

Transporte

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

LOGÍSTICA DEL FRÍO

EDICIÓN 2021



 logistics made in Spain



Eurotransfret

Transportes Internacionales

Confía sólo en profesionales

24h - 365 días a su servicio



w w w . e u r o t r a n s f r e t . e s

HORTOFRUTÍCOLAS
FARMACEUTICOS
MERCANCIAS PELIGROSAS
TRANSPORTE EXPRESS TERRESTRE
PAQUETERÍA



info@eurotransfret.es



+34 965 681 930



C/ La Paz nº33, 03320 Torrellano, Alicante

Contenido

Transporte
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

Dirección Comercial

Clara Bouza

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)

c. Nerbioi, 3 - 5B

48001 Bilbao

Tel. 944 400 000 - Fax 944 400 300

transporte@grupoxi.com

www.TransporteXXI.com

Depósito Legal

BI-708-92

■ Opinión. Ginés Hernández Rosique	pág. 42
■ Entrevista. Rafael Muñoz Rubio	pág. 44
■ Encuesta. La cadena logística del frío	pág. 14
■ El sector hortofrutícola	
Producción mundial	pág. 5
Comercio internacional	pág. 8
Comercio exterior español	pág. 10
Flujos del comercio exterior español	pág. 12
■ Transporte por carretera	pág. 20
Empresas de transporte frigorífico por carretera en España	pág. 24
Flujos del comercio hortofrutícola con la Unión Europea	pág. 32
■ Transitarios	pág. 34
■ Operadores logísticos	pág. 36
■ Almacenamiento frigorífico	pág. 38
■ Transporte marítimo	pág. 48
■ Transporte por ferrocarril	pág. 58
■ Transporte aéreo	pág. 62

Patrocinadores



El sector hortofrutícola | Producción mundial

LA PRODUCCIÓN DE FRUTAS Y HORTALIZAS PARECE NO TENER TECHO

España sigue exhibiendo músculo en el escenario internacional: líder de la UE y en el Top 10 mundial

El estallido de la crisis sanitaria, en la primavera de 2020, alcanzó a la industria hortofrutícola en curva ascendente.

La producción mundial de frutas y hortalizas superó los 2.000 millones de toneladas en 2019, lo que supone un aumento del 1,8 por ciento, prácticamente el mismo avance que el registrado un año antes (+1,7 por ciento).

Pese a que el ritmo de crecimiento se ha ralentizado en los últimos años, la cifra de 2019, última fecha con datos oficiales, supone casi 760 millones de tone-

ESPAÑA SIGUE AL FRENTE DEL RANKING DE LA UE, CON UNA PRODUCCIÓN DE 31,6 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

ladas más que en el arranque del nuevo siglo. Es decir, un 60,3 por ciento más que en el año 2000.

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 (ver cuadros adjuntos en estas mismas páginas).

Al frente de la clasificación mundial se encuentra China, la 'huerta del planeta', con una producción de más de 830 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en 2019 y un au-

PRINCIPALES PRODUCTORES DE LA UNIÓN EUROPEA

Rk	País	2019	%19/18	2018	2017	2000	%19/00
1	España	31.577	-3,2%	32.633	31.632	28.243	+11,8%
2	Italia	27.165	-2,7%	27.910	29.047	34.396	-21,0%
3	Francia	13.099	-5,5%	13.857	14.046	17.476	-25,0%
4	Polonia	9.334	-11,7%	10.571	9.228	8.274	+12,8%
5	Grecia	5.988	-10,2%	6.668	6.230	8.171	-26,7%
6	Alemania	5.895	-1,6%	5.992	5.974	8.057	-26,8%
7	Países Bajos	5.610	+2,8%	5.459	6.081	4.374	+28,3%
8	Rumania	4.751	-13,2%	5.475	5.744	5.910	-19,6%
9	Portugal	4.206	+9,5%	3.842	4.668	3.949	+6,5%
10	Bélgica	2.781	+6,4%	2.615	2.256	2.374	+17,2%
11	Hungría	2.120	-13,4%	2.448	2.893	3.323	-36,2%
12	Austria	1.198	-17,8%	1.458	1.203	1.600	-25,1%
13	Bulgaria	960	-3,3%	993	1.006	2.168	-55,7%
14	Chequia	429	-13,2%	495	480	1.017	-57,8%
15	Croacia	417	-15,9%	495	1.290	801	-48,0%
16	Suecia	352	+7,9%	326	381	315	+11,8%
17	Dinamarca	303	-1,8%	309	375	285	+6,4%
18	Finlandia	293	+11,4%	263	274	262	+11,6%
19	Eslovenia	264	-16,3%	315	279	364	-27,5%
20	Lituania	220	-15,7%	261	315	447	-50,9%
21	Irlanda	211	+7,2%	197	242	253	-16,4%
22	Eslovaquia	202	-1,5%	205	183	675	-70,0%
23	Chipre	184	-5,7%	195	217	423	-56,4%
24	Letonia	77	+14,6%	67	168	161	-52,0%
25	Malta	56	-9,0%	61	88	90	-38,1%
26	Estonia	30	-19,0%	37	66	80	-62,7%
27	Luxemburgo	16	-31,3%	23	14	35	-54,1%
Total UE-27		117.739	-4,4%	123.173	124.382	133.520	-11,8%

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

mento del 2,7 por ciento, casi un punto por encima de la media mundial. Esta cifra representa el 41,5 por ciento de la producción global de frutas y hortalizas. A continuación, a bastante distancia, se mantiene India, que afianzó su segunda posición en el ranking con un crecimiento del 1,8 por ciento en 2019, hasta

superar los 236 millones de toneladas.

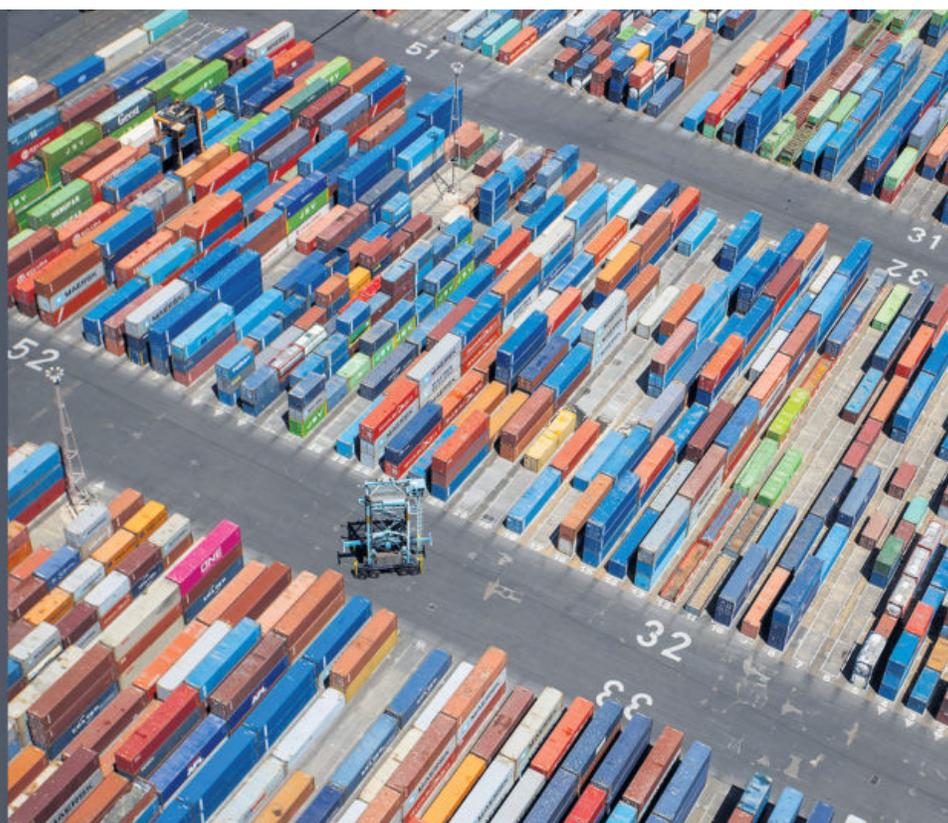
Completa el podio Estados Unidos, muy lejos de los dos primeros, con 55 millones de toneladas. Un dato que supone un retroceso del 1,4 por ciento con respecto al año anterior.

Los tres primeros países

(continúa en la página 6)

APM TERMINALS
Lifting Global Trade

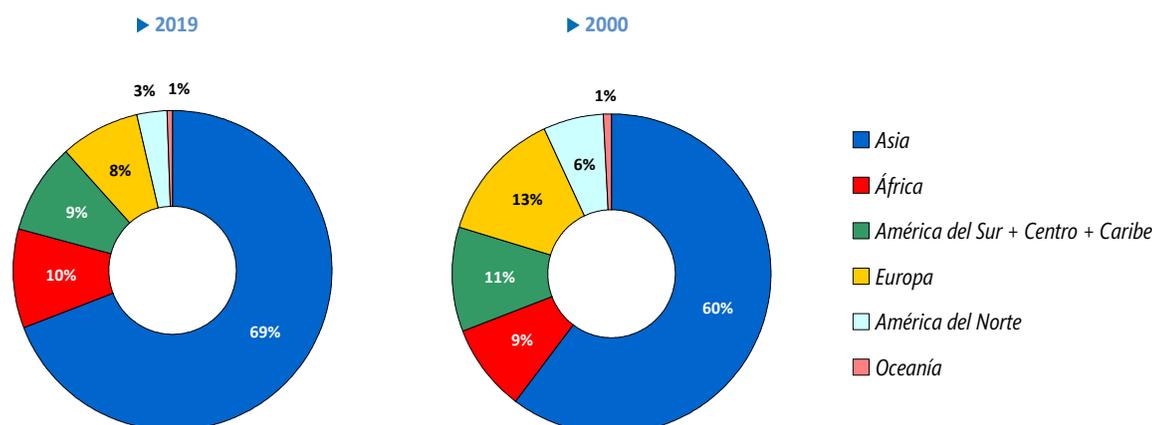
Soluciones
globales
adaptadas
a ti



El sector hortofrutícola | Producción mundial

PRINCIPALES PRODUCTORES MUNDIALES DE FRUTAS Y HORTALIZAS

Rk	País	2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	2010	2000	%19/00
1	China	834.885	+2,7%	812.882	796.021	777.059	764.128	652.535	421.111	+98,3%
2	India	236.192	+1,8%	232.008	229.655	217.901	210.775	175.759	115.284	+104,9%
3	Estados Unidos	55.303	-1,4%	56.096	58.532	61.809	61.828	63.881	73.191	-24,4%
4	Brasil	48.953	+0,1%	48.907	48.973	47.967	48.860	50.363	44.485	+10,0%
5	Turquía	48.652	+1,9%	47.732	48.077	46.202	43.992	39.885	35.471	+37,2%
6	México	38.905	-0,1%	38.956	37.893	35.854	33.511	28.135	23.586	+65,0%
7	Indonesia	33.225	+3,7%	32.052	30.781	29.379	30.969	25.033	15.290	+117,3%
8	España	31.577	-3,2%	32.633	31.632	32.604	32.232	28.922	28.243	+11,8%
9	Egipto	30.945	+1,7%	30.422	30.381	30.437	31.791	29.087	22.120	+39,9%
10	Irán	29.286	+8,1%	27.090	27.233	31.854	32.701	31.836	22.277	+31,5%
11	Nigeria	28.632	+2,7%	27.892	26.774	26.064	27.694	22.854	17.667	+62,1%
12	Italia	27.165	-2,7%	27.910	29.047	31.203	31.118	31.997	34.396	-21,0%
13	Vietnam	26.994	+4,9%	25.721	24.519	23.582	23.069	15.447	11.057	+144,1%
14	Filipinas	23.638	+0,0%	23.637	23.326	22.901	23.148	22.149	15.818	+49,4%
15	Rusia	20.097	+2,4%	19.631	18.689	18.720	21.149	15.747	14.441	+39,2%
16	Uzbekistán	15.783	+2,8%	15.345	16.477	18.018	16.309	10.227	4.512	+249,8%
17	Pakistán	15.035	+0,7%	14.925	14.408	14.505	14.580	14.277	10.330	+45,6%
18	Argelia	14.365	+6,2%	13.524	12.904	12.641	12.221	8.564	3.586	+300,6%
19	Colombia	13.427	+11,4%	12.053	10.480	14.373	13.641	10.195	9.020	+48,9%
20	Japón	13.196	-0,5%	13.264	13.406	13.520	13.706	14.584	16.856	-21,7%
21	República de Corea	13.160	+1,0%	13.034	12.776	12.344	12.614	12.918	14.858	-11,4%
22	Francia	13.099	-5,5%	13.857	14.046	14.992	14.420	14.091	17.476	-25,0%
23	Ucrania	12.626	-1,9%	12.873	12.091	12.363	12.359	11.005	7.739	+63,1%
24	Tailandia	12.335	-5,1%	12.998	14.243	14.036	13.486	13.701	14.272	-13,6%
25	Argentina	11.306	-0,8%	11.401	10.105	10.104	11.042	10.576	10.230	+10,5%
26	Bangladesh	11.198	+5,5%	10.617	10.800	9.934	9.575	7.390	3.163	+254,0%
27	Marruecos	10.587	+0,1%	10.579	10.193	8.558	9.856	8.677	5.855	+80,8%
28	Perú	10.070	+2,9%	9.790	9.161	9.246	9.001	7.759	5.186	+94,2%
29	Camerún	9.831	+2,1%	9.631	9.717	9.677	9.127	6.990	3.269	+200,7%
30	Sudáfrica	9.812	-0,2%	9.827	9.585	9.143	9.996	8.663	7.238	+35,5%
	Total	2.011.243	+1,8%	1.974.906	1.941.859	1.915.544	1.892.459	1.657.973	1.254.467	+60,3%



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)

concentran más de la mitad de la producción mundial (56 por ciento). Un porcentaje que se eleva hasta casi el 80 por ciento sumando el Top 20 de la clasificación mundial.

Por zonas geográficas, la estadística de la FAO revela que Asia mueve los hilos de esta industria. El continente más extenso y poblado de la tierra, con China e India en la cabeza del pelotón, casi ha duplicado la producción mundial de productos hortofrutícolas desde el año 2000, pasando de una cuota del 60,3 por ciento al 69,2 por ciento en 2019. Europa, por el con-

trario, pierde peso, tras caer la producción en 2019 el 3,4 por ciento. Su cuota de mercado se sitúa en dicho ejercicio en el 8,2 por ciento, frente al 13,4 por ciento que tenía en el año 2000.

ESPAÑA, LÍDER DE LA UE

La estadística de la FAO también refleja el protagonismo de España en el ámbito internacional, donde puede seguir exhibiendo músculo, pese a la caída de la producción en 2019, un 3,1 por ciento, que le ha hecho perder una posición en la clasificación mundial. Ahora ocupa el octavo lugar, superado por Indonesia. Con todo, sigue liderando la clasificación de la

UE, con una producción de 31,6 millones de toneladas. Un puesto que no ha soltado desde 2012, cuando superó a Italia, en el puesto 12 del ranking mundial.

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 por carretera 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 intervinieron numerosos agentes,

como es el caso de los transportistas, operadores o transitarios, 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, Castilla-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 2019, el sector hortofrutícola representó el 59 por ciento de la producción vegetal final, con 17.572 millones de euros.

LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS SUPERA EN 2019 LOS 2.000 MILLONES DE TONELADAS

CHINA, LA 'HUERTA DEL PLANETA', LIDERA EL RANKING MUNDIAL

ASIA CONCENTRA EL 69% DE LA PRODUCCIÓN GLOBAL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

EUROPA PIERDE PESO CON UNA CAÍDA DE LA PRODUCCIÓN DEL 3,4% EN 2019

ESPAÑA SE MANTIENE EN EL TOP 10 MUNDIAL

Bilbao
PORT



Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

**Bilboko Portua,
urrunago joan gabe.**

**Puerto de Bilbao,
sin ir más lejos.**

EPD®



www.bilbaoport.eus

El sector hortofrutícola | Comercio internacional

COMERCIO INTERNACIONAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS

Rk	País	2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	2010	2000	%19/10
1	Estados Unidos	37.205	+0,6%	36.976	35.992	35.242	34.152	27.624	20.909	+77,9%
2	China	21.981	+6,5%	20.636	19.227	17.856	17.770	15.473	5.181	+324,2%
3	Países Bajos	21.932	+1,9%	21.528	20.438	17.148	16.570	16.000	8.408	+160,8%
4	España	20.276	+5,8%	19.164	18.935	18.500	18.255	14.263	10.687	+89,7%
5	Alemania	16.006	-0,3%	16.056	16.274	15.653	15.650	14.590	12.505	+28,0%
6	México	13.579	+4,0%	13.057	12.726	12.078	11.325	8.826	5.511	+146,4%
7	Francia	11.721	-1,3%	11.870	12.006	11.758	11.553	11.156	9.246	+26,8%
8	Bélgica	11.127	-4,4%	11.645	12.224	12.088	11.955	11.391	8.784	+26,7%
9	Italia	10.988	+1,5%	10.827	11.078	10.963	10.757	10.177	8.356	+31,5%
10	Reino Unido	9.279	+2,7%	9.033	9.100	9.039	8.647	8.166	6.007	+54,5%
11	Rusia	8.828	-2,2%	9.027	8.704	7.544	8.203	9.605	3.236	+172,8%
12	Ecuador	7.478	+1,5%	7.367	7.164	6.690	6.842	5.818	4.312	+73,4%
13	Canadá	7.474	+0,7%	7.424	7.201	7.212	7.025	6.215	4.813	+55,3%
14	Polonia	7.080	+8,5%	6.528	6.769	6.321	5.949	4.763	2.462	+187,5%
15	Turquía	6.520	+8,8%	5.993	5.537	5.042	4.861	4.258	1.909	+241,6%
16	Costa Rica	5.610	-3,4%	5.804	5.709	5.361	4.727	4.341	2.870	+95,5%
17	Egipto	4.730	+84,0%	2.571	2.947	3.214	3.228	1.725	391	>999%
18	Japón	4.698	-2,7%	4.828	4.578	4.484	4.406	4.536	4.771	-1,5%
19	Brasil	4.476	+0,2%	4.466	4.095	4.401	4.077	3.965	2.380	+88,1%
20	Sudáfrica	4.465	-7,2%	4.810	4.439	4.059	3.973	3.096	1.804	+147,5%
	Total mundo	360.527	+1,7%	354.385	348.511	334.415	323.587	278.358	177.626	+103,0%

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

UN VIAJE CONSTANTE

El tráfico de frutas y hortalizas aumenta un 1,7% en 2019, con España como primer país exportador

El comercio internacional de frutas y hortalizas mantiene su progresión, aunque a un ritmo más lento desde el año 2017, cuando los intercambios comerciales aumentaron un 4,2 por ciento. En 2019, último ejercicio con datos disponibles en las estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO), las importaciones y exportaciones de productos hortofrutícolas superaron los 360 millones de toneladas, con un crecimiento del 1,7 por ciento, idéntico avance que el registrado un año antes.

Así las cosas, el comercio internacional de frutas y hortalizas supone actualmente el 18 por ciento de la producción mundial.

El informe elaborado por TRANSPORTE XXI, a partir de los datos de FAO, refleja el peso de España en el escenario internacional, manteniéndose en la cuarta posición del ranking mundial por tráfico import-export, con un movimiento de 20,3 millones de toneladas y un crecimiento

PRINCIPALES PAÍSES IMPORTADORES Y EXPORTADORES

TOP IMPORTADORES

Rk	País	2019	%19/18	2018	2017	2000
1	Estados Unidos	28.981	+1,7%	28.483	27.242	13.170
2	Alemania	13.147	-0,1%	13.167	13.337	10.600
3	Países Bajos	9.546	+2,4%	9.319	8.646	3.599
4	Francia	8.765	-1,4%	8.894	8.786	5.845
5	Reino Unido	8.688	+2,6%	8.468	8.524	5.669
6	Rusia	8.292	-3,3%	8.574	8.309	3.161
7	China	6.859	+20,5%	5.690	4.456	1.009
8	Canadá	5.796	+0,5%	5.769	5.604	4.019
9	Bélgica	5.388	-8,0%	5.857	6.001	4.316
10	Japón	4.622	-3,0%	4.764	4.512	4.746
	Total mundo	178.467	+1,7%	175.459	171.217	87.908

TOP EXPORTADORES

Rk	País	2019	%19/18	2018	2017	2000
1	España	16.886	+7,8%	15.659	15.751	9.408
2	China	15.121	+1,2%	14.945	14.771	4.172
3	México	12.416	+4,5%	11.880	11.583	4.610
4	Países Bajos	12.385	+1,4%	12.209	11.792	4.809
5	Estados Unidos	8.224	-3,2%	8.494	8.751	7.738
6	Ecuador	7.311	+1,4%	7.208	7.009	4.270
7	Italia	7.143	+0,8%	7.088	7.313	5.805
8	Bélgica	5.739	-0,9%	5.789	6.223	4.467
9	Turquía	5.539	-0,2%	5.552	5.059	1.746
10	Costa Rica	5.360	-3,9%	5.576	5.467	2.798
	Total mundo	182.060	+1,8%	178.926	177.293	89.718

Datos en miles de toneladas. Elaboración TRANSPORTE XXI.

EL COMERCIO INTERNACIONAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS SUPONE EL 18% DE LA PRODUCCIÓN MUNDIAL

ESTADOS UNIDOS ENCABEZA LA CLASIFICACIÓN MUNDIAL, CON UN FLUJO DE 37 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

ESPAÑA CONSOLIDA SU POSICIÓN COMO PRIMER PAÍS EXPORTADOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS

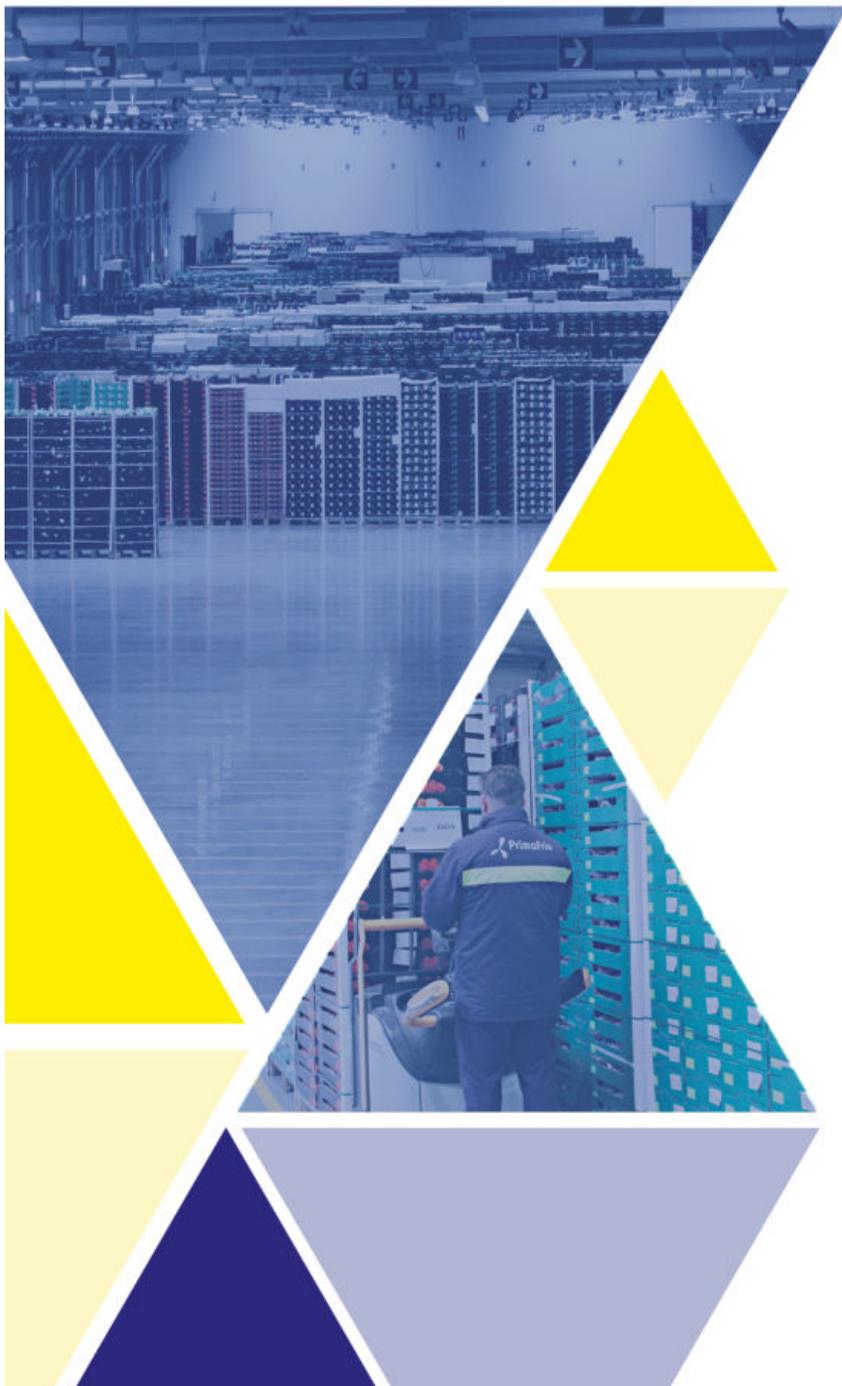
del 5,8 por ciento. Un análisis más detallado revela, además, que España es el primer país exportador de productos hortofrutícolas. Las exportaciones españolas de frutas y hortalizas ascendieron a 16,9 millones de toneladas en 2019 (+7,8 por ciento). Una cifra que supone el 83,3 por ciento del comercio exterior español de productos hortofrutícolas. Conviene recordar, no obstante, el baile de cifras con respecto a las estadísticas proporcionadas por otros organismos, debido, principalmente, a la distinta selección de productos. De ahí, las pequeñas diferencias con otros gráficos que acompañan este producto editorial.

En cuanto a la clasificación mundial, el ranking está encabezado por Estados Unidos, con un flujo comercial de 37,2 millones de toneladas en 2019, casi seis millones más que la producción española en dicho ejercicio. Esta cifra supone un tímido avance del 0,6 por ciento con respecto al año anterior. La mayor partida corresponde a los flujos de importación. De hecho, lidera este ranking, con un movimiento de cerca de 29 millones de toneladas (+1,7 por ciento), casi el 78 por ciento de su comercio exterior. A continuación aparece China, que sube un peldaño tras cerrar 2019 con un flujo total de 22 millones de toneladas de frutas y hortalizas, lo que supone un alza del 6,5 por ciento.

PUBLICIDAD



LEADING GREEN
LOGISTICS



www.primafrio.com

El sector hortofrutícola en España | Comercio exterior

DE LA HUERTA ESPAÑOLA A EUROPA

La UE-27 concentra el 80% de las exportaciones de frutas y hortalizas, que acusaron las restricciones de movilidad en 2020 para hacer frente a la crisis sanitaria mundial

España, primer país exportador del mundo de frutas y hortalizas, ha acusado el golpe de la alarma sanitaria y las consiguientes restricciones a la movilidad entre países. Las ventas al exterior de productos hortofrutícolas cayeron un 4 por ciento en 2020, según los últimos datos provisionales de 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 de este especial. Los datos de comercio exterior de la industria agroalimentaria revelan, igualmente, el peso de la UE-27, destino del 80 por ciento de las exportaciones españolas de frutas y hortalizas. Un porcentaje que se eleva hasta el 91,4 por ciento, incluyendo a Reino Unido, lo que avala la preocupación de los transportistas españoles tras el 'Brexit'.

Por regiones, Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia son las principales exportadoras de productos hortofrutícolas a Europa. En total, sumaron casi 11 millones de toneladas, lo que supone un peso del 83,5 por ciento, según datos de Fepex.

La estadística también muestra el fuerte impacto de la crisis sanitaria, con descensos acusados en la mayoría de las regiones. Andalucía, primera del ranking, exportó 4,4 millones de toneladas de frutas

EXPORTACIONES DE FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS A EUROPA

CCAA	2020	%20/19	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2010	%20/10
Andalucía	4.439	-2,1%	4.535	4.110	3.956	3.943	3.776	3.575	3.273	2.579	+72,1%
Com. Valenciana	3.893	-4,0%	4.056	3.756	3.798	3.856	4.228	4.093	4.439	3.513	+10,8%
Murcia	2.605	+1,0%	2.578	2.506	2.512	2.500	2.535	2.572	2.343	1.807	+44,2%
Cataluña	968	-4,6%	1.014	912	1.047	982	1.007	988	925	752	+28,7%
Madrid	254	-2,1%	259	268	309	301	275	186	100	179	+41,7%
Castilla - La Mancha	182	-10,1%	202	189	187	169	149	132	100	74	+146,2%
Aragón	175	-18,0%	214	166	202	182	157	172	144	112	+56,8%
Castilla y León	153	+6,5%	144	150	149	142	149	112	135	133	+15,5%
Extremadura	131	-17,1%	158	142	154	165	195	370	137	131	-0,0%
Galicia	96	-6,6%	103	110	99	103	102	85	71	41	+133,2%
Navarra	68	+7,9%	63	68	62	70	50	50	37	28	+145,8%
Canarias	54	-17,5%	66	65	68	74	90	83	107	104	-47,7%
Resto	38	-5,8%	40	36	41	32	27	23	13	1	>999,9%
Baleares	18	-12,6%	20	18	18	16	15	21	20	15	+20,4%
La Rioja	8	+0,1%	8	6	6	7	11	8	3	5	+69,0%
País Vasco	8	-22,7%	10	10	9	8	8	7	5	7	+12,4%
Asturias	0	+42,6%	0	0	0	0	0	0	0	2	-75,5%
Cantabria	0	-10,0%	0	1	0	2	17	26	12	10	-99,9%
Total	13.091	-2,8%	13.471	12.511	12.617	12.553	12.790	12.503	11.864	9.491	+37,9%

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

y hortalizas frescas en 2020, un 2 por ciento menos que en 2019, por un valor de 5.662 millones de euros (+4 por ciento). A continuación aparecen la Comunidad Valenciana, con 3,8 millones de toneladas (-4 por ciento) y 3.972 millones de euros (+12 por ciento) y Murcia, con 2,6 millones de toneladas (+1 por ciento) y 2.843 millones de euros (+11 por ciento). En cuarto lugar, figura Ca-

tilla-La Mancha con 181.587 toneladas (-10 por ciento) y 176 millones de euros (+9 por ciento) y Extremadura, con 131.029 toneladas (-17 por ciento) y 169 millones de euros (-10 por ciento).

