

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Septiembre 2022

LOGÍSTICA DEL

FRÍO

EDICIÓN 2022



logistics made in Spain

Alfonso Cruz
Reparaciones Navales Omar

Las pymes y autónomos son

LA FUERZA DE UN PAÍS

En Correos
ofrecemos servicios
para hacer crecer
a tu empresa
y a todo un país.

Logística integral
Correos Frío
Venta online
Envíos XL
Asesor comercial



Transporte XXI

Edita

INDUSTRIA Y COMUNICACIÓN SA

c. Nerbioi, 3 - 5 B
48001 Bilbao
+34 944 400 000
transporte@grupoxxi.com
www.TransporteXXI.com

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 Técnica

JOSE ANGEL CALVO

Dirección Comercial

CLARA BOUZA

Arte y Portada

GEMA LAUZIRIKA,
IBON UGARTEBURU

Investigación

DPTO. DE DOCUMENTACIÓN DE
TRANSPORTE XXI

Preimpresión

GRUPO XXI DE COMUNICACIÓN
EMPRESARIAL

Imprime

COMECO GRAFICO NORTE SL

Todos los derechos reservados

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL
O PARCIAL SIN LA AUTORIZACIÓN
EXPRESA DEL EDITOR

Contenidos

SECTOR HORTIFRUTÍCOLA

PRODUCCIÓN MUNDIAL 05
COMERCIO INTERNACIONAL 06
COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL 08
FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL 10

ENCUESTA

LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO 12

CADENA DE SUMINISTRO

TRANSPORTE POR CARRETERA 18
RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA 24
DISTRIBUCIÓN POR MODOS DE TRANSPORTE 31
FLUJOS DEL COMERCIO HORTIFRUTÍCOLA POR CARRETERA CON LA UE 32
TRANSITARIOS 34
OPERADORES LOGÍSTICOS 36
ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO 38
TRANSFORMACIÓN DIGITAL 44
EFICIENCIA ENERGÉTICA 46
ECOMMERCE 47
TRANSPORTE MARÍTIMO 48
TRANSPORTE POR FERROCARRIL 58
TRANSPORTE AÉREO 62

OPINIÓN

DIGITALIZACIÓN 60

Patrocinadores



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | PRODUCCIÓN MUNDIAL

EL CAMPO CAPEA LA PANDEMIA

LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS CRECE UN 1% EN 2020, HASTA ROZAR LOS 2.200 MILLONES DE TONELADAS

La crisis sanitaria apenas ha tenido impacto en la industria agroalimentaria. La producción mundial de frutas y hortalizas rozó los 2.200 millones de toneladas en 2020, lo que supone un avance del 1 por ciento. Eso sí, casi la mitad que el registrado en prepandemia.

Pese a que el ritmo de crecimiento se ha ralentizado en los últimos años, más acusado en el difícil 2020, la cifra de dicho ejercicio supone unos 830 millones de toneladas más que en el arranque del nuevo siglo. O lo que es lo mismo, un 61 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.

Al frente de la clasificación, a años luz de sus más inmediatos perseguidores, continúa China, con una producción de 881 millones de toneladas en 2020 y un aumento del 1 por ciento. Esta cifra representa el 40 por ciento de la producción global de frutas y hortalizas.

CHINA, LA 'HUERTA DEL MUNDO', LIDERA EL RANKING

A continuación se encuentra India, con un avance del 2 por ciento en 2020, hasta superar los 261 millones de toneladas. Completa el podio Brasil, con 67,5 millones de toneladas. Un dato que supone un retroceso del 1 por ciento con respecto a los registros prepandemia.

Los tres primeros países concentran más de la mitad de la producción mundial (55 por ciento). Un porcentaje que se eleva hasta el 79 por ciento, sumando el Top 20 mundial.

ESPAÑA, EN EL TOP 10 MUNDIAL Y LÍDER DE LA UE

La industria hortofrutícola española cerró el difícil 2020 con una producción de 38,8 millones de toneladas y un crecimiento del 3%, el triple que la media mundial.

RK	PAÍS	2020	%20/19	%20/17	2019	2018	2017
1	China	880.968	+1%	+4%	874.894	854.623	846.542
2	India	261.145	+2%	+8%	254.850	250.527	241.276
3	Brasil	67.534	-1%	-2%	68.425	68.130	68.648
4	Estados Unidos	64.021	-2%	-2%	65.659	61.674	65.552
5	Turquía	54.463	+3%	+3%	53.004	52.679	52.846
6	México	47.818	0%	+4%	47.642	47.532	45.983
7	España	38.836	+3%	+2%	37.587	39.233	37.962
8	Indonesia	38.049	+7%	+16%	35.428	34.309	32.731
9	Irán	35.592	+7%	+17%	33.313	31.137	30.540
10	Egipto	35.321	+2%	+2%	34.695	34.715	34.779
11	Italia	31.617	+3%	-1%	30.586	30.553	31.859
12	Nigeria	31.218	0%	+4%	31.344	30.979	30.050
13	Vietnam	29.602	+3%	+14%	28.812	27.312	25.943
14	Filipinas	23.255	-1%	0%	23.434	23.502	23.358
15	Rusia	19.858	-1%	+6%	20.096	19.631	18.689
16	Pakistán	17.698	+1%	+6%	17.589	17.229	16.719
17	Argelia	16.606	+4%	+17%	15.948	15.001	14.248
18	Uzbekistán	15.749	0%	-4%	15.774	15.351	16.466
19	Colombia	14.376	-4%	+22%	14.956	13.482	11.765
20	Argentina	14.056	-4%	+5%	14.578	14.812	13.336
TOTAL 20		1.737.783	+1%	+5%	1.718.616	1.682.411	1.659.292
TOTAL MUNDIAL		2.193.965	+1%	+5%	2.169.581	2.127.509	2.098.636

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO

La estadística de la FAO también refleja el protagonismo de España en el ámbito internacional, donde puede seguir exhibiendo músculo. De hecho, lidera la producción en la UE, si-

tuándose en el Top 10 mundial, en concreto en la séptima posición del ranking, con 38,8 millones de toneladas. Una posición que no ha soltado desde 2012, cuando superó a Italia.



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.) → LA HABANA (CUBA)

www.grupoaltius.com

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO INTERNACIONAL

UNA VUELTA ALREDEDOR DEL MUNDO

EL TRÁFICO DE FRUTAS Y HORTALIZAS SUPONE EL 23% DE LA PRODUCCIÓN GLOBAL

El comercio internacional de frutas y hortalizas mantiene su progresión. A pesar de los confinamientos y las restricciones a la movilidad para frenar el avance de la COVID-19, los intercambios comerciales aumentaron un 1 por ciento en 2020. En dicho ejercicio, último 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 rozaron los 495 millones de toneladas, encadenando su segundo año consecutivo al alza. Es decir, el comercio internacional representa actualmente el 23 por ciento de la producción mundial.

ESTADOS UNIDOS LIDERA EL COMERCIO DE FRUTAS Y HORTALIZAS

España saca músculo

El informe elaborado por Transporte XXI, a partir de los datos de FAO, refleja el peso de España en el escenario internacional, manteniéndose en el cuarto puesto de la clasificación mundial, solo por detrás de Estados Unidos, China y Países Bajos.

Las importaciones y exportaciones españolas superaron en 2020 los 22 millones de toneladas, un 2 por ciento menos que un año antes. Un recorte que conlleva la pérdida del primer puesto en el capítulo de las exportaciones, que ha recuperado China. Eso sí, sigue siendo el primer exportador de Europa, con

más de 17 millones de toneladas. Una cifra que supone el 76 por ciento del comercio exterior 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 y cuadros que acompañan este producto editorial.

En cuanto a la clasificación mundial, el ranking está encabezado por Estados Unidos, con un flujo comercial de 43,7 millones de toneladas en 2020, casi 5 millones más que la producción española. Esta cifra supone un recorte del 3 por ciento con respecto a los niveles prepan-

demia. La mayor parte corresponde a los tráficos de importación. De hecho, lidera este ranking con un movimiento de 30,8 millones de toneladas (-3 por ciento), casi el 70,5 por ciento de su comercio exterior. A continuación aparece China, con un flujo de 34,8 millones de toneladas de frutas y hortalizas y un avance del 7 por ciento con respecto al ejercicio 2019. Completa el podio Países Bajos, con 29,5 millones de toneladas, gracias al papel de sus puertos, que actúan como centros de distribución, tanto de entrada a Europa de productos hortofrutícolas, como de salida.

ESPAÑA, ACARICIA EL PODIO

Pese a la caída del 2% de los intercambios comerciales de frutas y hortalizas, España se mantiene en cuarta posición en el apartado de comercio internacional, solo por detrás de Estados Unidos, China y Países Bajos.

RK	PAÍS	2020	%20/19	%20/17	2019	2018	2017
1	Estados Unidos	43.659	-3%	0%	44.839	44.466	43.776
2	China	34.793	+7%	+3%	32.617	32.287	33.658
3	Países Bajos	29.464	-2%	+6%	30.087	29.194	27.845
4	España	22.310	-2%	+6%	22.703	21.892	21.045
5	Alemania	21.459	+2%	+3%	20.956	20.799	20.869
6	Bélgica	19.570	+2%	+7%	19.103	18.716	18.360
7	Canadá	17.554	+8%	+15%	16.306	15.213	15.214
8	Francia	15.968	-2%	-3%	16.364	16.447	16.461
9	Tailandia	14.877	+14%	-8%	13.050	14.588	16.192
10	México	14.605	-2%	+5%	14.857	14.457	13.901
11	Italia	12.864	-0%	0%	12.911	12.707	12.928
12	Reino Unido	11.962	+4%	+7%	11.542	11.121	11.225
13	Rusia	10.794	-3%	-3%	11.132	11.580	11.114
14	Turquía	9.252	+4%	+25%	8.884	7.814	7.383
15	India	9.125	-3%	-29%	9.396	8.605	12.804
16	Ecuador	8.004	+6%	+11%	7.544	7.429	7.222
17	Polonia	7.656	-5%	+3%	8.072	7.297	7.455
18	Vietnam	6.982	0%	-10%	6.947	5.731	7.754
19	Emiratos Árabes Unidos	6.074	+4%	+12%	5.852	5.445	5.421
20	Costa Rica	5.873	+1%	-1%	5.805	6.034	5.919
TOTAL 20		322.844	+1%	+2%	318.967	311.821	316.547
TOTAL MUNDIAL		494.945	+1%	+2%	490.980	480.084	484.983

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

ESPAÑA MANTIENE SU PROTAGONISMO EN VENTAS AL EXTERIOR

Aparece como el segundo de los países que más frutas y hortalizas exportan en el mundo, tras recuperar China la primera posición, mientras Estados Unidos se sitúa al frente de las importaciones.

TOP IMPORTADORES

RK	PAÍS	2020	%20/19	%20/17	2019	2018	2017
1	Estados Unidos	30.791	-3%	+2%	31.763	31.532	30.064
2	China	17.373	+10%	+1%	15.766	15.645	17.139
3	Alemania	15.529	+2%	+3%	15.191	15.049	15.056
4	Países Bajos	12.658	-1%	+8%	12.799	12.498	11.668
5	Reino Unido	10.773	+4%	+7%	10.326	9.990	10.057
TOTAL MUNDIAL		245.163	+1%	+3%	243.719	239.004	239.174

TOP EXPORTADORES

RK	PAÍS	2020	%20/19	%20/17	2019	2018	2017
1	China	17.420	+3%	+5%	16.851	16.642	16.518
2	España	17.052	-3%	+5%	17.490	16.207	16.298
3	Países Bajos	16.807	-3%	+4%	17.289	16.696	16.177
4	México	12.957	+1%	+8%	12.889	12.368	11.983
5	Estados Unidos	12.868	-2%	-6%	13.076	12.933	13.712
TOTAL MUNDIAL		249.782	+1%	+2%	247.261	241.080	245.809

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.



- » Puerto de referencia en Europa para la manipulación de mercancía perecedera.
- » Conectividad directa con más de 200 puertos a nivel global.
- » 5.000 conexiones reefer en terminales.
- » PCF 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**

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA EN ESPAÑA | COMERCIO EXTERIOR

RUMBO AL VIEJO CONTINENTE

EUROPA CONCENTRA EL 85% DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

La difícil coyuntura actual, marcada por la guerra en Ucrania, el incremento de los costes energéticos, materias primas y suministros, junto a una elevada inflación, ha asestado un duro golpe al comercio exterior español de productos hortofrutícolas con Europa, su principal mercado.

Las exportaciones de frutas y hortalizas registraron un descenso del 2 por ciento en volumen durante los cinco primeros meses de este año, totalizando poco más de 6 millones de toneladas, según datos de la Secretaría de Estado de Comercio, procesados por Transporte XXI.

PASO ATRÁS EN LA RECUPERACIÓN DE LAS EXPORTACIONES TRAS LA PANDEMIA

La caída responde al mal comportamiento de las ventas al exterior, que suponen el 85 por ciento del comercio exterior español de productos hortofrutícolas con el Viejo Continente. Tanto las exportaciones de frutas (-3 por ciento), como de hortalizas (-3 por ciento), registraron descensos en el acumulado anual hasta mayo, con 5,1 millones de toneladas, un 3 por ciento menos que en los cinco primeros meses de 2021.

EL SUR TAMBIÉN EXISTE

Más de la tercera parte de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas con destino al mercado europeo tiene acento andaluz.

CCAA	CUOTA	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017	%21/17
Andalucía	33%	4.477	+1%	-1%	4.439	4.535	4.110	3.956	+13%
Com. Valenciana	29%	3.944	+1%	-3%	3.893	4.056	3.756	3.798	+4%
Murcia	20%	2.726	+5%	+6%	2.605	2.578	2.506	2.512	+9%
Cataluña	8%	1.019	+5%	+0%	968	1.014	912	1.047	-3%
Madrid	2%	231	-9%	-11%	254	259	268	309	-25%
Castilla-La Mancha	2%	221	+22%	+9%	182	202	189	187	+18%
Castilla y León	1%	168	+10%	+17%	153	144	150	149	+13%
Aragón	1%	166	-5%	-22%	175	214	166	202	-18%
Extremadura	1%	162	+24%	+3%	131	158	142	154	+5%
Galicia	1%	98	+2%	-5%	96	103	110	99	-1%
Navarra	1%	80	+17%	+26%	68	63	68	62	+29%
La Rioja	0%	43	+13%	+6%	38	40	36	41	+4%
País Vasco	0%	39	+402%	+288%	8	10	10	9	+321%
Canarias	0%	36	-34%	-45%	54	66	65	68	-47%
Baleares	0%	16	-8%	-20%	18	20	18	18	-11%
Resto	0%	8	+1%	+1%	8	8	6	6	+38%
Asturias	0%	1	+189%	+311%	0	0	0	0	+527%
Cantabria	0%	0	+822%	+730%	0	0	1	0	>999%
TOTAL	100%	13.435	+3%	0%	13.091	13.471	12.511	12.617	+6%

Datos en miles de toneladas. Fuente: Fepex.

Las importaciones, por el contrario, superaron las 935.000 toneladas en el período analizado, lo que supone un avance del 2 por ciento, gracias al aumento de las importaciones de hortalizas, que avanzaron un 5 por ciento, mientras la compra de frutas cayó un 7 por ciento.

Los datos suponen un paso atrás en la recuperación llevada a cabo el pasado año, tras un difícil 2020, marcado por la crisis sanitaria mundial.

En 2021, la exportación española de frutas y hortalizas con Europa experimentó un crecimiento interanual del 2,6

por ciento en volumen, rozando los niveles prepandemia. Así se recoge en el informe de la Federación Española de Asociaciones de Productores de Frutas y Hortalizas (Fepex), que difieren ligeramente de las facilitadas por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO), al manejar estadísticas diferentes, sobre todo en cuanto a la tipología de los productos analizados. De ahí los pequeños desajustes a lo largo del presente especial de Transporte XXI, que pueden detectarse al comparar los gráficos que acompañan este suplemento.

Dentro de las ventas al exterior de productos hortofrutícolas destacan las exportaciones de frutas, que aumentaron un 3 por ciento en volumen durante el pasado año, totalizando 7,6 millones de toneladas, gracias al impulso de la fresa y la fruta de hueso. Por su parte, la exportación de hortalizas aumentó un 1,6 por ciento en 2021, con 5,7 millones de toneladas.

En el análisis por Comunidades Autónomas, Andalucía se mantiene como primera exportadora, con 4,5 millones de toneladas a lo largo del pasado año, un 1 por ciento más que en 2020, seguida de la Comunidad Valenciana, con 3,9 millones de toneladas (+1 por ciento), Murcia, con 2,7 millo-

Almacén Madrid - Barajas

Nuevas e innovadoras instalaciones, con una superficie de 1000 m² ubicadas en la terminal de carga del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid - Barajas.

- Manipulación y picking.
- Segurización de la carga.
- Control de calidad de los productos.
- Punto de inspección fitosanitario de exportación.
- Realizamos entregas a puntos de venta y plataformas de distribución.
- 6 cámaras frigoríficas, manteniendo una temperatura de +2°C a +25°C con las últimas tecnologías en equipos de frío y almacenaje.

Centro de Carga Aérea, Calle Alfa, 3, Parcela 2.1.3,
Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid - Barajas 28042 Madrid

arola.com

Arola
Logistics & Customs

nes de toneladas (+5 por ciento) y Cataluña, con 1 millón de toneladas (+5 por ciento). Estas cuatro regiones concentran más del 90 por ciento de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas a la UE.

