalfa

Los servicios *reefer* ganan espacio en las principales terminales ferroviarias interiores de España. Un buen ejemplo de ello es la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ). “La construcción de los racks para la conexión y control de los contenedores

frigoríficos, que se inauguraron en 2016, supusieron la materialización del objetivo que Mercazaragoza, como principal accionista de la terminal, tenía con nosotros”, apuntan fuentes de la terminal. Además, Mercazaragoza, donde está ubicada TMZ, aporta una

alta capacidad de almacenamiento especializado y servicios auxiliares. “A través de este servicio *reefer*, Terminal Marítima de Zaragoza se posiciona como la plataforma agroalimentaria exportadora de referencia en nuestra área de influencia, lo que nos convierte en una herramienta de primer orden para los cargadores y operadores logísticos que necesitan del frío para avanzar en sus estrategias”, matizan desde TMZ.

En este periodo, TMZ ha pasado de registrar cuatro frecuencias a la semana a una diaria. En 2017 y 2018 se consolidaron los servicios de exportación *reefer*

con un servicio regular diario. “La llegada de la segunda composición de vagones cableados de finales de 2018, permitió que en 2019 se mantuviera la línea ascendente”.

En la terminal se movieron 14.132 *UTIs* de *reefers* en 2019. A lo largo del año los tráficos *reefer* experimentaron un aumento del 57 por ciento, “lo que supone que este producto supere ya ampliamente a los tráficos de alfalfa que históricamente habían liderado la actividad y que sitúe a la industria agroalimentaria como principal sector de actividad de la terminal con un porcentaje cercano al 40 por ciento del total”.

*Transportando desde 1933*  
En el **transporte de mercancía refrigerada** no hay margen para el error

1.000 VEHÍCULOS PROPIOS    CAPACIDAD: 33 EUROPALLET    600 EMPLEADOS    39.600 VIAJES EN BARCO AL AÑO    SERVICIO PUERTA A PUERTA    EUROPA · MARRUECOS · ARGELIA

www.grupomazo.com

in    twitter    instagram    facebook    youtube

## LOGÍSTICA DEL FRÍO

TMZ Services, operadora de la terminal, ultima el fin de las obras de pavimentación de 16.000 metros cuadrados más. Esta nueva superficie está “fundamentalmente destinada al almacenamiento de contenedores, si bien el uso de una parte de esa nueva área mejorará también la operatividad de la zona *reefer*”. Actualmente, la plataforma cuenta con 100 enchufes *reefer*, lo que supone la capacidad para tener almacenados más de tres trenes al mismo tiempo.

## SERVICIOS REEFER

La terminal tiene consolidado un servicio *reefer* diario con el puerto de Barcelona. En total, TMZ cuenta con una media de 58 trenes semanales, funcionando como *hub* ferropuerto, donde confluyen servicios de diferentes puntos del interior de la Península (Burgos, Vitoria, Pamplona, Huesca, Valladolid y Madrid), para luego ser reexpedidos a los puertos (principalmente Barcelona y

**TMZ REGISTRÓ UN MOVIMIENTO DE 14.132 UTIS DE CONTENEDORES REFRIGERADOS EN EL PASADO AÑO 2019, LO QUE SUPUSO UNA SUBIDA DEL 57%**



Contenedores frigoríficos en la Terminal Marítima de Zaragoza / TMZ

Bilbao), “mientras seguimos avanzando en nuestra conectividad con los puertos de Valencia, Vigo y Algeciras, entre otros desarrollos”.

“El mantenimiento de la cadena de frío en cualquier operación de transporte de productos perecederos es siempre un punto esencial y esto es algo que en TMZ hemos tenido muy en cuenta desde la génesis del proyecto, algo comprensible al estar ubicados en Mercaza-  
ragoza, nuestro máximo accionista”, apuntan desde la terminal. Actualmente el producto estrella de este servicio es la carne de porco de Aragón. Otras terminales ferroviarias interiores también están apostando por la incorporación de servicios fri-