LA IMPORTACIÓN, AL ALZA

En cuanto al presente ejercicio, la estadística de comercio exterior del primer semestre evidencia el retroceso del volumen de las ventas españolas, que se inició en 2020, si bien empiezan a recortarse las diferencias, mientras que se mantiene la evolución positiva de la importación. Según los últimos datos provisionales de la Secretaría de Estado de Comercio, la exportación española de frutas y hortalizas se situó en los 7,8 millones de toneladas entre enero y junio de este año, lo que supone prácticamente repetir los mismos registros del primer semestre del pasado año (-0,1 por ciento). La importación, por el contrario, sigue al alza, con un 6,4 por ciento de crecimiento, hasta los 2,3 millones de toneladas.

El tímido descenso del volumen exportado en el primer semestre de 2021 se ha

**ANDALUCÍA,
COMUNIDAD
VALENCIANA Y
MURCIA CANALIZAN
EL 83,5% DE LAS
EXPORTACIONES
ESPAÑOLAS DE
FRUTAS Y
HORTALIZAS**

reflejado en las frutas, con un 0,4 por ciento menos que en el mismo período del pasado año, totalizando 3,97 millones de toneladas. Las ventas españolas de hortalizas, por su parte, crecieron un 0,1 por ciento, con un flujo de 3,8 millones de toneladas hasta junio. En el primer semestre, Andalucía fue la comunidad autónoma más exportadora, con 2,8 millones de toneladas, un 2 por ciento menos que en el mismo período del año anterior. Le sigue la Comunidad Valenciana, con 2,2 millones de toneladas (+2,4 por ciento), Murcia, con 1,5 millones de toneladas (-3,7 por ciento) y Cataluña, con 457.078 toneladas (-0,9 por ciento).

En cuanto a los países de destino, la UE-27 concentra el 82 por ciento de las frutas y hortalizas, con 6,4 millones de toneladas en el primer semestre. Las ventas fuera de la UE se situaron en 1,38 millones de toneladas, siendo Reino Unido el principal mercado, con 910.381 toneladas. La estadística también refleja la consolidación de Marruecos como primer proveedor del mercado español fuera de la UE.

80%

de las ventas

al exterior de frutas
y hortalizas
van a la UE

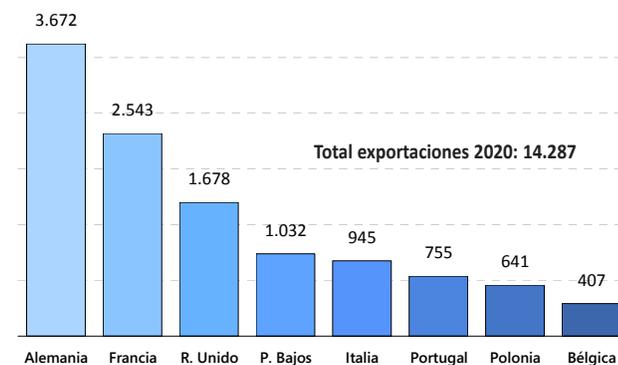
tauña, con 967.727 toneladas (-5 por ciento) y 990 millones de euros (+12 por ciento). En la lista también destacan comunidades, en las que, aunque con volúmenes mucho menores, la hortofruticultura tiene una importante presencia, como es el caso Aragón, con 175.130 toneladas (-18 por ciento) y 209 millones de euros (+2 por ciento); Cas-

LOGÍSTICA DEL FRÍO

TOP SOCIOS COMERCIALES DE ESPAÑA EN TRÁFICO TOTAL DE FRUTAS Y VERDURAS EN 2020

Rk	País	2020	%20/19	2019	2018	2017	2016	2015	2010	%20/10
1	Alemania	3.712	-2,2%	3.794	3.557	3.474	3.414	3.361	2.397	+54,9%
2	Francia	3.591	+0,9%	3.559	3.587	3.453	3.424	3.380	3.057	+17,4%
3	Reino Unido	1.765	-3,6%	1.831	1.712	1.718	1.754	1.671	1.390	+27,0%
4	Países Bajos	1.286	-5,2%	1.356	1.253	1.238	1.306	1.240	1.048	+22,7%
5	Portugal	1.127	-4,4%	1.179	1.114	1.076	1.045	1.077	873	+29,0%
6	Italia	1.068	-5,9%	1.136	947	1.056	915	1.090	660	+62,0%
7	Polonia	656	-10,6%	734	594	640	599	636	511	+28,5%
8	Marruecos	624	+11,2%	561	527	487	389	327	200	+212,5%
9	Bélgica	527	-1,9%	537	561	634	570	539	459	+14,9%
10	Suecia	294	+0,2%	294	281	286	291	293	249	+18,3%
11	Costa Rica	287	+6,3%	270	297	249	218	200	97	+195,3%
12	Estados Unidos	276	+0,6%	274	232	236	211	194	192	+43,8%
13	República Checa	227	-2,5%	233	204	234	246	256	223	+1,7%
14	Suiza	218	+12,1%	194	177	176	172	164	144	+50,8%
15	Brasil	201	-20,4%	252	197	208	205	232	134	+50,4%
16	Dinamarca	194	-3,4%	201	189	180	191	191	149	+30,6%
17	Austria	188	-5,0%	197	167	181	167	163	115	+62,4%
18	Perú	173	+20,4%	144	151	97	89	67	47	+267,8%
19	Finlandia	125	+8,8%	115	105	100	106	98	83	+49,4%
20	Noruega	119	+9,0%	109	107	98	102	100	87	+35,8%
21	Canadá	110	-11,5%	124	119	107	93	103	51	+114,0%
22	Colombia	106	-10,5%	119	74	61	61	49	21	+400,5%
23	Irlanda	104	+5,9%	98	90	90	95	82	51	+102,8%
24	Argentina	97	-14,3%	113	153	115	160	115	176	-44,9%
25	Rumanía	89	-30,1%	127	125	91	68	90	15	+481,8%
26	Rusia	82	+281,1%	22	279	6	0	0	188	-56,2%
27	Hungría	81	-3,5%	84	75	78	72	80	52	+55,1%
28	Ucrania	81	-12,1%	92	214	6	6	10	45	+79,5%
29	Eslovaquia	79	-0,6%	80	52	50	49	62	31	+152,5%
30	Nueva Zelanda	66	+15,5%	57	58	45	53	46	47	+39,8%
	Total Mundo	18.661	-2,7%	19.187	18.385	17.619	17.224	17.120	13.548	+37,7%

▶ EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



▶ IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



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



Viaja con UTA por toda Europa con una solución única para carburante y peajes.
Viaja seguro.



Más de 67.600 puntos de aceptación multimarca y multiproducto en 40 países europeos.



Servicio Global de Peajes en 26 países y con UTA One® viaja en 13 contextos de peajes con una solución única.



Servicios Plus en toda Europa, cobertura total para viajar seguro.



Recuperación rápida y estándar de IVA e impuestos especiales.



Las mejores condiciones, servicios y todo con un único partner.

Más información y tu propuesta gratuita en:
www.uta.com - iberia@uta.com - Tel.+ 34 902 11 08 90

El sector hortofrutícola en España | Flujos del comercio exterior español

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

REGIÓN	%2021/20*	2020	2019	2010	%20/19	%20/00	Cuota 2020	2019	2010
Europa *	+1%	15.749	16.214	11.775	-3%	+34%	84,4%	84,5%	86,9%
África	+3%	905	851	367	+6%	+147%	4,9%	4,4%	2,7%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	+3%	1.005	1.061	697	-5%	+44%	5,4%	5,5%	5,1%
América del Norte	-5%	445	469	288	-5%	+55%	2,4%	2,4%	2,1%
Oriente Medio	-10%	171	188	36	-9%	+369%	0,9%	1,0%	0,3%
Asia *	-15%	130	184	83	-29%	+56%	0,7%	1,0%	0,6%
Oceanía	-2%	78	68	52	+14%	+50%	0,4%	0,4%	0,4%
CEI-Comunidad de Estados Indep.	+58%	175	151	250	+16%	-30%	0,9%	0,8%	1,8%
TOTAL	+1%	18.661	19.187	13.548	-3%	+38%			

EUROPA **

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Patatas	+5%	888	+11%	+15%
Manzanas, peras y membrillos	+24%	234	-10%	-12%
Hortalizas cocidas o congeladas	+11%	159	-22%	-32%
Cítricos	-21%	141	+68%	+160%
Otras frutas, frescas	+27%	91	-0%	+32%
Resto	+0%	622	-14%	+4%
TOTAL	+7%	2.135	-1%	+7%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-3%	3.652	-3%	+16%
Otras hortalizas frescas	+5%	1.801	+3%	+88%
Melones, sandías y papayas	+6%	1.277	-7%	+47%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-1%	834	-16%	+31%
Lechugas, escarolas, endibias...	+3%	816	-0%	+31%
Resto	-0%	5.233	-2%	+48%
TOTAL	+1%	13.614	-3%	+39%

AMÉRICA DEL NORTE

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Otros frutos de cáscara	+1%	119	+0%	+48%
Hortalizas de vaina secas	-30%	109	+4%	-7%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+255%	32	+11%	>999%
Raíces de mandioca, batatas...	+2%	3	+105%	+588%
Cebollas, ajos, puerros...	+92%	2	+35%	+423%
Resto	+1%	6	-50%	-34%
TOTAL	-3%	271	+1%	+30%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Hortalizas cocidas o congeladas	+1%	60	+22%	>999%
Cítricos	+34%	47	-35%	-29%
Cebollas, ajos, puerros...	-46%	31	+34%	>999%
Otras hortalizas frescas	-74%	8	-29%	+32%
Otras frutas, frescas	-31%	7	+2%	+786%
Resto	-41%	22	-43%	+373%
TOTAL	-9%	174	-13%	+119%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+15%	290	+4%	+123%
Bananas y plátanos	+10%	265	+4%	+125%
Melones, sandías y papayas	-7%	79	-7%	+21%
Hortalizas de vaina secas	-40%	55	+26%	-34%
Cebollas, ajos, puerros...	+30%	50	+0%	+180%
Resto	-4%	163	-15%	-33%
TOTAL	+6%	904	-0%	+37%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-3%	27	-21%	+353%
Manzanas, peras y membrillos	-83%	23	-8%	+257%
Cebollas, ajos, puerros...	-72%	23	-45%	+364%
Hortalizas cocidas o congeladas	+59%	12	+13%	+963%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+7%	8	-75%	-54%
Resto	-17%	8	-25%	+186%
TOTAL	-20%	102	-35%	+160%

ÁFRICA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Melones, sandías y papayas	+2%	124	+42%	+852%
Cítricos	+39%	92	+44%	+122%
Otras hortalizas, frescas	+14%	88	-1%	+200%
Hortalizas de vaina	+7%	81	+1%	+27%
Tomates	-7%	78	+12%	+266%
Resto	-2%	273	-1%	+159%
TOTAL	+5%	738	+11%	+169%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Manzanas, peras y membrillos	-12%	57	-16%	+102%
Cebollas, ajos, puerros...	-45%	24	+24%	+184%
Hortalizas cocidas o congeladas	-13%	22	-28%	+193%
Otras frutas, frescas	+26%	15	+20%	+329%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+22%	14	-0%	+28%
Resto	-12%	36	-13%	+5%
TOTAL	-11%	168	-9%	+81%

LOGÍSTICA DEL FRÍO

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEPENDIENTES

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Hortalizas de vaina secas	+114%	150	+17%	+148%
Resto	-41%	1	-24%	+196%
TOTAL	+106%	151	+16%	+148%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+1%	9	+4%	-82%
Otras frutas, frescas	-40%	9	+57%	-35%
Otras hortalizas, frescas	-6%	2	-12%	-69%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-37%	1	-23%	-98%
Resto	+14%	2	-10%	-96%
TOTAL	-7%	24	+13%	-87%

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

PRODUCTO	%2021/20*	2020	2019	2010	%20/19	%20/00	Cuota 2020	2019	2010
Cítricos	-3%	4.072	4.239	3.519	-4%	+16%	21,8%	22,1%	26,0%
Otras hortalizas, frescas	+5%	1.960	1.919	1.039	+2%	+89%	10,5%	10,0%	7,7%
Melones, sandías y papayas	+5%	1.491	1.562	963	-5%	+55%	8,0%	8,1%	7,1%
Patatas	+10%	1.199	1.143	1.028	+5%	+17%	6,4%	6,0%	7,6%
Otras frutas, frescas	+6%	942	961	527	-2%	+79%	5,0%	5,0%	3,9%
Tomates	-10%	894	975	906	-8%	-1%	4,8%	5,1%	6,7%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-0%	877	1.077	758	-19%	+16%	4,7%	5,6%	5,6%
Lechugas, escarolas, endibias...	+3%	851	857	647	-1%	+31%	4,6%	4,5%	4,8%
Hortalizas cocidas o congeladas	+9%	846	902	606	-6%	+40%	4,5%	4,7%	4,5%
Pepinos y pepinillos	-7%	712	718	457	-1%	+56%	3,8%	3,7%	3,4%
Cebollas, ajos, puerros...	-8%	695	735	388	-5%	+79%	3,7%	3,8%	2,9%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+14%	639	592	282	+8%	+126%	3,4%	3,1%	2,1%
Manzanas, peras y membrillos	-3%	517	551	559	-6%	-7%	2,8%	2,9%	4,1%
Coles, coliflores, colinabos...	+10%	515	513	332	+0%	+55%	2,8%	2,7%	2,4%
Bananas y plátanos	+10%	472	490	248	+4%	+90%	2,5%	2,6%	1,8%
Hortalizas de vaina secas	-12%	406	414	343	-2%	+18%	2,2%	2,2%	2,5%
Otros frutos de cáscara	+5%	302	314	214	-4%	+41%	1,6%	1,6%	1,6%
Uvas, incluidas las pasas	+14%	266	233	180	+14%	+48%	1,4%	1,2%	1,3%
Hortalizas de vaina	-11%	202	181	123	+12%	+65%	1,1%	0,9%	0,9%
Zanahorias, nabos, remolachas...	+10%	197	178	112	+10%	+76%	1,1%	0,9%	0,8%
Hortalizas conservadas provisionalmente	-29%	156	152	58	+3%	+168%	0,8%	0,8%	0,4%
Frutas y frutos, secos	-10%	124	142	94	-13%	+31%	0,7%	0,7%	0,7%
Raíces de mandioca, batatas...	-6%	96	85	17	+12%	+453%	0,5%	0,4%	0,1%
Otras frutas, cocidas o congeladas	-16%	92	102	58	-10%	+57%	0,5%	0,5%	0,4%
Hortalizas secas	-10%	74	73	31	+1%	+142%	0,4%	0,4%	0,2%
Cocos, nueces...	+18%	29	34	17	-13%	+70%	0,2%	0,2%	0,1%
Frutas conservadas provisionalmente	-17%	19	25	27	-24%	-29%	0,1%	0,1%	0,2%
Cortezas de cítricos, melones...	+13%	15	18	14	-16%	+12%	0,1%	0,1%	0,1%
TOTAL	+1%	18.661	19.187	13.548	-3%	+38%			

ASIA **

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Hortalizas conservadas provisionalm.	+29%	18	-2%	+49%
Cocos, nueces...	+13%	17	-14%	+61%
Hortalizas cocidas o congeladas	-14%	9	-24%	-15%
Uvas, incluidas las pasas	-0%	9	-36%	+57%
Otros frutos de cáscara	+4%	6	-0%	-39%
Resto	-8%	24	+4%	-9%
TOTAL	+4%	84	-10%	+10%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-71%	12	-77%	>999%
Cebollas, ajos, puerros...	+5%	9	-20%	>999%
Hortalizas cocidas o congeladas	+40%	5	-13%	>999%
Manzanas, peras y membrillos	-80%	4	+19%	>999%
Otras frutas, frescas	-30%	4	-7%	+655%
Resto	-31%	11	-11%	+127%
TOTAL	-46%	46	-49%	+553%

ORIENTE MEDIO

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Patatas	+60%	14	+101%	+54%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+2%	2	-19%	+55%
Cítricos	-2%	1	+8%	>999%
Hortalizas conservadas provisionalm.	+445%	1	+72%	>999%
Otras frutas, cocidas o congeladas	+25%	0	-6%	-55%
Resto	-35%	0	-48%	-69%
TOTAL	+52%	19	+50%	+51%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+14%	39	-28%	+501%
Manzanas, peras y membrillos	-56%	28	-12%	+415%
Cebollas, ajos, puerros...	-61%	23	+8%	>999%
Hortalizas cocidas o congeladas	-33%	17	+2%	+621%
Lechugas, escarolas, endibias...	-26%	13	-15%	>999%
Resto	-27%	33	-12%	+332%
TOTAL	-24%	152	-13%	+543%

OCEANÍA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Otras frutas, frescas	-18%	55	+14%	+27%
Cebollas, ajos, puerros...	+61%	6	+22%	+87%
Otros frutos de cáscara	+18%	3	-20%	+274%
Manzanas, peras y membrillos	-31%	3	+75%	-14%
Hortalizas de vaina secas	-39%	2	+156%	+288%
Resto	-100%	0	+31%	+284%
TOTAL	-3%	70	+16%	+35%
EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Hortalizas cocidas o congeladas	+30%	5	+15%	>999%
Cebollas, ajos, puerros...	-24%	1	-11%	+247%
Otros frutos de cáscara	-21%	1	+46%	>999%
Resto	-36%	1	-27%	>999%
TOTAL	+12%	8	+3%	>999%

Encuesta | La cadena logística del frío

EL SECTOR DICE “NO” AL PAGO POR USO

Transportistas y operadores coinciden en su “fuerte impacto” para la industria, piden ayudas para impulsar el intermodal y muestran sus diferencias sobre las 44 toneladas

1 Reino Unido es uno de los principales destinos de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas. ¿Sigue siendo atractivo para el sector del transporte tras el ‘Brexit’ o se están explorando nuevos mercados?

2 El Ejecutivo de Pedro Sánchez ha vuelto a poner encima de la mesa el pago por uso de las carreteras. ¿Una “tasa tóxica” para la economía española, teniendo en cuenta el carácter estratégico del transporte por carretera para colocar las mercancías en Europa?

3 El llamado Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Carretera contempla la implantación de las 44 toneladas. ¿Es un factor clave para aumentar la eficiencia del transporte por carretera o, por el contrario, no es necesario aumentar la capacidad de carga de los camiones?

4 El intermodal sigue sin coger velocidad en España. El Ministerio de Transportes ha anunciado que planea la puesta en marcha de ‘ecoincentivos’, con cargo a los fondos europeos de recuperación, para impulsar la cuota ferroviaria de mercancías. ¿Sería una medida efectiva para que el intermodal gane peso?

5 La pandemia ha disparado las ventas ‘online’, al tiempo que las ciudades aumentan las restricciones en su apuesta por la sostenibilidad. ¿Qué impacto tiene el auge del ‘ecommerce’ en la cadena logística del frío, con la descarbonización como telón de fondo?

ANDRÉS VALVERDE

1 A pesar del aumento del tiempo de transporte y de los trámites aduaneros, Reino Unido sigue siendo un mercado muy importante e influyente. Es cierto que, quizá, su atractivo se ha visto impactado, pero no por ello deja de ser relevante para nosotros.

2 El pago por uso de las carreteras supone un nuevo escollo que se une a muchos otros que ya sufre el sector. Confiamos en que el debate siga avanzando y finalmente se opte por no llevarlo a cabo. En caso contrario, ese coste se terminará repercutiendo al consumidor final.

3 Desde nuestra posición, la implantación de las 44

toneladas no tendría un impacto positivo en el sector ya que, a corto y medio plazo, todo serían desventajas: falta de infraestructuras convenientemente preparadas, más tiempo para los desplazamientos, gastos derivados, etcétera. La eficiencia también se mide por otros factores y las supuestas ventajas que pudiera aportar esta decisión están todavía en entredicho. Las 44 toneladas tendrán un efecto inmediato de reducción de coste para los cargadores, pero para los profesionales de la carretera presentará algunos inconvenientes; mayor consumo, mayor desgaste, menos seguridad (frenada). En el caso de las exportaciones hacia Europa, si se trata de una legislación de ámbito nacional, no tendrá efecto si no se armoniza la

legislación en el ámbito europeo.

4 Sin duda, esta medida ayudaría y supondría un paso más para avanzar hacia modelos de transporte más ecológicos. Pero no hay que olvidar que el tren va a necesitar siempre del camión para alcanzar esa capilaridad y efectividad que son tan necesarias para ofrecer un servicio de calidad en toda Europa. Al final, lo que realmente importa es saber determinar de forma real cuáles son las mercancías, cantidades y líneas susceptibles de dar una buena repuesta, además de ser conscientes de las limitaciones del tren en cuanto a capacidad de transporte.

5 La aparición de la pandemia ha acelerado ese

tránsito hacia el *ecommerce*, una modalidad cada vez más demandada y cada vez más exigente. En el caso de productos perecederos, esa exigencia se traduce en la compra de productos que mantengan todas sus características en toda la cadena logística. Ese compromiso con la calidad, a día de hoy, solo lo puede cumplir el transporte refrigerado. Teniendo en cuenta la descarbonización como telón de fondo, es importante que todas las compañías de transporte avancen rápidamente hacia modelos de transporte menos contaminantes y con un compromiso claro en este sentido.

JOSÉ RAMÓN MAZO

1 Reino Unido ha sido desde hace décadas nuestro principal destino exportador. Antes del ‘Brexit’ suponía casi un 60 por ciento de los viajes que realizábamos al exterior. Actualmente, ese porcentaje no llega al 50 por ciento. Los nuevos controles fronterizos han hecho que se retrasen las entregas y, a su vez, los retornos con carga desde Inglaterra también se han visto afectados. Ha habido grandes clientes que han decidido no exportar a Europa desde sus fábricas en Inglaterra y han trasladado esa producción a otros centros de Europa. Eso a nosotros también nos ha perjudicado. Evidentemente, vamos a seguir dando el servicio en un mercado tan importante como el británico, pero también es verdad que tenemos que estudiar la rentabilidad de todas las rutas y actuaremos en base a esa rentabilidad. Desde Mazo nos estamos esforzando por mejorar los tiempos de tránsito entre España y Reino Unido, y para ello hemos realizado cambios en nuestra base de Alzira para con-

ANDRÉS VALVERDE
DIR. DE OPERACIONES
GRUPO PRIMAFRÍO



“REINO UNIDO SIGUE SIENDO UN MERCADO MUY IMPORTANTE E INFLUYENTE”

seguir la autorización como LAME (Local Autorizado para Mercancías de Exportación).

2 El transporte ya paga vía impuestos todo lo necesario para mantener las carreteras. Solo el transporte por carretera, abona unos 3.000 millones al año mediante las cargas fiscales de los carburantes. Si a eso sumamos la contribución del resto del parque móvil nacional, estamos hablando de 21.500 millones de ingresos para el Estado. Por otro lado, hay que tener en cuenta los impuestos de matriculación, circulación, IVA en venta y reparación. Resumiendo, el Estado ingresa por todos estos conceptos unos 31.000 millones anuales mientras que la partida destinada en los Presupuestos Generales de 2021 a carreteras es algo más de 2.300 millones. Simplemente hay que restar y preguntar dónde va el resto del dinero. España es un país con un peso exportador enorme y la mayoría

de las exportaciones se realizan por carretera. Lo que estamos haciendo con esa tasa es perjudicar a los productores nacionales, haciendo que sus mercancías resulten menos atractivas para los mercados europeos.

3 Hay muchas cuestiones relativas a este tema. Nosotros creemos que los que ganan con esta medida son los cargadores, ya que para los transportistas los costes por vehículo aumentarían de forma considerable, según los datos facilitados por el estudio de la Fundación Corell que analizaba este tipo de transporte. El mismo estudio afirmaba que las carreteras también sufrirían un desgaste muy superior al que provocan los camiones actuales. Además, esta medida viene establecida por cada país, pero no está permitido el cruce de fronteras con estos camiones. Posiblemente lo único que puede ser positivo es el menor consumo de carburan-

JOSÉ RAMÓN MAZO DIRECTOR GENERAL GRUPO MAZO



“HACE FALTA UNA GRAN INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PARA QUE EL TREN SEA COMPETITIVO EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS”

te global, lo que reduciría las emisiones.

4 Hace falta una gran inversión en infraestructuras para que el tren sea competitivo en el transporte de mercancías. El cliente necesita un servicio rápido y eficiente. Hasta el momento, está demostrado que la carretera es el transporte más fiable. Eso no quita que se pueda realizar parte del servicio con otros medios de transporte, como nosotros ya hacemos en la actualidad. Entiendo que esos incentivos son porque el tren es menos contaminante pero lo que no se puede hacer es dar la espalda al sector más importante del transporte de mercancías. Estaría bien que se incentivara a las empresas cuando renovamos flota con vehículos menos contaminantes o incluso establecer un plan a futuro para solucionar la pretendida eliminación de los actuales carburantes. Si todavía no hay alternativas efectivas en la larga dis-

tancia a los hidrocarburos, ¿qué haremos en el futuro más inmediato?

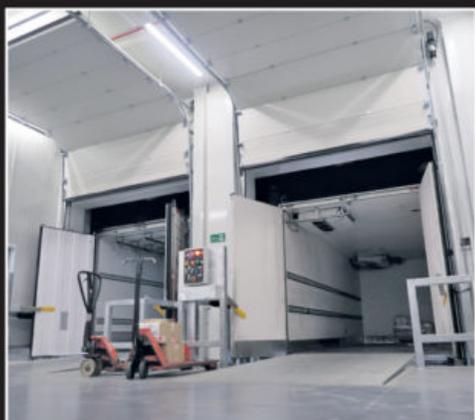
5 Nosotros trabajamos con cargas completas y no realizamos pequeñas entregas. Eso afecta más a las empresas de paquetería o que realizan grupaje.

ALBERTO GARCÍA

1 La responsabilidad de los operadores es responder a las necesidades de todos los clientes que distribuyen tanto dentro como fuera de la UE y desde luego en el Reino Unido. El principal reto logístico está siendo adaptar toda la documentación requerida según las características particulares de cada cliente y en función de la nueva normativa, si bien en base a una mayor flexibilidad y capacidad de previsión estamos llegando a todos los puntos con relativa normalidad.

(continúa en la página 16)

¿Y SI TUVIERAS UN SOLO PROVEEDOR DE PUERTAS INDUSTRIALES Y EQUIPAMIENTOS LOGÍSTICOS?



MUELLES REFRIGERADOS:

Sin pérdidas de temperatura gracias a la apertura de las puertas del camión dentro del muelle.



PUERTAS RÁPIDAS:

Diseñadas para interior y exterior, cámaras refrigeradas, frigoríficas y de congelación, salas blancas, etc.



ABRIGOS HINCHABLES:

Sistema de abrigo inteligente con iluminación led para facilitar las maniobras de posición de vehículos.

SOMOS ESPECIALISTAS

Venta, instalación y mantenimiento

PUERTAS SECCIONALES AISLANTES | RÁPIDAS | CORTAFUEGOS | ENROLLABLES | PLEGABLES | VERTICALES | ABRIGOS DE MUELLE | RAMPAS NIVELADORAS | PASARELAS | MESAS ELEVADORAS | CALZOS DE SEGURIDAD Y OTROS ACCESORIOS

www.angelmir.com



Quality since 1967

Reliable Doors & Docks

Encuesta | La cadena logística del frío

(viene de la página 15)

2 Esta medida tiene un impacto importante para el transporte por carretera porque supone un nuevo coste añadido para toda la cadena de suministro. En el caso de ID Logistics, hablamos de un movimiento diario de 850 camiones, por lo que supone un incremento significativo. Pero lo importante será determinar en qué medida el sector logístico se podrá considerar como esencial y negociar una posible compensación por el uso de vehículos con bajas emisiones. Al final, estas tasas se repercuten en el cliente final, en el consumidor de una forma o de otra.

3 La capacidad de carga de los camiones permite optimizar las rutas y también contribuye a reducir la huella de carbono. Un ejemplo son los megacamiones que permiten el agrupamiento de mercancías y la disminución de desplazamientos. La apuesta por vehículos verdes con mayor capacidad viene siendo una constante desde antes de la implantación de las 44 toneladas.

4 La red ferroviaria en España tiene un gran potencial para el sector logístico y esta medida podría ser un impulso para que el

transporte ferroviario gane más peso en el país, aunque todavía, de forma general, no es un modelo consolidado, fundamentalmente por la rigidez de la red y su estructura orientada al transporte de viajeros mucho más que al de mercancías.

5 El crecimiento del *ecommerce* ha sido multisectorial, incluso para algunos más reticentes como podía ser alimentación y el farmacéutico. El auge del comercio electrónico ha supuesto un adelanto de 5 años en la evolución del comercio electrónico si lo comparamos con el periodo precedente. Los operadores de temperatura controlada, tanto en la gestión de los almacenes, como en el transporte, han estado a la altura de este incremento de volumen y garantizamos hoy toda la calidad en el mantenimiento de la cadena de frío. El principal reto desde el último año ha sido la optimización del transporte y la adaptación del almacenamiento en frío según las características de cada producto. El impacto del *ecommerce* en la logística frigorífica tiene que ver con la reorganización de los recursos en función de cada operativa. Gracias a la extensión de nuestras instalaciones y una capacidad frigorífica de cerca de

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



“LA APUESTA POR VEHÍCULOS VERDES CON MAYOR CAPACIDAD VIENE SIENDO UNA CONSTANTE DESDE ANTES DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS 44 TONELADAS”

200.000 metros cuadrados, hemos sido capaces de responder a las altas demandas del comercio electrónico de temperatura controlada con normalidad. En materia de sostenibilidad, las flotas logísticas han evolucionado con el objetivo de reducir tanto la huella de carbono como la medioambiental. ID Logistics puso en marcha el programa “Enlaza”, mediante el que agrupamos mercancías de diferentes clientes para optimizar el transporte de las mismas. Esta y otras iniciativas nos han permitido reunir productos y mantener la cadena de temperatura, desde el grupaje en frío hasta los *megatrucks* y vehículos frigoríficos.