Europa, principal mercado

En cuanto a los destinos, el 94 por ciento de la exportación española se dirigió a la UE-27 más Reino Unido. En concreto, la exportación a la UE ascendió a 11,1 millones de toneladas (+4 por ciento) y la dirigida a Reino Unido retrocedió ligeramente en volumen, un 2 por ciento, totalizado 1,5 millones de toneladas. Fuera de Europa, la exportación cayó un 10 por ciento en volumen. Por último, la importación de frutas y hortalizas mantuvo en 2021 la tendencia al alza de años anterior.

ANDALUCÍA, AL FRENTE DE LAS EXPORTACIONES HORTOFRUTÍCOLAS

res, con un crecimiento interanual del 5,5 por ciento en volumen. La importación de hortalizas se situó en 1,5 millones de toneladas (+1 por ciento) y la de frutas se elevó a 2 millones de toneladas, con un 8 por ciento más en volumen que en el ejercicio anterior.

ESPAÑA, LA 'NEVERA' DE EUROPA

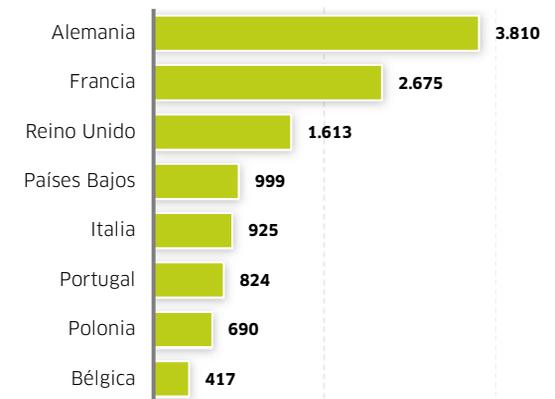
Alemania y Francia concentran casi el 40% del comercio exterior español de productos hortofrutícolas, con un flujo de 7,5 millones de toneladas en 2021.

TOP 25 SOCIOS COMERCIALES

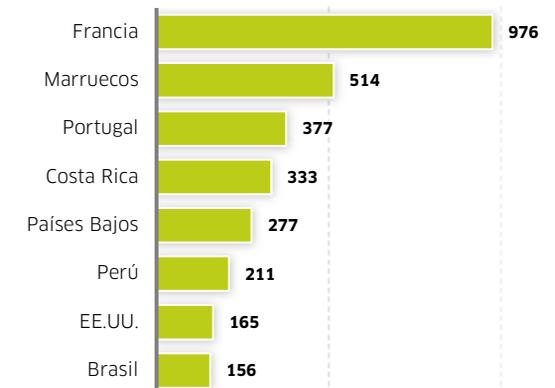
RK	PAÍS	2021	%21/20	2020	2019	2018	2017
1	Alemania	3.844	+3%	3.732	3.794	3.557	3.474
2	Francia	3.651	+1%	3.611	3.559	3.587	3.453
3	Reino Unido	1.680	-6%	1.786	1.831	1.712	1.718
4	Países Bajos	1.276	-1%	1.294	1.356	1.253	1.238
5	Portugal	1.201	+5%	1.146	1.179	1.114	1.076
6	Italia	1.079	0%	1.077	1.136	947	1.056
7	Polonia	722	+10%	658	734	594	640
8	Marruecos	614	-2%	624	561	527	487
9	Bélgica	559	+6%	529	537	561	634
10	Costa Rica	337	+16%	291	270	297	249
11	Suecia	318	+8%	295	294	281	286
12	República Checa	279	+23%	228	233	204	234
13	Estados Unidos	254	-8%	276	274	232	236
14	Perú	212	+22%	173	144	151	97
15	Brasil	208	+4%	201	252	197	208
16	Suiza	202	-7%	218	194	177	176
17	Dinamarca	197	+1%	195	201	189	180
18	Austria	190	+1%	188	197	167	181
19	Finlandia	130	+4%	125	115	105	100
20	Noruega	122	+3%	119	109	107	98
21	Eslovaquia	120	+51%	80	80	52	50
22	Hungría	117	+43%	81	84	75	78
23	Irlanda	109	+4%	105	98	90	90
24	Colombia	99	-7%	106	119	74	61
25	Canadá	95	-13%	110	124	119	107
TOTAL MUNDO		19.141	+2%	18.778	19.187	18.385	17.619

Datos en miles de toneladas. Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS






Los frigos suben al tren

¡PREPARATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!

www.viia.com





EL SECTOR HORTOFRUTÍCOLA EN ESPAÑA | FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	* %22/21	2021	%21/20	2020	2019	CUOTA 2022	2019
Europa **	-2%	16.173	+2%	15.859	16.214	84,5%	84,4%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	-6%	1.081	+7%	1.009	1.061	5,0%	5,2%
África	-1%	987	+9%	908	851	6,3%	6,1%
América del Norte	-10%	416	-6%	445	469	2,0%	2,2%
Oriente Medio	+36%	156	-9%	171	188	1,2%	0,8%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	-62%	126	-28%	175	151	0,2%	0,5%
Asia **	+30%	120	-7%	130	184	0,7%	0,5%
Oceania	-20%	81	+4%	78	68	0,2%	0,3%
TOTAL	-2%	19.141	+2%	18.778	19.187		

EUROPA **

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	+3%	3.591	-2%
Otras hortalizas frescas	-7%	1.882	+4%
Melones, sandías y papayas	-38%	1.436	+12%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-28%	912	+9%
Lechugas, escarolas, endibias...	-4%	868	+6%
Resto	-1%	5.356	+1%
TOTAL	-3%	14.044	+2%

IMPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Patatas	+2%	844	-6%
Manzanas, peras y membrillos	-7%	250	+6%
Hortalizas cocidas o congeladas	+33%	175	+14%
Otras frutas, frescas	+1%	112	+23%
Cítricos	-3%	103	-26%
Resto	-1%	644	+4%
TOTAL	+2%	2.128	-0%

AMÉRICA DEL NORTE

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Hortalizas cocidas o congeladas	-4%	62	+3%
Cítricos	+24%	44	-6%
Cebollas, ajos, puerros...	+94%	36	+17%
Otras frutas, frescas	+117%	4	-37%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-	4	-15%
Resto	-53%	12	-50%
TOTAL	+12%	163	-6%

IMPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Otros frutos de cáscara	-10%	127	+7%
Otros frutos de cáscara	-19%	79	-28%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-98%	35	+10%
Cebollas, ajos, puerros...	-58%	5	+92%
Otras hortalizas frescas	+35%	3	+100%
Resto	-15%	5	-33%
TOTAL	-15%	5	-33%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+52%	21	+163%
Cítricos	-9%	21	-24%
Hortalizas cocidas o congeladas	+23%	20	+64%
Manzanas, peras y membrillos	+549%	16	-30%
Cebollas, ajos, puerros...	+46%	11	-51%
Resto	+45%	9	+4%
TOTAL	+21%	98	-4%

IMPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-5%	336	+15%
Bananas y plátanos	-3%	301	+12%
Melones, sandías y papayas	-4%	81	+3%
Cebollas, ajos, puerros...	-34%	60	+19%
Hortalizas de vaina secas	+69%	42	-24%
Resto	-23%	163	-0%
TOTAL	-8%	983	+8%

ÁFRICA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Manzanas, peras y membrillos	+31%	56	-1%
Hortalizas cocidas o congeladas	+8%	23	+7%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-36%	19	+35%
Otras frutas, frescas	+12%	17	+14%
Hortalizas de vaina secas	+3%	17	-32%
Resto	-11%	34	-3%
TOTAL	+10%	166	-1%

IMPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	-91%	143	+51%
Melones, sandías y papayas	+10%	128	+3%
Otras hortalizas frescas	+5%	96	+8%
Bananas y plátanos	+40%	90	+26%
Hortalizas de vaina	-9%	86	+6%
Resto	+11%	277	-1%
TOTAL	-2%	820	+11%

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Cítricos	-46%	8	-10%
Otras frutas, frescas	+24%	8	-8%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-78%	2	+40%
Otras hortalizas frescas	-44%	2	-17%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+26%	1	+65%
Resto	+90%	2	+46%
TOTAL	-22%	23	-2%

IMPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Hortalizas de vaina secas	-78%	101	-33%
Otros frutos de cáscara	+253%	1	-37%
Hortalizas secas	-	0	-
Uvas, incluidas las pasas	-25%	0	+70%
Hortalizas conservadas provisionm.	+251%	0	+1%
Resto	+572%	0	-13%
TOTAL	-75%	102	-32%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	*%22/21	2021	%21/20	2020	2019	CUOTA 2022	2019
Cítricos	+1%	3.983	-3%	4.093	4.239	24,4%	23,5%
Otras hortalizas frescas	-6%	2.055	+4%	1.971	1.919	12,7%	13,1%
Melones, sandías y papayas	-24%	1.659	+11%	1.497	1.562	3,6%	4,6%
Patatas	+3%	1.213	+0%	1.213	1.143	7,6%	7,2%
Otras frutas, frescas	+1%	1.013	+7%	951	961	6,7%	6,4%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-26%	970	+10%	882	1.077	1,4%	1,8%
Hortalizas cocidas o congeladas	+7%	910	+8%	844	902	4,9%	4,5%
Lechugas, escarolas, endibias...	-3%	907	+6%	855	857	6,0%	6,1%
Tomates	-4%	841	-6%	898	975	5,1%	5,2%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-6%	722	+12%	643	592	3,3%	3,4%
Cebollas, ajos, puerros...	-2%	690	-1%	697	735	3,1%	3,1%
Pepinos y pepinillos	+16%	669	-7%	716	718	4,1%	3,5%
Coles, coliflores, colinabos...	-1%	560	+8%	518	513	4,4%	4,4%
Bananas y plátanos	-4%	543	+14%	476	490	2,5%	2,6%
Manzanas, peras y membrillos	+1%	526	+1%	521	551	2,6%	2,5%
Otros frutos de cáscara	-1%	343	+13%	304	314	1,5%	1,5%
Hortalizas de vaina secas	-27%	299	-26%	406	414	1,0%	1,3%
Uvas, incluidas las pasas	-8%	283	+4%	273	233	0,6%	0,7%
TOTAL	-2%	19.141	+2%	18.778	19.187		

ASIA **

EXPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Cebollas, ajos, puerros...	-36%	10	+3%
Hortalizas cocidas o congeladas	-15%	7	+42%
Cítricos	+219%	4	-69%
Otras frutas, frescas	+34%	3	-32%
Otras frutas, cocidas o congeladas	-47%	2	-12%
Resto	+60%	10	-23%
TOTAL	+71%	36	-23%

IMPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Cocos, nueces...	+27%	20	+18%
Hortalizas conservadas provisionm.	+19%	18	-3%
Hortalizas cocidas o congeladas	+50%	9	+2%
Uvas, incluidas las pasas	-4%	9	+4%
Otros frutos de cáscara	+36%	7	+8%
Resto	+2%	21	-11%
TOTAL	+17%	85	+1%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Cítricos	+34%	34	-12%
Manzanas, peras y membrillos	+35%	21	-24%
Cebollas, ajos, puerros...	+10%	17	-26%
Hortalizas cocidas o congeladas	+63%	14	-16%
Lechugas, escarolas, endibias...	-40%	12	-6
Resto	+25%	30	-8%
TOTAL	+31%	128	-15%

IMPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Patatas	+53%	22	+59%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+35%	3	+19%
Hortalizas conservadas provisionm.	-22%	1	+23%
Cítricos	-55%	1	-31%
Otras frutas, cocidas o congeladas	+34%	0	+2%
Resto	+15%	0	+4%
TOTAL	+48%	28	+44%

OCEANÍA

EXPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Hortalizas cocidas o congeladas	+6%	5	+7%
Cebollas, ajos, puerros...	-13%	1	+7%
Otros frutos de cáscara	-81%	1	-20%
Otras frutas, cocidas o congeladas	+24%	0	+94%
Raíces de mandioca, batatas...	+3%	0	+155%
Resto	-5%	0	-56%
TOTAL	-2%	8	+0%

IMPORTACIONES

	*%22/21	2021	%21/20
Otras frutas, frescas	+3%	56	+2%
Cebollas, ajos, puerros...	-58%	10	+61%
Otros frutos de cáscara	+228%	4	+7%
Manzanas, peras y membrillos	-82%	2	-36%
Hortalizas de vaina secas	-69%	1	-53%
Resto	-	0	-97%
TOTAL	-22%	73	+4%

(**) De Asia y Europa se han eliminado los países incluidos en CEI y Oriente Medio. Tráfico en miles de toneladas. Fuente: Agencia Tributaria. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

ENCUESTA | LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

“FALTAN CONDUCTORES”

OPERADORES APUESTAN POR LA INTERMODALIDAD Y URGEN AVANZAR EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La falta de conductores se ha convertido en el principal talón de Aquiles del transporte por carretera. Así coinciden transportistas y operadores, que valoran positivamente los acuerdos entre el CNTC y el Gobierno, con medidas como la prohibición de la carga y descarga por parte de los chóferes, que “pueden hacer más atractiva la profesión”.

> ¿LOS ACUERDOS ENTRE EL CNTC Y EL GOBIERNO (DICIEMBRE DE 2021), RECOGEN REIVINDICACIONES HISTÓRICAS COMO LA PROHIBICIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA POR PARTE DE LOS CONDUCTORES Y LA REVISIÓN OBLIGATORIA DE LA CLÁUSULA DEL GASÓLEO. ¿SON HERRAMIENTAS VÁLIDAS PARA HACER A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA MÁS COMPETITIVAS?

Carlos Prades
Grupo Torres

Los acuerdos conseguidos por el Comité Nacional de Transporte por Carretera se están traduciendo en un marco normativo más favorable para el transporte por carretera en todos los subsectores y especialidades, incluida la del frigorífico. Sin embargo, es responsabilidad de las propias empresas garantizar su cumplimiento para poder hacer legítimo lo que es legal. Además, necesitamos impulsar la profesionalización y la formación de todos los que integran las empresas de transporte y así, con un marco legal que nos protege y conocimientos sobre todo lo que implican las operativas, poder desarrollar una actividad cada vez más eficiente y rentable.

José Ramón Mazo
Grupo Mazo

La prohibición de la carga y descarga es una reivindicación histórica que venimos demandando desde el sector para hacer más atractiva la profesión de conductor profesional. No era de recibo que después de tantas horas de conducción, el conductor tuviera que realizar este trabajo cuando la misión de las empresas de transporte se limita a eso, al transporte. Esperemos que esto sirva para que más personas se animen a incorporarse como nuevos conductores. Respecto a la revisión obligatoria de la cláusula del precio del gasóleo era necesaria si no queríamos ver desaparecer a la inmensa mayoría de empre-

sas. El combustible ha pasado a suponer un 40 por ciento de los costes directos de los transportes. Sin esos ajustes en la cotización de los viajes es imposible que las empresas continúen ofreciendo sus servicios, si no es a pérdidas. Recordemos que en un año el precio del combustible ha subido prácticamente un 70 por ciento.

Félix González Delgado
Delgo Operador de Transporte

La realidad es que en las cooperativas donde cargamos los productos destinados al resto de Europa ya estaba implementada esta forma de trabajar, así que es algo que no influye mucho en el ámbito de transporte internacional. Donde sí que vemos que afectará, y esperamos que en positivo, es en España.

Demetrio Lanjarín
Grupo Caliche

La prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores incrementa su bienestar en el puesto de trabajo y limita las que deben ser sus funciones, entre las que nunca estuvo la de realizar esas tareas. La cláusula del precio del gasoil es indispensable para mantener los costes a raya. Es el elemento principal de nuestros costes y una revisión del precio del combustible no serviría para incrementar los beneficios, sino que evitaría trabajar en pérdidas, como está ocurriendo en parte del sector.

Antoni Tarragona
Transports Tarragona

El Comité Nacional del Transporte por Carretera hizo un magnífico trabajo y consiguió hacer realidad unas medidas justas y necesarias para nuestra sostenibilidad. No es que el sector sea más competitivo, sino que dan algo de aire especialmente para equilibrar las reglas del juego entre transportista y cliente como para dignificar una profesión que lamentablemente, solo ahora que escasea, se empieza a valorar su relevancia y componente estratégico.

Guillermo Martínez
ID Logistics

Es un acuerdo que aporta valor a nuestro sector y del que las empresas y consumidores se pueden beneficiar. En primer lugar, la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores es una medida que corrige una anomalia

CARLOS PRADES

Gerente de Grupo Torres y pdte. de FVET



“NO EXISTE ALTERNATIVA REAL AL GASÓLEO EN EL MERCADO”

JOSÉ RAMÓN MAZO

Director general de Grupo Mazo



“LOS PRECIOS QUE SE BARAJAN CON LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON INASUMIBLES”

lía histórica de transferir trabajos no específicos a profesionales de la conducción y avanza en la línea de mejorar las condiciones laborales y reducción de la siniestralidad, ya que muchos de ellos no tienen formación complementaria en algunos procesos como, por ejemplo, la manipulación de maquinaria específica para realizar las operaciones de carga y descarga. En segundo lugar, la revisión de la cláusula del precio del gasóleo es una medida que nuestro sector ha reivindicado en el pasado y ha aportado seguridad jurídica para que las empresas de transporte sean capaces de repercutir el fuerte incremento de los costes de los combustibles a los cargadores y haber podido seguir prestando el servicio de la mejor manera posible, en un entorno tan convulso como el actual. Es cierto que es un primer paso y hace falta seguir avanzando en esta dirección.

Fernando Carreras
Carreras Grupo Logístico

Estas reivindicaciones son realmente importantes para mejorar la calidad del trabajo de los conductores. Unas medidas necesarias para aportar el valor que se merece el sector del transporte y la logística. En cuanto a si contribuyen a mejorar la competitividad de las empresas españolas de transporte por carretera, son medidas que ayudan.