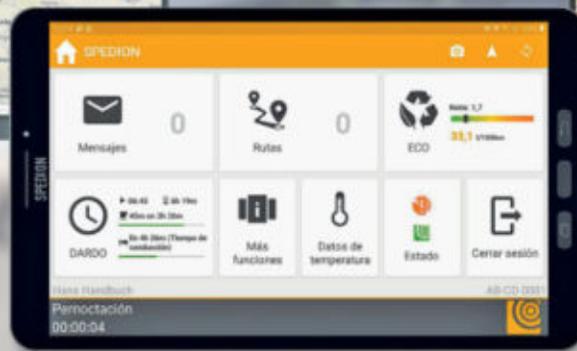
ta desde la génesis del proyecto, algo comprensible al estar ubicados en Mercaza-  
ragoza, nuestro máximo accionista”, apuntan desde la terminal. Actualmente el producto estrella de este servicio es la carne de porco de Aragón. Otras terminales ferroviarias interiores también están apostando por la incorporación de servicios fri-

ta desde la génesis del proyecto, algo comprensible al estar ubicados en Mercaza-  
ragoza, nuestro máximo accionista”, apuntan desde la terminal. Actualmente el producto estrella de este servicio es la carne de porco de Aragón. Otras terminales ferroviarias interiores también están apostando por la incorporación de servicios fri-

goríficos, atraídas por su potencial de crecimiento. Por ejemplo, el puerto seco de Burgos inició en febrero tráficos ferroviarios con contenedores a temperatura refrigerada. El primer envío transportaba carne de porcino congelada del grupo Campofrío con dirección al puerto de Barcelona, para su posterior traslado por vía marítima al mercado chino. La terminal burgalesa ha apostado por la instalación de puestos de recarga para contenedores *reefer* que le permitan en una primera fase manejar entre 20 y 30 contenedores frigoríficos a la semana, para más adelante almacenar en torno a 60 contenedores, lo que permitirá a la instalación ferroviaria concentrar un tráfico de 120 unidades *reefer* por semana.

A su vez, la terminal intermodal de Monzón (TIM) ha dado también el paso y registró su primer tráfico de contenedores *reefer* para productos agroalimentarios el pasado mes de abril.

**SPEDION**  
information logistics



Sencillo. Desde cualquier parte. Informado.

www.spedion.es

Cadena de suministro | Transporte aéreo

# LARGO RADIO, IMÁN PARA EL PERECEDERO

El sector hortofrutícola español se abre un hueco en las bodegas de los aviones de pasajeros

Los productos perecederos, como frutas, verduras, hortalizas, carnes y flores, se han encontrado tradicionalmente entre los primeros productos transportados por vía aérea, especialmente en las conexiones transoceánicas.

Estos productos se deterioran con el tiempo y bajo temperaturas y humedad extremas, por lo que deben manejarse con especial mimo y cuidado. Con la acumulación de experiencia en este tipo de operativas, las aerolíneas se han especializado en el manejo de productos refrigerados y congelados, proporcionando a los transportistas métodos de embalaje óptimos y rentables.

Una prueba del buen hacer del transporte aéreo en el movimiento de productos a temperatura controlada lo hemos podido vivir durante el pico más fuerte de la reciente crisis sanitaria. Durante las peores semanas de la pandemia, “el transporte aéreo ha demostrado ser el modo de transporte para que medicamentos y material sanitario lleguen a los destinatarios más rápido que lo hace la COVID-19”, señalan desde IATA. Un ejemplo extrapolable a los alimentos perecederos.

En los últimos años, los flujos hortofrutícolas se están beneficiando de la inflación de vuelos de largo radio en los principales aeropuertos españoles. Los grandes aviones de pasaje

que conectan España con Latinoamérica, Oriente Medio o Lejano Oriente, cuentan con un alto porcentaje de mercancías perecederas en sus bodegas.

## REACTIVACIÓN DE TRÁFICOS

Queda ahora por ver si la desescalada en este tipo de vuelos tras el prolongado confinamiento, volverá a reactivar estos tráficó en los próximos meses.

En este sentido, uno de los aspectos clave está en el lado tierra. La habilidad y agilidad por parte de las autoridades sanitarias en los grandes aeropuertos españoles resultará clave para mantener e incrementar este tipo de flujos.