ANTONIO VALERO

1 Es cierto que el ‘Brexit’ supone un inconveniente desde el punto de vista administrativo, ya que las relaciones dependen de los acuerdos que cree Europa con Inglaterra. Actualmente existen inconvenientes para cargar en la modalidad de cabotaje para el retorno de los camiones (desde norte de Francia a Sur de Francia), ante la falta y los bajos precios de carga directa hacia España. Pensamos que el mercado sigue siendo atractivo, ya

que todas las empresas tienen la misma situación y al final el tráfico de mercancías es necesario. De todas formas, esperamos que los pactos mejoren progresivamente y permitan una mayor fluidez.

2 Esta medida conlleva, no solo una subida del gasto de cualquier empresa de transporte, sino también en el día a día de todos. Si finalmente llega habrá que pensar como empezaremos a trabajar desde ese momento, de todas formas tomamos la medida con cautela, ya que aún no hay nada seguro.

3 Este tipo de transporte ya se efectúa en otros países europeos. Aunque esta medida beneficia al cliente, pensamos que para nosotros, un mayor tonelaje supone un mayor coste por la seguridad y un aumento en los gastos de transporte para el transportista carburante, ruedas, cambios de aceite...). Podemos hablar de eficiencia por llevar más cantidad de mercancía en el mismo tiempo, pero el gasto del rodaje es mayor.

4 Por supuesto, es un primer paso para la dinamización del mercado y de las empresas de transporte de

(continúa en la página 18)

Lavar bien tu camión no cuesta tiempo

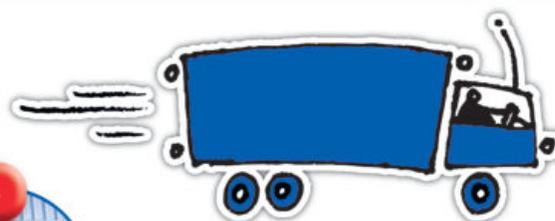
TODOS LOS CENTROS TRUCK WASH ESTÁN INSCRITOS EN EL ROESB



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

PUBLICIDAD



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



ALEMANIA AUSTRIA BÉLGICA BULGARIA DINAMARCA ESLOVAQUIA ESLOVENIA ESPAÑA
 FINLANDIA FRANCIA HOLANDA HUNGRÍA ITALIA LUXEMBURGO MARRUECOS NORUEGA
 POLONIA PORTUGAL GRAN BRETAÑA REPÚBLICA CHECA RUMANÍA SUECIA SUIZA

JCARRION
 jcarrion.es

+34 950 21 20 20 info@jcarrion.es jcarrion.es Visita JCARRION en LinkedIn

Encuesta | La cadena logística del frío

ANTONIO VALERO
RESPONSABLE DE FRÍO
PANTOJA GRUPO LOGÍSTICO



“EL FUTURO CAMINA HACIA LA AGRUPACIÓN DE LA MERCANCÍA EN GRANDES CÁMARAS Y HACER EL REPARTO EN LAS CIUDADES CON MEDIOS ALTERNATIVOS PROPULSADOS POR ENERGÍAS NO CONTAMINANTES”

(viene de la página 16)

mercancías. De todas formas, aún se deben de tomar algunas medidas de mayor calado como la actualización de muchas vías ferroviarias o la creación de nuevas rutas con la anchura de vías europea, ya que el cambio de vía es un inconveniente a la hora del transporte ferroviario.

5 El *ecommerce* ha sido el medio preferido en todo este tiempo, y ha supuesto una revolución en la forma en la que entendemos el mercado. Un sistema que se integraba en los hábitos de consumo de forma progresiva, ha experimentado un crecimiento exponencial en muy poco tiempo. Podemos decir que es un gran cambio en el mercado y que muchas empresas han tomado conciencia y se han pasado a la venta sostenible con medios no contaminantes. Poco a poco las empresas van avanzando en este tema y el consumidor lo percibe. Pensamos que el futuro camina hacia la agrupación de la mercancía en grandes cámaras y hacer el reparto en las ciudades con medios alternativos propulsados por energías no contaminantes.

ABEL ROYO VERANO

1 Nosotros, ahora mismo, no vamos a Reino Unido por carretera. Estamos valorando poder hacerlo por ferrocarril desde Agoncillo (La Rioja).

2 Desde luego. Siempre somos los paganos, y creo que ha llegado el momento de repercutir nuestros costes a los clientes. Es decir, que esta medida parece algo enfocado solo al transporte, pero al final repercutirá en un aumento de precios en los productos finales.

3 En mi opinión, no creo necesario el aumento de carga. Si queremos tener un transporte más eficaz, apostaría por potenciar de una vez el ferrocarril, y por el modelo ‘doble tráiler’ para ciertas necesidades.

4 Desde luego. Creo que si se quiere potenciar el fe-

ABEL ROYO VERANO
DIRECTOR GENERAL
OPER. LOGÍSTICO ROYO



“SI QUEREMOS TENER UN TRANSPORTE MÁS EFICAZ, APOSTARÍA POR POTENCIAR DE UNA VEZ EL FERROCARRIL”

“SIEMPRE SOMOS LOS PAGANOS, Y CREO QUE HA LLEGADO EL MOMENTO DE REPERCUTIR NUESTROS COSTES A LOS CLIENTES”

rocarril, debe haber algún tipo de ayuda para que los clientes empiecen a mirar hacia este modo de transporte.

5 Este es, sin duda, uno de los mayores retos a los que se enfrenta la logística de los fabricantes de productos perecederos. Integrar como valor fundamental y prioritario en su estrategia global una eficaz distribución de calidad, dependerá en gran medida su competitividad, y la generación del margen de beneficio mínimo que les permita atender a este mercado en crecimiento.

DIEGO LEAL

2 Cualquier impuesto siempre es tóxico y más cuando no se ve retorno de ningún tipo; el grado de toxicidad vendrá dado por el importe de dicha tasa.

3 Todo lo llamado a reducir gastos es factor clave. Si con una sola tractora, un solo conductor y un incremento reducido del gasoil, se consigue transportar lo que tendría que transportarse con el doble de costes, evidentemente que es clave. Además al reducir el consumo de combustible, reduce la huella de carbono lo cual también es clave.

4 El intermodal para distancias superiores a los 750 kilómetros puede ser útil y esto se da (casi exclusivamente) en tráfico internacional. Aquí sí que le veo futuro, pero para transporte nacional, el tener que tener camiones que centralicen en punto de salida, y luego un gran centro logístico de recogidas con todo lo que ello conlleva, no lo acabo de ver, sobre todo por costes y tiempos. Por lo tanto, el intermodal con objetivo internacional sí, nacional no.

5 El *ecommerce* tiene un altísimo impacto, aunque un poco menor en logística de frío. El impacto irá creciendo, porque además una distribución especializada que aproveche las rutas de distribución y unifique pedidos, siempre será más eficiente y, por tanto, menor generación de carbono que hasta ahora.

DIEGO LEAL
DIRECTOR GENERAL
GRUPO CARBÓ COLLBATALLÉ



“EL INTERMODAL CON OBJETIVO INTERNACIONAL SÍ, NACIONAL NO”

“CUALQUIER IMPUESTO SIEMPRE ES TÓXICO Y MÁS CUANDO NO SE VE RETORNO DE NINGÚN TIPO”

PUBLICIDAD

- Puerto de referencia en Europa para la manipulación de mercancía perecedera.
- Conectividad directa con 200 puertos a nivel global.
- 5.000 conexiones reefer en terminales.
- PIF 24h bajo demanda.
- Comunidad Portuaria altamente especializada en tráfico refrigerado.

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

**Puerto de
Algeciras**

Cadena de suministro | Transporte por carretera

ESPAÑA, FLOTA EUROPEA DE REFERENCIA

El transporte frigorífico moderniza su oferta y apuesta por el intermodal para ofrecer una logística terrestre libre de carbono, asegurando la distribución agroalimentaria

El transporte frigorífico español mantiene su sólida posición en las carreteras europeas, donde cada día es más relevante el impacto de las flotas del este de Europa.

Pese a su condición de periférico, España tiene una flota de referencia, con una solidez acreditada, a la vanguardia en la Unión Europea. Los flotistas españoles manejan un parque de alrededor de 20.000 camiones. Es un volumen flexible que depende de la coyuntura de la campaña de exportación de productos agroalimentarios.

Junto a la elasticidad de la flota de transportes, el negocio viene apostando por la modernización de su entramado. Es una de sus señas de identidad.

“Lo que interesa es el resultado en conjunto y tener capacidad de adaptación a las necesidades del cliente”, explica Raúl Cerdán, director general de Grupo RLC Transportes, ante la renovación permanente, campaña a campaña, de las flotas frigoríficas. En este sentido, Carlos Virosque, director General de Grupo Virosque, matiza que “la apuesta de calidad de los activos humanos junto a la rentabilidad adecuada marca la hoja de ruta de la

LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA ES UNA CONSTANTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO ESPAÑOL

EL SECTOR APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD, LA DIGITALIZACIÓN Y LA CALIDAD EN SUS OPERACIONES

excelencia en el servicio” de un negocio que continúa evolucionado a la intermodalidad como una solución para mejorar su competitividad y los problemas que la normativa comunitaria de tiempos de conducción y descanso establece para el personal al volante.

INTERMODAL

Hoy, el intermodal está aumentando la rentabilidad operativa de las empresas que optan por subir sus frigoríficos a la autopista ferroviaria de VIIA, que cruza el corazón de Europa. Los flotistas están llamados a beneficiarse de las infraestructuras planificadas en los corredores mediterráneo y atlántico.

Desde Transfesa, que está apostando por subir frutas y hortalizas en contenedores refrigerados por tren, su consejero delegado Bernd Hullerum indica que “los clientes demandan cadenas de suministro sostenibles y respetuosas con el medio ambiente y es ahí donde el ferrocarril juega un papel clave”.

El uso del ferrocarril para las empresas de transporte es una alternativa abierta para mejorar su experiencia con los clientes que demandan una logística terrestre libre de carbono.

Hay que ser sostenible desde el lugar de producción al estante de un supermercado europeo. El objetivo es asegurar la cadena de valor de la trazabilidad alimentaria española, desde la producción al almacenaje, pasando por la larga distancia y la última milla. En este sentido, Juan José Perea, director general de Grupo Perea, indica que “nuestra apuesta es reducir la huella de carbono, ofreciendo al cliente un servicio de transporte acorde con el respeto al medio ambiente”.

a pocas horas de ser recolectado o desde un punto frigorífico en la Península Ibérica.

Pero este camino no viene siendo fácil para los flotistas que integran el sector. De fuerte raigambre familiar, el negocio está creciendo en tamaño, con empresas que empiezan a formar grupos de más de 250 frigoríficos, lo que permite un mejor posicionamiento a la hora de negociar con el cargador.

En este sentido, Carlos Virosque explica que “al final, nuestro objetivo es rentabilizar el transporte y dar un servicio de calidad y, para ello, ha sido básico aumentar la dimensión empresarial dentro de la competitividad que hay en el nicho de la carga agroalimentaria”. Por su parte, Raúl Cerdán destaca que “hoy, la fuerza comercial no está solo en tener un elevado número de camiones, sino en una estructura flexible en colaboración con el cargador”.

Pese a sus fortalezas, el sector viene manteniendo una serie de problemas endémicos que se alargan año a año, fruto de la debilidad del sector del transporte y otros derivados de la evolución del comercio exterior. Estos son más

20.000

‘frigos’

españoles circulan por Europa

De esta forma, los transportistas españoles viajan conscientes de la necesidad de articular sus empresas desde el foco de la sostenibilidad, apostando por la digitalización de los procesos y la calidad en las operaciones. El máximo objetivo es procurar bienestar en lo que se consume en cualquier parte de Europa

ASTHON CARGO
BILBAO ■

www.asthoncargo.es

Part of the Share Logistics Family

Transporte marítimo (FCL/LCL), aéreo y terrestre.

Especialistas en logística a temperatura controlada, almacenaje y distribución.

Representante aduanero.

Algeciras

Área El Fresno, Oficina A609
11370 Los Barrios, Cádiz
Tel. +34 956 688 307- ext: 5053
Tel. móvil. +34 609 457 312
algeciras@asthoncargo.es

Barcelona

Joan d'Austria 126, 4/1
08018 Barcelona
Tel. +34 933 297 397
Tel. móvil. +34 687 839 053
barcelona@asthoncargo.cat

Bilbao

Ibáñez de Bilbao 9, 5ª dcha
48009 Bilbao
Tel. +34 946 612 293
Fax. +34 944 354 526
bilbao@asthoncargo.es

Valencia

Pt. Armada Española 1, 8ª
46011 Valencia
Tel. +34 963 245 665
Fax. +34 963 245 664
valencia@asthoncargo.net



complicados de atajar porque trascienden a una legislación nacional.

Quizás el mayor problema que sufre el sector proviene de la falta de flexibilidad de la normativa europea ante la situación periférica de la flota española.

NORMATIVA FLEXIBLE

El sector viene demandando una optimización de la normativa para facilitar la vuelta a casa del personal de conducción.

Los empresarios, adscritos a la patronal Atfrie, bajo el timón de Jose María Arnedo, director general de Armesa Logística, coinciden en señalar que “no se plantea que los conductores trabajen más horas o descansen menos, sino que se proceda a una distribución de seis a nueve periodos de 24 horas en el siguiente descanso semanal”.

A esta falta de flexibilidad de la normativa, se une la prohibición de realizar los descansos semanales de 45 horas en cabina, lo que “supone que los conducto-

EL SECTOR VIENE DEMANDANDO UNA POLÍTICA ACTIVA DE INVERSIONES PARA DOTAR AL TRANSPORTE DE ÁREAS DE DESCANSO VIGILADAS

LA CLIMATOLOGÍA ES UN FACTOR A TENER EN CUENTA PARA EL NORMAL DESARROLLO DEL NEGOCIO

res tienen que abandonar el vehículo y la mercancía, no pudiendo atender la tractora durante el cumplimiento del descanso semanal”.

Junto a la normativa, el sector viene demandando una política activa de inversiones por parte de las

administraciones para dotar al transporte de áreas de estacionamiento y descanso vigiladas.

Por su parte, las empresas deben tener especial vigilancia con los sabotajes y con la inmigración clandestina, donde el transportista está desamparado.

Por último, no hay que olvidar la trascendencia que la climatología tiene para el normal desarrollo del transporte frigorífico, así como el estado de las carreteras y las conexiones transfronterizas y la emergente política de pago por las infraestructuras.

EN RUTA HACIA LA RENTABILIDAD OPERATIVA

Lograr la rentabilidad operativa. Es el eje de grupos de transporte como Primafrío, líder del sector. Su consejero delegado, José Esteban Conesa, explica que el sector atraviesa “un mercado totalmente cambiante, que no nos permite hacer previsiones a largo plazo”. La ruta es complicada, plagada de problemas endémicos y curvas imposibles de plantear con antelación. El transporte frigorífico es un negocio rentable pero está bajo la amenaza de problemas como el ‘Brexit’, una situación que ha afectado a muchas empresas. Los flotistas vienen reduciendo sus tráficos al Reino Unido en los últimos meses, como aseguran desde Alianza Logistics.

Al proteccionismo británico, hay que sumar el impacto que sobre la estructura del sector viene teniendo la amenaza de las

‘empresas buzón’ o los trabajadores desplazados, que vienen a socavar el ‘buen hacer’ de la flota española. Por su parte, en su ruta hacia la rentabilidad, las empresas necesitan salvar otras cuestiones como el intercambio de palés de madera, que llega a transferir perjuicios a la carga perecedera, junto a la prohibición de los portapalés situados en los bajos de los semirremolques.

Es vital para el futuro del negocio encontrar soluciones en el terreno de la sostenibilidad para avanzar de las flotas Euro VI a una logística cero emisiones, “donde la combinación de modalidades de combustión más eficientes y las alternativas de hibridación y tracción eléctrica serán la solución en un plazo de veinte años”, explica José Esteban Conesa.

MÁS DE LO QUE IMAGINAS

#RECICLABLE#MATERIASPRIMASNATURALES#BIODEGRADABLE#SOSTENIBLE#LIGEREZAYRESISTENCIA#INNOVACIÓN
#VERSATILIDADYERGONOMIA#APILADO#RENOVABLE#HERRAMIENTA DE MARKETING#SEGURAEHIGIENICA#IMPRIMIBLE



SOMOS GARANTÍA, SOMOS CALIDAD, SOMOS CARTÓN, SOMOS UNIQ | www.grupouniq.com | www.afco.es



Cadena de suministro | Transporte por carretera

REMOLQUES EN RECUPERACION TRAS EL VIRUS

La matriculación registra un alza del 26,5% en el primer semestre, según los datos de Asfares

La flota de transporte frigorífico se posicionó entre las que mejor capeó el pasado año la pandemia de la COVID-19, según revelan los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos). La matriculación de un total de 3.604 unidades frigoríficas supuso una ligera disminución del 0,7 por ciento con respecto a 2019. En el complejo ejercicio de 2020, los furgones fueron los únicos con un ratio positivo del 7,5 por ciento. Por su parte, las cisternas registraron un retroceso del 0,5 por ciento. Asfares contabilizó un total de 10.877 remolques y semirremolques comercializados, un 12,9 por ciento menos que en 2019. Durante el primer semestre de es-

te año se matricularon 7.184 unidades, que suponen un 46,9 por ciento más que durante el primer semestre de 2020.

Julio Viartola, director de Asfares, maneja unas previsiones en las que contempla que el ejercicio en curso "finalice con unos 13.500 remolques y semirremolques matriculados". Este dato supondría un 27,8 por ciento más que en 2020, y un 12,3 por ciento por encima de 2019. El responsable de la asociación de fabricantes también remarcó que "tras un 2020 de fuertes oscilaciones, debido al parón de marzo y abril, se espera una mayor estabilidad y un aumento sostenido de la demanda según avancen los meses".

El sector frigorífico mostró un mayor dinamismo durante el primer semestre



Primer tráiler frigorífico sin gasoil de España / SOR IBÉRICA.

de este año. Los 1.875 remolques y semirremolques matriculados suponen casi un 67 por ciento más que en el mismo periodo de 2020, pero también una subida del 26,5 por ciento respecto a los seis primeros meses de 2019, antes de la pandemia.

Schmitz, Lecitrailer y Sor Ibérica lideran el pódium de fabricantes de remolques y semirremolques frigoríficos comercializados

durante el primer semestre de este año. Sor Ibérica, que celebra su 50 aniversario, ha modernizado durante el último trienio sus instalaciones incorporando una nueva línea de producción de vehículos frigoríficos. Además, el fabricante, con sede en Alzira (Valencia), se adapta a los nuevos retos del mercado en los que se amplían las especificaciones técnicas, la conectividad, la reduc-

MASCARÓ MORERA
Serveis Logístics

MASCARÓ MORERA
Serveis Logístics

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

LOGÍSTICA DEL FRÍO

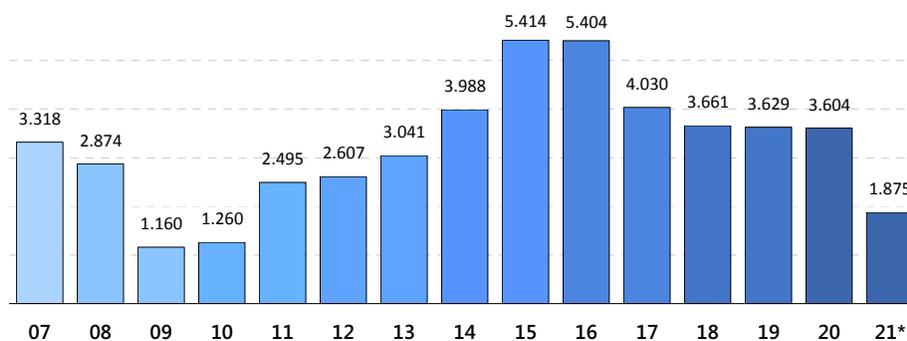
ción de la huella de carbono o dar respuesta a la última milla y a la distribución del comercio electrónico.

Entre los últimos desarrollos de Sor Ibérica se encuentra el primer tráiler frigorífico sin gasoil de España. Para su operativa, la tractora utiliza gas natural licuado (GNL) y el equipo de frío es eléctrico. Realizado para Disfrimur, el nuevo vehículo sostenible presenta una serie de ventajas frente al tráiler convencional, ya que además de evitar el consumo de gasoil, permite reducir 20.302 kilogramos de CO2 de emisiones al año, así como el nivel de ruido, con un impacto en el oído 6 veces menor respecto a un equipo diésel. El tráiler frigorífico sin gasoil, gracias a su funcionamiento en eléctrico, permite un uso continuo de punto a punto en las ciudades.

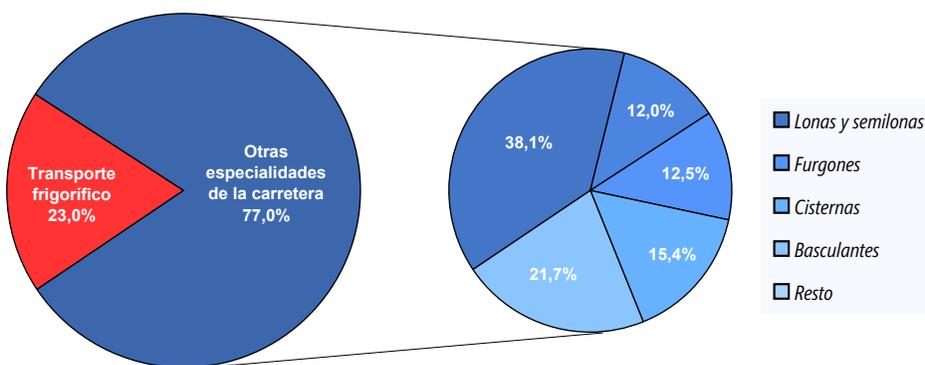
SUBIDA DE MATERIAS PRIMAS

El director comercial de Sor Ibérica, Ximo Moscoso,

MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



DISTRIBUCIÓN POR TIPOS 2020



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

aseguró que “el actual ejercicio está siendo un año muy extraño influenciado por diversos factores. El impacto por las continuas subidas de precio de las materias primas, así como su irregularidad en el suministro, afectarán a las matriculaciones de los remolques en 2021”.

Para afrontar esta situación de encarecimiento, Ximo Moscoso destacó que “Sor Ibérica, ha hecho un ejercicio de responsabilidad y transparencia, en el modo de aplicar estas subidas de precios de materias primas en su oferta de producto”. Por otra parte, añadió, la compañía ha destinado muchos recursos para gestionar y asegurar la regularidad de suministro en nuestra planta de fabricación en colaboración con sus proveedores homologados”. Además de todo esto, la clave de este ejercicio “está siendo el alto nivel de compromiso y aportación de todo el equipo humano de Sor Ibérica”, concluyó Moscoso.



GesInFlot®

Innovación y Tecnología al Servicio del Transporte y la Logística

Solución Telemática para la Gestión de Flotas

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)
- > ADR/ATEX
- > Transporte farmacéutico y agroalimentario

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

> **GesInFlot TH-16**
Termógrafo Clase 0,5 y UNE-EN 12830:2019

> **TMPS adaptado al REGLAMENTO (UE) 2019/2144**

> **Sistema antirrobo con Inmovilizador del remolque y bloqueo de puertas vía remota o APP**



www.gestinflot.com

Cadena de suministro | Ranking de empresas de transporte frigorífico por carretera en España

EL FRIGORÍFICO PISA EL ACELERADOR

Las empresas del sector, al calor de las exportaciones de frutas y hortalizas, elevaron sus ventas un 5% en el año 2019, casi el doble que la media del transporte en España

El transporte frigorífico por carretera, el mejor aliado de la huerta española para colocar sus productos en el mercado europeo, goza de buena salud.

Las empresas englobadas en esta especialidad cerraron 2019, último ejercicio previo al estallido de la alarma sanitaria, con una cifra de negocio de 4.663 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 5 por ciento con respecto al año anterior, casi el doble que la media del transporte de mercancías en España (+2,6 por ciento). Una progresión que se eleva hasta el 15 por ciento desde 2015.

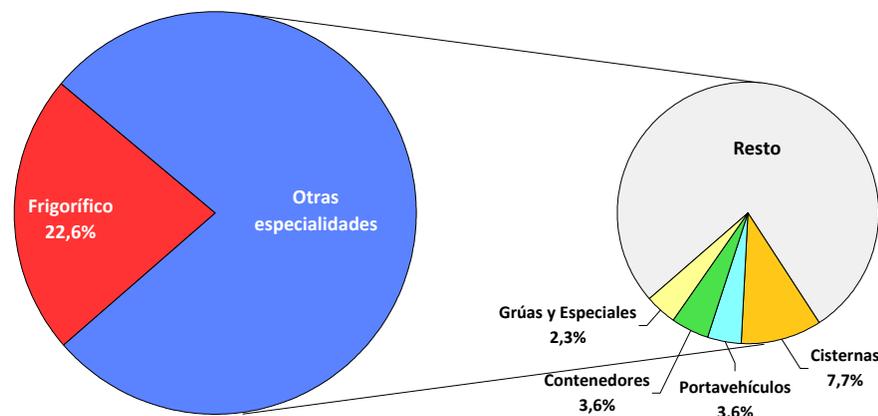
De este modo, el frigorífico sigue ganando protagonismo al calor de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas, que registraron un avance del 8 por ciento en el ejercicio analizado, hasta alcanzar los cerca de 14 millones de toneladas. Es decir, el equivalente a más de medio millón de camiones.

Las ventas de 2019 consolidan a los 'frigos' como la segunda especialidad del transporte de mercancías por carretera, con una cuota del 23 por ciento, solo por detrás de las cargas completas, fraccionadas y agencias, que aparecen bajo el epígrafe 'otras especialidades' (debido a la delgada línea que separa dichos negocios), que suponen el 59 por ciento del total.

Así se recoge en la Edición 2021 del Libro Blanco del Transporte por Carretera que elabora cada año este periódico, con una muestra de 3.974 empresas, de las que 529 están especializadas en el transporte frigorífico.

La estadística refleja el buen comportamiento de la industria agroalimentaria española, 'la nevera' de la UE-27, destino del 80 por ciento de las exportaciones de frutas y verduras, cuyo

EL PESO DEL FRIGORÍFICO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA 2019



Elaboración TRANSPORTE XXI.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS



Datos en millones de euros. Elaboración TRANSPORTE XXI.

transporte se realiza mayoritariamente por carretera. Hay que destacar, además, que el crecimiento del sector se enmarca en un escenario complicado, como consecuencia de las tensiones comerciales y la incertidumbre sobre el 'Brexit'. Una difícil coyuntura a la que hay que añadir las movilizaciones de

los llamados 'chalecos amarillos' franceses y los CDR en Cataluña, que durante 2019 convirtieron las carreteras en un "campo de batalla", según confiesan empresarios del sector consultados por TRANSPORTE XXI. Los mismos interlocutores apuntan las dificultades para cuantificar las pérdidas ocasionadas,

ya que a las paralizaciones sufridas por los transportistas hay que sumar los camiones que no salieron a las carreteras por el conflicto.

EL TAMAÑO IMPORTA

Por tramos de facturación, solo 11 empresas, el 2 por ciento del censo, mantienen una cifra de negocio por encima de los 50 millones de euros. En total, sumaron 1.420 millones, el 30 por ciento del negocio, con un crecimiento del 1,4 por ciento. Por su parte, las pymes, el 98 por ciento de la muestra, registraron unas ventas de 3.242 millones (+6,6 por ciento), el 70 por ciento de las ventas totales del transporte frigorífico por carretera en 2019.

El ranking de empresas por cifra de negocio está encabezado, un año más, por Primafrío, que en junio de este año decidió posponer su salida a Bolsa, "a la espera de mejores condiciones de mercado". El operador, que había anunciado su intención de lanzar una OPV del 25 por ciento de sus acciones entre inversores cualificados, superó en 2019 los 400 millones de euros, con un crecimiento del 8 por ciento. Es decir, 111 millones más que en 2015, lo que supone un avance del 38 por ciento en los últimos cinco años.

A continuación se encuentra Transportes J. Carrión, pese a recortar sus ventas un 3 por ciento, hasta los 250,4 millones de euros. Con todo, la progresión desde el año 2015 roza el 21 por ciento.

Completa el podio Transportes Agustín Fuentes e Hijos, con unos ingresos de 154 millones de euros, un 5 por ciento más que en 2018 y un 23,2 por ciento más que en 2015.