Francisco Javier Gea
Agetrans Demetrio e Hijos

Los acuerdos que conllevan mejoras para el día a día de los chóferes siempre son positivos, tanto a la hora de facilitar su labor como a la hora de minimizar los tiempos de espera, así como de la carga o descarga, lo cual, indudablemente, redundará en una reducción de tiempos de tránsito y por ende, en una mejora en la capacidad competitiva de las empresas de transporte españolas. Por otra parte, facilitar el trabajo a los chóferes contribuiría en gran medida a que se volviera a ver el puesto de trabajo de conductor desde un prisma más atractivo, lo que reduciría la carencia de chóferes que estamos sufriendo ahora mismo. En cuanto a la revisión obligatoria de la cláusula del precio del gasóleo, siempre es importante, puesto que evita que los transportistas asumamos costes que no debemos de asumir. Entendemos que el precio de los servicios debe de estar li-

gado solamente a eso, al servicio, y cualquier coste que escape a nuestro control debería de ser asumido por el cliente.

► **¿EL SECTOR NECESITA MÁS TAMAÑO PARA COMPETIR EN EUROPA?**

Carlos Prades
Grupo Torres

Sería deseable un mayor tamaño, también en el ámbito internacional español. En general, las flotas que trabajan en Europa ya son más grandes que en nacional, pero sus potencialidades mejorarían con una mayor dimensión.

José Ramón Mazo
Grupo Mazo

La atomización produce una guerra de precios encarnizada que lo único que lleva es a la muerte del sector. Disponer de grandes flotas ayuda a pelear por contratos con grandes corporaciones debido a la capacidad de respuesta para absorber su demanda. Por otra parte, tener una gran flota exige estar invirtiendo continuamente en tecnología para poder controlar los altos costes que genera una organización de tal tamaño.

Félix González Delgado
Delgo Operador de Transporte

No tengo una opinión formada.

Demetrio Lanjarín
Grupo Caliche

No necesita un incremento del tamaño para poder competir, se necesita una regularización de los precios. Actualmente, la demanda de camiones es superior a la oferta, pero los precios no

FÉLIX GONZÁLEZ DELGADO

Dir. gral. Delgo
Operador de Transporte



“NO CONSIDERAMOS EL FERROCARRIL NI UN BENEFICIO NI UNA AMENAZA”

son suficientes para cubrir los costes y esto provoca que muchas empresas trabajen exclusivamente para cubrir costes o incluso en pérdidas.

Antoni Tarragona
Transports Tarragona

El mercado en Europa se está concentrando desde hace años. Se empiezan a ver operaciones en España de cierto calibre que pueden prevenir un cambio de tendencia necesario. Del mismo modo, la falta de capacidad que se va a perpetuar en el mercado, a no ser que haya cambios muy relevantes, va a acelerar este proceso.

Guillermo Martínez
ID Logistics

El sector logístico español cuenta con la capacidad, tecnología y experiencia para liderar el mercado europeo. Y es que, en España, contamos con un gran talento especializado en esta industria, lo que favorece su crecimiento año tras año y su adaptación a los desafíos cambiantes a los que se enfrenta la logística. En el caso concreto de ID Logistics, Iberia es el segundo mercado más importante para la compañía a escala mundial, solo por detrás del país del que es originaria la empresa, Francia. Esta relevancia no es casualidad y se debe al gran equipo de profesionales con los que contamos en nuestro país. Desde nuestra llegada al mercado, hace más de quince años, no hemos parado de crecer e innovar, incorporando los últimos avances tecnológicos.

Fernando Carreras
Carreras Grupo Logístico

El sector del transporte y logística es

muy versátil y está en constante desarrollo. En particular, el sector en España es innovador y se adapta a las necesidades actuales y futuras. A través de la digitalización y soluciones sostenibles, el sector del transporte y la logística nacional se convierte en un agente competitivo en toda Europa.

Francisco Javier Gea
Agetrans Demetrio e Hijos

La flota española es una de las más grandes de Europa, al menos en lo que a transporte frigorífico se refiere, por lo que no creo que sea el tamaño un hándicap para competir con Europa.

► **¿ES ASUMIBLE PARA LOS TRANSPORTISTAS DE LARGA DISTANCIA LA PROHIBICIÓN DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN, COMO DEFIENDE BRUSELAS, TENIENDO EN CUENTA LA INEXISTENCIA DE UNA ALTERNATIVA TECNOLÓGICA EFICIENTE EN LA ACTUALIDAD?**

Carlos Prades
Grupo Torres

No, no es asumible. Es una situación imposible que no tiene en cuenta la realidad. Desde FVET apoyamos proyectos que busquen el desarrollo e implementación de combustibles alternativos, como el proyecto vinculado al Puerto de Valencia, H2Ports, para incorporar el hidrógeno en las operaciones portuarias. Somos conocedores de que las propias empresas transportistas están preocupadas por la problemática medioambiental y adquieren vehículos más modernos, con tecnología punta

(pasa a la página 14)



GLOBAL LOGISTIC
Algeciras Port

**AMPLIAMOS
INSTALACIONES**

glogistic.es







**GLOBAL LOGISTIC
SU PARTNER
en el Puerto de Algeciras**



GRÚA PÓRTICO 60TN • BREAK BULK CARGO • PROJECT CARGO • INTERMODAL • CROSS DOCKING • CARGAS ESPECIALES • TRINCAJE DE CARGAS
ALMACENAJE DE MERCANCÍA • DEPÓSITO ADUANERO (DA) • ALMACÉN DEPÓSITO TEMPORAL (ADT) • INSPECCIONES ADUANAS • SOIVRE

(viene de la página 13)

que implica menos emisiones. Pero, de momento, no existe una alternativa real en el mercado al gasóleo.

José Ramón Mazo

Grupo Mazo

Mientras no haya una alternativa real y accesible a los motores de combustión, me parece descabellado prohibirlos. Los precios que se barajan con los vehículos eléctricos son inasumibles para cualquier empresa. Por otra parte, actualmente no existe una red de puntos de recarga que hagan viable ese traspaso a la electrificación de los vehículos, ya sean turismos o vehículos de larga distancia. Se habla también de la opción del hidrógeno, pero sigue siendo una opción a largo plazo. Creo que pasarán muchos años hasta que se puedan dejar atrás los motores de combustión en la larga distancia.

Félix González Delgado

Delgo Operador de Transporte

Si el gas no es válido para Bruselas (cosa que no sé), diría que desde luego no es posible. Con gas sí se puede ya.

Demetrio Lanjarín

Grupo Caliche

Actualmente no existen alternativas de garantías a los motores de combustión. Por un lado, no hay suficientes puntos de recarga eléctricos y de gas que permitan a los camiones recargar para seguir su ruta. Por otro, está la autonomía limitada de estos vehículos, el gran caballo de batalla de la movilidad eléctrica. En el mercado, el camión eléctrico que se está comercializando con ma-

DEMETRIO LANJARÍN

Director general de Transporte de Grupo Caliche



“NO SE NECESITA TAMAÑO PARA COMPETIR, SINO REGULARIZAR LOS PRECIOS”

yor autonomía puede recorrer 340 kilómetros y para obtener una carga rápida completa de la batería tarda de media cuatro horas. En cambio, el motor de combustión puede llegar a recorrer más de 2.500 kilómetros con un solo repostaje. La clave, en la actualidad, está en los motores de gas, que disminuyen considerablemente las emisiones, pero mantiene una autonomía entorno a 1.000 kilómetros, con un tiempo de recarga próximo a 40 minutos. Pero, como decía al principio, no existen puntos de recarga suficientes.

Antoni Tarragona

Transports Tarragona

En absoluto. Sin alternativa tecnológica al alcance de todas las empresas, es impensable poder prescindir del motor de combustión a corto-medio plazo. Las empresas de transporte de larga distancia siempre han sido un referente en sostenibilidad: subiéndose a soluciones intermodales, o bien invirtiendo en vehículos más eficientes: Euro VI, etc. Ahora bien, si no hay tecnología sostenible económicamente hablando, los problemas de capacidad para el transporte de larga distancia solo harán que empeorar.

Guillermo Martínez

ID Logistics

Todos caminamos de la mano hacia la reducción del uso de combustibles fósiles. En nuestra estrategia de transición energética está la progresiva eliminación de gases de efecto invernadero para hacer más sostenible nuestra actividad en todas las etapas de la cadena de suministro. Sin embargo, para acometer un cambio tan grande tene-

mos que tener garantías de la efectividad de esta alternativa tecnológica para cumplir con las demandas de la Unión Europea. En ID Logistics tenemos el objetivo de reducir la intensidad energética de nuestras actividades logísticas en un 20 por ciento para 2030 y disminuir la huella de carbono de CO2 en nuestras instalaciones en un 40 por ciento para ese mismo año. La apuesta por combustibles alternativos y formas más eficientes de transporte, el vehículo eléctrico o en un futuro cercano por el uso de combustibles como el hidrógeno es esencial para conseguir la eliminación en la emisión de gases de efecto invernadero. Hoy en día no es asumible, ya que aún falta mucho camino por recorrer en términos de desarrollo tecnológico, pero nuestros esfuerzos están encaminados en avanzar y progresar hacia la consecución de una tecnología eficiente que nos permita desarrollar nuestra actividad minimizando la emisión de gases de efecto invernadero. Asimismo, desde la compañía hemos implementado una política proactiva para reducir significativamente el consumo de energía y los residuos, y desde el año pasado todas nuestras plataformas de España usan energía que proviene de fuentes renovables al 100 por ciento.

Fernando Carreras

Carreras Grupo Logístico

El objetivo del Parlamento Europeo de prohibir la venta de vehículos con motores de combustión a partir de 2035 es una medida clara para lograr un futuro sin emisiones de CO2. No obstante, se requieren esfuerzos directos en innovación y sostenibilidad para lograr



ATFRIE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA

XLV ASAMBLEA GENERAL DE ATFRIE

¡Nuestro punto de encuentro!

15 y 16 de Septiembre

Oviedo, Asturias



Regístrate



Por la dignidad del sector, hacia un futuro económico y socialmente sostenible

tecnologías accesibles para los transportistas. Por el momento, no hay alternativas viables.

Francisco Javier Gea

Agetrans Demetrio e Hijos

Siempre y cuando no exista una infraestructura eficiente y suficiente, creemos que cualquier alternativa a los motores de combustión será inasumible para cualquier empresa del sector, y por supuesto, de no resolverse, o bien se tendrá que retrasar dicha prohibición, o bien entraremos en una nueva ruptura en la cadena de suministros. Si dichas infraestructuras fueran llevadas a cabo, no dudaremos en hacer las inversiones necesarias para reducir la huella de carbono.

> ¿LOS 'ECOINCENTIVOS' PRESENTADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES PARA INCENTIVAR EL USO DEL FERROCARRIL DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA POSIBILITAN A LOS TRANSPORTISTAS SUBIRSE AL TREN?

Carlos Prades

Grupo Torres

En España, el transporte de mercancías sigue pasando por el camión. Solo en el Puerto de Valencia, moviliza el 93 por ciento del tráfico, el resto del porcentaje -ínfimo- corresponde al tren. El

futuro pasa por la intermodalidad y deberíamos estudiar cómo poder desarrollar este formato híbrido de transporte. Lo que no es lógico es incentivar el tren y penalizar el camión.

José Ramón Mazo

Grupo Mazo

Nosotros llevamos varias décadas subiendo parte de nuestros camiones al tren. Al final, se trata de que se dé un buen servicio con buenas frecuencias. De esta forma será posible que más transportistas se suban al tren, aunque el servicio 'puerta a puerta' que realizan los camiones es insustituible con el tren.

Félix González Delgado

Delgo Operador de Transporte

No nos interesa, no consideramos el ferrocarril ni un beneficio ni una amenaza para nosotros.

Demetrio Lanjarín

Grupo Caliche

Los ecoincentivos no son suficientes para la utilización de esta parte de la intermodalidad del transporte de mercancías. Los gastos de personal y amortización siguen siendo altos. Se multiplican porque debes tener dos conductores y dos camiones, uno en origen y otro en destino.

Antoni Tarragona

Transportis Tarragona

No. Los transportistas por carretera son los primeros que incentivan y promueven el uso del ferrocarril y de soluciones intermodales. Ahora bien, si no hay una red de infraestructuras adecuada para ser una alternativa real al transporte por carretera, cualquier incentivo es tristemente ineficiente.

Guillermo Martínez

ID Logistics

El 94 por ciento de las mercancías transportadas en nuestro país se desplazan a través de la carretera, según datos del Observatorio del Transporte y la Logística en España. Gracias a la privilegiada situación geográfica y a la extensa red viaria, siendo el tercer país del mundo con más kilómetros de autopistas y autovías, España es uno de los miembros de la Unión Europea que soporta más tráfico de mercancías. Todo esto hace que el sector de la logística y el transporte represente el 7,9 por ciento del PIB y tenga una gran importancia en nuestra economía. Dado que el transporte terrestre tiene tanto peso en nuestro país, es muy importante que, desde las administraciones públicas, se incentive el uso del ferrocarril

ANTONI TARRAGONA

Business Development Manager Transportis Tarragona



“ES IMPENSABLE PRESCINDIR DEL MOTOR DE COMBUSTIÓN A CORTO-MEDIO PLAZO”

(pasa a la página 16)

CARTAGENA
LOGÍSTICA

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también. Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella. En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

Belzunces®

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

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

(viene de la página 15)

para descongestionar nuestras carreteras, aumentar en eficiencias y diversificar la empleabilidad del personal. Nos alegramos de cualquier avance que se tome relacionado con el impulso del transporte ferroviario. Esta medida puede ser un primer paso para aumentar el peso de los trenes de mercancías en la red ferroviaria española, aunque aún queda mucho por hacer para llegar a los niveles de otros países europeos.

Fernando Carreras

Carreras Grupo Logístico

Ayudan, pero el tren presenta todavía dificultades que son de fondo y no se resuelven por completo con los 'ecoincentivos'.

Francisco Javier Gea

Agetrans Demetrio e Hijos

Puede que sean atractivos e incluso posibiliten subirse al tren, si bien, teniendo en cuenta el nivel de exigencia de los clientes en relación con los tiempos de entrega, hablamos de producto fresco, creemos que el tren, en la mayoría de los casos, es inviable por el momento si se quiere cumplir con las fechas de entrega exigidas por los clientes.

> LA FALTA DE CONDUCTORES, ¿EL TALÓN DE AQUILES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA? ¿CUÁL ES LA SOLUCIÓN?

Carlos Prades

Grupo Torres

Efectivamente, la falta de conductores es otro de los principales problemas del transporte. En Valencia, este déficit ha pasado de afectar a una de cada tres empresas transportistas en 2021, a la mitad de las empresas según la última encuesta realizada por la Federación. Y es que el escenario es aterrador: la falta de chóferes ya supone operativas paradas. No existen soluciones milagrosas. Sí que pensamos que la Administración podría, por ejemplo, ayudar económicamente a jóvenes y desempleados para la obtención de las acreditaciones para ser conductor profesional, y extender y fomentar la formación profesional en esta especialidad. Por parte de la Federación y del sector, necesitamos creernos lo que somos, esenciales, motor de impulso del resto de sectores económicos, y defenderlo frente a situaciones indignas, con las que a veces tienen que lidiar nuestros chóferes.

José Ramón Mazo

Grupo Mazo

Estamos viendo que esta problemática no se da solo en el sector del transporte. Hostelería, hoteles, construcción, et-

cétera, son algunas de las áreas donde es complicado conseguir mano de obra cualificada. En el caso de transporte es difícil hacer atractiva para los jóvenes una profesión en la que se pasan muchos días fuera de casa. Las empresas de transporte nos tenemos que esforzar por ofrecer unas buenas condiciones laborales para atraer esa mano de obra. Ofrecer empleos de calidad, de larga duración y con herramientas de trabajo de última generación para que los conductores se sientan cómodos en su puesto de trabajo. Otra opción sería el facilitar la llegada de trabajadores de terceros países para no tener que paralizar las flotas.

Félix González Delgado

Delgo Operador de Transporte

La prohibición de las operaciones de carga y descarga por parte de los conductores puede ser una medida válida para hacer del sector un lugar más fácil donde poder encontrar trabajo. Realmente, la carga y descarga limitaba mucho a perfiles distinto al habitual que todo el mundo tiene en la cabeza cuando piensa en un chófer.

Demetrio Lanjarín

Grupo Caliche

Estamos viviendo un relevo generacional que supone un reto para todo el sector. Debemos seguir avanzando en la profesionalización, en visibilidad y en adaptar las condiciones de trabajo para trasladar que se trata de una profesión atractiva y con futuro.

Antoni Tarragona

Transports Tarragona

Sí. De hecho, esta situación también ha obligado a las empresas con flota propia a ser cada vez más valoradas en el mercado. Hay soluciones a largo plazo, como un proceso de dignificación de la actividad del trabajo de conductor y sus condiciones y el conseguir mecanismos de coordinación entre medios de transporte y empresas de manera que hagan, por ejemplo, que un conductor pueda disponer de unas condiciones de trabajo dignas como cualquier profesional. No obstante, la situación a corto plazo que deben ya valorar los gobiernos es la apertura de contingente de trabajadores de países de fuera de la Unión Europea.