En el caso del punto de inspección fronteriza (PIF) de Madrid-Barajas, por un lado se encuentra la vieja reivindicación de la comunidad de la carga aérea del aeropuerto, sobre la unificación de todos los servicios de inspección, que sigue cayendo en saco roto. Por otro lado, algunas grandes compañías que han apostado por dotarse de infraestructuras para realizar los controles paraduaneiros (sanitario, fitosanitario, veterinario, farmacéutico...) en sus propias instalaciones se encuentran con la imposibilidad de ofrecer este servicio por la carencia de personal aduanero. Ante esta tesitura, la patronal logística UNO reclama que se acabe con estas ineficiencias empujando por una solución



Durante la pandemia, el transporte aéreo ha demostrado ser el modo idóneo para que en situación de máxima emergencia los productos lleguen al destinatario con la mayor rapidez / COMUNIDAD DE MADRID

inicial intermedia, como es el refuerzo urgente de la plantilla de inspectores de aduanas del centro de carga aérea de Barajas. UNO ya puso de manifiesto en su día que la limitación horaria y de personal para los servicios del PIF en Barajas encerraban un posible trato discriminatorio a las empresas y una limitación a la entrada de nuevos operadores.

En el caso del aeropuerto de Barcelona-El Prat, ya queda menos para que se

ponga en marcha el nuevo edificio del PIF, que al cierre de esta edición seguía en fase de construcción.

El nuevo edificio contará con más de una docena de cámaras de refrigeración, que van desde los 2 grados positivos a los 20 grados negativos. Aena adjudicó a la compañía Levantina Ingeniería y Construcción unas obras que representarán una inversión de 4,35 millones de euros. Se trata de otra actuación largamente reivindicada por la

## AUMENTA EL INTERÉS POR EL ‘CEIV PHARMA’

El interés de los operadores por la certificación ‘CEIV Pharma’ de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha crecido significativamente a raíz del incremento de las operaciones de transporte aéreo de productos sanitarios en el presente contexto de crisis sanitaria provocada por el coronavirus.

Esta certificación, que tiene validez global, garantiza la calidad de los procesos en el transporte aéreo de productos farmacéuticos a temperatura controlada. “Son muchos los gobiernos y las ONGs coordinadoras de envíos de material sanitario que nos consultan a diario por los operadores certificados y más adecuados para realizar el transporte de material sanitario en todas las regiones y países”, señala Francisco Rizzuto, responsable de carga para Europa occidental de IATA. “No olvidemos que la certificación se elaboró en colaboración con la OMS”, añade Rizzuto.

Actualmente, España cuenta con un total de 16 empresas certificadas, la mitad de ellas se encuentran operando en el aeropuerto de Madrid y la otra mitad en el de Barcelona. La mayoría son grandes multi-

nacionales con la doble certificación para ambos aeropuertos. Hablamos de compañías como DB Schenker, DHL y Kuehne + Nagel, así como las terminales de carga Swissport Cargo Services y WFS. Además, también disponen de la certificación ‘CEIV Pharma’ de IATA las compañías Tiba, Air Express Cargo y Alaire en el aeropuerto de Barajas y Airpharm, Total Freight e Ibercándor en El Prat.

Por otra parte, otras tres compañías ultimaban al cierre de esta edición el proceso para poder obtener la citada certificación en breve. Se trata de Swiftair, aerolínea española especializada en carga aérea, así como de las transitarias Aduanas Pujol Rubio (APR) y Transcoma Logistics.

En el plano global, cerca de 300 compañías ya contaban con esta certificación en verano de 2020. En concreto, 291 empresas disponían del certificado y otras 75 están en proceso de obtenerlo. El certificado ‘CEIV Pharma’, creado por IATA en 2014, pretende mejorar la preparación operativa y técnica y detener la disminución de la cuota de mercado de la carga aérea en el transporte de productos farmacéuticos.

## LOGÍSTICA DEL FRÍO



### LOS PERECEDEROS, ENTRE LOS PRODUCTOS MÁS TRANSPORTADOS POR VÍA AÉREA

### LA AGILIDAD DE LOS PIF RESULTA CLAVE PARA ATRAER EL TRÁFICO DE ALIMENTOS EN LOS AEROPUERTOS

comunidad de la carga aérea de Barcelona. El nuevo PIF concentrará los diversos servicios de inspección que actualmente están dispersos entre diversas instalaciones. Ocu-

pará 2.045 metros cuadrados de superficie, que se destinarán a los diferentes servicios, como los de sanidad animal, sanidad vegetal, sanidad exterior, farmacia y Soivre.