Las tres primeras empresas del ranking, con una facturación conjunta de 809 millones, concentran el 17 por ciento del negocio del

EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO CERRÓ 2019 CON UNAS VENTAS DE MÁS DE 4.600 MILLONES

PRIMAFRÍO CONSOLIDA SU LIDERAZGO, CON UNA CIFRA DE NEGOCIO SUPERIOR A LOS 400 MILLONES

MURCIA, ANDALUCÍA Y COMUNIDAD VALENCIANA CONCENTRAN EL 70% DEL NEGOCIO DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA

LOGÍSTICA DEL FRÍO

TRANSPORTE FRIGORÍFICO EN ESPAÑA 2019 POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Comunidad	Nº Empresas	VENTAS							EMPLEO		CUOTA	
		2019	2018	2017	2016	2015	%19/18	%19/15	2019	2015	Ventas	Export.*
Murcia	99	1.320,40	1.244,17	1.172,30	1.096,09	1.084,85	+6%	+22%	5.215	4.328	28,3%	19,9%
Andalucía	116	1.258,16	1.204,66	1.224,42	1.142,99	1.102,22	+4%	+14%	6.518	5.566	27,0%	33,9%
Com. Valenciana	80	671,69	657,08	621,86	597,77	671,57	+2%	+0%	3.217	3.080	14,4%	29,7%
Cataluña	44	455,25	441,48	413,09	414,52	409,91	+3%	+11%	2.215	1.794	9,8%	7,4%
Galicia	32	187,36	170,89	166,02	171,78	171,64	+10%	+9%	1.073	934	4,0%	0,7%
País Vasco	15	143,56	131,50	103,46	98,16	100,74	+9%	+43%	899	584	3,1%	0,1%
Castilla-La Mancha	18	127,48	113,55	106,25	97,07	94,67	+12%	+35%	940	625	2,7%	1,4%
Madrid	13	108,93	100,44	97,89	98,50	91,99	+8%	+18%	750	697	2,3%	1,9%
Aragón	18	101,37	98,12	111,64	106,69	104,33	+3%	-3%	714	697	2,2%	1,3%
Navarra	12	67,38	64,73	59,87	55,33	54,91	+4%	+23%	410	353	1,4%	0,5%
Baleares	11	57,47	55,64	54,53	50,35	44,21	+3%	+30%	450	351	1,2%	0,1%
Castilla y León	17	42,43	39,76	41,08	39,84	37,59	+7%	+13%	357	317	0,9%	1,2%
Asturias	15	36,08	33,64	32,85	30,74	28,17	+7%	+28%	315	276	0,8%	0,0%
La Rioja	9	29,40	28,02	26,84	23,70	21,65	+5%	+36%	219	167	0,6%	0,1%
Canarias	15	19,70	19,07	19,10	18,12	16,58	+3%	+19%	276	278	0,4%	0,4%
Cantabria	5	18,43	21,68	20,44	17,72	18,69	-15%	-1%	38	73	0,4%	0,0%
Extremadura	10	17,57	15,74	15,93	14,23	13,91	+12%	+26%	171	106	0,4%	1,0%
Total	529	4.662,64	4.440,20	4.287,57	4.073,59	4.067,62	+5%	+15%	23.777	20.226		

Datos en millones de euros. (*) Cuota de mercado (ventas) en 2019 sobre el total nacional. Elaboración TRANSPORTE XXI.

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, en plena transformación digital y verde. De hecho, las 30 primeras empresas del ran-

king de transporte frigorífico controlan el 44 por ciento del negocio, con una facturación conjunta de 2.056 millones de euros en 2019.

En cuanto a la localización, el transporte frigorífico está repartido por todo el territorio español, aunque la dependencia de la indus-

tria agroalimentaria hace que el sector se concentre fundamentalmente en el Arco Mediterráneo.

ANÁLISIS POR REGIONES

La primera comunidad autónoma por ventas es Murcia, tras rebasar a Andalucía en 2017. Con una cuota del 28,3 por ciento, la re-

gión murciana cuenta con cuatro empresas dentro del 'selecto club' del Top 10 del ranking. Las 99 empresas situadas en esta región cerraron el año 2019 con una facturación de 1.320 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, tres de ellas en Almería. Las 116 empresas de esta comunidad autónoma alcanzaron una cifra de negocio de 1.258 millones de euros en 2019, lo que supone un aumento del 4 por ciento con respecto al ejercicio anterior. En tercer lugar se mantiene la Comunidad Valenciana, cuyas empresas especializadas en transporte frigorífico, un total de 80, registraron unos ingresos de 674 millones en 2019, un 2 por ciento más que un año antes.

Estas tres comunidades autónomas concentran el 69,7 por ciento del negocio frigorífico por carretera.

GRIMALDI LINES

La **PRIMERA NAVIERA Ro-Ro GREEN** en el **MEDITERRÁNEO**

125
Autopistas del Mar
y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS:
+34 96.306.13.00 • info@grimaldilogistica.com • http://cargo.grimaldi-lines.com

Empresas de transporte frigorífico por carretera en España | Ranking por ventas 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Result.	Activo	Empleo	
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015				%19/15
1	Primafrio SL	Murcia	1999	404,91	+8%	375,75	342,65	311,81	293,48	+38%	24,65	150,35	340
2	Transportes J. Carrión SA	Almería	1980	250,44	-3%	258,54	269,40	229,30	207,61	+21%	-2,96	81,58	321
3	Transportes Agustín Fuentes e Hijos SL	Murcia	1992	154,25	+5%	147,58	138,60	132,98	125,13	+23%	5,39	144,57	768
4	Transportes Mazo Hermanos SA	Valencia	1972	105,08	+1%	103,69	98,47	93,05	87,52	+20%	1,70	96,21	478
5	Grupo Transonuba SL	Huelva	1985	98,27	+18%	83,29	81,31	76,07	68,19	+44%	1,33	35,89	159
6	Transportes Grupo Caliche SL	Murcia	1987	78,01	+4%	74,86	65,53	61,18	60,29	+29%	1,12	43,46	170
7	Agencia Transportes Trota SA	Lleida	1984	77,09	+4%	74,22	72,20	74,38	73,35	+5%	0,67	31,21	285
8	Isabel Alonso Alonso SL	Almería	1999	74,15	+32%	56,23	46,43	36,18	33,21	+123%	2,77	44,75	461
9	Transintercano SL	Almería	1991	63,05	+6%	59,54	59,16	59,27	62,86	+0%	1,62	36,89	499
10	Disfrimur SL	Murcia	1997	59,36	+2%	58,45	56,89	57,66	61,80	-4%	0,37	32,21	754
11	Hermes Logística SA	Barcelona	1982	55,75*	+2%	54,60	56,01	55,04	51,53	+8%	1,17	26,01	125
12	Castillo Trans SA	Alicante	1983	47,16	+9%	43,17	37,02	38,61	40,25	+17%	1,01	13,17	449
13	Galadtrans 2009 SL	Castellón	2009	47,11	-5%	49,78	46,71	39,86	38,55	+22%	0,22	18,51	63
14	Sabetrans SL	Huelva	1987	s.d.	-	45,75	43,73	40,13	33,46	-	1,71	30,73	173
15	Campillo Palmera SL	Murcia	2012	44,17	-17%	53,15	54,21	55,50	49,27	-10%	0,44	36,89	250
16	Olano Seafood Ibérica SA	Gipuzkoa	1989	44,01	-7%	47,16	32,48	27,62	27,06	+63%	-1,01	15,04	74
17	Transportes Eurocruz SL	Murcia	1996	42,60	+7%	39,96	35,62	33,10	29,73	+43%	0,81	25,01	136
18	Explotación Internacional de Transportes SL	Alicante	1965	42,46	+5%	40,55	30,86	27,54	16,73	+154%	-0,07	16,87	62
19	Transportes J. Carbó SL	Barcelona	1989	37,71	+17%	32,33	27,85	22,48	17,75	+112%	0,46	14,06	187
20	Tudefrigo SL	Gipuzkoa	1993	37,46	+18%	31,64	29,00	26,98	29,57	+27%	0,06	16,31	182
21	Transportes Penades e Hijos SL	Albacete	1987	37,17	+36%	27,34	23,40	18,73	16,89	+120%	0,63	25,58	284
22	Transportes García Villalobos SA	Madrid	1990	34,47	+6%	32,62	34,74	38,02	35,39	-3%	1,46	16,56	241
23	Capitrans SL	Murcia	1992	32,90	+5%	31,20	28,19	25,76	23,92	+38%	1,02	18,56	128
24	Transportes Tresserras SA	Girona	1947	30,86	-5%	32,66	31,71	29,38	28,05	+10%	0,03	18,82	102
25	Aralogic SL	Zaragoza	2006	30,14	+2%	29,56	26,46	23,25	21,83	+38%	0,13	15,81	168
26	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Murcia	2006	26,39	+9%	24,15	22,09	18,14	17,60	+50%	0,24	12,27	36
27	Transportes Frigoríficos Narval SL	Madrid	1998	26,36	+9%	24,18	21,56	19,43	16,44	+60%	0,28	11,89	186
28	Indapak Logistic SL	Almería	2002	26,34	+7%	24,56	23,91	22,26	23,48	+12%	0,53	11,93	5
29	Inter Trans Pérez Casquet SL	Almería	1999	24,58	+13%	21,66	19,36	17,38	16,52	+49%	1,04	18,78	284
30	Fresh & Carry SA	Murcia	1998	24,10	+18%	20,44	17,41	6,89	2,27	+963%	0,13	4,64	24
31	Francisco Pérez Rodríguez SA	Almería	1986	s.d.	-	24,04	24,01	21,92	19,49	-	0,01	12,66	210
32	Juan Francisco Aranda SL	Granada	1994	23,66	+17%	20,25	18,99	17,48	s.d.	-	2,19	20,54	194
33	Transportes J Prats SA	Girona	1980	23,50	+6%	22,11	21,25	20,56	19,50	+21%	0,06	9,14	85
34	Transportes Hermanos Corredor SA	Murcia	1982	23,36	+4%	22,47	21,19	21,74	21,08	+11%	0,08	12,71	158
35	Logidis Sistemas SL	Murcia	1997	22,59	-3%	23,37	21,31	20,60	24,56	-8%	0,30	2,55	17
36	Transportes Cruz SL	Navarra	1975	22,58	+0%	22,52	22,03	19,87	18,97	+19%	0,73	14,54	154
37	Trans Jaylo SA	Navarra	1995	22,52	+13%	19,94	17,03	13,50	11,38	+98%	2,48	23,61	164
38	Trans-Manolet SL	Alicante	1983	22,45	+2%	21,97	17,95	14,09	10,37	+116%	0,02	16,51	153
39	Agencia Transportes Robles SA	Lleida	1985	22,20	+4%	21,34	19,92	15,52	14,23	+56%	0,24	6,64	256
40	TAE Transports i Serveis Integrals SL	Barcelona	1995	21,83	+9%	20,11	18,33	20,00	22,92	-5%	0,07	17,26	143



ATFRIE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE
TRANSPORTES BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA

VI CONGRESO NACIONAL Y XLIV ASAMBLEA GENERAL



¡Nuestro punto de encuentro!

23 y 24 de septiembre de 2021.
El Puig, Valencia



Juntos avanzando hacia la misma dirección

www.atfrie.es

LOGÍSTICA DEL FRÍO

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Result.	Activo	Empleo
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	%19/15			
41	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Murcia	2000	21,77	+10%	19,78	19,72	16,13	12,11	+80%	0,57	12,76	132
42	Transfired SL	Cuenca	2003	21,53	+10%	19,53	16,47	15,43	14,00	+54%	0,26	15,63	109
43	Transfrio Rias Baixas SL	Pontevedra	2016	21,40	+19%	17,93	16,70	3,01	0	-	0,02	11,62	131
44	Interfrive SA	Almería	1994	20,23	+9%	18,61	16,65	16,14	14,09	+44%	2,03	14,41	190
45	Hervián SL	Murcia	1991	19,66	+12%	17,62	16,61	15,35	13,69	+44%	0,99	12,13	227
46	Mascaró Morera SL	Islas Baleares	1995	19,59	+5%	18,67	18,38	16,35	14,81	+32%	0,50	11,94	156
47	Inter-Cañabate SL	Almería	1995	19,36	-0%	19,44	20,33	20,94	16,01	+21%	0,41	8,10	15
48	Rau Load Cargo SL	Valencia	1993	18,97	+22%	15,53	21,20	19,19	s.d.	-	0,29	10,84	31
49	Rau Load Cargo Barcelona SL	Valencia	1998	18,91	+11%	17,08	15,60	13,97	14,22	+33%	0,59	6,01	17
50	Eurolooma SL	Murcia	1993	18,86	+11%	16,99	16,78	15,35	15,49	+22%	0,65	11,51	70
51	Serfri Trucks SA	Murcia	2007	18,63	+10%	17,01	19,03	17,45	13,36	+39%	0,06	6,16	24
52	Transportes Vigar SL	Sevilla	1990	18,52	+13%	16,34	14,78	11,40	9,75	+90%	1,62	19,85	165
53	Armesa Logística Internacional SA	Valencia	2013	18,45	-8%	19,95	18,46	8,92	0	-	1,43	9,47	13
54	Transportes Valín e Hijos SA	Lugo	1988	18,38	+51%	12,14	11,56	11,99	11,90	+54%	0,16	10,55	139
55	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Sevilla	1993	18,00	+6%	17,02	16,84	17,58	16,45	+9%	0,45	11,61	52
56	Transportes Sindo SL	Sevilla	1976	17,15	-1%	17,27	16,66	16,81	15,75	+9%	0,06	15,38	99
57	Transportes Tarragona SA	Lleida	1985	17,12	-11%	19,22	19,37	19,80	20,83	-18%	0,89	10,38	27
58	Sociedad Anónima Transvasa SA	Cantabria	1978	16,83	+25%	13,50	13,27	11,65	11,14	+51%	2,57	20,32	31
59	Transportes Caudete SA	Albacete	1967	16,74	+79%	9,35	9,34	9,88	10,79	+55%	-1,41	18,11	142
60	Trans Frío Higueral SL	Almería	1997	16,47	+22%	13,55	12,66	10,70	8,23	+100%	0,77	8,18	174
61	Frío Ejido SL	Almería	1991	s.d.	-	16,36	14,13	13,75	16,47	-	0,02	8,02	169
62	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Zaragoza	1988	16,24	+8%	15,05	13,02	9,89	9,30	+75%	1,82	21,61	87
63	Transportes Piadela SL	Coruña	1990	16,16	+5%	15,43	14,66	13,80	13,77	+17%	0,76	8,28	51
64	Transportes Yagüe & Lago SL	Málaga	1978	15,84	+1%	15,75	17,33	13,79	10,03	+58%	0,02	6,14	83
65	Eurosol Cargo SA	Murcia	2005	15,66	-3%	16,16	16,58	16,71	17,82	-12%	0,07	11,01	100
66	Transportes Internacionales Eurotransfret SL	Alicante	2009	15,60	+7%	14,52	14,87	13,72	13,90	+12%	0,19	5,63	141
67	Logística Iberper SL	Alicante	2005	15,51	+5%	14,73	s.d.	11,59	11,62	+34%	-0,04	9,59	19
68	Frío Nature Almería SL	Almería	2012	15,27	+28%	11,93	11,09	8,71	7,27	+110%	0,30	6,93	6
69	S. Cabrera SL	Almería	1991	15,09	+4%	14,47	13,89	12,74	14,23	+6%	1,32	16,41	109
70	Frío Aragón SL	Zaragoza	1988	s.d.	-	14,86	13,51	11,70	10,31	-	0,10	13,80	115



Carrier
TRANSICOLD

VECTOR eCool™

El primer Sistema de Refrigeración autónomo y 100% eléctrico.

www.carriertransicold.es



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.: +34 960 470 142 • info@belzunces.com • www.belzunces.com

Empresas de transporte frigorífico por carretera en España | Ranking por ventas 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Result.	Activo	Empleo
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	%19/15			
71	Delta Stocks Logistics Global SL	Tarragona	2017	14,78	+9%	13,59	0	0	0	-	0,68	5,60	18
72	Cronofrío SA	Girona	2001	14,54	+0%	14,52	14,77	14,31	13,61	+7%	0,19	6,23	57
73	La Archenera Logística SC	Murcia	1982	s.d.	-	s.d.	14,53	14,65	15,34	-	0,06	5,97	8
74	Andalucía Cargo SA	Almería	1999	14,46	+11%	13,03	10,50	10,86	8,20	+76%	0,10	1,65	14
75	Antonio Marco SL	Alicante	1985	14,29	+10%	13,01	s.d.	8,54	8,11	+76%	0,15	7,69	92
76	Rafa Grau Transports SL	Valencia	2014	14,15	+22%	11,58	9,29	6,91	4,18	+239%	0,10	5,05	83
77	Trans Rocamar SL	Valencia	1977	13,92	+2%	13,61	12,33	11,98	13,48	+3%	0,48	12,39	83
78	Transportes el Mirador - Miratrans SL	Murcia	1995	13,81	+5%	13,14	13,28	12,27	10,65	+30%	0,09	13,94	97
79	Antonio Gijón Operador del Transporte SL	Granada	2006	13,48	-0%	13,54	11,75	9,66	8,70	+55%	0,09	7,72	68
80	Frigo-Líneas Nórdicas SL	Almería	2005	13,46	+23%	10,97	9,25	8,76	7,40	+82%	1,24	10,57	114
81	Tradomi SL	Murcia	1996	13,36	+25%	10,68	9,50	7,26	6,03	+121%	0,34	10,68	98
82	Alianza Galadtrans SL	Castellón	2012	13,36	-6%	14,15	16,23	13,48	9,38	+42%	0,10	4,22	17
83	Devesa-Express SL	Pontevedra	1997	13,35	+3%	12,97	13,35	15,10	15,55	-14%	0,21	8,57	76
84	Rau Load Cargo Marítima SL	Valencia	2004	13,28	+13%	11,78	11,09	9,48	7,26	+83%	0,39	4,59	16
85	Onutrans SL	Huelva	1993	13,23	+19%	11,16	10,44	9,75	8,02	+65%	0,50	9,03	120
86	Transgesol SL	Almería	2003	12,98	+9%	11,85	11,42	10,44	9,21	+41%	0,56	10,64	115
87	Transmoro SL	Huelva	1992	12,97	+33%	9,75	8,55	6,80	5,64	+130%	0,97	9,23	118
88	Onucargo SL	Huelva	1996	12,97	+12%	11,53	11,01	9,95	8,02	+62%	0,48	8,85	77
89	Grupo Salas Águila SL	Almería	1994	12,86	+16%	11,06	10,23	8,45	8,08	+59%	0,48	11,07	87
90	Innova Logic Transportes SL	Valencia	2006	12,44	+18%	10,56	9,09	6,91	5,59	+123%	0,31	5,09	48
91	SC Andaluza de Transportes Cotravelma	Málaga	2008	s.d.	-	12,32	12,45	s.d.	s.d.	-	-0,13	4,68	6
92	Transportes Valle del Oja SL	La Rioja	1996	12,18	+15%	10,55	10,05	9,29	7,69	+58%	1,58	12,34	62
93	Eumatrans SL	Cádiz	2001	12,14	-2%	12,35	13,27	12,14	10,52	+15%	0,16	9,14	56
94	Transportes Bolipesk SL	Cádiz	2004	12,05	+18%	10,22	7,68	5,00	3,73	+223%	0,50	4,60	25
95	Transgallego Logistic SL	Murcia	1991	11,54	-8%	12,53	12,16	11,78	10,17	+13%	0,13	4,15	18
96	Merlatrans SA	Murcia	1990	11,29	+0%	11,24	10,31	9,65	8,16	+38%	-0,27	8,75	62
97	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Sevilla	2001	11,20	+15%	9,78	9,61	10,01	10,06	+11%	0,40	8,21	18
98	José María Navajas SL	La Rioja	1998	11,05	-3%	11,41	10,94	9,08	8,74	+26%	0,17	9,15	96
99	Olano Norte SL	Gipuzkoa	2017	10,96	+120%	4,97	0	0	0	-	-0,05	4,49	73
100	Transportes J Prada SL	Girona	1980	10,81	+12%	9,68	9,28	9,23	9,18	+18%	0,24	8,58	62
101	Transportes Pibejo SL	Madrid	1995	10,76	+24%	8,66	7,49	7,09	7,08	+52%	0,03	5,93	62
102	Almacenes Pogar SL	Cuenca	1987	10,72	+4%	10,32	7,36	6,95	6,97	+54%	0,38	4,82	130
103	Logística de Cox SL	Alicante	2006	10,56	-8%	11,48	8,65	12,07	13,52	-22%	0,14	7,77	62
104	Kartin SL	Pontevedra	1997	10,56	+5%	10,01	9,73	9,48	10,39	+2%	0,24	4,21	66
105	Trans Wences SL	Barcelona	1993	10,48	-3%	10,78	10,56	9,72	10,55	-1%	0,57	6,63	83
106	Saffer España SL	Valencia	1983	10,44	+1%	10,34	10,38	11,02	10,50	-0%	0,09	5,05	56
107	Kronofrío Logistics SL	Alicante	2012	10,42	+8%	9,65	8,74	5,80	4,99	+109%	0,08	4,43	77
108	Cargo Pitiusas SL	Islas Baleares	2005	s.d.	-	10,40	9,97	8,48	5,48	-	0,15	3,53	14
109	Somartrans L' Eliana SL	Valencia	1998	s.d.	-	10,37	7,84	5,66	5,55	-	0,02	3,37	63
110	Transportes Frigoríficos RP SL	Jaén	1997	10,30	-9%	11,36	10,00	9,11	8,67	+19%	-0,46	6,73	75
111	Interbalsa SL	Murcia	1993	10,12	+2%	9,90	9,16	7,29	6,35	+59%	0,06	7,44	81
112	Transportes Oteiza SA	Navarra	1975	10,06	-1%	10,19	9,70	8,66	8,91	+13%	0,05	8,40	36
113	Estela Trans SL	Almería	1994	10,05	+13%	8,88	7,38	6,84	5,73	+75%	0,02	6,82	68
114	Transportes Badosa SA	Girona	1967	10,02	-7%	10,75	12,78	12,35	12,21	-18%	-1,87	5,65	99
115	Tojeiro Transportes SA	Coruña	1977	9,97	-2%	10,19	10,30	9,18	8,77	+14%	0,57	15,96	42
116	Transportes Internacionales R Fuster SL	Alicante	2005	9,95	+7%	9,34	8,88	8,65	7,82	+27%	0,11	5,62	82
117	Cofrivigo SCL	Pontevedra	1982	s.d.	-	s.d.	9,89	9,58	s.d.	-	0,04	4,05	11
118	Vicente Loureda García SL	Coruña	1991	9,57	+7%	8,92	7,76	6,82	8,44	+13%	0,03	5,58	22
119	Trans Miquel Benavent SL	Barcelona	2001	9,53	-5%	10,07	9,42	8,85	7,68	+24%	0,03	3,36	96

www.soriberica.com

EN CADA VEHÍCULO **SOR** HAY MUCHO

En cada vehículo **SOR**, hay innovación, tecnología, diseño, materiales respetuosos, know how, planos, pruebas, equipo, creatividad, investigación, ideas, ensayos, visión, conceptos, procesos, personas, y sobre todo garantía.

Un vehículo **SOR** es mucho más que un semirremolque.

Estamos de aniversario 5 años de PATRIMONIO INDUSTRIAL

LOGÍSTICA DEL FRÍO

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS							Result.	Activo	Empleo
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015	%19/15			
120	Olano Logística del Mar SL	Gipuzkoa	2018	9,40	+74%	5,40	0	0	0	-	0,06	1,74	202
121	Frío Guerrero SL	Almería	2006	9,35	+16%	8,07	5,67	5,33	4,81	+94%	0,03	2,81	8
122	Murgi-Cargo SL	Almería	1997	s.d.	-	9,25	8,62	8,14	8,42	-	0,01	4,08	19
123	Primavia Europe SL	Murcia	2018	9,18	>999%	0,18	0	0	0	-	-1,70	2,63	72
124	Sauratrans SL	Murcia	1995	9,08	-12%	10,35	11,58	9,61	8,96	+1%	0,25	4,54	57
125	Martínez Cobo e Hijos SL	Girona	2000	9,05	+6%	8,55	8,55	8,27	8,26	+10%	0,18	4,88	28
126	Transportes Las Maravillas SA	Murcia	1987	s.d.	-	9,05	9,72	8,54	s.d.	-	0,15	7,14	46
127	Omega Delivery SL	Madrid	1998	9,04	-9%	9,96	9,26	10,00	9,45	-4%	3,73	12,08	16
128	Transportes Farmacéuticos SA	Madrid	1986	9,03	-1%	9,11	8,89	8,56	8,36	+8%	0,14	3,19	16
129	Vicente E Escudero SL	Alicante	2002	9,02	+14%	7,89	7,11	6,45	6,15	+47%	0,09	6,00	63
130	Transportes Barceló 2010 SL	Islas Baleares	2001	8,78	+7%	8,24	7,55	6,55	6,54	+34%	0,02	3,78	126
131	Transdonat SA	Valencia	1970	s.d.	-	8,75	9,45	9,84	10,57	-	0,26	7,43	91
132	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Huelva	1997	8,72	+6%	8,21	8,40	6,86	6,57	+33%	0,11	3,85	45
133	Trans Valemar SL	Valencia	1993	8,63	-2%	8,83	10,16	s.d.	s.d.	-	0,07	3,13	21
134	Transportes Carlos SL	Tarragona	1986	8,59	+12%	7,67	6,77	6,92	7,53	+14%	0,03	7,85	71
135	Frío Miranda SL	Málaga	2000	s.d.	-	s.d.	8,58	7,50	7,14	-	0,03	8,36	66
136	Refrilog SL	Islas Baleares	2005	8,57	+5%	8,17	8,29	8,62	7,78	+10%	0,09	6,03	62
137	Logísticas Goyanes SL	Lugo	2006	8,57	-1%	8,67	9,34	9,05	7,44	+15%	0,04	5,06	40
138	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Lleida	2000	8,36	-5%	8,76	7,49	6,95	6,83	+22%	0,07	4,23	53
139	Welfrío Spain SL	Huelva	2014	s.d.	-	s.d.	8,32	7,13	4,43	-	-0,49	3,04	73
140	Gestión de Servicios Logísticos Silla SL	Valencia	2008	8,29	+2%	8,15	9,98	9,82	10,78	-23%	0,02	2,13	1
141	Orcelitrans SL	Alicante	1996	8,24	+6%	7,78	7,69	7,22	7,52	+10%	0,05	4,34	61
142	Transleo Sur SL	Sevilla	2012	8,21	+13%	7,28	7,15	7,13	5,98	+37%	-0,18	2,48	93
143	Transportes Miguel Parrilla SL	Sevilla	1991	8,02	-11%	9,00	7,99	7,71	s.d.	-	0,05	4,57	59
144	Transmado Express 2002 SL	Jaén	2002	7,98	+3%	7,77	7,95	8,14	9,21	-13%	0,53	3,44	88
145	Pitarch Logística SA	Castellón	1984	7,90	-9%	8,64	8,86	7,94	s.d.	-	-0,12	9,81	73
146	Transportes New Frío SL	Sevilla	2006	7,86	+0%	7,83	6,95	6,43	6,66	+18%	0,02	4,67	76
147	Rau Load Cargo Denia SL	Valencia	2005	7,82	+3%	7,59	0,52	0	0	-	0,20	2,08	8
148	Transaguimu SL	Almería	2014	7,60	+16%	6,55	5,29	5,31	3,54	+115%	0,81	6,37	55
149	Rau Load Cargo Sevilla SL	Valencia	1996	7,52	+26%	5,98	6,76	8,14	7,31	+3%	0,10	2,50	12



CARTAGENA

LOGÍSTICA



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



LOGÍSTICA DEL FRÍO

Empresas de transporte frigorífico por carretera en España | Ranking por ventas 2019