Guillermo Martínez

ID Logistics

La falta de conductores es uno de los grandes problemas que todas las empresas que se dedican al mundo de la logística y del transporte tienen que afrontar. La dignificación de un sector tan maltratado durante las últimas décadas es un punto inaplazable si queremos que las nuevas generaciones se atraídas hacia él. El progresivo en-

GUILLERMO MARTÍNEZ

Director de Transporte de ID Logistics



“ES MUY IMPORTANTE INCENTIVAR EL USO DEL TREN”

FERNANDO CARRERAS

CEO de Carreras Grupo Logístico



“EL SECTOR EN ESPAÑA ES INNOVADOR Y SE ADAPTA”

FRANCISCO JAVIER GEA

Gerente de Agetrans Demetrio e Hijos



“LA FALTA DE CONDUCTORES, UN PROBLEMA CLAVE”

vejecimiento de las plantillas y la falta de remplazo es una realidad que va a exigir de todo nuestro esfuerzo. Además, el fuerte crecimiento del e-commerce juega en detrimento del transporte de larga distancia en favor del transporte de última milla. La situación es clara y no hay previsión de que haya un mayor número de conductores a corto plazo para paliar este problema. Sin embargo, existen dos soluciones que pueden ayudar a revertir esta tendencia. Por un lado, la primera de ellas responde a una reivindicación histórica como es el desarrollo multimodal. La reconversión de la red ferroviaria a una red de carga conseguiría paliar la falta de conductores de larga distancia, ya que el número de mercancías que puede transportar un tren es mucho mayor que la que puede hacer un transporte por carretera. Sin embargo, esta reconversión de la que hablamos está en manos del Estado y es, en principio, más difícil de llevar a cabo. Por otro lado, esta profesión necesita estar dotada de alicientes tanto económicos como sociales que incentiven a las nuevas generaciones y a los desempleados a acceder a estos empleos. Factores no solo salariales, sino condiciones de vida, cambios estructurales y de rutas para hacer mucho más factible la conciliación laboral con la familiar, en definitiva, hacer las condiciones laborales mucho más llamativas.

Fernando Carreras

Carreras Grupo Logístico

Es un sector difícil y necesitamos dignificarlo. La carencia de conductores es una problemática actual que afecta seriamente al sector del transporte. La solución no es fácil, pero pasa por formar a personas interesadas en sumarse al sector y en atraer a España a conductores ya formados de otros países.

Francisco Javier Gea

Agetrans Demetrio e Hijos

Si no es el talón de Aquiles, es uno de los problemas clave al que se están enfrentando la gran parte de empresas del sector. La solución, desde nuestra modesta opinión, pasaría por subvencionar, por parte de la administración, la obtención de los carnets necesarios, para lograr así que personas en situación de desempleo puedan redirigir sus trayectorias profesionales de manera eficiente, lo cual, no solo ayudaría a paliar la escasez de chóferes, sino que rebajaría sensiblemente el número de parados, especialmente los de larga duración. Todo ello, como hemos comentado anteriormente, se vería ayudado si lográramos que los conductores se limitaran a hacer su trabajo y no tuvieran que perder horas de descanso en tareas que no les corresponden, como las de carga y descarga.



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 | TRANSPORTE POR CARRETERA

ESPAÑA, LA ESTRELLA DE LA FLOTA EUROPEA

EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO MANTIENE SU APUESTA POR LA MODERNIZACIÓN Y LA INNOVACIÓN EN UN ESCENARIO DE INCERTIDUMBRE, DONDE SE HA RALENTIZADO EL SUMINISTRO DE MATERIAL

La incertidumbre del mercado actual, fruto del aumento generalizado de costes, mantiene al transporte frigorífico español en guardia. Si bien la flota española está a la vanguardia en Europa, fruto de la apuesta continuada por la inversión e innovación que se viene realizando, el sector asiste con preocupación a un contexto donde peligran las renovaciones de las flotas.

Esta situación de parálisis en las entregas está produciendo un aumento de los kilómetros recorridos por parte de las unidades existentes o la pérdida de oferta fruto del fin de determinados *leasings* que no pueden ser prolongados y no son sustituidos por unidades nuevas ante la ralentización en el suministro de

los pedidos por parte de fabricantes de tractoras y conjuntos articulados frigoríficos.

En la actualidad, pese a este contexto, el transporte frigorífico español ostenta una cualificada posición en las grandes rutas de la cadena de suministro europea. Junto a las flotas del este de Europa, las empresas españolas se han convertido con el paso de los años en la estrella del negocio, que está basado en la modernización de los medios, la digitalización y la apuesta por la innovación para aminorar el efecto de 'país periférico' que tiene España respecto al resto de regiones europeas.

Más de 20.000 camiones frigoríficos españoles cruzan a diario las fronteras

europas, dentro de un volumen flexible que depende del momento de la campaña de exportación de productos agroalimentarios. Un sector formado por 506 empresas con unas ventas agrupadas de 4.500 millones de euros, según el Libro Blanco del Transporte que edita anualmente Transporte XXI, donde hay una alta atomización. La empresa tipo tiene un volumen de negocio de 4,13 millones de euros.

El dinamismo y diversidad del negocio es evidente, dentro de un sector que mantiene su apuesta por la inversión, la flota propia y la calidad del servicio como reglas de juego, junto a una incipiente apuesta por la intermodalidad dentro del objetivo de lograr autopis-



tas ferroviarias flexibles que permitan aliviar las carreteras europeas y vengán a establecer corredores libres de carbono, un objetivo del sector para hacer frente a la descarbonización.

Junto a ello, la rentabilidad es el firme objetivo de empresas como Primafrio, el líder de la flota frigorífica del sur de Europa, que destaca por mantener un volumen superior a los 2.000 camiones en las puntas de campaña, "adaptando la flota al mercado", explica José Esteban Conesa, presidente del operador murciano.

Por su parte, Carlos María Moreno de Viana-Cárde-

LA RENTABILIDAD ES EL OBJETIVO DE LOS FLOTISTAS, ADAPTÁNDOSE AL MERCADO

mercavalencia
mercaparking

OBERT 24/7 SEGURETAT 24h

VIDEOVIGILÀNCIA RESTAURANTS PROP

LECTOR DE MATRÍCULA SERVEIS

www.mercavalencia.es

/mercavalencia @mercavalencia_ @mercavalencia_ @mercavalencia



Más de 20.000 camiones españoles cruzan a diario la frontera.

nas, consejero delegado de Ontime, firma que adquirió este año la flotista malagueña Acotral, apuesta por elevar el tamaño del negocio, explicando que “los operadores monoservicio tendrán que buscar alianzas e integraciones con operadores integrales si quieren sobrevivir”.

En este sentido, los operadores tienen esperanzas

en poder mantener un escenario positivo de actividad en 2022, tras un 2021 que “fue positivo para el conjunto, porque la mayor parte de compañías crecieron”, indica José María Arnedo, consejero delegado de Armesa Logística y presidente de la patronal Atfríe. En esta asociación están las principales flotas

de transporte frigorífico que hay en España, con un volumen de más de 15.000 camiones diarios en ruta, dentro de un selecto grupo de 60 compañías que gestionan la mayor parte de volúmenes de tráfico nacionales e internacionales por carretera.

La perspectiva comercial para la campaña hortofrutícola 2022-23 es positiva, explican los medios consultados. Empieza a haber en el escenario del transporte “una sombra de que van a

faltar camiones a partir del último trimestre del año, lo que debe provocar en la campaña un lógico incremento de los precios”.

Una situación que preocupa a los cargadores, sobre todo, a las cadenas de distribución e intermediarios de productos hortofrutícolas que observan un descenso de oferta que puede obstaculizar puntas de demanda en los momentos álgidos de campaña, en los tráfico regulares de exportación al norte de Europa y al mercado británico.

Por su parte, en los flujos de importación, las empresas observan un problema con los retornos que no permitirá compensar exportaciones e importaciones, debido a “la crisis de consumo que se prevé ante el aumento generalizado de precios fruto del devenir energético”.

FLOTISTAS DETECTAN FALTA DE CAMIONES PARA LA CAMPAÑA

MÁS REQUISITOS TÉCNICOS Y DERECHOS DE EMISIÓN

Entre las preocupaciones a medio plazo de los empresarios del transporte frigorífico consultados por Transporte XXI, más allá de la actual coyuntura energética y la sombra de una posible recesión en el último trimestre de 2022, coincidiendo con el arranque de la campaña hortofrutícola, destacan el endurecimiento de las condiciones de homologación de todo tipo de vehículos por parte de la Unión Europea.

A partir de 2024, todos los camiones nuevos deberán incorporar un Asistente de Velocidad Inteligente (ISA) y un sistema de sensores y aviso de baja presión de los neumáticos, incluidos los remolques y semirremolques de más de 3,5 toneladas.

Asimismo, las tractoras deberán tener un sistema de advertencia para objetos en el ‘punto negro’ y un alcoholímetro antiarranque.

Por otro lado, entre los flotistas crece la preocupación y la incertidumbre por la luz verde dada por el Pleno del Parlamento Europeo al nuevo Régimen de Comercio de Emisiones (ETS II), diseñado sobre el principio de que “el que contamina paga”, dado que se entiende que el sector del transporte no está preparado para asumir un sistema de comercio de derechos de emisión en la actual situación de crisis.

we simplify mobility

UTA - Carburante, Peajes y Servicios Plus.

Te acompañamos en todas tus rutas por Europa.

UTA es tu socio único y global para todas tus necesidades en la carretera. La tarjeta UTA te da acceso a múltiples servicios en toda Europa como repostar en estaciones multimarca, servicio de peaje y servicios Plus. Todo de la mano de un solo socio: UTA.

Más información en uta.com



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

EN RUTA AL CAMIÓN DE HIDRÓGENO

LAS FLOTAS FRIGORÍFICAS APLAUDEN LA NECESIDAD DE OFRECER UN TRANSPORTE SOSTENIBLE, PERO TILDAN DE “ILUSIÓN” LA POLÍTICA DE DESCARBONIZACIÓN QUE EUROPA QUIERE IMPLANTAR



La mayor duda que reina entre los empresarios del sector del transporte frigorífico es adivinar cuál va a ser la energía que en el futuro se imponga en los tráficos de larga distancia que realizan las flotas españolas.

En el sector hay disparidad de criterios, aunque los empresarios consultados por Transporte XXI coinciden en que “la política europea para afrontar la descarbonización del sector del transporte choca con la realidad industrial de los fabricantes de camiones”.

Hay “una ilusión por la sostenibilidad en los políticos”, porque explican que “hoy, no hay forma de comprar un camión de hidrógeno que pueda ser rentable y lo que necesitamos son ayudas reales para renovar las flotas con vehículos menos contaminantes dentro de los combustibles fósiles, que es lo que sí podemos utilizar”.

La llegada de los fondos Next Generation, por parte de la Unión Europea, debe suponer un aliciente para acometer la descarbonización del sector, un negocio que aún no encuentra alterna-

tivas claras al diésel para los flujos de larga distancia. Más allá de la utilización del gas natural licuado, los empresarios observan cómo se empiezan a implantar vehículos eléctricos para la distribución de última milla, mientras que el hidrógeno parece la única alternativa posible a largo plazo.

El principal problema para llevar a cabo la renovación de flotas se centra en la escasez de producto actual, así como en el precio de las unidades que no permite una correcta implantación en la actualidad. De hecho, los camiones de hidrógeno son hasta un 180 por ciento más caros que los vehículos diésel y un 30 por ciento más que los eléctricos, costes que impiden su puesta en práctica por las empresas del sector.

Los fabricantes llevan años preparando la transición energética del sector. Todos tienen prototipos y unidades dispuestas para su salida al mercado en los próximos años. Por ejemplo, Volvo ya ofrece camiones eléctricos de batería y camiones que funcionan con combustibles renovables, como el biogás.

El camión de hidrógeno está en el punto de mira de los flotistas del negocio frigorífico.

Tanto esta compañía, como la alemana Mercedes-Benz, planean añadir en la segunda mitad de esta década, una tercera opción neutral de CO2, los camiones eléctricos de pila de combustible propulsados por hidrógeno.

El hidrógeno se genera a partir de energía renovable, se comprime, se transporta y se suministra a la tractora. Este combustible genera la electricidad que se utiliza como energía motriz.

Las compañías explican que los camiones eléctricos de pila de combustible tendrán un alcance operativo comparable a muchos camiones diésel. Hasta 1.000 kilómetros y un tiempo de repostaje de menos de 15 minutos con dos pilas de combustible capaces de generar 300 kW de electricidad, pudiendo absorber un peso máximo total de hasta 65 toneladas, con una carga útil de 25 toneladas.

Todo indica que las primeras entregas de este tipo de tractoras, dedicadas a tráficos de larga distancia, podrían empezar a darse a partir de 2025 o 2027, dependiendo de los fabricantes, dentro del objetivo de ofrecer los mismos resultados que una tractora de gasóleo de las que vienen siendo utilizadas en la actualidad por el sector.

Infraestructuras de suministro

Por ejemplo, el objetivo de Mercedes-Benz es empezar a realizar las primeras pruebas con clientes a partir de 2023, dentro de un modelo de camión de hidrógeno que ha sido diseñado desde cero y que tendrá que tener los mismos estándares de durabilidad que un Actros, pudiendo recorrer 1,2 millones de kilómetros en carretera durante un periodo de diez años, con 25.000 horas de operaciones.

Y es que los fabricantes explican que “la tecnología de pilas de combustible se encuentra todavía en una fase temprana de desarrollo y hay muchos beneficios, pero también algunos desafíos por delante”. Entre ellos, desde Volvo se apunta que hay un problema con “el suministro a gran escala de hidrógeno verde y todavía no se ha desarrollado la infraestructura de abastecimiento de combustible para vehículos pesados”.

El objetivo de los fabricantes de camiones es que la oferta de hidrógeno verde aumente significativamente durante los dos próximos años, por lo que el uso de camiones de biogás puede ser una energía de transición hasta la llegada de los camiones de pila de combustible en el transporte pesado de larga distancia.

EL CAMIÓN DE HIDRÓGENO, UNA REALIDAD EN 2025



LEADING GREEN
LOGISTICS

www.primafrio.com



Schmitz tiene en curso un pedido de 50 semirremolques frigoríficos para FM Logistics Ibérica.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

EL SEMIRREMOLQUE RUEDA A DOBLE DIGITO

LAS MATRICULACIONES DE 'FRIGOS' MANTIENEN SU DINAMISMO A LO LARGO DEL PRIMER SEMESTRE, CON UN 27,8% MÁS, SEGÚN LOS DATOS DE LA PATRONAL ASFARES

La flota de transporte frigorífico recuperó el pasado año su dinamismo, tras un trienio de estancamiento. En 2021, se contabilizaron 4.331 nuevas unidades en la carretera, un 20 por ciento más que en 2020 y un 19 por ciento por encima de 2019, el último ejercicio prepandemia, según revelan los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de

Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos).

Esta evolución positiva en el segmento del transporte por carretera de frío se mantiene en el actual ejercicio. Así, en el primer semestre de 2022 se han matriculado 2.397 remolques y semirremolques frigoríficos, lo que representa un aumento del 27,8 por ciento con respecto al año

anterior. Con estos datos, el nivel interanual se sitúa en 4.853 unidades anuales, y Asfares maneja una previsión para finales de 2022 con una estimación de alcanzar una cifra cercana a dicha cantidad.

La asociación que dirige Juan Viartola reveló que la cuota de remolques y semirremolques frigoríficos fabricados en España pasó del 68 por ciento en 2020,

al 85,8 por ciento en 2021, con un resultado histórico para los fabricantes nacionales, con más de 3.700 unidades. Schmitz, Sor Ibérica, Lecitrailer e Indetruck destacan como las compañías con mayor cuota de mercado durante el primer semestre de este año.

En este sentido, Schmitz tiene en curso un pedido de 50 semirremolques frigoríficos para FM Logistic Ibérica, de los cuales la primera decena ya han sido entregados. Estas unidades, fabricadas en la planta de producción que posee la multinacional alemana en Zaragoza, son monotemperatura, de doble piso y con posibilidad de carga de 66 europalés. Además, llevan incorporados el sistema telemático 'TrailerConnect' con sensor de contacto, acoplamiento y depósito.

Mejora continua

Por su parte, Sor Ibérica, con más de 50 años de trayectoria en el sector de fabricación de vehículos frigoríficos, sigue con su compromiso de mejora continua. Así, dentro del proceso de rediseño de semirremolques, donde ya ha implementado nuevas cantoneras, sistema eléctrico y otras innovaciones estructurales, ha presentado durante este año una imagen renovada para los faldones traseros.

Además, Lecitrailer ha puesto este año en funcionamiento su primera base de servicio posventa en Portugal, en la que se puede reparar todo tipo de

LAS PREVISIONES PARA ESTE AÑO SON RONDAR LOS 4.800 FRIGORÍFICOS

PETROMIRALLES UNA ÚNICA TARJETA PARA TODA EUROPA

MÁXIMA SEGURIDAD CON "PIN DINAMICO" Y CONTROL ONLINE

PEAJES DE EUROPA EN UN SOLO DISPOSITIVO

RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS

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

TOLL PACK
SECURITY PACK
TAXPACK

chasis y carrocerías de cualquier marca. Con esta implantación, la compañía tiene ya siete bases propias con una superficie conjunta de más de 500.000 metros cuadrados. Cinco se encuentran en España, en localidades de Zaragoza, Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla, una en Lyon (Francia), y la última abier-

LOS FABRICANTES AMPLÍAN SUS SERVICIOS

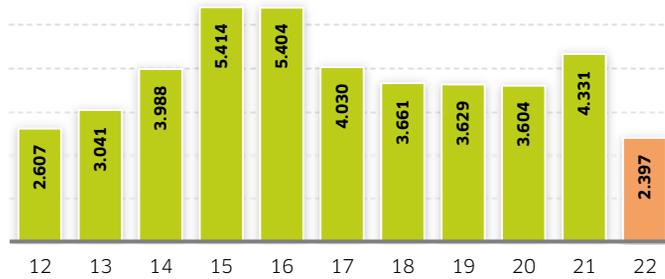
ta, en el municipio luso de Mangualde. Este centro cuenta con una superficie de 36.000 metros cuadrados y dispone de potro de enderezado de chasis, cabina de granallado, cabina de pintura, frenómetro, sistema de alineación de neumáticos por láser y fosos para reparación.