## EL 'CEIV FRESH' TOMA IMPULSO

IATA creó hace apenas un año una nueva certificación de la industria de la carga aérea, el 'CEIV Fresh'. Esta certificación acredita la calidad en los procesos logísticos de productos perecederos para mejorar la gestión y el transporte de estas mercancías por vía aérea. La caducidad y temperatura de los alimentos y productos perecederos hacen que su manipulación y transporte sean un desafío. 'CEIV Fresh' contempla estos exigentes requisitos basándose, principalmente, en el reglamento para el transporte de carga perecedera (PCR) diseñado por la IATA a partir de la colaboración de expertos de la industria y gobiernos en materia regulatoria y operativa. "Los productos perecederos son un mercado en crecimiento para la carga aérea. Es esencial asegurarse de que estos productos delicados y de corta vida útil lleguen al cliente intactos con un mínimo

desperdicio y pérdida. Los transportistas tendrán la seguridad de que las empresas certificadas por 'CEIV Fresh' operan con la más alta calidad y estándares en el transporte de productos perecederos", ha señalado Alexandre de Juniac, director general y CEO de IATA. La Autoridad Aeroportuaria de Hong Kong (AAHK), Cathay Pacific, Cathay Pacific Services Limited (CPSL) y Hong Kong Air Cargo Terminals Limited (HACTL) fueron las primeras organizaciones en pilotar el programa 'CEIV Fresh'. Este piloto permitirá "alinear las necesidades y responsabilidades de todas las partes interesadas involucradas en el manejo de productos perecederos", señalan desde IATA. 'CEIV Fresh', junto a 'CEIV Pharma' y 'CEIV Live Animals' para el transporte de animales vivos, son las tres certificaciones de IATA en el transporte internacional por vía aérea.

## UN PERIÓDICO DE CINCO ESTRELLAS



TRANSPORTE  
MARÍTIMO



LOGÍSTICA



TRANSPORTE  
AÉREO



TRANSPORTE POR  
CARRETERA



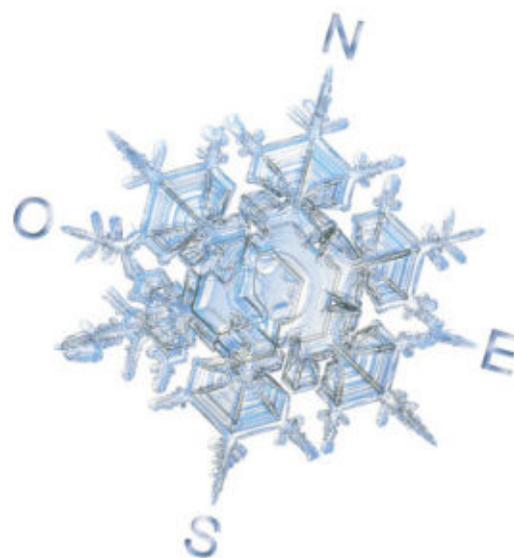
TRANSPORTE POR  
FERROCARRIL

**Transporte**  
XXI  
El periódico del transporte y la logística en España

[www.TransporteXXI.com](http://www.TransporteXXI.com)

## TERMINAL FERROPORTUARIA INTERIOR LÍDER EN ESPAÑA

ESPECIALISTAS EN FRÍO



- ▶ LOGÍSTICA
- ▶ GESTIÓN FERROVIARIA
- ▶ FRESHTerminal
- ▶ DESARROLLO DE PROYECTOS



Ctra. Cogullada, 65, Mercazaragoza, calle M • 50014 Zaragoza • 976 479 658  
[logistica@tmzaragoza.com](mailto:logistica@tmzaragoza.com) • [www.tmzaragoza.com](http://www.tmzaragoza.com)



# Eurotransfret

Transportes Internacionales

**Confía sólo en profesionales**

*24h - 365 días a su servicio*



www.eurotransfret.es

HORTOFRUTÍCOLAS  
FARMACEUTICOS  
MERCANCIAS PELIGROSAS  
TRANSPORTE EXPRESS TERRESTRE  
PAQUETERÍA



info@eurotransfret.es



+34 965 681 930



C/ La Paz nº33, 03320 Torrellano, Alicante