Rnk	EMPRESA	Provincia	Año Constit.	VENTAS						Result.	Activo	Empleo	
				2019	%19/18	2018	2017	2016	2015				%19/15
150	Potel Torres Transportes SL	Pontevedra	2006	7,50	+5%	7,16	7,22	6,88	5,68	+32%	0,33	4,04	26
151	Transportes Euro-Almería 2000 SL	Almería	2000	7,44	-27%	10,16	11,67	10,64	11,54	-36%	0,18	4,44	10
152	Transportes Juan Gómez SA	Murcia	1986	7,44	+21%	6,16	6,77	7,79	7,54	-1%	0,09	3,95	35
153	Dimafrió SL	Murcia	2017	7,27	+126%	3,22	0,44	0	0	-	0,03	7,85	67
154	Transportes Cameselle SL	Pontevedra	1988	6,98	+3%	6,78	6,37	5,86	5,13	+36%	0,03	4,29	66
155	Logística Colombina SL	Huelva	2012	s.d.	-	s.d.	6,86	12,17	9,42	-	-0,44	4,59	79
156	Transportes Arrastio SL	Gipuzkoa	1999	6,80	-4%	7,07	6,59	5,66	5,53	+23%	0,25	4,38	41
157	Transportes Indo SA	Gipuzkoa	1983	6,75	+0%	6,74	6,51	6,34	6,28	+8%	0,12	3,59	59
158	Thermologic Express SL	Murcia	2011	6,69	+21%	5,53	5,02	2,58	1,99	+237%	0,35	4,16	83
159	Frigo Vanfer SL	Lleida	2010	6,57	+6%	6,20	6,09	5,46	4,72	+39%	0,11	3,97	47
160	Críado Grupo Logístico SL	Zaragoza	2005	s.d.	-	6,55	8,05	9,71	10,72	-	-0,75	2,90	96
161	Lópezmar SL	Madrid	1999	6,48	+62%	4,01	3,16	3,82	3,70	+75%	0,06	2,46	104
162	Transportes Papa Alí SL	Murcia	1996	6,46	+40%	4,62	4,52	4,37	4,29	+51%	0,04	5,38	52
163	Transportes Marcial SL	Murcia	1988	6,45	+4%	6,20	5,78	5,11	4,94	+31%	0,08	3,14	61
164	Lofriastur SL	Asturias	2013	6,43	+9%	5,89	5,64	5,20	3,93	+64%	0,33	3,60	68
165	Transportes José Valero Ridao SL	Almería	2010	6,37	+6%	5,98	6,00	4,92	4,44	+43%	0,28	2,92	68
166	Disalfrió Centros Logísticos SL	Jaén	2002	6,32	+3%	6,11	s.d.	6,39	5,52	+14%	0,05	5,80	61
167	Biologic SL	Valencia	2002	6,31	-13%	7,25	6,73	6,09	6,35	-1%	-0,24	2,74	21
168	Frío-Cantoria SL	Almería	1996	6,25	+12%	5,56	5,54	s.d.	5,07	+23%	0,25	5,27	113
169	Tircarhe SL	Córdoba	2003	s.d.	-	6,23	6,07	5,87	6,34	-	0,15	5,90	54
170	Mailogist SL	Almería	2014	6,09	-4%	6,37	6,52	6,66	5,93	+3%	0,10	2,19	18
171	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Jaén	1995	6,08	+6%	5,74	4,82	4,04	3,95	+54%	0,01	6,20	66
172	Bonfrig FDC Ultracongelados SA	Pontevedra	2002	6,07	+125%	2,70	2,14	1,91	2,16	+181%	0,00	6,12	42
173	Betrex España SA	Valencia	1990	5,99	+4%	5,77	5,42	4,59	4,31	+39%	0,04	1,76	12
174	Logística Eurocruz SL	Murcia	2005	s.d.	-	5,99	3,35	2,54	0,13	-	0,14	1,25	52
175	Transportes Vila y Fayos SL	Albacete	1977	5,98	+14%	5,25	3,61	3,88	4,28	+40%	0,07	5,70	32
176	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Albacete	2007	5,93	+8%	5,49	4,29	3,65	2,76	+115%	0,16	4,37	24
177	Transportes Santín y Jové SL	Barcelona	1983	5,92	+23%	4,82	4,17	4,62	4,71	+26%	0,31	2,98	37
178	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Girona	2008	5,91	+15%	5,14	s.d.	2,58	2,34	+152%	0,19	2,84	39
179	Perea SL	Alicante	1972	5,90	-4%	6,13	6,37	5,69	6,61	-11%	0,06	4,25	53
180	Carnes Erdella SL	Bizkaia	1984	5,89	+0%	5,88	5,98	5,60	5,58	+6%	0,30	3,96	66
181	Dalias Transport SL	Alicante	1987	5,87	-2%	6,00	5,89	4,61	4,84	+21%	0,16	4,48	44
182	Tajotrans SL	Toledo	1993	5,87	+9%	5,36	4,63	2,76	2,52	+133%	0,18	4,88	48
183	Frío Albatana SL	Albacete	2004	5,87	+2%	5,73	7,25	4,38	4,34	+35%	0,01	5,35	43
184	AT Friobaza SL	Granada	2007	5,75	+5%	5,47	5,29	5,09	4,60	+25%	0,01	2,91	29
185	Frigo Express Europe SL	Lleida	1987	5,74	+41%	4,08	3,87	4,80	4,52	+27%	-0,51	7,30	56
186	Betiko-Trans SL	Bizkaia	1996	5,70	-16%	6,81	5,66	6,36	5,70	+0%	0,32	5,54	30
187	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Murcia	2006	5,66	+10%	5,16	4,61	4,45	4,60	+23%	0,03	3,18	34
188	Transportes Frigoríficos Alpe SL	Alicante	2000	s.d.	-	s.d.	5,62	5,79	6,62	-	-0,21	2,66	51
189	Hermanos Lardín Vivancos SL	Murcia	1991	5,57	-12%	6,31	5,61	4,89	5,02	+11%	0,03	3,41	31
190	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Huelva	1999	s.d.	-	5,55	6,29	6,01	5,92	-	-0,16	4,92	78
191	Servicios Logísticos Souto SL	Pontevedra	1983	5,53	-6%	5,86	5,78	4,95	4,79	+15%	0,02	3,95	46
192	Transfrygoastur SL	Asturias	1999	5,51	-	s.d.	3,38	3,52	1,86	+196%	0,03	1,49	34
193	Panero Logística SL	Asturias	2003	5,49	+3%	5,31	5,23	5,08	5,11	+7%	0,00	5,91	62
194	Suditrans SL	Murcia	1993	5,49	+5%	5,23	5,12	4,60	5,44	+1%	0,30	6,47	50
195	Pepetruck SL	Almería	2007	5,41	-8%	5,86	5,70	s.d.	s.d.	-	0,13	3,39	6
196	Transportes Frigoríficos Oriol SL	Alicante	2005	s.d.	-	s.d.	5,41	4,72	6,91	-	-0,32	2,58	62
197	Enaboy Castilla SL	Valladolid	1996	5,40	+8%	5,01	4,76	4,46	4,39	+23%	0,24	6,52	46
198	Aguadulce Logística SL	Granada	2014	5,40	-3%	5,58	5,22	5,48	3,16	+71%	0,42	6,71	49
199	José Hernández Quijada e Hijos SL	Murcia	1994	5,39	+11%	4,87	4,50	4,33	3,96	+36%	0,09	3,41	42
200	Laytor Trans SL	Castellón	2002	5,37	+13%	4,75	5,17	4,35	4,04	+33%	0,20	2,96	23
201	Frío-Huelva SL	Huelva	2000	5,36	+4%	5,15	4,72	5,38	5,23	+2%	0,13	3,60	27
202	Transportes Zaragoza y Merlos SL	Murcia	2007	5,36	+41%	3,80	3,45	3,05	2,19	+145%	-0,05	2,38	45
203	García Carrasco SA	Murcia	1987	5,35	-1%	5,39	5,40	5,40	4,79	+12%	0,32	4,96	38
204	Amodo Mio Logist Cargo SL	Murcia	2018	5,35	+452%	0,97	0	0	0	-	-0,15	2,51	13
205	TR-FR Jacarilla SL	Alicante	1994	5,34	-43%	9,40	10,24	5,80	4,93	+8%	0,08	1,74	14
206	Transportes Fruterios SL	Alicante	1968	5,28	-5%	5,57	6,96	7,85	9,51	-44%	-0,37	3,07	51
207	Teletransporte Aragón SL	Zaragoza	1991	5,27	+4%	5,07	5,07	4,87	4,64	+14%	0,15	4,85	30
208	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Badajoz	2014	5,16	+8%	4,78	5,06	3,80	2,77	+86%	0,26	1,91	35
209	Transdiana SL	Murcia	2004	5,11	+41%	3,62	2,57	2,30	2,04	+150%	0,16	2,59	9
210	Trafema SL	Pontevedra	1987	5,09	+5%	4,85	4,82	4,82	5,00	+2%	0,14	3,93	21
211	Avher Logistics SL	Murcia	2008	5,07	-14%	5,90	6,59	6,52	6,58	-23%	-0,08	2,00	18
212	Transportes Erustes SL	Toledo	1987	s.d.	-	s.d.	5,05	3,92	3,85	-	0,32	4,05	28
213	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Huelva	2008	5,03	+1%	4,98	5,65	5,94	5,55	-9%	0,22	2,59	33
214	Transportes Segura y Guevara SL	Almería	1992	5,01	+3%	4,89	4,60	4,49	4,16	+20%	0,17	11,40	43
215	Transzurano SL	Murcia	1994	4,97	+7%	4,66	4,47	4,76	5,35	-7%	0,06	2,56	5
216	Trío Operadores Logísticos SL	Zaragoza	1997	4,96	+1%	4,92	4,97	5,37	5,04	-2%	0,43	2,13	31
217	Hermanos García Camilo SL	Almería	1997	4,95	+2%	4,87	4,73	5,37	6,47	-23%	0,13	3,51	41
218	Aberri-Trans SL	Navarra	1993	4,94	+8%	4,56	4,00	3,99	4,05	+22%	0,01	2,67	16
219	Transportes Leoz Mansilla SL	Zaragoza	2001	4,92	+3%	4,78	4,48	3,38	2,92	+68%	0,01	2,30	38

Cadena de suministro | Distribución por modos de transporte

EN MODO CARRETERA

Los transportistas mueven más del 84% del tráfico de comercio exterior español de frutas y hortalizas

Los productos hortofrutícolas españoles viajan sobre el asfalto. Los datos de comercio exterior, correspondientes al año 2020, marcado por la pandemia mundial, son demoledores. El transporte frigorífico por carretera canaliza el 84,4 por ciento de las importaciones y exportaciones de frutas y hortalizas. Un porcentaje que se eleva hasta el 99,2 por ciento en el caso de los flujos con la UE-27, principal mercado, al concentrar el 73 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo.

A lo largo del difícil 2020, los transportistas movieron 13,5 millones de toneladas en el ámbito de la Unión Europea. Es decir, el equivalente a más de medio millón de camiones. Un tráfico que supone un descenso del 2,7 por ciento, debido, fundamentalmente, al impacto de la crisis sanitaria. Un análisis más detallado muestra el distinto

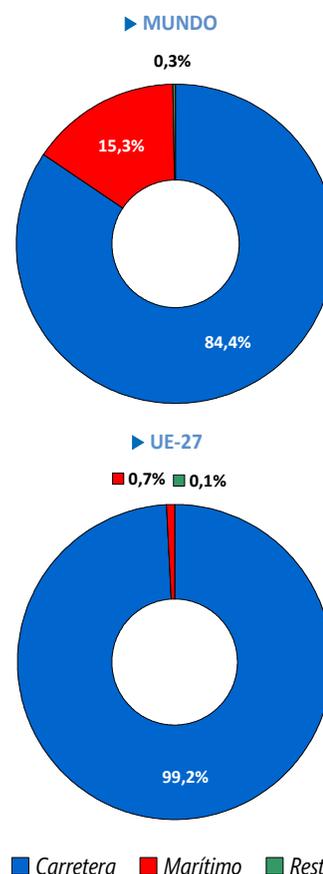
comportamiento de las exportaciones, que cayeron un 3,5 por ciento, y las importaciones, que aumentaron un 1,9 por ciento, según la estadística provisional facilitada por la Secretaría de Estado de Comercio.

Los principales países de destino de los productos hortofrutícolas españoles en la UE son Alemania, con 3,67 millones de toneladas, y Francia, con 2,54 millones de toneladas. Países Bajos completa el podio, con poco más de un millón de toneladas. Estos tres países concentran cerca del 63 por ciento de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas. La estadística también refleja el peso del Reino Unido, fuera de la UE tras el 'Brexit', que concentra casi el 12 por ciento de las exportaciones españolas de frutas y hortalizas. De ahí la preocupación de los transportistas españoles ante este nuevo escenario.

**LA CARRETERA
CANALIZA EL 99%
DEL COMERCIO
EXTERIOR ESPAÑOL
DE PRODUCTOS
HORTOFRUTÍCOLAS
CON LA UE-27**

**ALEMANIA Y
FRANCIA,
PRINCIPALES
DESTINOS DE LAS
EXPORTACIONES
ESPAÑOLAS DE
FRUTAS Y
HORTALIZAS**

COMERCIO EXTERIOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS POR MODOS 2020



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

El siguiente modo de transporte más utilizado es el marítimo, con una cuota del 15,3 por ciento en la estadística de comercio exterior español de productos hortofrutícolas, con un volumen de 2,85 millones de

toneladas en 2020. Un porcentaje que se reduce hasta el 0,7 por ciento en los intercambios comerciales con la UE. Por último, el ferrocarril y el aéreo siguen teniendo una representación testimonial.



UBICACIÓN ESTRATÉGICA:

Pol. Industrial El Sequero
(a 15 km de la ciudad de Logroño)
excelentes comunicaciones AP-68 y N-232

Tel. +34 941 486 200
info@transportesroyo.com
www.transportesroyo.com

ALQUILER FRÍO DISPONIBILIDAD INMEDIATA



ACTIVIDADES:

- 15 años de experiencia en el sector del frío
- Almacenaje Congelado/T. Controlada
- Preparación pedidos y picking
- Distribución Frío y Congelado

INSTALACIONES:

- 3.000 m² Congelado (-25°)
- 2.000 m² Temperatura controlada (16/18°)
- 3 cámaras congelado
- 7 muelles

CALIDAD:

- Registro de temperatura en cada cámara
- Preparación pedidos controlando trazabilidad, caducidades, lotes...
- Cerf. Seguridad alimentaria IFS



Cadena de Suministro | Flujos del Comercio Hortofrutícola con la Unión Europea por Carretera

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A LA UNIÓN EUROPEA POR CARRETERA

PAÍS	%2021/20*	2020	2019	2010	%20/19	%20/00	Cuota 2020	2019	2010
Alemania	+1%	3.707	3.790	2.395	-2%	+55%	23,9%	23,8%	20,5%
Francia	+2%	3.567	3.538	3.051	+1%	+17%	23,0%	22,2%	26,1%
Países Bajos	-0%	1.253	1.310	1.002	-4%	+25%	8,1%	8,2%	8,6%
Portugal	+9%	1.124	1.174	861	-4%	+31%	7,2%	7,4%	7,4%
Italia	-6%	1.055	1.122	652	-6%	+62%	6,8%	7,0%	5,6%
Polonia	+12%	649	726	510	-11%	+27%	4,2%	4,6%	4,4%
Bélgica	+5%	520	527	447	-1%	+16%	3,3%	3,3%	3,8%
Suecia	+4%	293	292	247	+0%	+18%	1,9%	1,8%	2,1%
Chequia	+16%	226	232	223	-2%	+1%	1,5%	1,5%	1,9%
Dinamarca	-2%	189	196	145	-3%	+30%	1,2%	1,2%	1,2%
Austria	+6%	187	197	115	-5%	+62%	1,2%	1,2%	1,0%
Finlandia	-3%	125	114	83	+9%	+50%	0,8%	0,7%	0,7%
Irlanda	+10%	100	95	49	+6%	+103%	0,6%	0,6%	0,4%
Resto	+4%	504	561	250	-10%	+101%	3,2%	3,5%	2,1%
TOTAL UE-27	+3%	13.500	13.875	10.033	-3%	+35%	86,9%	87,1%	85,9%
TOTAL EUROPA (inc. No UE)	-0%	15.540	15.933	11.675	-2%	+33%			

IRLANDA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+93%	4	+584%	-
Resto	-85%	1	+151%	+331%
TOTAL	-0%	4	+457%	>999%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+18%	21	-6%	+105%
Otras hortalizas, frescas	+4%	13	+1%	+115%
Resto	+10%	63	+5%	+88%
TOTAL	+11%	96	+2%	+95%

PAÍSES BAJOS

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Patatas	+43%	56	-15%	-15%
Tomates	-8%	31	-12%	+95%
Cítricos	+1%	30	+63%	+53%
Hortalizas cocidas o congeladas	-40%	30	-17%	+95%
Resto	+14%	104	+18%	+44%
TOTAL	+12%	251	+3%	+33%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-5%	217	-9%	-10%
Otras hortalizas, frescas	-4%	182	-2%	+83%
Melones, sandías y papayas	-5%	110	-3%	+39%
Pepinos y pepinillos	-22%	67	-1%	+15%
Coles, coliflores, colinabos...	+5%	66	-0%	+61%
Resto	+1%	360	-9%	+22%
TOTAL	-3%	1.003	-6%	+23%

BÉLGICA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Hortalizas cocidas o congeladas	+17%	29	-10%	+6%
Manzanas, peras y membrillos	+75%	19	-16%	-26%
Cebollas, ajos, puerros...	-60%	15	+32%	+172%
Tomates	+9%	15	+35%	+341%
Resto	+38%	36	-25%	-19%
TOTAL	+24%	114	-9%	+7%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-5%	111	+2%	-9%
Hortalizas cocidas o congeladas	+31%	65	-4%	+45%
Otras hortalizas, frescas	+1%	45	+14%	+92%
Patatas	-4%	29	-7%	+289%
Melones, sandías y papayas	+1%	25	+1%	+29%
Resto	-6%	131	+2%	+7%
TOTAL	+1%	407	+1%	+19%

FRANCIA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Patatas	+2%	706	+18%	+24%
Hortalizas cocidas o congeladas	+26%	83	-27%	-45%
Manzanas, peras y membrillos	-39%	70	+6%	-38%
Hortalizas de vaina	-72%	51	+29%	+67%
Resto	-2%	132	-16%	-26%
TOTAL	+0%	1.042	+7%	+0%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+0%	786	-0%	+5%
Otras hortalizas, frescas	+3%	366	+6%	+42%
Melones, sandías y papayas	+10%	252	-9%	+38%
Hortalizas cocidas o congeladas	+16%	153	-2%	+61%
Lechugas, escarolas, endibias...	+6%	143	-4%	+44%
Resto	+2%	824	-2%	+31%
TOTAL	+3%	2.525	-1%	+26%

PORTUGAL

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-23%	87	+84%	+414%
Manzanas, peras y membrillos	-31%	55	+14%	+218%
Tomates	-25%	33	-51%	-70%
Patatas	+17%	31	-31%	+185%
Otros frutos de cáscara	-25%	29	-9%	+11%
Resto	+20%	136	-2%	+60%
TOTAL	-0%	371	-2%	+40%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Patatas	+11%	116	-4%	-17%
Bananas y plátanos	+21%	85	-7%	+132%
Melones, sandías y papayas	+1%	67	-16%	+21%
Otras hortalizas, frescas	+42%	59	-8%	+84%
Cítricos	+45%	54	-5%	+72%
Resto	+4%	373	-2%	+23%
TOTAL	+13%	754	-5%	+26%

AUSTRIA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Manzanas, peras y membrillos	+69%	3	-55%	+284%
Resto	+241%	1	-49%	-49%
TOTAL	+87%	3	-54%	+74%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+12%	69	+2%	+26%
Melones, sandías y papayas	+9%	23	-13%	+62%
Otras hortalizas, frescas	+15%	22	-4%	+142%
Lechugas, escarolas, endibias...	-6%	15	+2%	+72%
Pepinos y pepinillos	-17%	12	-6%	+141%
Resto	-4%	42	-6%	+99%
TOTAL	+4%	184	-3%	+62%

ALEMANIA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Otras hortalizas, frescas	-94%	5	+117%	+530%
Otros frutos de cáscara	+56%	4	+2%	+27%
Otras frutas, frescas	+17%	4	+690%	+245%
Zanahorias, nabos, remolachas...	-7%	4	+43%	>999%
Resto	+25%	23	+1%	-46%
TOTAL	-5%	39	+23%	-17%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+2%	1.080	-1%	+29%
Otras hortalizas, frescas	+7%	458	+1%	+114%
Melones, sandías y papayas	-10%	435	-9%	+59%
Pepinos y pepinillos	-4%	282	+0%	+95%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-9%	265	-19%	+100%
Resto	+5%	1.149	+2%	+55%
TOTAL	+1%	3.668	-2%	+56%

DINAMARCA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
TOTAL	-19%	4	+99%	+3%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	+5%	47	-5%	+4%
Melones, sandías y papayas	-31%	32	-3%	+58%
Otras hortalizas, frescas	+4%	22	-7%	+79%
Pepinos y pepinillos	-2%	17	+4%	+30%
Lechugas, escarolas, endibias...	-5%	15	-4%	+9%
Resto	+6%	54	-6%	+42%
TOTAL	-2%	186	-4%	+31%

ITALIA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Manzanas, peras y membrillos	+72%	57	-21%	-20%
Otras frutas, frescas	+45%	23	-2%	-34%
Uvas, incluidas las pasas	+0%	12	+19%	+15%
Resto	+1%	29	-17%	+55%
TOTAL	+47%	122	-14%	-10%

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
Cítricos	-44%	274	-2%	+126%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-5%	120	+2%	+96%
Otras hortalizas, frescas	-1%	120	-3%	+48%
Lechugas, escarolas, endibias...	-3%	73	+3%	+93%
Otras frutas, frescas	+8%	73	-13%	+72%
Resto	+11%	272	-10%	+58%
TOTAL	-12%	933	-5%	+81%

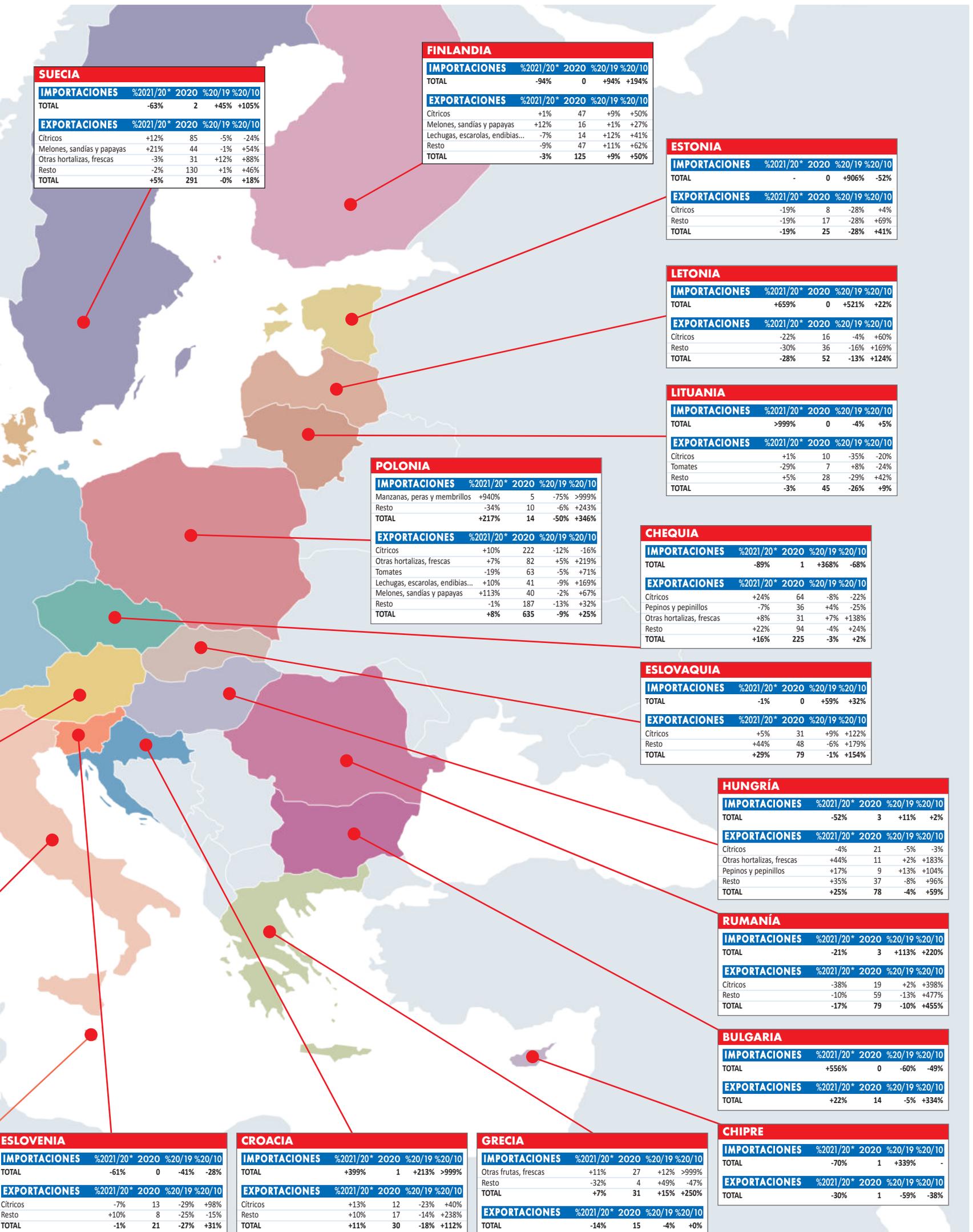
MALTA

IMPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
TOTAL	-89%	0	>999%	-

EXPORTACIONES	%2021/20*	2020	%20/19	%20/10
TOTAL	-13%	7	-12%	+51%

(*) Basado en el tráfico del primer semestre. (**): Reino Unido abandonó la UE en 2020. Sus tráfico se han eliminado de todo el histórico por homogeneidad.

LOGÍSTICA DEL FRÍO



Cadena de suministro | Transitarios

La demanda *farma* ha seguido creciendo / ARCHIVO

BUEN MOMENTO PARA EL ESPECIALIZADO

Los transitarios de *reefer* sufren menos la escalada de los precios que los de carga seca

Es un buen momento para las transitarias especializadas en *frigo*. Y no solo por el incremento de la demanda *farma* y por la apuesta segura que es la alimentación. Además, es un buen momento porque el contenedor *reefer* marítimo está saliendo mejor librado que el de carga seca en la escalada de precios de los fletes, según transitarias consultadas.

“Los precios del contenedor *reefer* están teniendo

un comportamiento más estable sin llegar a dispararse tanto”, señalan desde una transitaria. Y ello debido, entre otros factores, a que “hay más equipo” a diferencia del contenedor seco. Hay más equipo porque el *reefer* tiene menos probabilidades de quedarse en tierra que uno de carga seca si el armador de turno suprime una escala: “La conexión eléctrica la paga el armador si el *reefer* se queda en tierra porque

cancela la escala”. Es más, si una mercancía se deteriora por quedarse en el muelle, también paga la naviera.

Ante la falta de equipo de carga seca, otra situación que se está dando es que hay transitarias que utilizan contenedores *reefer* sin enchufar para importar productos que no necesitan frío: “España exporta *reefer* que se queda vacío en China. Y las navieras hacen un precio más ajustado

ante la opción de embarcarlo en vacío para volver a posicionarlo en Europa o regresar con carga aunque no sea refrigerada”.

“No nos encontramos con tantos problemas en los precios, las navieras respetan más los espacios y dan más prioridad a la carga refrigerada”, coinciden desde otra compañía.

La apuesta segura que es la especialidad *frigo* provoca que estén “surgiendo transitarias que se ponen de un



SOMOS EUROWAG

El proveedor de soluciones de movilidad de mayor crecimiento en Europa, con 25 años de experiencia propulsando a más de 300.000 camiones en la carretera.

ENERGÍA

- Precios razonables
- Tarjetas de combustible flexibles
- Gran red de aceptación

TECNOLOGÍA

- Seguimiento y gestión de flotas
- Pagos de peajes simplificados con la solución EETS

SERVICIOS FINANCIEROS

- Reembolsos de impuestos e impuestos especiales
- Cambio de moneda fluido



Creamos nuestros productos y soluciones en cooperación con nuestros clientes.

¿Estás listo para salir a la carretera con nosotros?

+34 937 371 151

eurowag.com

día para otro a hacer *frigo* porque han visto que el *reefer* funciona y, como no son expertas, ha habido problemas con clientes”, añade una de las fuentes consultadas. “Sí hemos notado más competencia”, señala otro operador.

Las perspectivas de futuro de las transitarias que operan *frigo* son buenas. El reto: “Que las navieras quieren el negocio directo con todo, lo que incluye a los clientes *reefer* para ellos”. “El proteccionismo de ciertos Gobiernos” es otra barrera a este negocio.

Multinacionales transitarias han puesto en marcha nuevos servicios como el de DHL de grupaje marítimo para el sector farmacéutico entre España y México. Y no solo multinacionales. Es el caso de Sufle-norsa Transitarios, especializada en mercancía a temperatura controlada, sobre todo pescados y mariscos: “Hemos puesto en marcha oficinas locales en países que consideramos estratégicos para el desa-

LOS PROBLEMAS DE FALTA DE EQUIPO EN EL CONTENEDOR DE CARGA SECA NO SE DA EN EL REEFER

SURGEN TRANSITARIAS QUE HACEN DE UN DÍA PARA OTRO FRIGO SIN TENER EXPERIENCIA



Transitarias como Lamageire han puesto en marcha nuevos servicios / LAMAIGNERE

rollo de nuestras actividades como son Argentina, Uruguay, Chile, Perú, China y Corea”, señalan desde la transitaria.

Lamageire es una transitaria con experiencia en el transporte de mercancía

sanitaria y farmacéutica, que trabaja con clientes que son “importantes empresas de laboratorios y farmacéuticas”.

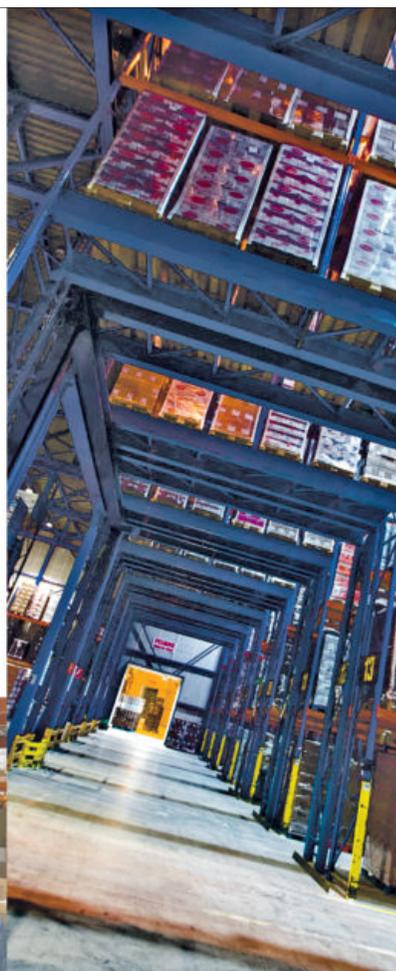
Esta transitaria ha fletado una decena de aviones con material médico y farma-

céutico que ha importado desde China. En cuanto a nuevos servicios, ha puesto en marcha *Tracker*, herramienta que informa sobre la localización y el estado de la mercancía en tiempo real.



SERVICIOS LOGÍSTICOS EN FRÍO NEGATIVO

- Somos especialistas en servicios de **ALMACENAJE, PREPARACIÓN DE PEDIDOS Y DISTRIBUCIÓN** para el sector de la **ALIMENTACIÓN CONGELADA**.
- Disponemos en propiedad de una capacidad de almacenaje de 45.000 paletas con temperatura controlada entre **-20° C y -25° C**.
- Cubrimos sus necesidades de transporte terrestre en todas las modalidades: carga completa, grupaje y reparto capilar.
- Garantizamos la trazabilidad de las mercancías y la cadena del frío en todas nuestras operaciones.
- Nos adaptamos a sus necesidades: flotas dedicadas, gestión de cobro, depósito aduanero, documentación personalizada y digitalizada, intercambio electrónico de datos.