Asfares señala que la matriculación de remolques y semirremolques de

LA FLOTA FRIGO AUMENTA CON FUERZA

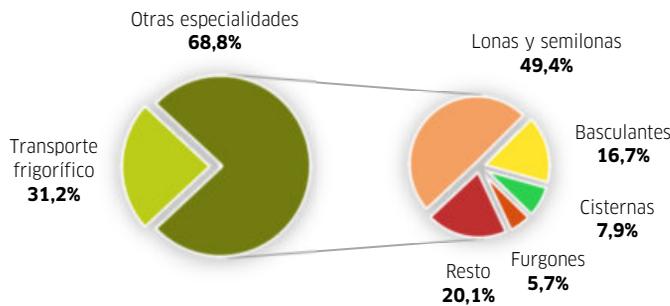
Las estimaciones manejadas por la patronal Asfares apuntan a cerrar el presente ejercicio con más de 4.800 remolques y semirremolques frigoríficos, casi 500 más que en 2021.

MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



Datos en unidades. Los datos de 2022 son del primer semestre.

DISTRIBUCIÓN POR TIPOS



Fuente: Asfares.

31%

EL PESO DE LOS REMOLQUES FRIGORÍFICOS

28%

CRECIMIENTO DE LA FLOTA DE FRÍO ENTRE ENERO Y JUNIO

más de 12 toneladas en 2021 fue de 13.886 unidades, un 27,7 por ciento más que las 10.877 de 2020 y un 11 por ciento más que en 2019. Las lonas, con 4.721 vehículos tuvieron una subida del 54 por ciento. Tras los frigos, se situaron los basculantes con 1.604 matriculaciones, un 38 por ciento más. También, destacó el incremento del 45 por ciento de los portacontenedores, con 609 unidades.

En el primer semestre, tras la subida de los frigos más de un 25 por ciento, furgones y portacontenedores crecen más de un 5 por ciento. Por cisternas y basculantes algo menos, bajan algo las lonas, y caen plataformas y especiales. En el global del mercado, las cifras se mantienen estables en torno a las 14.000 unidades. En 2022 se ha alcanzado una cifra de 14.272 unidades anuales al final del primer semestre y con una previsión similar para el ejercicio completo.



FRIMERCAT
FRÍO EN ACCIÓN



INTERFRISA
FRÍO EN ACCIÓN

SERVICIOS LOGÍSTICOS EN TEMPERATURA REGULADA

- Somos especialistas en servicios de **ALMACENAJE, PREPARACIÓN DE PEDIDOS Y DISTRIBUCIÓN** para el sector de la **ALIMENTACIÓN CONGELADA Y REFRIGERADA**.
- Disponemos de una capacidad de almacenaje de **45.000 paletas** con temperatura controlada entre **-20° C y -25° C** y **700 paletas** con temperaturas de **+1°/5° 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

INTERFRISA SAU. Avda del Vallés 33 - 08228 Terrassa Tel.: +34 937 361 940 email: info@interfrisa.es

www.frimercat.es





CADENA DE SUMINISTRO | RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA

FRENO AL CRECIMIENTO

LA CRISIS SANITARIA PASA FACTURA A LAS EMPRESAS DEL SECTOR, QUE CERRARON EL DIFÍCIL 2020 CON UNA CIFRA DE NEGOCIO DE 4.523 MILLONES Y UNA CAÍDA DEL 2,2%

El transporte frigorífico por carretera aguantó mejor el temporal de la COVID-19 que el resto de especialidades. Los 'frigos' cerraron el difícil 2020 con una cifra de negocio de 4.523 millones de euros, lo que supone una ligera caída del 2,2 por ciento, frente al recorte del 6 por ciento registrado por el conjunto del transporte de mercancías por carretera en España. De hecho, mantiene un fuerte crecimiento del 11,2 por ciento con respecto a 2006, solo superado por la especialidad de grúas y transportes especiales, con un avance del 24,7 por ciento en el último lustro.

Así se recoge en la Edición 2022 del Libro Blanco del Transporte por Carretera que elabora este periódico, con una muestra de casi 4.000 empresas, de las que más de medio millar están especializadas en el transporte bajo temperatura dirigida.

"Pese a la pandemia, no ha sido un mal año, aunque no para tirar cohetes", señala José María Arnedo, presidente de la patronal Atfrie. "Hemos tenido regularidad en el trabajo, porque ha habido más consumo", añade.

El descenso de las ventas del transporte frigorífico por carretera, el gran 'partner' logístico de la huerta española para colocar sus productos en el mercado europeo, está en línea con la caída de las exportaciones hortofrutícolas a la UE, que en 2020 descendieron un 2,8 por ciento en volumen, hasta alcanzar los 13 millones de toneladas. Es decir, pese a los confina-

mientos y las restricciones a la movilidad, el equivalente a más de 540.000 camiones, que no pararon ni en los momentos más duros de la pandemia.

Además, las ventas consolidan al transporte frigorífico por carretera como la segunda especialidad del sector, con una cuota del 23 por ciento, solo por detrás de las cargas fraccionadas y completas y agencias, bajo el epígrafe de 'otras especialidades' (debido a la delgada línea que separa dichos negocios), con un peso del 58 por ciento.

Buena salud

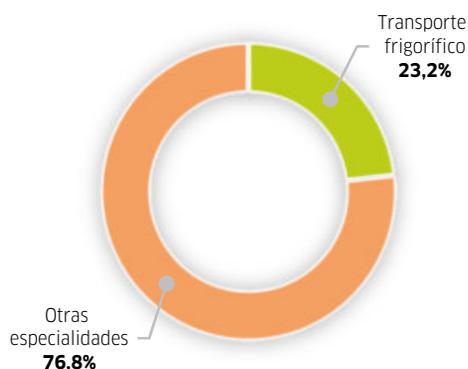
La estadística refleja el buen estado de salud de la industria agroalimentaria, española que, pese al difícil escenario derivado de la pandemia, sigue siendo la 'nevera' de la UE, destino del 74 por ciento de los flujos de productos hortofrutícolas entre España y el resto del mundo.

En cuanto al análisis por tramos de facturación, solo 12 empresas, el 2,3 por ciento del censo, mantiene una cifra de negocio por encima de los 50 millones de euros. En total sumaron 1.478 millones, la tercera parte del negocio. Por su parte, las pymes, el 88 por ciento de la muestra, registraron unas ventas de 3.045 millones, el 67 por ciento de las ventas totales del transporte frigorífico por carretera en 2020.

El ranking de empresas está encabezado, un año más, por Primafrío, que este año alcanzó un acuerdo con Apollo Infraestructure. El fondo de inversión nor-

EL FRIGORÍFICO, SEGUNDA ESPECIALIDAD

Las ventas consolidan al transporte frigorífico por carretera como la segunda especialidad del sector, con una cuota del 23%.



Fuente: Transporte XXI

LOS 'FRIGOS' CAPEAN EL TEMPORAL

Las ventas de los transportistas de frío cayeron un 2,2% en 2020, frente al recorte del 6% registrado por el conjunto del transporte por carretera.



Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

teamericano compró el 49 por ciento del capital del grupo murciano de transporte refrigerado para acelerar sus planes de crecimiento. Sin datos oficiales al cierre de esta edición del ejercicio 2020, el operador informó, a través de un comunicado, que registró unos ingresos de 506 millones de euros en 2021, un 10,5 por ciento más que en el año anterior.

A continuación se encuentra Transportes J. Carrion, que continúa en una dinámica negativa. En 2020, la compañía alcanzó unas ventas de casi 189 millones, un 25 por ciento menos que en 2019. El recorte en el último lustro se sitúa en el 18 por ciento, tras perder 40 millones de facturación desde 2016.

PRIMAFRÍO, J. CARRION Y FUENTES, AL FRENTE DEL RANKING POR CIFRA DE NEGOCIO

Completa el podio Transportes Agustín Fuentes e Hijos, adquirida por el gigante americano Lineage Logistics, con unas ventas de 158 millones en 2020, lo que supone un crecimiento del 3 por ciento con respecto al año anterior. Un porcentaje que se eleva hasta el 19 por ciento en los últimos cinco años.

Las tres primeras empresas de transporte frigorífico están situadas en el 'selecto club' del Top 10 de transporte de mercancías por carretera en España, según la última edición del Libro Blanco que elabora todos los años este medio.

Análisis por regiones

En cuanto a la localización, el transporte frigorífico está repartido por todo el territorio español, aunque la dependencia de la industria agroalimentaria hace que el sector se concentre fundamentalmente en el Arco Mediterráneo.

La primera comunidad autónoma por ventas es

11%

EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO EN EL ÚLTIMO LUSTRO

Murcia, tras rebasar a Andalucía en 2017, con una cuota del 28 por ciento. Las 92 empresas situadas en esta región cerraron 2020 con una facturación de 1.276 millones, prácticamente idénticos registros que un año antes. A continuación se sitúa Andalucía. Las 109 empresas de esta comunidad alcanzaron una cifra de negocio de 1.224 millones en 2020, lo que supone una caída 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 76, registraron unos ingresos de 611 millones en 2020, un 3 por ciento menos que un año antes.

Estas tres comunidades autónomas, que también lideran el ranking por volumen de exportaciones de productos hortofrutícolas a Europa, aunque no en el mismo orden, concentran el 69 por ciento del negocio frigorífico por carretera.

AL CALOR DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

Murcia, Andalucía y Comunidad Valenciana concentran el 69% del negocio del transporte frigorífico por carretera en España, con unas ventas agregadas que superaron los 3.100 millones de euros en el año 2020, según el Libro Blanco del Transporte por Carretera que elabora Transporte XXI.

COMUNIDAD	Nº EMPRESAS	2020	%20/19	2019	2018	2017	2016	%20/16	EMPLEO		CUOTA	
									2020	VENTAS	EXPORT	
Murcia	92	1.276,79	0%	1.282,62	1.201,06	1.152,93	1.077,83	+18%	5.244	28%	19%	
Andalucía	109	1.224,24	-4%	1.269,70	1.197,50	1.240,90	1.161,22	+5%	6.548	27%	33%	
Com. Valenciana	76	611,37	-3%	632,72	615,69	582,67	570,28	+7%	3.107	14%	28%	
Cataluña	42	446,31	-3%	458,41	446,39	433,83	419,28	+6%	2.452	10%	7%	
Galicia	34	202,44	-1%	204,70	187,42	183,28	190,45	+6%	1.145	4%	1%	
País Vasco	15	150,00	+1%	148,38	136,15	104,84	97,10	+54%	968	3%	0%	
Castilla-La Mancha	18	125,35	0%	125,21	111,97	108,49	99,31	+26%	965	3%	2%	
Madrid	15	112,98	+1%	111,52	103,16	104,48	103,93	+9%	697	2%	2%	
Aragón	15	93,94	-3%	97,05	94,49	107,90	102,63	-8%	654	2%	1%	
Navarra	12	68,68	-3%	70,50	67,87	62,87	58,58	+17%	432	2%	3%	
Asturias	16	51,27	+4%	49,13	43,68	39,35	36,53	+40%	416	1%	0%	
Baleares	11	51,20	-11%	57,45	55,64	54,53	50,43	+2%	407	1%	0%	
Castilla y León	14	30,92	-13%	35,44	30,90	30,08	27,73	+11%	265	1%	1%	
La Rioja	9	29,09	-2%	29,67	28,02	26,84	23,70	+23%	220	1%	0%	
Cantabria	4	18,59	0%	18,68	21,68	20,44	17,72	+5%	42	0%	0%	
Canarias	15	14,98	-7%	16,05	15,43	19,10	18,12	-17%	216	0%	0%	
Extremadura	9	14,85	-7%	16,04	14,22	15,93	14,23	+4%	151	0%	1%	
TOTAL	506	4.523,00	-2%	4.623,28	4.371,28	4.288,47	4.069,08	+11%	23.929	100%	100%	

Datos en millones de euros. Cuota de ventas: Cuota de mercado sobre el total nacional en 2020. Cuota de exportación: Cuota sobre las exportaciones de productos hortofrutícolas en 2020 (por peso). Fuente: Transporte XXI.

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



DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas globales e integradas.
DACHSER Interlocking



DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Dómine, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 316 57 00 • Fax: +34 96 367 76 58
dachser.spain-asl@dachser.com • dachser.es

EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS						Resultado	Patrimonio	Empleo	
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017				2016
1	Primafrío SL	Murcia	1999	s.d.	-	404,91	375,75	342,65	311,81	-	24,65	108,48	340
2	Transportes J. Carrión SA	Almería	1980	188,93	-25%	250,44	258,54	269,40	229,30	-18%	2,21	10,94	406
3	Transportes Agustín Fuentes e Hijos SL	Murcia	1992	158,37	+3%	154,25	147,58	138,60	132,98	+19%	3,66	41,45	772
4	Transportes Mazo Hermanos SA	Valencia	1972	103,72	-1%	105,08	103,69	98,47	93,05	+11%	1,36	45,70	475
5	Grupo Transonuba SL	Huelva	1985	103,47	+5%	98,27	83,29	81,31	76,07	+36%	1,51	6,27	180
6	Sabetrans SL	Huelva	1987	88,61	+75%	50,51	45,75	43,73	40,13	+121%	6,87	24,86	497
7	Transportes Grupo Caliche SL	Murcia	1987	87,32	+12%	78,01	74,86	65,53	61,18	+43%	2,08	15,11	174
8	Isabel Alonso Alonso SL	Almería	1999	83,90	+13%	74,15	56,23	46,43	36,18	+132%	2,40	19,28	506
9	Agencia Transportes Trota SA	Lleida	1984	79,43	+3%	77,09	74,22	72,20	74,38	+7%	2,63	11,69	357
10	Transintercano SL	Almería	1991	68,33	+8%	63,05	59,54	59,16	59,27	+15%	7,07	35,54	551
11	Disfrimur SL	Murcia	1997	56,29	-5%	59,36	58,45	56,89	57,66	-2%	0,55	6,08	763
12	Hermes Logística SA	Barcelona	1982	s.d.	-	54,75	54,60	56,01	55,04	-	-0,53	-2,53	131
13	Galadtrans 2009 SL	Castellón	2009	45,42	-4%	47,11	49,78	46,71	39,86	+14%	0,47	1,58	63
14	Castillo Trans SA	Alicante	1983	43,85	-7%	47,16	43,17	37,02	38,61	+14%	1,14	7,90	416
15	Olano Seafood Ibérica SA	Gipuzkoa	1989	43,24	-2%	44,01	47,16	32,48	27,62	+57%	0,97	4,99	77
16	Explotación Internacional de Transportes SL	Alicante	1965	43,16	+2%	42,46	40,55	30,86	27,54	+57%	0,02	0,90	249
17	Tudefrigo SL	Gipuzkoa	1993	42,35	+13%	37,46	31,64	29,00	26,98	+57%	0,64	4,01	245
18	Transportes Eurocruz SL	Murcia	1996	41,75	-2%	42,60	39,96	35,62	33,10	+26%	0,61	7,23	225
19	Campillo Palmera SL	Murcia	2012	39,58	-10%	44,17	53,15	54,21	55,50	-29%	0,54	12,80	208
20	Transportes Penades e Hijos SL	Albacete	1987	38,51	+4%	37,17	27,34	23,40	18,73	+106%	1,63	6,23	321
21	Transportes García Villalobos SA	Madrid	1990	37,80	+10%	34,47	32,62	34,74	38,02	-1%	0,62	5,95	218
22	Transportes J. Carbó SL	Barcelona	1989	32,47	-14%	37,71	32,33	27,85	22,48	+44%	0,40	4,73	194
23	Capitrans SL	Murcia	1992	31,63	-4%	32,90	31,20	28,19	25,76	+23%	2,24	8,72	153
24	Francisco Pérez Rodríguez SA	Almería	1986	31,55	+13%	27,85	24,04	24,01	21,92	+44%	0,25	2,20	271
25	Transportes Tresserras SA	Girona	1947	s.d.	-	30,86	32,66	31,71	29,38	-	0,03	3,12	102
26	Aralogic SL	Zaragoza	2006	29,77	-1%	30,14	29,56	26,46	23,25	+28%	0,41	1,87	175
27	Fresh & Carry SA	Murcia	1998	24,69	+2%	24,10	20,44	17,41	6,89	+258%	0,32	1,00	23
28	Inter Trans Pérez Casquet SL	Almería	1999	s.d.	-	24,58	21,66	19,36	17,38	-	1,04	7,67	284
29	Transfrired SL	Cuenca	2003	24,21	+12%	21,53	19,53	16,47	15,43	+57%	0,58	2,33	135
30	Transportes Hermanos Corredor SA	Murcia	1982	24,13	+3%	23,36	22,47	21,19	21,74	+11%	0,20	5,78	45
31	Indapak Logistic SL	Almería	2002	24,07	-9%	26,34	24,56	23,91	22,26	+8%	0,87	4,78	5
32	Transportes Cruz SL	Navarra	1975	23,62	+5%	22,58	22,52	22,03	19,87	+19%	1,06	8,38	164
33	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Murcia	2000	23,22	+7%	21,77	19,78	19,72	16,13	+44%	0,26	2,71	163
34	Trans-Manolet SL	Alicante	1983	23,07	+3%	22,45	21,97	17,95	14,09	+64%	0,94	5,04	154
35	Transportes Frigoríficos Narval SL	Madrid	1998	22,92	-13%	26,36	24,18	21,56	19,43	+18%	0,03	2,03	159
36	TAE Transports i Serveis Integrals SL	Barcelona	1995	22,82	+5%	21,83	20,11	18,33	20,00	+14%	0,04	5,29	127
37	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Murcia	2006	22,73	-14%	26,39	24,15	22,09	18,14	+25%	0,15	1,51	26
38	Agencia Transportes Robles SA	Lleida	1985	22,68	+2%	22,20	21,34	19,92	15,52	+46%	0,35	1,47	287
39	Juan Francisco Aranda SL	Granada	1994	22,60	-4%	23,66	20,25	18,99	17,48	+29%	0,74	8,15	197
40	Transfrío Rías Baixas SL	Pontevedra	2016	22,53	+5%	21,40	17,93	16,70	3,01	+649%	0,27	2,27	104
41	Serfri Trucks SA	Murcia	2007	22,45	+20%	18,63	17,01	19,03	17,45	+29%	0,41	1,01	23
42	Trans Jaylo SA	Navarra	1995	22,27	-1%	22,52	19,94	17,03	13,50	+65%	2,94	11,78	159
43	Transportes J Prats SA	Girona	1980	19,93	-15%	23,50	22,11	21,25	20,56	-3%	0,55	3,49	79
44	Armesa Logística Internacional SA	Valencia	2013	19,80	+7%	18,45	19,95	18,46	8,92	+122%	2,61	9,68	12
45	Hervián SL	Murcia	1991	19,80	+1%	19,66	17,62	16,61	15,35	+29%	0,58	5,99	226
46	Transportes Vigar SL	Sevilla	1990	19,68	+6%	18,52	16,34	14,78	11,40	+73%	2,11	14,45	172
47	Rau Load Cargo SL	Valencia	1993	19,61	+3%	18,97	15,53	21,20	19,19	+2%	0,14	2,35	31
48	Transportes Yagüe & Lago SL	Málaga	1978	18,82	+19%	15,84	15,75	17,33	13,79	+36%	0,30	1,95	70
49	Euroloma SL	Murcia	1993	18,75	-1%	18,86	16,99	16,78	15,35	+22%	1,03	6,82	76
50	Andalucía Cargo SA	Almería	1999	18,34	+27%	14,46	13,03	10,50	10,86	+69%	0,05	0,16	16
51	Mascaró Morera SL	Baleares	1995	18,04	-8%	19,59	18,67	18,38	16,35	+10%	0,26	2,95	134
52	Sociedad Anónima Transvasa SA	Cantabria	1978	18,01	+7%	16,83	13,50	13,27	11,65	+55%	2,46	14,64	35
53	Frío Nature Almería SL	Almería	2012	17,91	+17%	15,27	11,93	11,09	8,71	+106%	0,40	1,53	6
54	Rau Load Cargo Barcelona SL	Valencia	1998	17,90	-5%	18,91	17,08	15,60	13,97	+28%	0,51	0,58	17
55	Trans Frío Higueral SL	Almería	1997	17,66	+7%	16,47	13,55	12,66	10,70	+65%	1,81	5,14	187
56	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Sevilla	1993	17,61	-2%	18,00	17,02	16,84	17,58	+0%	0,57	4,38	52
57	Transportes Piadela SL	Coruña	1990	17,38	+8%	16,16	15,43	14,66	13,80	+26%	0,94	6,74	54
58	Interfrive SA	Almería	1994	17,37	-14%	20,23	18,61	16,65	16,14	+8%	1,84	13,93	171
59	Inter-Cañabate SL	Almería	1995	17,34	-10%	19,36	19,44	20,33	20,94	-17%	0,27	5,96	15
60	Logidis Systems SL	Almería	1997	17,22	-24%	22,59	23,37	21,31	20,60	-16%	0,19	2,03	18

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016			
61	Tudefrigo Sur SL	Almería	1991	17,10	-10%	19,03	16,36	14,13	13,75	+24%	-0,38	0,53	154
62	Rafa Grau Transports SL	Valencia	2014	16,99	+20%	14,15	11,58	9,29	6,91	+146%	0,17	0,82	90
63	Transportes Caudete SA	Albacete	1967	16,82	+0%	16,74	9,35	9,34	9,88	+70%	-0,84	4,55	143
64	Transportes Tarragona SA	Lleida	1985	16,51	-4%	17,12	19,22	19,37	19,80	-17%	-0,86	-1,23	41
65	Transportes Valin e Hijos SA	Lugo	1988	15,84	-14%	18,38	12,14	11,56	11,99	+32%	0,09	3,79	133
66	Transportes Internacionales Eurotransfret SL	Alicante	2009	s.d.	-	15,60	14,52	14,87	13,72	-	0,19	1,53	141
67	Frío Aragón SL	Zaragoza	1988	s.d.	-	15,44	14,86	13,51	11,70	-	-0,10	2,10	130
68	Transportes Sindo SL	Sevilla	1976	15,38	-10%	17,15	17,27	16,66	16,81	-9%	0,00	6,49	93
69	Transmoro SL	Huelva	1992	15,25	+18%	12,97	9,75	8,55	6,80	+124%	1,15	3,48	141
70	Rau Load Cargo Marítima SL	Valencia	2004	15,11	+14%	13,28	11,78	11,09	9,48	+59%	0,76	0,84	18
71	Transportes el Mirador-Miratrans SL	Murcia	1995	14,90	+8%	13,81	13,14	13,28	12,27	+21%	0,11	1,32	119
72	S. Cabrera SL	Almería	1991	14,88	-1%	15,09	14,47	13,89	12,74	+17%	1,58	14,31	119
73	Antonio Marco SL	Alicante	1985	14,62	+2%	14,29	13,01	s.d.	8,54	+71%	0,17	2,05	99
74	Tradomi SL	Murcia	1996	14,55	+9%	13,36	10,68	9,50	7,26	+100%	0,52	4,22	117
75	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Zaragoza	1988	14,26	-12%	16,24	15,05	13,02	9,89	+44%	1,55	15,53	92
76	Trans Rocamar SL	Valencia	1977	13,98	+0%	13,92	13,61	12,33	11,98	+17%	0,69	9,94	84
77	Olano Norte SL	Gipuzkoa	2017	13,97	+28%	10,96	4,97	0	0	-	0,03	2,19	114
78	Antonio Gijón Operador del Transporte SL	Granada	2006	13,96	+4%	13,48	13,54	11,75	9,66	+45%	0,29	1,68	80
79	Eurosol Cargo SA	Murcia	2005	13,93	-11%	15,66	16,16	16,58	16,71	-17%	0,84	3,83	102
80	Frigo-Líneas Nórdicas SL	Almería	2005	13,86	+3%	13,46	10,97	9,25	8,76	+58%	1,55	9,53	107
81	Grupo Salas Águila SL	Almería	1994	13,52	+5%	12,86	11,06	10,23	8,45	+60%	0,69	6,51	93
82	Delta Stocks Logistics Global SL	Tarragona	2017	12,84	-13%	14,78	13,59	0	0	-	0,51	1,72	17
83	Innova Logic Transportes SL	Valencia	2006	12,65	+2%	12,44	10,56	9,09	6,91	+83%	0,38	0,87	49
84	Cronofrío SA	Girona	2001	12,50	-14%	14,54	14,52	14,77	14,31	-13%	0,10	1,89	55
85	Bonfrig FDC Ultracongelados SA	Pontevedra	2002	12,31	+103%	6,07	2,70	2,14	1,91	+546%	-0,21	0,07	46
86	Transportes Bolipesk SL	Cádiz	2004	12,28	+2%	12,05	10,22	7,68	5,00	+146%	0,45	1,43	28



Transporte a temperatura controlada





Industria alimentaria Productos Hortofructícolas Productos Farmacéuticos

C. Zoología, 10
41015 Sevilla

955 99 62 00



EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016			
87	Serincar 92 SL	Asturias	2013	12,26	+44%	8,53	5,26	1,69	1,40	+777%	0,61	1,46	65
88	Eumatrans SL	Cádiz	2001	s.d.	-	12,14	12,35	13,27	12,14	-	0,16	1,92	56
89	Alianza Galadtrans SL	Castellón	2012	11,72	-12%	13,36	14,15	16,23	13,48	-13%	0,11	0,34	15
90	Transportes Valle del Oja SL	La Rioja	1996	11,71	-4%	12,18	10,55	10,05	9,29	+26%	1,81	6,00	66
91	Devesa-Express SL	Pontevedra	1997	11,53	-14%	13,35	12,97	13,35	15,10	-24%	0,38	2,73	80
92	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Sevilla	2001	11,38	+2%	11,20	9,78	9,61	10,01	+14%	0,41	1,75	21
93	SC Andaluza de Transportes Cotavelma	Málaga	2008	s.d.	-	11,26	12,32	12,45	s.d.	-	-0,17	0,96	9
94	José María Navajas SL	La Rioja	1998	s.d.	-	11,05	11,41	10,94	9,08	-	0,17	5,33	96
95	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Huelva	1997	10,85	+24%	8,72	8,21	8,40	6,86	+58%	0,12	1,61	54
96	Transports J Prada SL	Girona	1980	s.d.	-	10,81	9,68	9,28	9,23	-	0,24	4,40	62
97	Satfer España SL	Valencia	1983	10,81	+3%	10,44	10,34	10,38	11,02	-2%	0,17	1,20	59
98	Transportes Pibejo SL	Madrid	1995	s.d.	-	10,76	8,66	7,49	7,09	-	0,03	0,86	62
99	Cofrívigo SCL	Pontevedra	1982	s.d.	-	10,68	10,18	9,89	9,58	-	0,03	0,43	8
100	Primavia Europe SL	Murcia	2018	10,47	+14%	9,18	0,18	0	0	-	-0,42	-0,07	88
101	Cargo Pitiusas SL	Baleares	2005	s.d.	-	s.d.	10,40	9,97	8,48	-	0,15	0,53	14
102	Tojeiro Transportes SA	Coruña	1977	10,34	+4%	9,97	10,19	10,30	9,18	+13%	0,90	15,52	42
103	Merlatrans SA	Murcia	1990	10,21	-9%	11,29	11,24	10,31	9,65	+6%	-0,38	2,08	54
104	Transgesol SL	Almería	2003	10,00	-23%	12,98	11,85	11,42	10,44	-4%	0,96	5,27	90
105	Frío Guerrero SL	Almería	2006	9,98	+7%	9,35	8,07	5,67	5,33	+87%	0,03	0,08	9
106	Kartin SL	Pontevedra	1997	9,97	-6%	10,56	10,01	9,73	9,48	+5%	0,47	0,96	65
107	Transportes Internacionals R Fuster SL	Alicante	2005	9,94	-0%	9,95	9,34	8,88	8,65	+15%	0,11	1,06	88
108	Transportes Frigoríficos RP SL	Jaén	1997	9,91	-4%	10,30	11,36	10,00	9,11	+9%	0,03	0,47	72
109	Interbalsa SL	Murcia	1993	9,83	-3%	10,12	9,90	9,16	7,29	+35%	0,39	2,49	81
110	Trans Miquel Benavent SL	Barcelona	2001	9,81	+3%	9,53	10,07	9,42	8,85	+11%	0,13	0,76	97
111	Estela Trans SL	Almería	1994	9,66	-4%	10,05	8,88	7,38	6,84	+41%	0,47	2,09	33
112	Transgallego Logistic SL	Murcia	1991	9,63	-17%	11,54	12,53	12,16	11,78	-18%	0,14	2,04	16
113	Olano Logística del Mar SL	Gipuzkoa	2018	9,52	+1%	9,40	5,40	0	0	-	0,17	0,40	194
114	Transdonat SA	Valencia	1970	9,43	-	s.d.	8,75	9,45	9,84	-4%	-0,21	3,46	55
115	Martínez Cobo e Hijos SL	Girona	2000	9,40	+4%	9,05	8,55	8,55	8,27	+14%	0,37	2,04	29
116	Murgi-Cargo SL	Almería	1997	s.d.	-	s.d.	9,25	8,62	8,14	-	0,01	0,41	19
117	Almacenes Pogar SL	Cuenca	1987	9,11	-15%	10,72	10,32	7,36	6,95	+31%	0,09	0,66	107
118	Transportes Oteiza SA	Navarra	1975	9,08	-10%	10,06	10,19	9,70	8,66	+5%	0,04	2,63	35
119	Transportes Las Maravillas SA	Murcia	1987	s.d.	-	s.d.	9,05	9,72	8,54	-	0,15	2,92	46
120	Transportes Carlos SL	Tarragona	1986	9,04	+5%	8,59	7,67	6,77	6,92	+31%	0,60	5,12	72
121	Transportes Badosa SA	Girona	1967	8,99	-10%	10,02	10,75	12,78	12,35	-27%	-0,20	2,60	81
122	Vicente E Escudero SL	Alicante	2002	8,97	-0%	9,02	7,89	7,11	6,45	+39%	0,10	1,25	68
123	Transportes Farmacéuticos SA	Madrid	1986	8,97	-1%	9,03	9,11	8,89	8,56	+5%	0,09	1,80	16
124	Austrian Fruits SL	Lleida	2009	8,96	+558%	1,36	1,30	1,72	1,74	+416%	0,37	0,86	63
125	Yonatan Pérez Suárez SL	Lugo	2013	8,94	-26%	12,11	13,11	15,40	18,17	-51%	-0,63	-0,98	80
126	Logística Eurocruz SL	Murcia	2005	8,81	+2%	8,60	5,99	3,35	2,54	+247%	0,50	1,07	82
127	Omega Delivery SL	Madrid	1998	8,70	-4%	9,04	9,96	9,26	10,00	-13%	2,40	8,88	10
128	Trans Valemar SL	Valencia	1993	s.d.	-	8,63	8,83	10,16	s.d.	-	0,07	0,72	21
129	Sauratrans SL	Murcia	1995	8,57	-6%	9,08	10,35	11,58	9,61	-11%	0,13	1,49	62
130	Refrillog SL	Baleares	2005	s.d.	-	8,57	8,17	8,29	8,62	-	0,09	1,65	62
131	Logística de Cox SL	Alicante	2006	8,53	-19%	10,56	11,48	8,65	12,07	-29%	0,12	0,35	54
132	Orcelitrans SL	Alicante	1996	8,49	+3%	8,24	7,78	7,69	7,22	+18%	0,05	0,89	72
133	Rau Load Cargo Sevilla SL	Valencia	1996	8,38	+11%	7,52	5,98	6,76	8,14	+3%	0,23	0,30	13
134	Servicios Logísticos del Pla SL	Lleida	1996	8,32	-4%	8,71	8,37	7,47	6,84	+22%	0,41	6,07	99
135	Potel Torres Transportes SL	Pontevedra	2006	7,94	+6%	7,50	7,16	7,22	6,88	+15%	0,48	2,89	29
136	Vicente Loureda García SL	Coruña	1991	7,81	-18%	9,57	8,92	7,76	6,82	+15%	0,10	2,46	23
137	Somartrans L' Eliana SL	Valencia	1998	7,77	-21%	9,88	10,37	7,84	5,66	+37%	-0,35	-0,07	68
138	Trans Wences SL	Barcelona	1993	7,73	-26%	10,48	10,78	10,56	9,72	-21%	0,12	5,35	66
139	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Murcia	2006	7,65	+35%	5,66	5,16	4,61	4,45	+72%	0,32	0,68	33
140	Transportes Barceló 2010 SL	Baleares	2001	7,64	-13%	8,78	8,24	7,55	6,55	+17%	-0,25	0,47	125
141	Logísticas Goyanes SL	Lugo	2006	7,64	-11%	8,57	8,67	9,34	9,05	-16%	-0,03	2,10	42
142	Rau Load Cargo Denia SL	Valencia	2005	7,63	-2%	7,82	7,59	0,52	0	-	0,28	0,35	10
143	Transleo Sur SL	Sevilla	2012	7,59	-8%	8,21	7,28	7,15	7,13	+6%	0,37	0,89	87
144	Transportes Euro-Almería 2000 SL	Almería	2000	7,51	+1%	7,44	10,16	11,67	10,64	-29%	0,22	0,97	10
145	Transmado Express 2002 SL	Jaén	2002	7,39	-7%	7,98	7,77	7,95	8,14	-9%	0,86	2,64	90
146	Transportes y Logística TLX SL	Murcia	2011	7,37	+10%	6,69	5,53	5,02	2,58	+185%	0,17	1,08	100