FRIMERCAT, S.A. Longitudinal 6, nº 82 - 08040 Barcelona Tel.: +34 932 632 600 email: info@frimercat.es www.frimercat.es
INTERFRISA SAU. Avda del Vallés 33 - 08228 Terrassa Tel.: +34 937 361 940 email: info@interfrisa.es



Cadena de suministro | Operadores logísticos

LOGÍSTICA A VELOCIDAD DE 'FÓRMULA UNO'

La gestión de los centros logísticos en los que se manipulan los productos de la huerta española tiene como principal objetivo poder recortar los tiempos de la operativa

La pandemia ha tenido como consecuencia un nuevo enfoque en el ámbito de las operaciones logísticas de alimentación en frío.

En la actualidad, "todo el mundo está intentando optimizar al máximo los niveles de *stock*", señala un directivo de un operador logístico especializado en logística del frío. Esto supone que "especialmente el producto fresco, como es el caso de las frutas y verduras, están poco tiempo en el almacén", matiza.

En esta línea, los operadores logísticos apuestan de una forma más importante por el desarrollo de centros de tránsito o *cross-docking*, en los que tiene lugar la función logística de consolidación de cargas, para po-



Los operadores logísticos apuestan por los centros de tránsito en la logística de frutas y verduras / C. SÁNCHEZ

der llegar de esta manera lo antes posible a su destino en punto de venta.

Al reducirse al máximo los niveles de *stock* de productos frescos como los hortofrutícolas, cada vez la fase de almacenamiento es más reducida, mientras que el peso que tiene el transporte en la logística de este tipo de alimentos refrigerados es superior si lo comparamos con los alimentos a temperatura ambiente, en los que los ciclos de producción pueden ser más

EL PRODUCTO FRESCO, COMO ES EL CASO DE FRUTAS Y VERDURAS, ESTÁ POCO TIEMPO EN EL ALMACÉN

largos y los niveles de inventario son mayores. Además, en logística del frío hay que tener en cuenta otro componente diferencial como es el sobre coste tanto en almacenaje como en transporte respecto a la logística de productos a temperatura ambiente.

Y es que el ecosistema de la logística de productos frescos de alimentación viene condicionado por la caducidad de los mismos, lo que obliga a controlar y mantener la cadena de frío

Transportando desde 1933

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

www.grupom

GRUPO
mazo

1.000 VEHÍCULOS PROPIOS

CAPACIDAD: 33 EUROPALLET

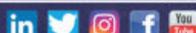
600 EMPLEADOS

60.000 VIAJES AL AÑO

SERVICIO PUERTA A PUERTA

EUROPA · MARRUECOS · ARGELIA

www.grupomazo.com



en todo momento y que el abastecimiento a los puntos de venta sea constante, lo que incrementa las inversiones a afrontar con respecto a otros ámbitos de las operaciones logísticas, al tener que apostar por instalaciones con cámaras frigoríficas.

FLUJO TENSO

En este contexto, es destacable que la gestión de los centros logísticos en los que se mueven productos de la huerta española, tanto para consumo dentro de nuestro país como destinados a la exportación, se hace con el objetivo principal de dotarle de la máxima velocidad posible a este tipo de logística.

Por otro lado, el interés por las naves logísticas a temperatura refrigerada sigue incrementándose año a año, tanto desde el punto de vista del operador logístico como de las propias empresas cargadoras y la gran distribución, según confirman fuentes del sector inmologístico.

LOGÍSTICA DEL FRÍO, EN CLAVE

Temperatura. Mantener y respetar las temperaturas legales y recomendadas, es una de las claves a tener en cuenta para optimizar el reto de la eficiencia de las operaciones de logística refrigerada, según Aecoc.

Agilizar. Las operaciones deben ser óptimas tanto en el ámbito de los almacenes, como en el transporte y en el reparto en punto de venta.

Control. Una de las cuestiones más importantes es el control de la temperatura durante todo el proceso.

Formación. Otro de los grandes retos es la formación y la sensibilización de los integrantes de la cadena.

LOS FRESCOS DESPEGAN EN EL *ECOMMERCE*

El comercio electrónico de productos de alimentación, que no terminaba de arrancar en pasados años, ha dado un salto muy importante a raíz de la pandemia, si bien los productos frescos han venido siendo tradicionalmente el eslabón menos receptivo. De hecho, el último 'Observatorio del comercio electrónico de alimentación', que elabora la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados (Asedas), señala que los alimentos frescos son el producto que menos se compra actualmente por internet. El 51,24 por ciento de los encuestados por Asedas sostiene que nunca compra por internet productos de alimentación frescos, frente a otros productos como los congelados (40,96 por ciento) o la alimentación envasada (24,31 por ciento), que muestran un porcentaje de rechazo inferior. No obstante, "el inicio de la adquisición *online* de los productos frescos empujado por la crisis sanitaria hace subir su compra y puede consolidarse como hábito en el futuro", señala el estudio. De hecho, un 27 por ciento de los encuestados por Asedas reconoce que empezó a comprar productos de alimentación frescos vía *online* con la pandemia. El informe afirma en sus conclusiones que la compra *online* cobra impulso como efecto de la crisis sanitaria, con un aumento del 2,5



Los productos frescos, reto para el *online* / ASEDAS

por ciento de los compradores puros de *ecommerce*, del 3 por ciento en los compradores mixtos en tienda física y *online* y con una disminución del 5 por ciento de los habitualmente reacios a utilizar este canal. Por su parte, los principales frenos para la compra de alimentación en el comercio electrónico siguen siendo los hábitos de comprar a la vista de los productos expuestos, así como los productos frescos, pese a que su compra *ecommerce* crece significativamente. "La crisis sanitaria ha acelerado la transición y esto puede ser el inicio del cambio hacia una mayor confianza", afirman en Asedas.



¡HOLA, TRANSPORTISTA!

ÚNETE A LA COMUNIDAD DE TRANSPORTE MÁS SEGURA

Asóciate a **Wtransnet** y disfruta de las ofertas combinadas con **Teleroute**.

- La única bolsa de cargas con **garantía de cobro** de verdad.
- Trabaja solo con empresas que han pasado **filtros de calidad y solvencia**.



Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

AUMENTA LA CAPACIDAD GLOBAL

Los almacenes refrigerados suman 719 millones de metros cúbicos en 2020, un 16,7% más que la capacidad reportada en el año 2018, según Global Cold Chain Alliance

La capacidad total de los almacenes refrigerados en todo el mundo fue de 719 millones de metros cúbicos en 2020, un 16,7 por ciento más que la reportada en 2018, según revela el informe de capacidad global de almacenamiento en frío 2020, elaborado por Global Cold Chain Alliance (GCCA) sobre 51 países. El aumento en la capacidad durante este último bienio fue principalmente de América del Norte y China. Estados Unidos, con 156 millones de metros cúbicos, se ha consolidado como el mercado nacional más grande del mundo, seguido de India, con 150 millones de metros cúbicos, y China, con 131 millones de metros cúbicos. Canadá, Estados Unidos, Brasil y los Países Bajos tenían un tamaño medio de almacén de más de 100.000 metros cúbicos.

Por su parte, México, Brasil y China tienen la mayor necesidad insatisfecha de

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
Total			145.415.005

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

Gestión eficaz de su flota

Colaboramos con usted para optimizar sus procesos mediante sistemas telemáticos.

SPEDION
information logistics

spedion.es

espacio de almacenamiento refrigerado. Los expertos prevén que la región de Asia Pacífico registre un crecimiento más rápido durante los próximos años. La demanda de alimentos perecederos, como productos lácteos, frutas, verduras y carne, está creciendo con el aumento de la población urbana y los cambios en los hábitos alimenticios de la población.

El espacio de almacenamiento refrigerado se distribuyó de manera desigual entre los países, según revela el índice de penetración de mercado desarrollado por Global Cold Chain Alliance (GCCA). Este indicador de desarrollo del mercado se calcula como la capacidad de almacenamiento en frío por residente urbano. El promedio mundial en 2020 fue de 0,15, con un rango de 0,9 a menos de 0,1 metros cúbicos por residente. La población urbana se utiliza en este punto de referencia porque se espera que aquellos con ingresos de clase media se concentren en estas áreas.

En los mercados de los países en desarrollo, los segmentos de consumidores de clase media y de altos ingresos apoyan la demanda de alimentos refrigerados y congelados, lo que en última instancia impulsa el dinamismo de la industria de servicios de almacenamiento refrigerado.

Países Bajos, Canadá, Portugal, Nueva Zelanda y el Reino Unido encabezan este ranking de más metros cúbicos refrigerados por residente urbano. En la parte media se encuentran Suecia, Uzbekistan, Polonia, Alemania y Suiza. En la parte baja de la tabla están Uruguay, Colombia, Vietnam, Perú y Sudáfrica.

Los impactos comerciales del virus COVID-19 afectaron a más del 50 por ciento de las empresas que componen la cadena de frío global, revela una encuesta de GCCA. Las causas se debieron a los mayores esfuerzos para atender el aumento de la demanda diaria o por los desafíos generados en la producción, entre otras causas.

La principal respuesta a la crisis sanitaria fue tomar medidas adicionales para proteger a la fuerza laboral (por ejemplo, turnos escalonados, distanciamiento social, trabajo remoto). Los siguientes problemas más importantes fueron mantener la continuidad general del negocio y la moral de la fuerza laboral.

LINEAGE LOGISTICS

El sector del almacenamiento frigorífico mundial está liderado por el gigante norteamericano Lineage Logistics, con cerca de 60 millones de metros cúbicos de capacidad. Entre sus últimas operaciones para reforzar su liderazgo destaca la adquisición de Hanson Logistics, el duodécimo proveedor de almace-

namiento y logística de temperatura controlada más grande de América del Norte, según la Asociación Internacional de Almacenamiento Refrigerado (IARW). Además, durante este año también ha tomado el control de Kloosterboer, grupo neerlandés que ocupaba la segunda plaza en el ranking europeo del sector de almacenamiento frigorífico, así como de la empresa de transporte UTI Forwarding, con sede en Róterdam. Además, la multinacional, con sede en Novi (Michigan), anunció el pasado año una docena de adquisiciones en Europa, que incluyen veinte ubicaciones que abarcan cerca de 2,5 millones de metros cúbicos de capacidad en los Países Bajos, Dinamarca, Bélgica, Polonia y Noruega. Lineage Logistics captó el pasado mes de marzo más de 1.500 millones de euros de sus inversores para seguir avanzando en su plan de expansión en América del Norte, Europa y Asia-Pacífico.

Americold Logistics ocupa la segunda posición mundial de almacenamiento frigorífico con más de 31 millones de metros cúbicos repartidos en 246 almacenes en América del Norte, Europa, Asia-Pacífico y América del Sur.

La multinacional, con sede en Atlanta, Georgia (Estados Unidos), ha cerrado este año un acuerdo para adquirir la empresa australiana Lago Cold Stores, que opera con tres almacenes dentro del puerto de Brisbane. Anteriormente, Americold Logistics compró al operador británico Bowman Stores. Además, acomete diversos proyectos de expansión repartidos en Estados Unidos, Nueva Zelanda o Irlanda del Norte.

El tercer mayor operador global del almacenamiento frigorífico es United States Cold Storage, con más de 10 millones de metros cúbicos de capacidad. El grupo, con sede en Candem, Nueva Jersey, cuenta con 13 instalaciones en Estados Unidos.

Entre los grupos en fase de fuerte crecimiento también se encuentra NewCold Advanced Cold Logistics. Este operador, con sede en los Países Bajos, está desarrollando una red de instalaciones automatizadas en Reino Unido, Francia, Polonia, Alemania, Italia, Australia y Estados Unidos, que superan los cinco millones de metros cuadrados gestionados. Entre sus operaciones más recientes está su entrada en el mercado italiano con la adquisición de Pacaro en Borgorose, a 75 kilómetros al noreste de Roma. Además, está construyendo en Piacenza una plataforma con capacidad para más de 73.000 palés, que estará operativa el próximo año. Además, en Victoria (Australia), el operador acomete una ampliación de su almacén para albergar hasta 225.000 palés.

719

millones de m³
almacenamiento
de frío
en 2020

DHL

FRUTA FRESCA CON LA MAYOR GARANTÍA.

Confía en la red logística de DHL para llegar de la huerta a la mesa en el menor tiempo posible y manteniendo la cadena de frío. Solo así ofrecerás a tus clientes la experiencia de probar la fruta como recién cogida del árbol.

DHL Supply Chain – Excellence. Simply delivered.

Contacta con nuestros expertos en
fruta@dhl.com o visítanos en el
Pabellón 6 de Fruit Attraction



Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

LOS GIGANTES DEL FRÍO YA OPERAN EN ESPAÑA

Lineage Logistics entró este año tras comprar a Frinavarra y Frioastur, y Americold en 2020 con Agro Merchants Group

Los dos gigantes mundiales del almacenamiento del frío se han situado en los últimos 12 meses en España. El líder, Lineage Logistics, ha entrado este año tras adquirir a Frigoríficos de Navarra (Frinavarra) y Frioastur, que suman más de 550.000 metros cúbicos de naves de frío. Por su parte, Americold Logistics accedió al mercado nacional, en el último trimestre de 2020, con la compra de Agro Merchants Group, empresa que cuenta con instalaciones frigoríficas en Algeciras, Barcelona y Valencia.

El proceso de expansión de Lineage Logistics, enmarcado en su estrategia para consolidar su liderazgo en almacenamiento frigorífico global y especialmente en Europa, ha supuesto su desembarco en España.

El gigante norteamericano, con sede en Novi (Michigan), ha tomado el control de Frinavarra, compañía con sede en Milagro (Navarra), que gestiona más de medio millón de metros cúbicos de naves de frío, así como a Frioastur, que opera con una instalación en Gijón de cerca de 28.000 metros cúbicos.



LINEAGE LOGISTIC DISPONE DE MÁS DE 570.000 M2 EN NAVARRA Y ASTURIAS

AMERICOLD OPERA CON NAVES EN BARCELONA, VALENCIA Y ALGECIRAS

La adquisición de Frinavarra se produce en un contexto en el que participa, a través de la sociedad Frigoríficos Portuarios del Sur, en el desarrollo del proyecto 'Ciudad del Frío', en el puerto de Huelva. Esta iniciativa, impulsada por la Autoridad Portuaria que preside Pilar Miranda, dispone de una parcela de 35.525 metros cuadrados para desarrollar el *hub* logístico del frío, que dispondrá de un suministro de energía procedente de la planta regasificadora de Enagás. Con su entrada en el mercado español, Lineage Logistics está presente en 16 países de América del Norte, América del Sur,

Europa, Asia, Australia y Nueva Zelanda.

AMERICOLD LOGISTICS

Americold, el segundo mayor operador mundial de almacenamiento frigorífico, entró el pasado año en Europa tras comprar a Agro Merchants Group por cerca de 1.482 millones de euros. La compañía adquirida por el grupo, con sede central en Atlanta (Estados Unidos), era la cuarta en el ranking mundial de 2020, y cuenta con naves en Barcelona, Valencia y Algeciras. La multinacional estadounidense Agro Merchants Group consolidó en 2019 su apuesta por el mercado ibérico con la compra

SAM
SERVICIOS AUXILIARES MARÍTIMOS ALGECIRAS

PERSONAS TRAS LA LOGÍSTICA
Plataforma Logística Multimodal especializada en frío

Almacenamiento en seco | Almacenamiento en frío | Depósito de contenedores | Servicios de valor añadido

www.samalgeciras.com |



Imagen de las naves de Frigoríficos de Navarra en Milagro (Navarra) / FRINAVARRA

ALDEFE DESTACA EL POSICIONAMIENTO DE ESPAÑA COMO POOL DE FRÍO DE ENTRADA PARA LOS MERCADOS DE AFRICA Y LATINOAMÉRICA



Instalaciones de Agro Merchants Group en Valencia / AGRO MERCHANTS GROUP

del negocio de Friopuerto en España y Portugal. El secretario general de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe), Marcos Badenes, avanzó en la clausura de las XII Jornadas de Frío, “la tendencia imparable en el posicionamiento de España como un *pool* de frío de entrada para los merca-

dos de África y Latinoamérica”, como reflejan las últimas compras desarrolladas por los gigantes norteamericanos Lineage Logistics y Americold Logistics. A su juicio “nuestro sector sigue siendo muy apetecible para la inversión, sobre todo la extranjera”, tras recordar la aparición de operadores internacionales como Linneage o Americold

en España y de K+N con Salmosped en el norte de Europa. Badenes auguró que “probablemente veamos a corto y medio plazo más operaciones en España y en Europa. Hay interés, hay ocasión y hay dinero”. En su opinión, “el sector del almacenamiento refrigerado se concentra para mejorar su rentabilidad y posicionamiento”.

PUERTO DE CÁDIZ

“especialistas en frío”



Opinión | Digitalización

RETOS Y OPORTUNIDADES



GINÉS HERNÁNDEZ ROSIQUE
SOCIO FUNDADOR
TÉCNICAS DE INGENIERÍA
(GESINFLOT)

Para cada uno de los actores en la cadena logística, el término digitalización puede abarcar diferentes significados. Pero entendiéndolo como un todo, la digitalización en el transporte puede resumirse en la captura de datos, su transporte, almacenamiento y procesamiento con el fin específico que cada uno de estos actores necesita.

La digitalización de la actividad de transporte y logística es fundamental para dinamizar el flujo de información requerida por todos los implicados en la cadena logística, y para garantizar el servicio prestado, el cumplimiento de las normativas legales y los estándares de la propia actividad.

Para llegar a la explotación de datos, se necesita que estos se capturen o introduzcan en los sistemas en tiempo y forma adecuadas, con la calidad y precisión mínima necesaria para su correcta integración con los sistemas y su explotación.

El primer problema que encontramos en la digitalización es la captura del dato: de dónde, de qué fuente, con qué precisión, qué velocidad de adquisición.

Es muy importante que los sistemas telemáticos (informática embarcada) permitan la obtención del mayor número de datos con el menor número de tecnologías o agentes implicados. Facilitando un punto de partida correcto y lo más simplificado posible.

Como ejemplo, en un semirremolque frigorífico podemos tener diferentes sistemas electrónicos o telemáticos, termógrafos, conexión con la máquina de frío, gestión de seguridad remota o control de presión y temperatura de neumáticos. Si esto lo multiplicamos por el número de proveedores de neumáticos, equipos de frío, carroceros, etc., puede llegar a ser inviable mantener una integración de todos estos datos de una forma coherente y práctica.

El escenario de posibles servicios de digitalización es elevado y la diferenciación de estos según la actividad de la cadena logística donde nos encontremos, hace muy difícil encontrar soluciones estándar que puedan hacer el uso y análisis de los datos que necesita cada empresa y, en particular, su modelo de negocio, que debe de ser diferenciador para poder sobrevivir en entornos de alta competencia y exigencia como los actuales.

Debemos acometer los proyectos de digitalización con un análisis previo y detallado con la ayuda de empresas especializadas y con experiencia contrastada en telemática e integración con los diferentes sistemas de gestión actuales y futuros de la empresa. Lo que nos permitirá planificar un marco de digitalización de todos los procesos y en todos los departamentos de la empresa, con una planificación de las actuaciones de "Big Data", que permitan una explotación de los datos ajustada a nuestro modelo de negocio, así como la formación adecuada del personal en los nuevos sistemas.

En el momento actual y con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (*Next Generation*), tenemos una buena oportunidad para acometer proyectos disruptivos dentro de nuestras empresas, que permitan asegurarnos una buena posición dentro del marco de la digitalización del sector, independientemente del tamaño y la capacidad económica de cada empresa.

Es el momento para que las asociaciones y todos los colectivos implicados en la cadena logística puedan hacer propuestas de soluciones puntuales para cada una de las necesidades concretas. Pero cada empresa individual deberá ser capaz de encontrar el modelo de digitalización que más se ajusta a sus necesidades, teniendo en cuenta que España, por su condición de

EL PRIMER PROBLEMA QUE ENCONTRAMOS EN LA DIGITALIZACIÓN ES LA CAPTURA DEL DATO

EL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA ES UNA BUENA OPORTUNIDAD PARA ACOMETER PROYECTOS DISRUPTIVOS

CADA EMPRESA INDIVIDUAL DEBERÁ SER CAPAZ DE ENCONTRAR EL MODELO DE DIGITALIZACIÓN QUE MÁS SE AJUSTA A SUS NECESIDADES

país periférico en Europa y el creciente desarrollo de África, necesita soluciones tecnológicas en muchos casos diferentes a las implementadas en el resto de Europa de una forma más estandarizada.



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



www.portdebarcelona.cat

Cadena de suministro | Entrevista

RAFAEL MUÑOZ RUBIO

DIRECTOR DE TRANSPORTE DE DHL SUPPLY CHAIN ESPAÑA

“EL RETO EN LOGÍSTICA DEL FRÍO ES LA TENSION EN LOS PLAZOS DE ENTREGA”

Rafael Muñoz Rubio, director de Transporte de DHL Supply Chain España, analiza la situación actual y futura de la logística del frío, principalmente en el ámbito del transporte, que tiene gran peso en el negocio de su compañía. Muñoz, nacido hace 55 años en Fuente de Cantos (Badajoz), destaca la “flexibilidad y agilidad” para alcanzar unos plazos de entrega “del campo a la mesa” que son “muy exigentes”.

– Con el ‘tsunami’ de la pandemia, ¿en qué situación se encuentra el sector de la logística del frío?

– Es un sector que está muy ligado al comportamiento del consumidor. Se ha desviado el consumo del canal Horeca hacia el *retailer* tradicional, donde han crecido los volúmenes. En exportación de fruta y verdura no ha sido un buen año. Como daño colateral, los flujos de retorno a las zonas de carga han sufrido el impacto de la falta de volúmenes industriales, generando más kilómetros en vacío. En la actividad de *farma* hemos crecido, aunque el volumen no es el mismo que en el frío industrial y la fruta y verdura.

– La pandemia ha consolidado nuevas tendencias de consumo, disparando la compra *online* de productos de alimentación ¿Cuáles han sido los principales retos?

– Asumir esos volúmenes

irregulares, con sus picos. Trabajamos con sistemas de previsión de demanda, pero en este caso la situación ha sido tan extraña que no nos hemos podido apoyar en ellos y ha habido que echar mano de la flexibilidad. También ser rigurosos con los procesos y luego está lo de los retornos en vacío, que ha sido una dificultad que hemos ido asumiendo.

– ¿Es una actividad en alza?

– El transporte es casi la mitad de nuestro negocio en DHL Supply Chain. Y de ahí movemos el 50 por ciento en frío. Sobre todo fruta y verdura, que es donde más volumen movemos y donde hemos tenido crecimientos en los últimos años muy importantes. Tanto en transporte nacional como en exportación. Estamos exportando a países como Alemania, Francia y Países Bajos y nuestras perspectivas son de

crecimiento. De hecho, queremos desarrollar la paletería de fruta y verdura en frío en Europa.

– ¿Qué peso tiene la exportación de frutas y verduras?

– De toda la fruta y verdura que movemos, alrededor del 30 por ciento es exportación. Tanto para productores como *retailers*.

– ¿El grupaje de frutas y verduras es uno de los puntos fuertes de la compañía?

– Transportamos también carga completa, pero es cierto que grupaje de frutas y verduras en España hacemos mucho, con recogida en origen y entrega en *retailers* y en los mercados. Lo estamos potenciando y tenemos un liderazgo claro. Estamos moviendo bastante más de un millón de palés al año.

– ¿Qué ha supuesto el crecimiento del *online* en el sector de la alimentación para DHL Supply Chain?

– Gestionamos almacenes que tienen logística tradicional y logística *online*. Afecta porque el tipo de manipulación del transporte es distinto, pero estamos entregando en *retailers*, no lo hacemos todavía en domicilio para frío, salvo en la parte de *farma*.

– ¿Qué es lo más importante en la operativa de frío?

– En este tipo de productos y especialmente en los frescos, lo más importante es el tiempo, convertido en plazo de entrega. Al final, el tiempo es vida que si la pierdes en la logística la está perdiendo el producto. Por tanto, la flexibilidad y agilidad para alcanzar los plazos de entrega que tenemos desde el campo hasta la mesa, por así decirlo, son muy exigentes. Nosotros tenemos la masa crítica y los sistemas para

poder hacerlo. Y por otro lado, el mantenimiento de la cadena del frío.

– ¿De qué manera se apoyan en la tecnología?

– Contamos con sistemas de predicción de la demanda, como decía antes. Hay que tener en cuenta que tenemos que estar posicionando los camiones sin conocer exactamente todos los pedidos en frutas y verduras que tenemos que recoger. Ajustamos la programación con los camiones ya posicionados. También estamos utilizando *software* de optimización de las cargas para ser más eficientes, tanto desde el punto de vista operativo

como del ecológico, así como *software* para la combinación de cargas y reducción de kilómetros en vacío. Además, nos estamos integrando con clientes con proyectos como el de ‘papeles cero’, en el que trabajamos con nuestros transportistas.

– ¿Cuáles son los principales problemas de la cadena logística del frío?

– Uno de ellos es la tensión en los plazos de entrega por la propia vida útil del producto. Cuando la incertidumbre es mayor tienes que ser muy fiable en las entregas porque el flujo es muy tenso. También hay un reto en costes en la parte de transporte por los retornos en vacío, que se han incrementado por la pandemia. Y, en general, en el mundo del transporte está habiendo un problema con la dificultad para encontrar profesionales.

– ¿Qué flota gestiona actualmente DHL en el segmento de la temperatura controlada en España?

– No tenemos camiones propios; trabajamos con una red de colaboradores. Movemos algo más de 600 camiones de frío. Contamos con una red de *trailer* para largas distancias y una red para la distribución capilar.

– ¿Qué peso tiene la flota a temperatura controlada dentro del total que utiliza DHL Supply Chain en España?

– Representa, aproximadamente, el 50 por ciento.

– ¿El transporte que hace DHL Supply Chain está vinculado mayoritariamente a sus operaciones de almacén?

– Siempre se nos identifica de esta forma, pero la realidad es que de cada cien euros que facturamos en transporte, solo 35 están

PANDEMIA

Los kilómetros en vacío se multiplicaron

ACTIVIDAD

El transporte en frío supone el 25% del negocio de DHL Supply Chain España

PROYECTO

Desarrollar la paletería de fruta y verdura en Europa

GRUPAJE

Movemos más de 1 millón de palés de frutas y verduras al año

ligados a operaciones en almacén.

– **¿Cómo son las relaciones con los transportistas?**

– Cuando subcontratas el transporte es necesario organizarse bien para no solapar costes y estructuras. Tenemos la visión completa de la cadena de suministro y colaboramos con empresas transportistas que gestionan las flotas y los recursos humanos. Nuestra relación con ellos la estamos digitalizando.

– **¿Cómo ve la problemática de la carga y descarga?**

– Portugal ya ha dado un

paso para que los transportistas no lo hagan y aquí habrá que darlo. Hay que cuidar al transportista.

– **¿Es partidario de la implantación de las 44 toneladas en España?**

– Sí, porque me parece que se consigue un modo de transporte más eficiente. Podría ayudar ante la falta de conductores, pero sobre todo es una cuestión de coste, porque optimiza el coste por palé y también optimiza las emisiones.

– **¿Está utilizando DHL Supply Chain megacamiones o 'duotrailer'?**

– Tenemos tanto megacamiones como 'duotrailer' e incluso 'megacisternas' para graneles para uno de nuestros clientes.

– **¿El ferrocarril puede ser una alternativa a la carretera para los tráficos 'reefer'?**

– En 2019 empezamos a utilizar el 'reefer' en exportación, sobre todo a Alemania. Para nosotros es una realidad y suma también para la reducción de la huella de carbono. Lo veo más potencial para flujos internacionales. En Europa se debería flexibilizar más este modo de transporte,

VEHÍCULOS

Contamos con megacamiones, 'duotrailer' y hasta con 'megacisternas'

FERROCARRIL

Queremos potenciar los tráficos de frío en internacional

que actualmente es muy rígido.

– **¿Prevén incrementar sus tráficos por ferrocarril?**

– Para nuestros clientes es una demanda y una necesidad. Queremos potenciarlos tanto para carga completa como para grupajes en frío en internacional.

– **El modelo de contratación bajo la fórmula del 'tender', siempre tan criticado, sigue siendo mayoritario en el ámbito del transporte a temperatura controlada.**

– Hay que adaptarse a los tiempos y hoy es la forma de cotizar la logística y el transporte y de venderlo. No podemos dar la espalda a la realidad. Lo que sucede es que, a veces, cuando se compran servicios logísticos se piensa que se compran *commodities* y esto no es así. Aquí hay un servicio que se ajusta a lo que necesitan los clientes. Luego viene la dura realidad, en ocasiones, cuando te quedas con el más barato.

– **¿Cómo se concreta la apuesta de DHL por la sostenibilidad?**

– Como organización, ya se propuso la compañía hace más de una década que para 2020 quería reducir las emisiones un 30 por ciento. Esto ya lo conseguimos en 2017. Fuimos la primera empresa de logística que nos propusimos alcanzar las emisiones cero en 2050, con un punto intermedio en 2025 de alcanzar el 50 por ciento. Para ello estamos invirtiendo en diferentes líneas como organización, no solo como logística del frío.

– **¿En qué aspectos?**

– Desde investigar en carburantes para los aviones para el transporte *express*, como en vehículos eléctricos, instalaciones cien por cien sostenibles, etc. La apuesta de la compañía es firme en este sentido. La cifra prevista de inversión en este ámbito supera los 7.000 millones de euros hasta 2030.

– **¿Es necesario articular ayudas para la renovación de las flotas de transporte?**

– Por supuesto, hay que ayudar a las empresas de transporte por lo menos a iniciar el cambio, igual que se ha impulsado en otros sectores. Las compañías vamos haciendo cosas, pero hay que ver por dónde vamos todos más estructuralmente.