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016			
147	Dimafrió SL	Murcia	2017	s.d.	-	7,27	3,22	0,44	0	-	0,03	0,11	67
148	Transportes Arrastio SL	Gipuzkoa	1999	7,12	+5%	6,80	7,07	6,59	5,66	+26%	0,57	2,12	43
149	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Lleida	2000	7,09	-15%	8,36	8,76	7,49	6,95	+2%	0,03	1,08	53
150	Transaguimu SL	Almería	2014	7,06	-7%	7,60	6,55	5,29	5,31	+33%	0,55	3,87	59
151	Tircarhe SL	Córdoba	2003	7,06	+2%	6,92	6,23	6,07	5,87	+20%	0,66	4,33	57
152	Betese Gestión de Sv. de Almacenes y Portes SL	Barcelona	2000	6,94	-14%	8,06	7,91	7,41	6,77	+3%	0,12	1,39	21
153	Dalias Transport SL	Alicante	1987	6,92	+18%	5,87	6,00	5,89	4,61	+50%	0,06	1,45	47
154	Pitarch Logística SA	Castellón	1984	6,82	-14%	7,90	8,64	8,86	7,94	-14%	0,00	5,52	67
155	Transportes Cameselle SL	Pontevedra	1988	6,69	-4%	6,98	6,78	6,37	5,86	+14%	0,25	0,93	65
156	Betiko-Trans SL	Bizkaia	1996	6,69	+17%	5,70	6,81	5,66	6,36	+5%	0,49	3,93	33
157	Transportes José Valero Ridaio SL	Almería	2010	6,67	+5%	6,37	5,98	6,00	4,92	+36%	0,39	2,08	77
158	Transportes Juan Gómez SA	Murcia	1986	6,62	-11%	7,44	6,16	6,77	7,79	-15%	0,10	1,21	32
159	Transportes Papa Alí SL	Murcia	1996	6,49	+1%	6,46	4,62	4,52	4,37	+49%	0,04	0,25	55
160	Transportes Miguel Parrilla SL	Sevilla	1991	6,49	-19%	8,02	9,00	7,99	7,71	-16%	0,05	1,18	60
161	Lópezmar SL	Madrid	1999	s.d.	-	6,48	4,01	3,16	3,82	-	0,06	0,61	104
162	Frigo Vanfer SL	Lleida	2010	6,43	-2%	6,57	6,20	6,09	5,46	+18%	0,16	1,80	48
163	Disalfrió Centros Logísticos SL	Jaén	2002	s.d.	-	6,32	6,11	s.d.	6,39	-	0,05	1,33	61
164	Lofriastur SL	Asturias	2013	6,27	-2%	6,43	5,89	5,64	5,20	+21%	0,23	1,95	76
165	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Girona	2008	6,26	+6%	5,91	5,14	s.d.	2,58	+142%	0,03	0,65	46
166	Frío-Cantoria SL	Almería	1996	s.d.	-	6,25	5,56	5,54	s.d.	-	0,25	2,46	113
167	Transportes Indo SA	Gipuzkoa	1983	6,24	-8%	6,75	6,74	6,51	6,34	-2%	0,01	2,62	57
168	Biologic SL	Valencia	2002	6,16	-2%	6,31	7,25	6,73	6,09	+1%	-1,00	-0,93	21
169	Transportes New Frío SL	Sevilla	2006	6,01	-24%	7,86	7,83	6,95	6,43	-7%	-3,42	-3,01	58
170	Betrex España SA	Valencia	1990	5,92	-1%	5,99	5,77	5,42	4,59	+29%	0,04	0,43	11
171	Transportes Santín y Jové SL	Barcelona	1983	s.d.	-	5,92	4,82	4,17	4,62	-	0,31	1,31	37
172	Amodo Mio Logist Cargo SL	Murcia	2018	5,90	+10%	5,35	0,97	0	0	-	0,01	-0,07	16
173	Perea SL	Alicante	1972	s.d.	-	5,90	6,13	6,37	5,69	-	0,06	0,60	53
174	Carnes Erdella SL	Bizkaia	1984	5,87	-0%	5,89	5,88	5,98	5,60	+5%	0,27	2,32	71
175	José Hernández Quijada e Hijos SL	Murcia	1994	5,76	+7%	5,39	4,87	4,50	4,33	+33%	0,23	2,07	44
176	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Huelva	1999	5,76	-9%	6,30	5,55	6,29	6,01	-4%	-0,39	0,11	69
177	Transportes Manuel Ares SL	Coruña	1999	5,75	+4%	5,50	5,54	5,35	4,99	+15%	0,37	4,20	46
178	Panero Logística SL	Asturias	2003	5,75	+5%	5,49	5,31	5,23	5,08	+13%	0,14	2,58	64
179	Ondatrans Tractores SL	Lleida	2014	5,74	+25%	4,60	4,39	4,24	3,30	+74%	0,05	0,40	54
180	Frigo Express Europe SL	Lleida	1987	s.d.	-	5,74	4,08	3,87	4,80	-	-0,51	2,86	56

Su mercancía en buenas manos

Polígono. Comarca 1, C/L nº12 • 31160 Orcuyen Navarra • T. +34 948 351 035 • (24h) +34 609 415 222 www.transportescruz.com  

EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2020

RK	EMPRESA	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016			
181	Laytor Trans SL	Castellón	2002	5,71	+6%	5,37	4,75	5,17	4,35	+31%	0,57	2,24	23
182	Transportes Vila y Fayos SL	Albacete	1977	5,69	-5%	5,98	5,25	3,61	3,88	+47%	0,05	2,78	33
183	Transportes Fruteros SL	Alicante	1968	5,69	+8%	5,28	5,57	6,96	7,85	-28%	0,08	0,85	49
184	Truck-One SL	Madrid	2007	5,66	-2%	5,79	5,60	4,49	3,37	+68%	0,10	0,71	49
185	Frío Albatana SL	Albacete	2004	5,66	-4%	5,87	5,73	7,25	4,38	+29%	0,07	0,82	46
186	Tajotrans SL	Toledo	1993	5,64	-4%	5,87	5,36	4,63	2,76	+104%	0,12	2,21	48
187	Vicente Colomar Blanco SL	Valencia	1988	5,64	+15%	4,89	4,46	4,03	3,99	+41%	0,20	1,68	37
188	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Jaén	1995	5,63	-7%	6,08	5,74	4,82	4,04	+40%	0,03	0,73	77
189	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Albacete	2007	5,62	-5%	5,93	5,49	4,29	3,65	+54%	0,14	1,74	24
190	Suditrans SL	Murcia	1993	5,55	+1%	5,49	5,23	5,12	4,60	+21%	0,10	4,16	49
191	Transportes Robles Castañón SL	León	2003	5,53	+9%	5,08	4,35	3,77	3,37	+64%	0,45	1,64	51
192	Fríocavana Internacional SL	Sevilla	2016	5,47	+19%	4,59	3,93	2,38	0	-	0,12	0,28	8
193	AT Fríobaza SL	Granada	2007	5,41	-6%	5,75	5,47	5,29	5,09	+6%	0,04	0,79	26
194	Frío-Huelva SL	Huelva	2000	5,39	+0%	5,36	5,15	4,72	5,38	+0%	0,19	1,33	30
195	Servicios Logísticos Souto SL	Pontevedra	1983	5,36	-3%	5,53	5,86	5,78	4,95	+8%	0,32	1,58	45
196	Teletransporte Aragón SL	Zaragoza	1991	5,32	+1%	5,27	5,07	5,07	4,87	+9%	0,08	1,91	30
197	Royaspar Distribuciones y Logísticas SA	Madrid	2002	5,30	+120%	2,41	1,69	1,96	2,14	+148%	0,15	0,56	8
198	Transportes Segura y Guevara SL	Almería	1992	5,28	+5%	5,01	4,89	4,60	4,49	+18%	0,52	3,86	44
199	Mailogist SL	Almería	2014	5,26	-14%	6,09	6,37	6,52	6,66	-21%	0,02	0,54	17
200	Hermanos García Camilo SL	Almería	1997	5,21	+5%	4,95	4,87	4,73	5,37	-3%	0,52	1,61	45
201	Hermanos Lardín Vivancos SL	Murcia	1991	5,16	-7%	5,57	6,31	5,61	4,89	+6%	0,02	0,18	32
202	Trío Operadores Logísticos SL	Zaragoza	1997	5,14	+4%	4,96	4,92	4,97	5,37	-4%	0,01	0,47	37
203	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Huelva	2008	5,13	+2%	5,03	4,98	5,65	5,94	-14%	0,28	1,46	37
204	Pepetruck SL	Almería	2007	5,07	-6%	5,41	5,86	5,70	s.d.	-	0,14	2,50	4
205	Transportes Frigoríficos Nazarenos SA	Sevilla	1996	5,01	+5%	4,77	4,18	3,94	3,78	+33%	0,06	0,65	44
206	García Carrasco SA	Murcia	1987	4,99	-7%	5,35	5,39	5,40	5,40	-8%	0,46	3,95	37
207	Soapa Galicia SL	Coruña	1994	4,98	-0%	4,98	4,23	s.d.	3,21	+55%	0,54	1,34	12
208	Servicios Logísticos de Caravaca de la Cruz SL	Murcia	2007	4,93	+3%	4,79	4,49	4,30	3,39	+45%	0,05	0,27	12
209	Transportes Leoz Mansilla SL	Zaragoza	2001	s.d.	-	4,92	4,78	4,48	3,38	-	0,01	0,35	38
210	Aberrri-Trans SL	Navarra	1993	4,85	-2%	4,94	4,56	4,00	3,99	+22%	0,02	0,21	22
211	Trafema SL	Pontevedra	1987	4,81	-6%	5,09	4,85	4,82	4,82	-0%	0,26	2,45	22
212	Transportes Zaragoza y Merlos SL	Murcia	2007	4,78	-11%	5,36	3,80	3,45	3,05	+57%	-0,05	0,34	40
213	Aguadulce Logística SL	Granada	2014	4,73	-12%	5,40	5,58	5,22	5,48	-14%	0,57	1,21	43
214	Logística Cerecedo SL	León	2011	4,72	+15%	4,11	3,13	2,70	2,49	+90%	0,01	0,55	33
215	Transdiana SL	Murcia	2004	4,71	-8%	5,11	3,62	2,57	2,30	+105%	0,22	0,87	8
216	Los Gemelos 2001 SL	Murcia	2001	4,67	+3%	4,55	4,34	3,90	3,86	+21%	0,29	1,54	48
217	Enaboy Castilla SL	Valladolid	1996	4,67	-14%	5,40	5,01	4,76	4,46	+5%	0,10	3,60	49
218	Avher Logistics SL	Murcia	2008	4,65	-8%	5,07	5,90	6,59	6,52	-29%	-0,01	0,27	16
219	Inter-Cox SL	Alicante	2004	4,63	+5%	4,40	4,56	6,34	4,74	-2%	0,14	0,28	25
220	Transzurano SL	Murcia	1994	4,63	-7%	4,97	4,66	4,47	4,76	-3%	0,04	0,56	5
221	Logística del Frío Margui SL	Murcia	2007	4,61	-5%	4,87	4,55	4,98	4,76	-3%	0,08	0,73	11
222	Frío Alquería SL	Valencia	1995	4,61	-6%	4,88	5,30	5,69	5,62	-18%	0,20	4,42	45
223	Transportes Erustes SL	Toledo	1987	s.d.	-	4,48	5,16	5,05	3,92	-	0,12	2,07	31
224	Transfrygoastur SL	Asturias	1999	4,39	-20%	5,51	s.d.	3,38	3,52	+25%	0,01	0,13	31
225	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Badajoz	2014	4,29	-17%	5,16	4,78	5,06	3,80	+13%	0,14	0,81	36
226	Arimon Logistics SL	Barcelona	2007	4,19	-6%	4,47	4,49	4,09	3,88	+8%	0,17	1,36	41
227	Transportes Belzunmena SL	Almería	1998	4,18	+4%	4,01	4,39	4,33	4,10	+2%	0,30	3,27	31
228	Hermanos Robledo SL	Asturias	1982	4,15	-8%	4,52	4,70	4,82	4,39	-5%	-0,21	1,82	31
229	Transportes Familia Pico SL	Asturias	2014	4,11	+26%	3,26	2,54	1,78	1,13	+262%	0,03	0,15	26
230	Criado Grupo Logístico SL	Zaragoza	2005	4,10	-24%	5,42	6,55	8,05	9,71	-58%	0,00	-0,53	39
231	Inter-Cera SL	Almería	2012	4,09	-15%	4,84	4,58	3,54	3,00	+36%	0,21	1,04	32
232	Transportes Barceló el Palomo SA	Murcia	1980	4,08	-2%	4,18	3,93	3,78	3,92	+4%	0,04	0,25	6
233	Transportes El Mosca Murcia SA	Murcia	1986	4,08	+26%	3,24	2,85	2,65	2,35	+73%	-0,24	0,30	61
234	Lofrieuropa SL	Lugo	2007	4,04	-11%	4,54	4,25	3,84	3,65	+11%	0,20	1,35	16
235	Trans Hnos Hernández SL	Murcia	2008	3,99	+7%	3,73	3,21	s.d.	2,69	+48%	0,19	1,11	30
236	Frío Urgente SA	Lugo	1992	3,96	-12%	4,49	s.d.	s.d.	3,58	+10%	0,02	0,83	23
237	Transportes Frigoríficos Juan Flores SL	Barcelona	1993	3,92	+9%	3,59	4,02	3,36	3,39	+16%	0,30	1,98	22
238	Transportes Frigoríficos Sandoval SL	Asturias	1986	3,92	-10%	4,34	4,27	4,19	4,10	-5%	-0,11	1,95	42
239	Lofritrans Noroeste SL	Pontevedra	2009	3,89	-0%	3,90	4,08	3,93	3,62	+7%	0,28	1,11	33
240	Transfrizalo SA	Almería	2010	3,83	-9%	4,19	4,14	3,80	3,74	+2%	0,05	0,65	32

CADENA DE SUMINISTRO | DISTRIBUCIÓN POR MODOS DE TRANSPORTE

EL CAMIÓN MANDA

EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA MUEVE MÁS DEL 80% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

El transporte por carretera mueve los hilos del comercio exterior español de productos hortofrutícolas. No en vano, canaliza el 83 por ciento de las importaciones y exportaciones de frutas y hortalizas. Un porcentaje que se eleva hasta el 99 por ciento en el ámbito de la UE, principal mercado, al concentrar el 74 por ciento de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo. Así se recoge en la estadística facilitada por la Secretaría de Estado de Comercio, correspondiente al pasado ejercicio, con datos provisionales al cierre de esta edición.

En 2021, los transportistas movieron, solo en la UE, un total de 14 millones de toneladas. Es decir, el equivalente a casi 600.000 camiones. Este movimiento supone un crecimiento del 3,1 por ciento con respecto al año anterior, marcado por la crisis sanitaria mundial. El avance responde, sobre todo, al buen comportamiento de las exportaciones, con un peso del 99 por ciento. En concreto, las ventas al exterior de frutas y hortalizas aumentaron un 3,5 por ciento, con un tráfico de 12 millones de toneladas. Por el contrario, las importaciones registraron un volumen similar al registrado en 2020.

Un análisis más detallado revela,

EL TREN Y EL AVIÓN, 'CONVIDADOS DE PIEDRA'

ALEMANIA Y FRANCIA, PRINCIPALES DESTINOS

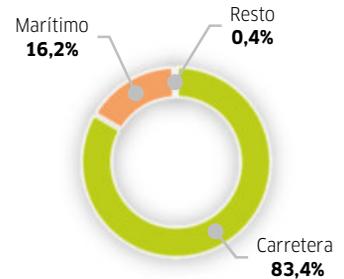
además, los principales países de destino. La clasificación está liderada por Alemania, con 3,8 millones de toneladas, lo que representa el 31,5 por ciento del total de exportaciones a Europa. A continuación se sitúa Francia, con 2,7 millones de toneladas. Un flujo que se eleva hasta los 3,7 millones sumando las importaciones procedentes del país vecino, principal origen de las compras españolas de frutas y hortalizas. Completa el podio Países Bajos, donde España envía cerca de un millón de toneladas de productos hortofrutícolas. Estos tres países concentran el 62 por ciento de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas en la UE. La estadística también refleja el peso del Reino Unido, que concentra el 13 por ciento de las ventas y sigue siendo el tercer país de destino de las frutas y hortalizas españolas, pese a las dificultades derivadas tras el 'Brexit'.

El siguiente modo de transporte más utilizado es el marítimo, con una cuota del 16 por ciento en la estadística de comercio exterior español de productos hortofrutícolas, con un volumen de 3 millones de toneladas en 2021. Un porcentaje que queda reducido a la mínima expresión, un escueto 0,7 por ciento, en el ámbito de la UE.

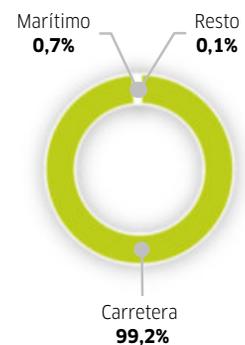
AL RITMO DE LA CARRETERA

El transporte marítimo queda reducido a la mínima expresión en los tráficos con la Unión Europea.

MUNDO

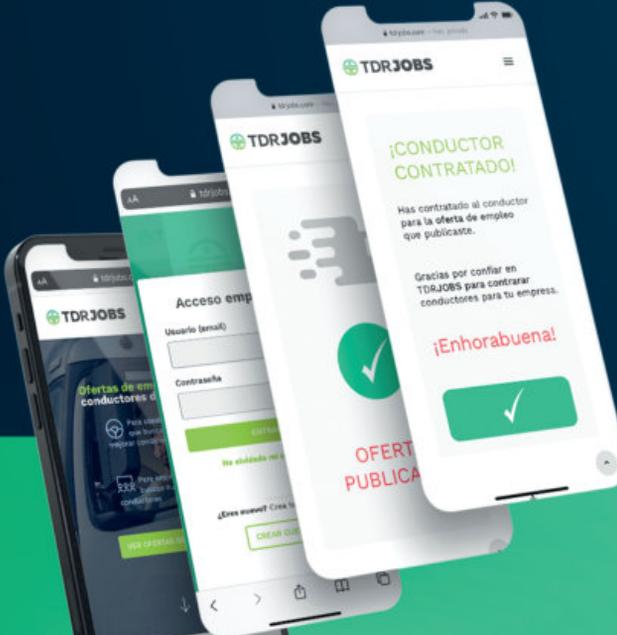


UE - 27



Datos en miles de toneladas. Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

Por último, el ferrocarril y el aéreo siguen teniendo una representación testimonial, pese a la fuerte subida registrada en 2021, con un avance del 19 por ciento, en el caso del tren, y del 28 por ciento en la carga aérea.