Cadena de suministro | Almacenamiento frigorífico

LA PANDEMIA EMPUJA A DIGITALIZAR Y AUTOMATIZAR

El Observatorio del Frío revela el avance de tecnologías como internet de las cosas o *blockchain*

La súbita irrupción de la pandemia sanitaria ha supuesto una aceleración de los cambios tecnológicos con tres grandes ejes de impacto en la cadena de suministro. Así lo confirma el Observatorio del Frío, creado por un acuerdo de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de Es-

paña (Aldefe) con la Universidad de Zaragoza. El primero eje, centrado en internet de las cosas, propicia la adquisición de datos a través de la integración de sistemas. Uno de los desarrollos más destacados en el negocio frigorífico fue impulsado por Seur. Tras una inversión que supera el millón de eu-



Sistema de almacenaje de palés compacto PowerStore / SWISSLOG

ros en un sistema basado en el internet de las cosas (IoT), el operador garantiza con esta implementación la trazabilidad de la temperatura desde el momento de la recogida hasta su entrega. Para ello, la paquetera instaló más de 1.000 dispositivos de medición de temperatura con tecnología NB-IoT en todas las unidades de carga de mercancía refrigerada, como en vehículos de reparto, contenedores, así como en el centenar de cámaras de frío que dispone su red de transporte urgente. Un segundo eje tecnológico se centró en el *blockchain*. Esta solución posibilita un intercambio de datos des-

EY Y FIAB IMPULSAN UN CENTRO DE DIGITALIZACIÓN PARA PROMOVER LA MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR DE ALIMENTACIÓN Y BEBIDAS

centralizado, seguro y transparente. Entre las iniciativas más recientes vinculadas a esta área destaca la alianza entre la Federación Española de Industrias de Alimentación y Bebidas (FIAB) y la firma de servicios profesionales EY para impulsar un centro de digitalización con capacidad tractora para promover la modernización y la transformación del sector. El tercer eje de cambios tecnológicos está centrado en la automatización y robotización de procesos, apunta el Observatorio del Frío. En este último ámbito, los nuevos proyectos incorporan, cada vez más, soluciones de intralogística

PALLEX
IBERIA

NUESTRA RED DE TEMPERATURA CONTROLADA YA ESTÁ AQUÍ ¡ÚNETE AL FRÍO PALL-EX!

+34 917 964 500 | infopallex@pallex.es | www.pallex.es



automatizada para optimizar al máximo el espacio de almacenaje y ganar productividad y eficiencia en el proceso. Conforme a un diseño escalable y flexible, los almacenes son gestionados por transelevadores *mini-load*, disponen de sistemas de transporte automático STV (*Sorting Transfer Vehicle*), o robots de paletización automática. Entre los proyectos en curso, AR Racking y Swisslog acometen un nuevo almacén autoportante en Funes (Navarra) para Virto Group. Este complejo, que cubre una superficie de 11.020 metros cuadrados y tendrá 38 metros de altura, dispondrá de una capacidad de almacenaje para 56.166 europaletas, que permitirá tener un *stock* de entre 50 y 70 millones de kilos de producto ultracongelado.

SOSTENIBILIDAD

La patronal Aldefe también incide en el ámbito medioambiental, sin perder de vista la apuesta decidida de



Almacén autoportante para Virto Group en Funes (Navarra)/ AR RACKING

la Unión Europea por la sostenibilidad, con el Pacto Verde sobre la energía, los transportes y la gestión de los residuos. En esta línea, el Congreso de los Diputados aprobó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética el pasado mes de junio, con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática antes de 2050. Aldefe destaca que el reto para reducir la huella del carbono se ha convertido en una prioridad para muchas empresas, por lo que se informa de diversas

iniciativas, entre ellas el acuerdo de compra de energía cerrado por Danone con Iberdrola para diez años. Detrás de esas iniciativas se encuentra una mayor concienciación del consumidor sobre los asuntos medioambientales ligados con el consumo de productos alimenticios. Sostenibilidad, salud y digitalización van a marcar la innovación en el sector agroalimentario y, por tanto, en el del almacenamiento en frío. Sin embargo, el secretario general de

AR RACKING Y SWISSLOG ACOMETEN UN NUEVO ALMACÉN AUTOPORTANTE EN NAVARRA PARA VIRTO GROUP

ALDEFE HA DENUNCIADO EL ENCARECIMIENTO DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA, UNA FACTURA QUE SUPONE EL 40% DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LAS EMPRESAS

Aldefe, Marcos Badenes, denunció el encarecimiento desorbitado de la energía eléctrica, una factura que supone el 40 por ciento de los costes de explotación de la empresa". El responsable de la asociación también puso de relieve la apuesta de los asociados por abordar "continuas mejoras en la eficiencia energética de sus instalaciones, tras unos meses en los que la pandemia ha provocado una bipolaridad en la situación del sector". Según detalló Marcos Badenes, los operadores de almacenamiento frigorífico vinculados a la distribución lograron "crecimientos sustanciales de actividad y facturación", mientras que los que trabajan para los canales de hostelería y restauración (Horeca) lo han pasado "francamente mal", ante el cierre decretado para los establecimientos de sus clientes. Sus previsiones son que la "normalidad para el conjunto del sector llegará a finales de este año".

EXPERTOS EN EL COMMODITY DE ALIMENTOS

Nuestra capacidad va más allá del almacenamiento a temperatura controlada convencional

No solo gestionamos productos alimentarios, sino que somos verdaderos expertos, con experiencia e infraestructuras, para dar apoyo a nuestros clientes con soluciones personalizadas a las características de sus productos y necesidades.

AGRO
Merchants Group



Soluciones globales para cadena en frío, pero a nivel local

agromerchants.com

Cadena de suministro | Transporte marítimo



Imagen del buque frigorífico "Atlantic Klipper" / SEATRADER

MÁS ACTIVIDAD EN LA FLOTA REFRIGERADA

El mercado refrigerado experimentó en 2020 una gran conmoción, especialmente en el primer semestre como resultado de la pandemia del coronavirus, según revela el informe de Dynamar. Las dificultades comenzaron en abril del

pasado año cuando los proveedores se enfrentaron a problemas para llevar productos frescos a los puertos correspondientes. La menor productividad en el trabajo de almacén, debido al distanciamiento social y las restricciones de movili-

dad, provocaron tiempos de entrega más largos y una reorientación de los procesos de pedidos e inventario.

En el segmento de la carga frigorífica en contenedor, los principales desafíos se debieron a que los equipos

reefer se vieron atrapados en los puertos y por las dificultades que tenían los cargadores y transportistas para reposicionar nuevas unidades. Como resultado, los contenedores refrigerados comenzaron a acumularse en los puertos chinos. En consecuencia, los transportistas anunciaron la introducción de recargos por congestión para reefers. Además, algunos contenedores se desviaron a otros puertos o se retrasaron por la cantidad cada vez mayor cancelación de salidas. Sin embargo, la interrupción en el segmento de los contenedores generó una mejora para el tráfico convencional. A modo de ejemplo, se informó que se dobló el número de buques frigoríficos convencionales de Sudáfrica con escala en Róterdam. Así, la frecuencia de estos enlaces durante la temporada de cítricos de Sudáfrica aumentó de quincenales a semanales. Según el análisis de Dynamar, "mirando dentro de la bola de cristal, este pico de actividad no continuará para siempre". Además, según la consultora, "para los operadores refrigerados convencionales, su actividad también volverá a la normalidad". El análisis concluye que "los barcos siguen siendo viejos y siguen consumiendo mucho combustible, por lo que

DYNAMAR PREVÉ QUE LA MAYOR ACTIVIDAD EN LA FLOTA CONVENCIONAL SE IRÁ ATENUANDO DEBIDO A QUE SUS BUQUES "SIGUEN SIENDO VIEJOS Y CONSUMEN MUCHO COMBUSTIBLE"



www.cbl-logistica.com

cuando los precios del petróleo vuelvan a subir, su competitividad baja". No obstante, "el tiempo dirá lo que sucede y es probable que 2021 sea un poco más normal que 2020".

Por su parte, Yntze Buitenwerf, presidente de Seatrade, reveló que "el crecimiento de los últimos años en el transporte marítimo de productos perecederos ha sido modesto, pero sigue registrando una cifra ligeramente inferior al 2 por ciento". Mientras tanto, añadió, el volumen anual superó los 130 millones de toneladas y se espera que alcance los 156 millones de toneladas para 2024, lo que representa un 3,7 por ciento por año. El máximo responsable del grupo naviero de carga refrigerada avanzó que en el último año ha reforzado su flota hasta situarla en 76 buques con las adquisiciones de barcos como "Comoros Stream", "Royal Klipper", construidos por Seatrade en 2000 y que cambiaron de propietario con el tiempo. Otros buques adquiridos son el "Pacific Mermaid", "Regal Bay", "Elvira, Emerald", "Lombok" y "Luzon Strait".

Según Drewry, la flota convencional representa aproximadamente el 13 por ciento del transporte marítimo refrigerado, un por-



Maersk Container Industry celebró en 2020 el 25 aniversario de su primer reefer / MAERSK CONTAINER INDUSTRY

centaje que se prevé que disminuya a un 8 por ciento para 2024, debido al envejecimiento de la flota y la inversión limitada en nue-



vas construcciones. La consultora ha registrado un fuerte aumento en las tarifas en las principales rutas comerciales "intensivas en

contenedores refrigerados" en el primer trimestre, luego de un repunte estacional en la demanda de carga y el aumento de los recargos por combustible. El dinamismo del contenedor refrigerado se refleja en el balance de MSC, tras mover 1,9 millones de reefer en 2020, superando el récord de 1,8 millones de contenedores refrigerados movidos en 2019. Con el fin de satisfacer una mayor demanda de su servicio, MSC agregó 15.000 unidades Star Cool en 2020.

Por su parte, CMA CGM realizó a finales del pasado año un pedido de 5.000 unidades de refrigeración

Magnum Plus de Thermo King. También, Hapag-Lloyd ha encargado 150.000 TEUs a China, que incluye tanto cajas secas como contenedores refrigerados de última generación. La inversión alcanza los 550 millones de dólares, unos 460 millones de euros. Además, ONE está ampliando este año su flota de contenedores refrigerados añadiendo otras 27.500 unidades nuevas, que incluyen 850 equipadas con tecnología avanzada de Atmósfera Controlada (AC). Esta inversión se suma a las 5.000 unidades (todas 40'HC) invertidas por ONE a principios del año 2020.

MSC ESTABLECIÓ EN 2020 UN NUEVO RÉCORD EN SU TRÁFICO REEFER AL MOVER 1,9 MILLONES DE TONELADAS DE UNIDADES

NAVIERAS COMO CMA CGM, ONE O HAPAG-LLOYD HAN REALIZADO EN LOS ÚLTIMOS MESES IMPORTANTES PEDIDOS DE CONTENEDORES REFRIGERADOS



Cadena de suministro | Transporte marítimo

Los puertos españoles mantuvieron un volumen de 8,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en contenedores durante el turbulento ejercicio 2020, replicando las cifras obtenidas en 2019, de acuerdo a la estadística que maneja Puertos del Estado.

La infraestructura portuaria española viene siendo cada día más sensible con el tráfico de mercancía perecedera afianzando, con ello, el papel de España como primer país exportador de frutas y hortalizas. No obstante, los enclaves son más importadores que exportadores, y los principales tráficos registrados son en tránsito hacia terceros países, lo que consolida su rol como plataformas de distribución.

De los 8,7 millones de toneladas manejadas por la red portuaria española, 997.175 toneladas fueron cargas de exportación, mientras que 1.674.454 toneladas eran cargas de importación. Por su parte, los enclaves manejaron 3.031.169 toneladas en tráficos de exportación y 3.023.289 de mercancías de tráficos de importación.

El puerto líder en España en el movimiento de productos hortofrutícolas en contenedores es Bahía de Algeciras. El enclave andaluz gestionó un flujo de 3,78

TRÁFICOS ESENCIALES AL ALZA

Los puertos españoles mantuvieron un volumen de 8,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas durante el turbulento 2020

TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN CONTENEDOR

PUERTO	2020	2019	%20/19	2018	2017	2016
Bahía de Algeciras	3.788	3.356	+13%	2.922	2.789	2.960
Valencia	2.623	2.037	+29%	1.648	1.631	1.499
Barcelona	732	1.821	-60%	1.583	1.188	325
Las Palmas	714	579	+23%	653	681	570
S.C. Tenerife	190	205	-7%	338	213	206
Vigo	153	14	+981%	16	15	20
Alicante	113	137	-17%	149	166	156
Gijón	101	88	+14%	77	74	65
Bilbao	82	135	-40%	125	108	169
Bahía de Cádiz	45	4	+976%	5	11	13
Tarragona	44	52	-16%	76	62	92
Málaga	43	27	+61%	30	4	8
Cartagena	23	28	-18%	65	61	64
Huelva	21	21	+1%	20	14	2
Vilagarcía	17	18	-6%	10	5	4
Castellón	15	15	+3%	22	13	10
Sevilla	11	15	-26%	15	15	14
Marín - Pontevedra	6	149	-96%	139	125	118
Santander	2	0	>999%	0	-	-
Melilla	1	7	-83%	12	37	47
Almería	1	1	-10%	1	0	5
Baleares	1	2	-69%	7	9	10
Ceuta	0	6	-97%	6	8	9
Pasaia	0	-	-	-	-	0
Ferrol - San Cibrao	0	-	-	-	-	-
Motril	-	-	-	-	0	1
A Coruña	-	-	-	-	-	-
Avilés	-	-	-	-	-	-
Total	8.726	8.719	+0%	7.921	7.228	6.365

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

LOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y VALENCIA GESTIONAN EL 73% DE LOS TRÁFICOS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

LAS IMPORTACIONES SUPERAN A LAS EXPORTACIONES, UNA OPORTUNIDAD PARA LOGRAR UN REEQUILIBRIO DE LOS TRÁFICOS

millones de toneladas de carga hortofrutícola, con un crecimiento del 13 por ciento respecto al ejercicio 2019. El recinto dispone de una capacidad instalada para el almacenamiento en frío de más de 30.000 palés. En segunda posición de la clasificación, el puerto de Valencia mejoró sus tráficos hortofrutícolas en un 29 por ciento, registrando un volumen de 2,6 millones de toneladas, volviendo a crecer por tercer año consecutivo a doble dígito.

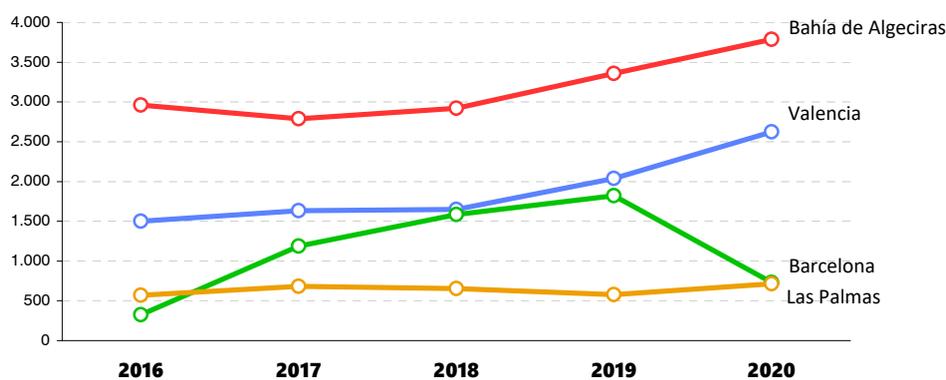
Por su parte, en tercer lugar destaca el descenso de los tráficos en el puerto de Barcelona. Los flujos hortofrutícolas en contenedores se redujeron un 60 por ciento en 2020, con un movimiento de 732.104 toneladas, tras varios ejercicios al alza. En este sentido, hay que mencionar la decidida apuesta de APM Terminals Barcelona por el reefer, con importantes inversiones dirigidas a ajustar, e incluso personalizar,



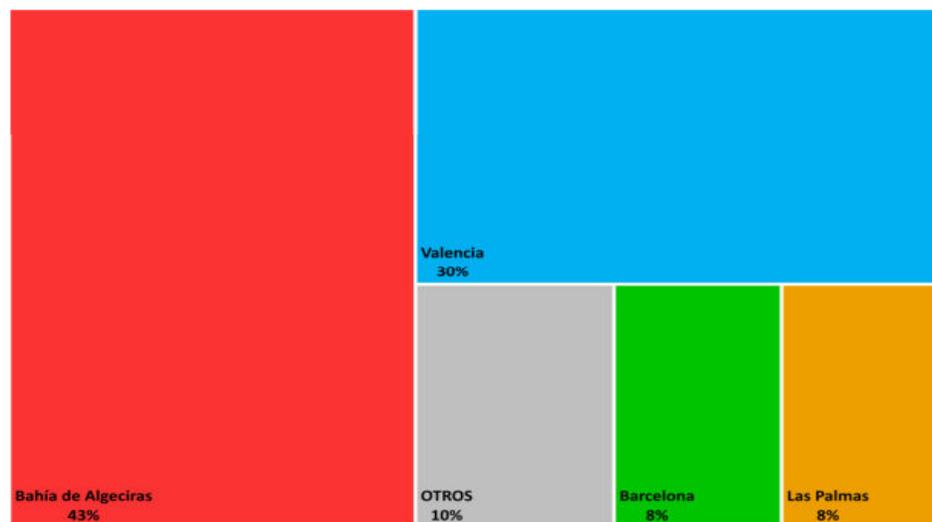
LOGÍSTICA DEL FRÍO

los servicios a sus clientes. Además de haber aumentado las conexiones para las estancias de los contenedores frigoríficos en la terminal, la compañía dispone de un amplio catálogo de servicios, de cara a garantizar que se mantienen intactas las propiedades y la calidad de la mercancía. Se trata, por ejemplo, de inspecciones Pre-Trip, de limpieza de los contenedores y de su reparación. Servicios que ya suponen 9.500 operaciones en APM Terminals Barcelona al año. En su mayoría, inspecciones y limpiezas internas, que se realizan en las instalaciones dedicadas a la operativa *reefer* de la terminal. “Ofreciendo estos servicios adicionales al contenedor frigorífico optimizamos los costes de transporte al cliente y, a la vez, reducimos la huella de carbono”, declaró María García, CCO de APM Terminals Spanish Gateways. APM Terminals cuenta en el puerto de Barcelona con 650 conexiones eléctricas para alimentar de energía a los contenedores frigoríficos durante su estancia en puerto, garantizar el su-

TRÁFICO DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN CONTENEDOR



► 2020



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

ministro y la calidad de las mercancías que contienen. Las últimas inversiones realizadas permitieron aumentar en 152 las conexiones con una nueva estructura, y ampliar la estación transformadora para alimentar a las nuevas conexiones. Y dadas las previsiones de crecimiento del sector, la compañía trabaja ya en un proyecto para aumentar en 132 los enchufes para refrigerados y ampliar los centros de transformación actuales con objeto de aumentar la potencia a suministrar. Por último, en cuarta y quinta posición de la clasificación figuran los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, que tuvieron un comportamiento desigual en los tráficos registrados. Las Palmas logró articular un crecimiento del 23 por ciento en los flujos, con un movimiento de 713.638 toneladas, gracias al aumento de los tránsitos realizados, mientras que Tenerife redujo un 7 por ciento volúmenes, con un movimiento de 189.572 toneladas, con una reducción centrada en las importaciones de perecederos.



Puerto de Huelva

Conectando Europa. Abierto al mundo



Cadena de suministro | Transporte marítimo

Los tráficos de productos hortofrutícolas, farmacéuticos y de carne vienen impulsando el movimiento de contenedores refrigerados en la mayoría de grandes puertos españoles.

Aunque la mayoría de terminales de contenedores de la red portuaria española permite el paso de los contenedores *reefer*, gracias a sus instalaciones, los enclaves de Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia son los tres centros neurálgicos de este tipo de negocio dentro de la industria marítima y logística. Son tráficos en progresión, de enorme valor estratégico, que necesitan de un cuidado extremo, con el objetivo de no dañar la cadena de frío a su paso por las terminales.

Hoy, la industria marítima mima cuenta con todo tipo de sensores e instalaciones dedicadas para ofrecer un tratamiento específico a cualquier tipo de mercancía perecedera.

Los cargadores, importadores y exportadores, cuidan mucho quién manipula sus mercancías y quién las embarca. No todas las navieras están especializadas y tienen equipos adecuados para determinadas mercancías. Y no todas las terminales y puertos pueden hacer frente a las necesidades de los cargadores, por lo que es un tráfi-



APM Terminals cuenta en el puerto de Barcelona con 650 conexiones para los contenedores *reefer* / APMT

A POR LAS MERCANCÍAS DE VALOR ESTRATÉGICO

Los puertos refuerzan sus espacios y servicios para flexibilizar el continuo incremento de tráficos *reefer*

co que tiende a la concentración, sobre todo, en los flujos interoceánicos. El cargador debe tener asegurado siempre que el contenedor tenga una fuente

de energía externa para que durante todo el trayecto, durante el tiempo de espera en las terminales o durante su acarreo hasta los servicios de inspección,

mantenga las condiciones que requiere el producto. Y es que cualquier incidencia puede ocasionar pérdidas de incalculable valor. Así las cosas, Algeciras,

LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, VALENCIA Y BARCELONA SUMAN 12.263 CONEXIONES PARA EL CONTROL DE CONTENEDORES FRIGORÍFICOS

LAS PRINCIPALES TERMINALES EN ESPAÑA OFRECEN SERVICIOS DE CONEXIÓN ESPECÍFICA PARA LA CARGA REEFER MAS SENSIBLES



Puerto de Vigo
Autoridad Portuaria de Vigo

>90 Servicios Marítimos
(Directos & Feeder)
>1.300 Conexiones Reefer

Visítanos en:

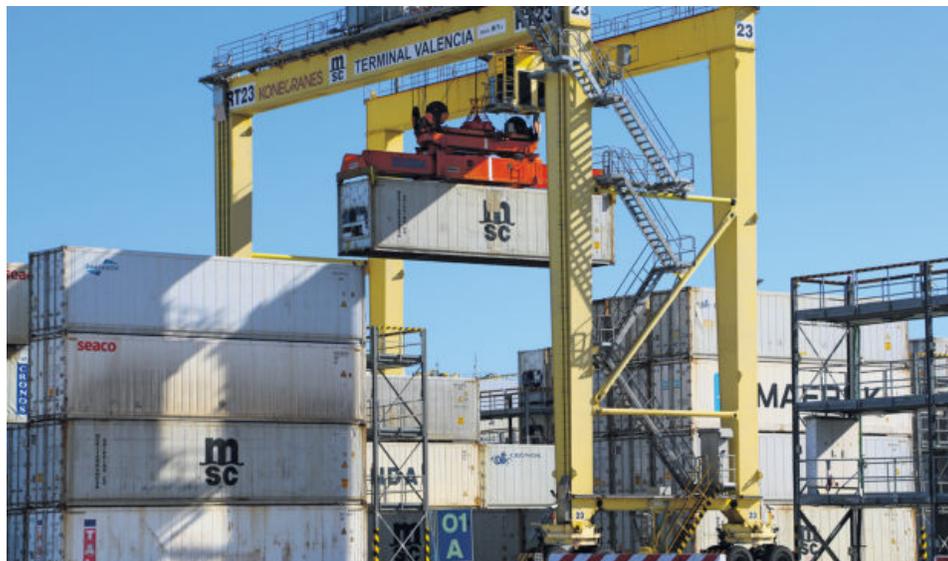






Líderes en Pesca y Logística del Frío

+ INFO 



Instalaciones para contenedores reefer en la terminal dedicada de MSC en Valencia / MARTÍNEZ

Barcelona y Valencia tienen las infraestructuras necesarias para poder hacer frente a la progresión de tráfico *reefer*. Las terminales de Algeciras disponen de 5.144 conexiones para *reefer*, mientras que Valencia-Sagunto tiene 3.567 y las instalaciones del puerto de Barcelona un to-

tal de 3.552 conexiones. Una infraestructura dedicada para un negocio que viene mejorando sensiblemente sus flujos de exportación e importación, así como los tránsitos hacia terceros países, posicionando a España como plataforma marítima para terceros países.

ESPACIOS JUNTO AL MUELLE PARA LOGÍSTICA FRIGORÍFICA

Junto a la necesidad de tener infraestructuras marítimas y de patio para los contenedores frigoríficos, así como centros de inspección flexibles, las autoridades portuarias vienen apostando por el desarrollo de espacios paralelos a los muelles para las necesidades de la logística frigorífica. Operadores mundiales como Agro Merchants, propiedad de la estadounidense Americold, ya vienen operando en puertos como Algeciras, Valencia y Barcelona, mientras que grupos locales como Alonso, a través de SAM Algeciras, también han apostado por las sinergias que ofrecen los flujos *reefer*. Junto al escenario actual, caben destacar desarrollos que están en marcha como el proyecto de la Ciudad del Frío del puerto de Huelva, impulsado por la firma Frigoríficos Portuarios del Sur, un centro de flujos frigoríficos

llamado a convertirse en un almacén regular para la industria de frutos rojos próxima al enclave onubense, bajo una inversión de 15 millones de euros. Por otro lado, Mediterranean Shipping Company (MSC) ha anunciado que fortalecerá su negocio *reefer* en el puerto de Valencia con una plataforma para la manipulación de 25.000 palés, cuya apertura se prevé para 2022. La instalación, bajo la gestión de Medlog Spain Logistic, supondrá una inversión de 35,76 millones de euros. La nave, dedicada a consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer*, tanto productos congelados como refrigerados, tendrá una superficie cubierta de 25.400 metros cuadrados en una parcela de 39.600 metros cuadrados de la Zona de Actividades Logísticas.

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 + **80.000**
Connection points Reefer containers moved in 2020



3 reefer trains daily



HUTCHISON PORTS
BEST

best.com.es

Cadena de suministro | Transporte marítimo

EL 'FRIGO' DEMANDA MÁS 'SHORT SEA'

Estabilidad en los tráficos de perecederos en las autopistas del mar, aunque reducción en los flujos con Reino Unido por la contracción del comercio y los trámites aduaneros

Las líneas de *short sea shipping* ganan puntos como alternativa a los trayectos exclusivamente por carretera entre el transporte frigorífico. El *frigo* aprecia cada vez más las ventajas de subir el remolque al barco. Superados los recelos a priori de los efectos negativos de la travesía marítima sobre la calidad de los productos transportados, "las autopistas del mar están ofreciendo condiciones idóneas al operador de transporte", señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Unas condiciones idóneas que pasan por "el cumplimiento de los plazos de transporte requeridos, costes competitivos, horarios adaptados a sus necesidades (de los transportistas) o reducción de las externalidades de transporte".

Prueba de estas ventajas es que "las empresas de transporte frigorífico están demandando estos servicios marítimos, como se puso claramente de manifiesto en la jornada que SPC-Spain celebró en Cartagena en marzo", añade.

Aunque las estadísticas que elabora periódicamente



Nuevo buque de Grimaldi "Eco Barcelona" para los servicios que tiene con Italia.

de SPC-Spain no disgregan los tráficos perecederos del total, "la percepción es que hay una cierta estabilidad en estos flujos que utilizan las autopistas del mar e, incluso, una cierta reducción en los tráficos con el Reino Unido". En el caso de los

tráficos con otros países, "hay que considerar que hubo un ligero retroceso de los volúmenes de exportación hortofrutícola en el primer trimestre". Los tráficos con Reino Unido bajan por "la contracción del comercio y por las

dificultades derivadas de la tramitación aduanera". Y es que el 'Brexit' está afectando a todo el comercio en general con Reino Unido. La problemática sobre los procedimientos aduaneros provoca "el desvío de tráficos a puertos franceses.



PETROMIRALLES

AMPLIA RED DE EESS PARA PROFESIONALES

MÁXIMA SEGURIDAD CON "PIN DINÁMICO" Y CONTROL ONLINE

PEAJES DE EUROPA EN UN SOLO DISPOSITIVO

RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS

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





Ello debido a que en los mismos, por ejemplo en Calais, esta tramitación es mucho más ágil comparada con las aduanas de los puertos españoles". En España, "está habiendo una interpretación mucho más restrictiva de una norma que es común a todos los Estados de la Unión Europea". La situación "genera una pérdida de tráfico para nuestras autopistas del mar y nuestros puertos". Ambos factores, la contracción del comercio y la problemática aduanera, han provocado que se hayan frustrado "las buenas perspectivas que teníamos de los servicios con el Reino Unido al ofrecer a los transportistas una alternativa que evitaría las congestiones en los puertos del Canal de La Mancha utilizados por el resto de países europeos". No obstante, el 'Brexit' "ha tenido un efecto positivo en las líneas de *short sea shipping* de la fachada atlántica, ya que ha generado la implantación de servicios directos a Irlanda desde los puertos de Santander y de Bilbao", asegura la experta. El sistema portuario español incrementó los tráfico de *short sea shipping* en el primer trimestre del año, según el último Observatorio Estadístico de SPC-Spain. El transporte marí-

LA TRAMITACIÓN ADUANERA ES MÁS ÁGIL EN PUERTOS FRANCESES, HACIENDO LA ADMINISTRACIÓN ESPAÑOLA UNA INTERPRETACIÓN MÁS RESTRICTIVA DE LA NORMA COMÚN EN LA UE

EL 'BREXIT' HA TENIDO UN EFECTO POSITIVO EN LAS LÍNEAS DE 'SHORT SEA SHIPPING' DE LA FACHADA ATLÁNTICA

timo de corta distancia internacional ro-ro (excluyendo los vehículos en régimen de mercancías) saldó con 5,97 millones de toneladas movidas el primer trimestre, lo que supone un incremento del 5,6 por ciento en relación al mismo periodo de 2020 y del 4,9 por ciento más en comparación con 2019. Por fachadas, la atlántica registró un importante avance del 11

por ciento respecto a 2020 y del 11,9 por ciento respecto a 2019, hasta las 794.000 toneladas.

Por su parte, la fachada mediterránea tuvo un incremento más moderado, del 4,8 por ciento en comparación con 2020 y del 3,9 por ciento con 2019, hasta sumar 5,1 millones de toneladas. El transporte marítimo de corta distancia total, sumando cabotaje y

graneles, registró una actividad de 64 millones de toneladas durante el primer trimestre del año, el 0,3 por ciento más que en 2020 y el 1,5 por ciento menos que en 2019.

El impacto del coronavirus sigue siendo de mayor calado en los tráfico de cabotaje, que han caído el 11 por ciento respecto a 2020, destaca el informe.

ALMERÍA, MÁS CERCA DE LOGRAR EL SERVICIO

La huerta de Almería está cada vez más cerca de llegar a Europa en barco. Así lo señaló recientemente el presidente de la Autoridad Portuaria de Almería, Jesús Caicedo, en el marco de una jornada promovida por SPC-Spain. El puerto andaluz lleva tiempo poniendo el foco en la viabilidad de un servicio de *short sea shipping*: "Hay interés y es viable, por lo que más pronto que tarde las frutas de Almería llegarán a Europa por vía marítima". El presidente aseguró que "estamos en las mejores condiciones para establecer una autopista del mar, no vamos a cejar en el empeño y vamos a aplicar bonificaciones en las tasas para implantar este servicio. El futuro es esperanzador".

El enclave baraja las rutas con Sète (Francia), Portsmouth (Reino Unido) y Brujas (Bélgica) para aumentar la competitividad y la sostenibilidad del transporte frigorífico del sur de España, así como de importantes cargadores industriales de la zona, añadió José Antonio Cuesta, jefe de la división comercial de la Autoridad Portuaria de Almería. Sí ha sido una realidad la prueba piloto del servicio para tráfico rodado de Corsica Ferries entre los puertos de Cartagena y Tolón (Francia), que ha durado tres meses. El desarrollo de una línea marítima para carga rodada entre Cartagena y Francia es una vieja demanda de la patronal de transporte por carretera Froet, argumentando

que la región de Murcia abastece cada año a los países europeos con tres millones de toneladas de frutas y hortalizas transportadas por 1.250 camiones de media semanalmente, operando con una flota frigoríficas formada por más de 10.000 semirremolques. Agencia Marítima Blázquez, consignataria de Corsica Ferries en el puerto de Almería, ha anunciado que negociará recuperar la línea semanal ropax, después de los buenos resultados logrados en la prueba piloto. Se realizó con el buque "Corsica Marina Seconda", con capacidad para embarcar una veintena de camiones. Prácticamente, colgó el cartel de 'completo' en la docena de escalas que hizo en la dársena murciana.

We deliver extensive forwarding services around the world

... we simply deliver

EIMSKIP
EIMSKIP.ES

Cadena de suministro | Transporte marítimo

Productos hortofrutícolas de la huerta marroquí con destino a los mercados español y europeo han sido las mercancías transportadas por numerosos de los más de 300.000 camiones que cruzaron el Estrecho, a través sobre todo de la autopista marítima entre los puertos de Tánger Med y Algeciras, el año pasado: El puerto andaluz saldó con un total de 371.446 camiones el ejercicio 2020, prácticamente la misma cifra que en 2019.

Estos flujos ya han superado tráfico prepandemia con 40.692 vehículos pesados que cruzaron el Estrecho en los primeros cinco meses del año. Ello supone el 37,2 por ciento más en comparación con el mismo periodo de 2020 y el 16,2 por ciento más respecto a 2019, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria.

Más del 90 por ciento de los camiones (38.026 vehículos industriales) embarcaron en los servicios regulares entre Algeciras y Tánger Med, el 37,65 por ciento más que en 2020. Poco más de 2.600 camiones cruzaron el Estrecho desde Algeciras procedentes o con destino al puerto de Ceuta.

Las previsiones de crecimiento fijan un aumento del 50 por ciento de los actuales volúmenes en diez años, con un flujo de entre



Imagen área del futuro recinto fiscal de Algeciras.

EL HUB DEL FRIGO QUE CRUZA EL ESTRECHO

Los productos hortofrutícolas, protagonistas del tráfico rodado que pasa por el puerto de Algeciras

543.000 y 672.000 camiones en el horizonte de 2030. Por otra parte, la entidad, que preside Gerardo Landaluce, aumentará la capacidad del puerto para tráfi-

co rodado con la puesta en marcha de un nuevo aparcamiento para vehículos pesados en Isla Verde Exterior, con capacidad para 400 tráilers. Con ello, el

aparcamiento de Isla Verde Exterior amplía su capacidad hasta las 542 plazas, que se suman a las existentes en la Terminal de Tráfico Pesado situada

LA CARGA RODADA QUE CRUZA EL ESTRECHO POR EL PUERTO ANDALUZ SUPERA LOS VOLÚMENES PREPANDEMIA

EL NUEVO APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS PESADOS ESTARÁ OPERATIVO EN 2022

ESPECIALISTAS EN REEFER

Valencia-Madrid-Barcelona-Zaragoza-Algeciras-Lisboa



Grupo
Torres
DESDE 1915

SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

www.transtorres.net



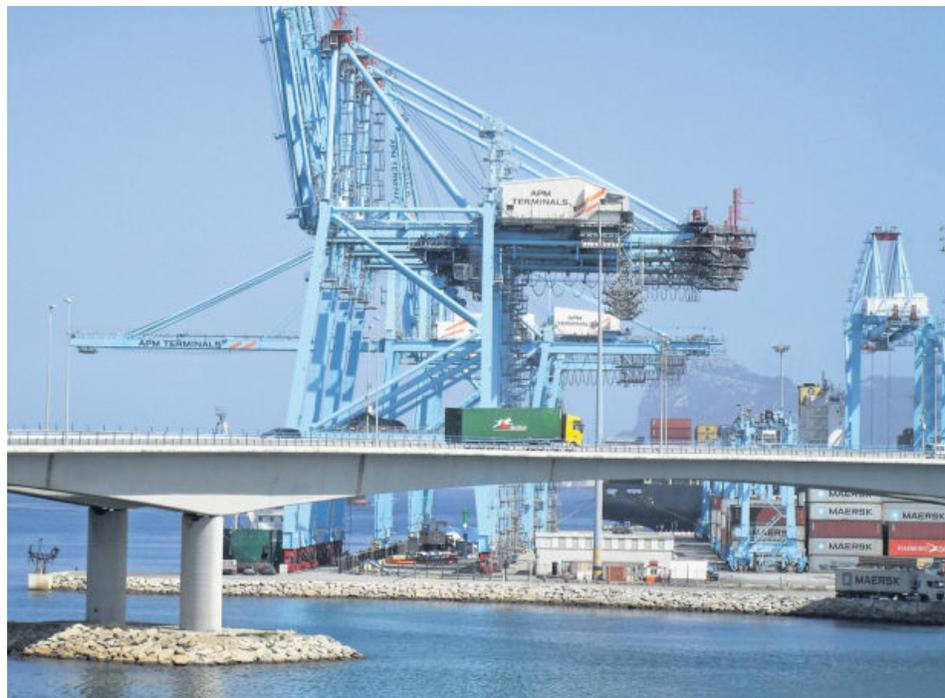
en el Muelle de Isla Verde, explotada por la empresa Continental Parking, que permite la estancia operativa de 1.098 plazas.

La actuación comprende una superficie de 52.793 metros cuadrados, que se añaden a los 27.046 metros cuadrados de la zona ya habilitada en este espacio del enclave.

La Autoridad Portuaria adjudicó la pasada primavera a la empresa OHL por 3,6 millones de euros la construcción de la nueva zona de aparcamiento. De cumplirse las previsiones que manejan los responsables portuarios, entrará en servicio en verano de 2022. Junto a esta iniciativa, la Autoridad Portuaria estudia diferentes localizaciones en el exterior del enclave andaluz, en las zonas de El Fresno, San Roque y Guadarranque, para habilitar una zona destinada al estacionamiento de vehículos pesados que sirva de antesala a su llegada al puerto. El enclave quiere así optimizar la cadena logística de las mercancías.

LOS QUE MÁS CRECIERON

El Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) del puerto de Algeciras, donde una parte importante de su actividad está relacionada con el tráfico hortofrutícola, incrementó su actividad el año pasado.



Casi 300.000 camiones cruzaron el Estrecho el año pasado.

De hecho, los servicios de Sanidad Vegetal fueron los que más crecieron al avanzar el 30 por ciento con 122.941 expedientes tramitados, mientras que la actividad en Sanidad Exterior aumentó el 13 por ciento (72.255 expedientes) y Sanidad Animal, con 9.815 expedientes, registró un ligero retroceso.

Por otra parte, el futuro recinto fiscal, ubicado en Los Barrios, que impulsa Zona Franca de Cádiz, incentivará nuevos tráficos en el

puerto de Algeciras, entre los mismos, los hortofrutícolas. El Recinto Fiscal Bahía de Algeciras permitirá el futuro asentamiento de operadores logísticos y empresas relacionadas con el comercio exterior en una superficie de 92.436 metros cuadrados, a solo dos kilómetros de las terminales del puerto.

El recinto fiscal ofrece tres tipos de parcelas sin urbanizar, de 45.754, 32.240 y 14.442 metros cuadrados, respectivamente, que po-

drán ser explotadas bajo un periodo de concesión máximo de 30 años.

El proyecto, que forma parte del Plan Integral del Gobierno central para incentivar la economía en la comarca del Campo de Gibraltar, permitirá a las empresas instaladas ventajas fiscales y aduaneras propias, lo que supone un ahorro de costes y aporta un valor añadido en las operaciones vinculadas al comercio exterior.

El recinto fiscal de Algeciras, que fue autorizado por el Ministerio de Hacienda en octubre de 2019, dispondrá de un sistema aduanero telemático que permitirá a las empresas instaladas disponer de una trazabilidad integral de los productos dentro de una tramitación digitalizada, sin papeles, lo que aumentará la seguridad en las transacciones comerciales.

La iniciativa es una respuesta del Gobierno de Sánchez a la implantación de zonas francas en Marruecos, un modelo que ha permitido al reino alauita erigirse en un hub logístico para África Occidental. Las obras de acondicionamiento del terreno han sido adjudicadas por un importe de 2,44 millones de euros y un plazo de ejecución de ocho meses. Podría estar operativo el nuevo recinto fiscal el próximo año.

PF
Perennial Freight



Linking Ireland & Spain together



Cadena de suministro | Transporte por ferrocarril

EL TREN ATRAE MÁS TRÁFICO A TEMPERATURA REFRIGERADA

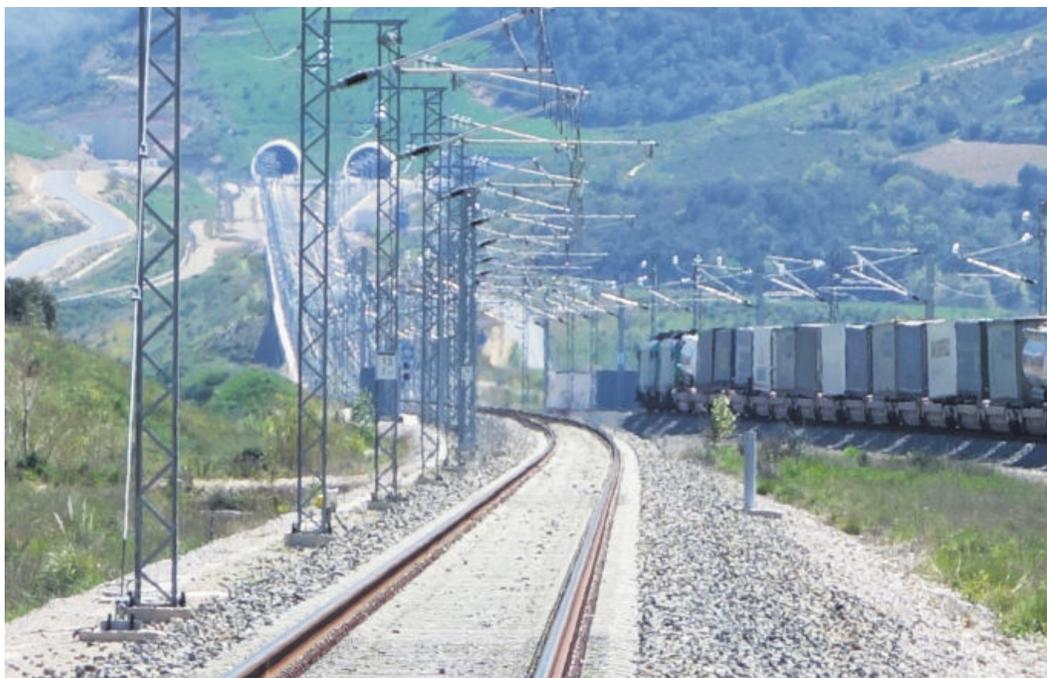


Imagen de un tráfico de semirremolques por ferrocarril junto al túnel de El Pertús, en la frontera española / VIIA

La preocupación en el ámbito de la sostenibilidad ensancha este nicho de mercado en el ferrocarril

El ferrocarril y las mercancías a temperatura controlada empiezan a mirarse con otros ojos. Después de una larga travesía en el desierto en la que prácticamente se comportaban como antónimos, las mayores exigencias ligadas al compromiso europeo por la sostenibilidad han generado un nuevo

caldo de cultivo que está dando lugar a la consolidación de las escasas experiencias que se venían desarrollando en este terreno, así como a la aparición de nuevos proyectos. Transfesa Logistics y Euro Pool System, por ejemplo, han consolidado el servicio ferroviario de transporte de contenedores *reefer* de

exportación de productos hortofrutícolas, CoolRail, con destino al mercado del norte de Europa.

JOINT VENTURE

Transfesa se unió al servicio CoolRail, promovido por Euro Pool y otros socios, a través de una *joint venture*, en 2020. Esto supuso añadir a su red de trenes multiproducto los contenedores *reefer* de CoolRail con el objetivo de incrementar frecuencias y destinos del servicio. Los trenes, bajo tracción de Renfe en España, tienen un

tránsito de 44 horas entre Almussafes (Valencia) y el norte de Francia (Dourges) y Alemania (Colonia) y de 72 horas con Reino Unido (Londres). Hasta los países nórdicos y del este de Europa, el tránsito es de 96 horas. Se trata de un servicio puerta a puerta, ya que incluye los acarreo por carretera. Por su parte, la autopista ferroviaria de VIIA también arrastra contenedores refrigerados con mercancía española de exportación. Además, las grandes navieras apuntan a ser gran-



Transportamos tus productos frescos por ferrocarril de forma sostenible y eficaz

CoolRail powered by Transfesa Logistics, la primera conexión de tren para el transporte de productos frescos entre el sur y el norte de Europa.

- Reducción de huella de carbono 
- 9 veces menos emisiones de CO2 que la carretera
- Adaptación a los tipos de cajas / contenedores
- Non-stop! 72 horas en Reino Unido sin parar en frontera
- Monitorización de las mercancías



**LAS NAVIERAS,
PRINCIPALES
TRACTORES DE LOS
TRÁFICOS
FERROVIARIOS
REFRIGERADOS EN
ESPAÑA**

**TRANSFESA SE UNIÓ
HACE UNOS MESES
AL SERVICIO REEFER
DE COOLRAIL ENTRE
ESPAÑA Y NORTE DE
EUROPA**

des tractoras de este tipo de conexiones en España. MSC opera trenes de contenedores reefer que han venido generando un flujo importante desde Aragón, desde Zaragoza Plaza y la Terminal Intermodal de Monzón (Huesca), con destino a los puertos de Valencia y Barcelona. Precisamente, en los trabajos de mejora de la línea entre Zaragoza y Valencia se tienen depositadas muchas ilusiones para acelerar el impulso de tráficos ferroviarios refrigerados en los próximos años.

Por su parte, la naviera Maersk mantiene también operativos servicios refrigerados que conectan Zaragoza con Vigo y Barcelona. Mientras, CMA CGM desarrolla un flujo plenamente consolidado a través de su filial Containerships (la antigua MacAndrews), y de la mano con Transportes Agustín Fuentes e Hijos, entre Murcia y el puerto de Bilbao. Este tráfico, que comenzó su actividad hace ocho años, ha logrado sacar de la carretera a 250 camiones a la semana desde su inicio.

LA PRUEBA DEL ALGODÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

El Corredor Mediterráneo sigue levantando muchas dudas entre los operadores intermodales y ferroviarios de mercancías. El proyecto, que sigue quemando etapas, se va a jugar buena parte de su credibilidad en conseguir captar o no tráficos significativos en el terreno de las mercancías refrigeradas. Atraer cargas procedentes del sector hortofrutícola no puede ser un objetivo más evidente, desde ese punto de vista, puesto que la mayoría de los grandes exportadores de este tipo de productos se encuentra claramente en el ámbito de influencia de la nueva infraestructura. No olvidemos que el corredor atravesará regiones tan competitivas en la producción de frutas y hortalizas como Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña. Según han puesto de manifiesto diversos estudios, este nuevo corredor debería generar ahorros significativos en los tráficos con Europa, si bien desde la propia CNMC se ha pronosticado que con la actual estructura de costes del Adif en las líneas de alta velocidad parece impensable que estos tráficos puedan resultar rentables para los operadores

del sector. En concreto, los estudios citados anuncian ahorros de seis céntimos por cada kilo de frutas y verduras en exportación hacia Europa, a lo que habría que sumarles otros tres céntimos más por cada kilómetro recorrido. Al margen del sector hortofrutícola, la otra industria alimentaria que apuntaría a poder aprovechar de forma más intensiva estos tráficos sería la cárnica, que se caracteriza también por su fuerte carácter exportador. Además, otras iniciativas como las autopistas ferroviarias pueden suponer un impulso al tráfico ferroviario de mercancías y por extensión al refrigerado. Hace unos meses, el Adif hizo pública su intención de acometer una inversión que se elevará a 100 millones de euros en la adaptación de los gálibos de la línea ferroviaria que conecta Algeciras con Zaragoza. El objetivo es que se permita el tráfico de semirremolques de 4,20 metros de altura durante todo el recorrido. Además, el impulso de una segunda autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia parece más cercano, al no necesitar este trazado ninguna readaptación de los gálibos.

VIIA

CO₂
SAVER

Los frigos suben al tren
¡PREPÁRATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!

www.via.com



Cadena de suministro | Transporte por ferrocarril

EL AGROALIMENTARIO SE SUBE AL TREN

Las terminales intermodales apuestan por dotarse de la infraestructura necesaria para atraer el tráfico *reefer*, que es el más pujante actualmente en sus operativas



Los tráficos de contenedores refrigerados se han convertido en una actividad pujante en las terminales intermodales interiores en España en los últimos tiempos.

Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) fue la primera terminal ferroviaria interior que apostó por dotarse de medios para atender tráficos *reefer*. Corría el año 2016 y desde entonces

los volúmenes de contenedores bajo temperatura controlada continúan incrementándose año a año. En 2019, la terminal gestionó 14.132 UTIs refrigerados, lo que supuso un incremento del 57 por ciento. En 2020, pese al impacto negativo de la pandemia, la terminal operó más de 3.000 trenes y mantiene positivas previsiones de crecimiento para 2021, en bu-

Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) prepara una nueva ampliación que le permitirá operar trenes de 750 metros de longitud / TMZ

na parte gracias al buen comportamiento de los tráficos *reefer*.

La evolución positiva de los tráficos de la terminal zaragozana tiene mucho que ver con la especialización alcanzada en el sector agroalimentario, que ha permitido a la infraestructura logística aumentar las exportaciones. En este sentido, la próxima ampliación de Mercazaragoza y

de la propia terminal deja claro que la tendencia en el crecimiento en el tráfico de productos agroalimentarios seguirá intacta. La ampliación de la terminal rondará los 30.000 metros cuadrados y permitirá recibir trenes de 750 metros de longitud, en lugar de los 550 metros actuales, lo que incrementará la eficiencia y reducirá los costes en el transporte.

UNA AMPLIA RED DE SERVICIOS

DISEÑADA PARA TU FLOTA

MÁS DE 650 ESTACIONES DE SERVICIO

UNA ÚNICA TARJETA PARA 9 PAÍSES DE EUROPA

DISPOSITIVOS DE PEAJE

RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS

Para más información visita www.andamur.com o ponte en contacto con nosotros a través de info@andamur.com o llamando al +34 968 10 20 00

Por su parte, Terminal Intermodal de Monzón (TIM) también logró crecer en volúmenes en 2020 pese a la pandemia. La terminal oscense registró un movimiento de 67.705 TEUs, con un crecimiento del 8 por ciento, que estuvo directamente relacionado con los tráficos *reefer*, que se estrenaron en la terminal el pasado año.

TIM gestiona entre 3.500 y 4.000 TEUs mensuales en contenedores *reefer*, la totalidad de los cuales corresponden a exportaciones de productos porcinos. “Tenemos a menos de 20 kilómetros de la terminal el mayor matadero de este producto del mundo”, propiedad del grupo italiano Pini, según recuerda el responsable de la terminal y director de Logística de Novapet, Pedro Semitiel.

PROYECTO DE TERMINAL

Adif mantenía en marcha, al cierre de esta edición, el proceso de licitación de la gestión de servicios y comercialización de la terminal intermodal de Tamarite-Altorricón (Huesca). La terminal se saca a concurso por un período inicial de 15 años, con la posibilidad de prórroga de cinco años en caso de realizar una inversión de más de 2 millones de euros, hasta un máximo total de vi-



Los tráficos ferroviarios de productos agroalimentarios a temperatura refrigerada crecen / TMZ

gencia del contrato de 20 años. La terminal se asienta sobre una parcela de 18.000 metros cuadrados y está en el punto de mira de Ponentia Logistics, como uno de los pilares de su proyecto de futura plataforma logística intermodal en Tamarite de Litera (Huesca). La firma ha anunciado una inversión inicial de 70 millones de euros para un proyecto que contará con 130 hectáreas de superficie e incluirá

una terminal intermodal para gestionar tráficos ferroviarios de productos agroalimentarios, incluidos productos frescos en contenedores *reefer*.

A su vez, otra terminal intermodal interior que viene apostando de manera importante por los tráficos *reefer* es el puerto seco de Burgos. La terminal puso en marcha estos tráficos a principios del pasado año con una conexión con el puerto de Barcelona. El

grueso de estos tráficos están ligados a la multinacional española del sector cárnico Campofrío.

Este servicio permite una disminución de costes para la multinacional y demás empresas cargadoras que se suben al tren, así como mejoras en el capítulo medioambiental al reducir las emisiones de CO2.

La terminal tiene como objetivo atender a unos 120 contenedores refrigerados semanales

TIM MONZÓN
ESTRENÓ EN 2020
SUS NUEVOS
SERVICIOS PARA
TRANSPORTE DE
PRODUCTOS
REFRIGERADOS

EL PROYECTO DE
TERMINAL
INTERMODAL DE
TAMARITE (HUESCA)
ESTÁ MUY
VINCULADO A LOS
TRÁFICOS EN
CONTENEDORES
REEFER

Su mercancía en buenas manos



Cadena de suministro | Transporte aéreo

PERECEDEROS Y FARMA HALLAN TAMBIÉN SU ESPACIO EN EL AIRE

Una mayor apuesta por los aviones cargueros y la crisis sanitaria global dan alas al tráfico de hortofrutícolas y vacunas por vía aérea

Tras el parón provocado como consecuencia de la crisis del coronavirus, los tráficos aéreos están en franca recuperación.

La demanda de carga aérea se encuentra ya desde hace unos meses por encima de la que presentaba en marzo de 2020, justo en el inicio del confinamiento. "Ya ha hecho la 'V' completa y estamos por encima", reconocía Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo en una jornada organizada conjuntamente con la Asociación de Cargadores de España (ACE).

Durante la pandemia, el sector de la carga aérea se vio obligado a reinventarse debido al desplome de los vuelos de pasajeros, que concentraban el 80 por ciento del volumen de mer-

LA DEMANDA DE LA CARGA AÉREA SEGUIRÁ CRECIENDO, SEGÚN LOS EXPERTOS

LOS PERECEDEROS TIENEN MUCHO PESO EN LAS CONEXIONES ENTRE ESPAÑA, LATINOAMÉRICA Y ASIA

cancias en la prepandemia en el principal aeropuerto de España en tráficos, el de Madrid-Barajas.

NUEVA TENDENCIA

Ante esta tesitura, las aerolíneas redirigieron sus tráficos de carga hacia los aviones cargueros puros y a los 'preighthers' (aerona- ves de pasajeros dedicadas a la carga). Esta es una tendencia que parece que no va a circunscribirse a un período coyuntural y que se olvidará con el retorno total de los vuelos de pasajeros de largo radio, sino que todo apunta a que ha llegado para quedarse.

"La gente necesita la mercancía con más urgencia cada vez", recuerda Jordi Piqué, director general de Air Europa Cargo. Esto su-

pone que la demanda de carga aérea seguirá creciendo en los próximos años. Esto implicará, paralelamente, "un crecimiento exponencial de aviones cargueros para cubrir las necesidades de los clientes de la carga aérea", matiza Piqué. "A largo plazo, el carguero ganará terreno con respecto a las bodegas de los aviones de pasajeros", insiste.

En las principales relaciones de largo radio desde y hacia España, destacan las conexiones con Latinoamérica y Oriente Medio. En ambos casos, los perecederos cuentan con un peso específico importante. En este sentido, pese a que se ha producido un incremento en el precio de los fletes en pasados meses por la falta



de oferta, por las características de este tipo de producto no se han reflejado de la misma manera que en otras rutas. Con la llegada de la vacunación y el incremento de la movilidad, los vuelos de pasajeros de largo radio se van recuperando, lo que representa un incremento de la capacidad ofertada para la carga y por tanto, se alejan los fantasmas de una inflación estructural en los precios de los fletes.

Por otro lado, un nicho de mercado vinculado con la

www.grupofuentes.com



Torres de Cotillas (Murcia) Tif.: +34 968 626 909 - trans@grupofuentes.com



Almacenaje en frío positivo y negativo

DELEGACIONES:

Grupo Fuentes
Castejón (NAVARRA)
Tif.: 948 77 07 27
Móvil: 630 17 07 17

Grupo Fuentes
Santiago de Compostela
Tif.: 981 81 94 36
Móvil: 620 85 00 10

Grupo Fuentes Picassent (VALENCIA)
Tif.: 678 65 27 37

Grupo Fuentes Mercamadrid (MADRID)
Tif.: 696 47 56 11

Grupo Fuentes Logístico
4389 Vlissingen-Oost
HOLANDA



Imagen de una operativa de transporte de vacunas por vía aérea realizada por Iberia en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas / IAG CARGO

logística del frío y la carga aérea que ha experimentado un significativo incremento en sus volúmenes es el farmacéutico. La irrupción de las vacunas contra el coronavirus ha puesto a prueba la capacidad de aerolíneas, así como de operadores de *handling* y transitarios. Así, por ejemplo, en la terminal de carga de IAG Cargo e Iberia en el aeropuerto de Barajas se habían distribuido más de tres millones de vacunas contra la COVID-19 al cierre de la presente edición.

Desde Barajas, Iberia ha llevado a cabo los envíos a través de vuelos nacionales a Canarias, Baleares y Melilla, así como en vuelos internacionales hacia Latinoamérica, con destinos a países como El Salvador, México, Chile, Uruguay, Ecuador, Perú y República Dominicana. Este tipo de transporte requiere de un protocolo específico con el objetivo de mantener una temperatura constante y no romper la cadena de frío, según señalan desde la compañía.

IATA CERTIFICA LA LOGÍSTICA DEL FRÍO EN EL MODO AÉREO

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) cuenta con dos certificaciones específicas para la logística del frío en el modo aéreo. Se trata de las certificaciones 'CEIV Fresh' y 'CEIV Pharma'. IATA pretende garantizar de esta forma la calidad de los procesos en el transporte de este tipo de productos por vía aérea. 'CEIV Fresh' es la más reciente por que se puso en marcha en 2019. Esta certificación tiene como objetivo ofrecer respuesta al desafío de la manipulación y el transporte de los productos perecederos, teniendo en cuenta aspectos clave como la temperatura y la caducidad de los mismos. Para otorgar esta certificación, IATA cuenta con una hoja de ruta que se compone de cinco aspectos clave. El primero de ellos es la capacitación en la gestión logística de la carga perecedera, para lo que establece cursos de formación específicos. En segundo lugar, la evaluación por medio de una 'Lista de Verificación de Auditoría de Logística de Perecederos CEIV' para asegurar el cumplimiento de las normas y requisitos vigentes. El tercer paso supone realizar una validación final

para verificar que los hallazgos y las brechas surgidas durante la evaluación se hayan abordado para garantizar que la organización cumpla con los objetivos del programa. Si se cumplen todos los requisitos con éxito se concede una certificación que tiene validez por un período de 36 meses y que luego estará sujeta a posteriores renovaciones. La Autoridad Aeroportuaria de Hong Kong (AAHK), Cathay Pacific, Cathay Pacific Services Limited (CPSL) y Hong Kong Air Cargo Terminals Limited (HACTL), fueron pioneras en su implantación. Por su parte, 'CEIV Pharma' garantiza la calidad de los procesos en el transporte aéreo de productos farmacéuticos a temperatura controlada. Esta certificación se elaboró en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS). En la actualidad, más de 300 compañías multinacionales y locales, entre aerolíneas, terminales de carga, operadores de *handling* y transitarios, cuentan con esta certificación en todo el mundo. En el caso de España, una veintena de compañías están ya certificadas, de las que la mitad se encuentran operando en el aeropuerto de Madrid y la otra mitad en el de Barcelona.



ALTIUS

" Su especialista en cargas perecederas "

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

www.grupoaltius.com

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN



KRONE COOL LINER



PORQUE NO

ME ARRIESGO

CON EL TRANSPORTE

FRIGORÍFICO

COOL LINER

QUALITY | COMPE

¡ESCANEA EL CÓDIGO QR
AHORA
Y DESCUBRE MÁS!



Krone Trailer España S.L.U.
Tel.: +34 976 149 294, Mobile: +34 699 441 968
www.krone-trailer.com

 **KRONE**
We Deliver the Future