Portal de empleo especializado en conductores de camión



TDRJOBS.com
Jobs for truck drivers

EL SECTOR HORTOFRUTÍCOLA EN ESPAÑA | FLUJOS DEL COMERCIO CON LA UNIÓN EUROPEA POR CARRETERA

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A LA U.E. POR CARRETERA

	* %22/21	2021	%21/20	2020	2019	CUOTA 2022	2019
Alemania	-9%	3.837	+3%	3.728	3.790	26,3%	27,5%
Francia	-3%	3.624	+1%	3.587	3.538	26,8%	26,4%
Países Bajos	+3%	1.239	-2%	1.261	1.310	10,0%	9,3%
Portugal	+5%	1.190	+4%	1.144	1.174	7,5%	6,8%
Italia	-3%	1.067	+0%	1.063	1.122	7,8%	7,6%
Polonia	-13%	712	+9%	651	726	4,9%	5,4%
Bélgica	-5%	551	+5%	522	527	4,1%	4,1%
Suecia	-7%	317	+8%	294	292	2,1%	2,2%
Chequia	-2%	279	+23%	227	232	2,1%	2,0%
Dinamarca	-3%	194	+2%	191	196	1,4%	1,4%
Austria	-14%	190	+1%	188	197	1,3%	1,5%
Resto	-6%	808	+10%	734	770	5,7%	5,8%
TOTAL UE 27	-4%	14.007	+3%	13.587	13.875		

DINAMARCA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	+16%	49	+4%
Resto	-8%	142	+1%
TOTAL	-2%	191	+2%
IMPORTACIONES			
	-43%	3	-8%

ALEMANIA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	-7%	1.092	+0%
Otras hortalizas frescas	-7%	502	+9%
Melones, sandías y papayas	-34%	438	+0%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-20%	276	+4%
Pepinos y pepinillos	+22%	274	-3%
Resto	-9%	1.221	+5%
TOTAL	-9%	3.803	+3%
IMPORTACIONES			
	-1%	34	-2%

PAÍSES BAJOS

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	+16%	200	-7%
Otras hortalizas frescas	-3%	170	-7%
Melones, sandías y papayas	-39%	111	+1%
Coles, coliflores, colinabos...	-0%	68	+2%
Lechugas, escarolas, endibias...	-4%	67	+1%
Resto	+7%	354	-3%
TOTAL	+2%	970	-4%
IMPORTACIONES			
Patatas	-7%	68	+17%
Resto	+18%	201	+3%
TOTAL	+9%	269	+6%

IRLANDA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
	+3%	105	+8%
IMPORTACIONES			
	-34%	1	-71%

BÉLGICA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	+9%	108	-4%
Hortalizas cocidas o congeladas	-22%	71	+9%
Otras hortalizas frescas	-9%	45	+1%
Patatas	-26%	30	+4%
Resto	+1%	161	+3%
TOTAL	-4%	415	+2%
IMPORTACIONES			
Hortalizas cocidas o congeladas	+14%	35	+21%
Resto	-18%	101	+18%
TOTAL	-10%	135	+19%

FRANCIA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	+2%	794	+1%
Otras hortalizas frescas	-12%	367	-0%
Melones, sandías y papayas	-33%	284	+11%
Hortalizas cocidas o congeladas	-4%	170	+9%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-32%	168	+19%
Resto	-0%	873	+4%
TOTAL	-6%	2.656	+4%
IMPORTACIONES			
Patatas	+5%	670	-6%
Hortalizas cocidas o congeladas	+4%	86	+12%
Resto	+2%	211	-17%
TOTAL	+4%	968	-7%

PORTUGAL

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Patatas	+37%	130	+8%
Bananas y plátanos	-19%	98	+15%
Cítricos	-2%	71	+28%
Otras hortalizas frescas	-27%	68	+11%
Melones, sandías y papayas	+5%	60	-11%
Resto	-6%	387	+1%
TOTAL	-4%	814	+6%
IMPORTACIONES			
Tomates	+21%	57	+66%
Cítricos	+51%	50	-41%
Resto	+33%	268	+6%
TOTAL	+34%	375	+1%

AUSTRIA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos	-21%	67	-3%
Resto	-8%	116	+1%
TOTAL	-13%	184	-0%
IMPORTACIONES			
	-43%	7	+99%

LUXEMBURGO

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
	+42%	10	+44%
IMPORTACIONES			
	-26%	7	-29%

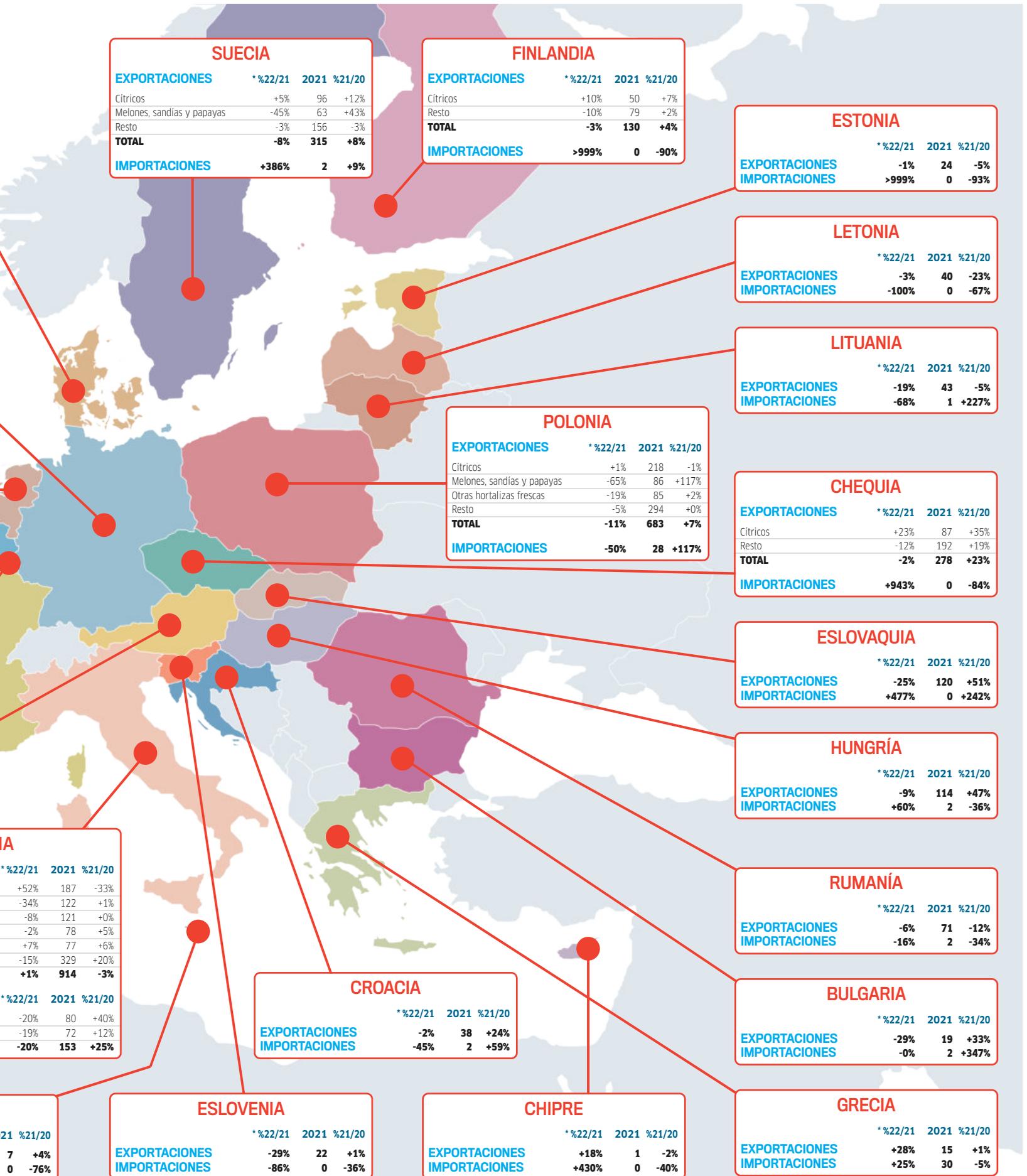
MALTA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
	+8%		
IMPORTACIONES			
	-30%		

ITALIA

EXPORTACIONES	* %22/21	2021	%21/20
Cítricos			
Albaricoques, cerezas, ciruelas...			
Otras hortalizas frescas			
Otras frutas, frescas			
Lechugas, escarolas, endibias...			
Resto			
TOTAL			
IMPORTACIONES			
Manzanas, peras y membrillos			
Resto			
TOTAL			

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



Importaciones y exportaciones españolas por carretera a países de la UE. Epígrafes 07 y 08 de la clasificación Taric (Frutas y hortalizas). Tráfico en miles de toneladas. Fuente: Agencia Tributaria. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSITARIOS

APUESTA SIEMPRE SEGURA

EL 'REEFER' NO HA PERDIDO ATRACTIVO PARA LAS TRANSITARIAS, QUE SIGUEN ESPECIALIZÁNDOSE EN ESTOS FLUJOS

El *reefer* sigue siendo una apuesta segura para las transitarias en los turbulentos momentos actuales. El *frigo* es un tipo de tráfico "que no resultó afectado por la COVID-19 y que, por el momento, no está resultando afectado por la guerra en Ucrania", aseguran desde una transitaria. "El tráfico *reefer* es sobre todo alimenta-

ción, lo que supone que se está manteniendo bien. El consumidor, de lo último que prescinde, es de comer", añade.

El *reefer* sigue en auge y los armadores continúan mirando hacia el negocio de las transitarias. "Las navieras quieren quedarse con nuestros clientes porque los precios siguen estando muy altos". Este profe-

sional apunta que "los precios seguramente empezarán a bajar el próximo año". Eso sí, "sin llegar a los que había en 2019". Entonces, "ya no les hará tanta gracia a las navieras trabajar directamente con el cargador". Con unos márgenes espectaculares, los armadores dan créditos a los grandes cargadores, pero, cuando los fletes bajen,

La carga es un "subproducto" para las compañías aéreas.

quizás "no estén ya tan interesados y vuelvan a mirar al transitario para que asuma la financiación del cliente".

Hablar de *reefer* es hablar de carretera o de barco, "la carga sigue siendo un subproducto" para las compañías aéreas. La utilización del modo aéreo, en general, está ceñida a productos de alto valor añadido o



www.asthoncargo.es

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

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

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

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

Especialistas en logística a temperatura controlada, de frescos, congelados o acondicionados

Por vía aérea, marítima o terrestre: para frutas, vegetales, flores y plantas, mariscos, carnes así como alimentos secos y enlatados.



Representante Aduanero OEA disponiendo de instalaciones frigoríficas tanto regular como en régimen aduanero  Part of the Share Logistics Family

productos muestra. Y ello a pesar de que “la diferencia de precios entre el transporte aéreo y el marítimo se ha reducido”. El flete aéreo también ha subido, pero no al ritmo del marítimo.

La percepción sobre el buen momento que sigue viendo el negocio *reefer* no es la misma por parte de otro profesional consultado. Aunque sigue siendo una apuesta segura, “hemos notado que está algo parado el contenedor *reefer* marítimo. No sabemos si es algo temporal o el anuncio de una recesión”. En este caso concreto, nota la ralentización en tráficos como las exportaciones *gourmet* al mercado estadounidense.

TRANSITARIAS SIGUEN CREANDO DEPARTAMENTOS ‘REEFER’ O ‘FARMA’

Sí que hay coincidencia en la incerteza tras el paréntesis vacacional. “Tenemos el nubarrón de la inflación, que va a provocar un segundo semestre del año complicado”, asegura uno de los consultados. “La situación actual es de incerteza. La equiparación del euro al dólar no ayuda. Y si los fletes ya estaban altos, todavía lo están más al perder valor el euro”, añade otro profesional.

El pasado ejercicio “pasará a

la historia como el año récord de facturación” del sector transitario. Algo que difícilmente se repetirá este año porque “en el segundo semestre se va a dejar parte de lo ganado en el primero”, aunque el *reefer* seguirá gozando de buena salud. “En la anterior recesión, empresas españolas que nunca habían exportado, se vieron espoleadas a exportar. Por ello, nosotros no notamos la crisis. Ahora a ver qué pasa”, añade otro profesional.

El contenedor refrigerado no está sufriendo con el mismo calado la falta de equipo que sigue padeciendo el contenedor seco. Pero, “sí sufrimos la supresión de escalas, que se están haciendo a propósito”. Los armadores “dejan los contenedores en los puertos asiáticos para que paguemos un sobrecoste por volver a posicionar equipo en Europa”. La falta de equipos y de espacio “está perjudicando sobre todo a las pequeñas transitarias”. Desde que comenzó la pandemia, “las transitarias grandes se han hecho más grandes y las pequeñas, más

Las grandes transitarias se han hecho más grandes.

pequeñas”. Al margen de los nubarrones, se consolida la tendencia de que cada vez más transitarias optan por la especialización, “creando departamentos de *reefer* o *farma* al tener un mayor margen de beneficio y no haber tanta competencia”.

cer como operador logístico integral para estos sectores en los que está especializada.

Otro ejemplo es la *start-up* Fleetever, plataforma para el transporte internacional y servicios logísticos enfocada a la industria alimentaria. Uno de los problemas logísticos de los



Compañías especializadas como Airpharm, que ya empezó en 1988 como transitaria dedicada al sector farmacéutico, posteriormente fue ampliando nicho a la cosmética, veterinaria y química ligera. Actualmente, apuesta por cre-

importadores y exportadores agroalimentarios es la gestión de la información y la trazabilidad de la operativa. Esta herramienta permite centralizar todas las etapas de un transporte, desde la salida hasta la llegada, según sus promotores.

www.cbl-logistica.com



CADENA DE SUMINISTRO | OPERADORES LOGÍSTICOS

ECOSISTEMA PARA ESPECIALISTAS

LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS DE PRODUCTOS A TEMPERATURA CONTROLADA EXIGEN UN NIVEL DE SOFISTICACIÓN QUE SOLO QUEDA AL ALCANCE DE VERDADEROS EXPERTOS

Las operaciones de transporte, almacenaje y distribución de productos frescos, refrigerados y congelados requieren de un grado de especialización y sofisticación significativo. El control de temperatura durante todo el proceso, así como la trazabilidad de los alimentos y medicamentos, requiere también de un uso intensivo de las tecnologías por parte de los operadores logísticos.

Todo ello en un contexto en el que la logística del frío gana terreno día a día, con una demanda al alza de este tipo de productos. “La existencia de algunos patrones alimentarios que se llevan imponiendo en la sociedad desde hace ya algún tiempo, como la dieta saludable a base de frutas y verduras y el mayor consumo de productos ecológicos, al igual que la expectativa de un mayor consumo de productos frescos a través de internet en un futuro no muy lejano, se traducirá inevitablemente en

una mayor necesidad de extender el parque de naves a temperatura controlada en España”, según señalaba la consultora inmobiliaria CBRE en un informe previo a la pandemia.

Adquisiciones

Este estado de ebullición que está mostrando el mercado de las operaciones logísticas de frío se constata con la creciente entrada de operadores internacionales en nuestro mercado por la vía de la adquisición. La compañía portuguesa Zolve culminaba este verano la integración del operador logístico español Logifrío, cuya marca comercial se mantendrá en las operaciones de Zolve tanto en España como en Portugal.

Por su parte, la norteamericana Lineage Logistics anunciaba a principios de agosto la compra del especialista murciano en logística del frío Grupo Fuentes. También este mismo verano se

LOS COSTES LOGÍSTICOS DEL FRÍO SE DISPARAN



Instalaciones frigoríficas del operador Fripecan en Cabanillas del Campo (Guadalajara).

ANDAMUR
cada viaje importa

PAGO DE COMBUSTIBLES

AdBlue

VIAJA POR TODA NUESTRA RED INTERNACIONAL CON ANDAMUR PROEUROPE +700 ESTACIONES EN 9 PAÍSES

GNC GNL

ENERGÍAS ALTERNATIVAS

P

PARKINGS DE SEGURIDAD



FRIPÉCAN

NAVES A LA CARTA

El mercado inmológico de naves frigoríficas se caracteriza por la firma de contratos de larga duración para poder hacer frente a unos costes de construcción más elevados que en el resto de naves logísticas, unas rentas más altas para los inquilinos (operadores logísticos, gran distribución y fabricantes), así como rentabilidades similares a las de las naves logísticas a temperatura ambiente para los propietarios.

cerraba la adquisición por parte del grupo Logista de El Mosca, con sede en Molina de Segura (Murcia), otro de los grandes especialistas españoles en el transporte de frutas y verduras. Además, Primafrio acordó hace unos meses la entrada en su capital del fondo de inversión Apollo, que se hizo con el 49 por ciento de su capital. Mientras, STEF Iberia ha concretado este mismo año la compra del grupo TTC, especialista en la gestión de la logística y el transporte de productos alimentarios congelados y refrigerados en Galicia, así como de Enaboy Castilla, reforzando su red de transporte de productos alimentarios refrigerados y congelados en Castilla y León con tres nuevos centros en Valladolid, Salamanca y Benavente (Zamora).

Costes

Es importante señalar que la distribución de productos a temperatura controlada debe hacer frente a unos costes mucho más elevados que en el caso de la temperatura ambiente. En concreto, la distribución de congelados multiplica por cuatro el coste de la de productos secos, mientras que la de productos refrigerados duplica en coste a la de los secos, apuntan los expertos.

En la actualidad, el principal problema con el que se encuentran los operadores logísticos especialistas en frío es el del coste de la energía. Un problema que apuntaba hace unos meses a ser meramente coyuntural, pero sobre el que cada vez planea con más fuerza la amenaza de su permanencia en el tiempo.

Según datos de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe), la factura energética de las empresas que rea-



TRANSPORTE XXI

Las operaciones logísticas de frío requieren un uso intensivo de tecnologías.

lizan almacenamiento a temperatura dirigida supone actualmente cerca del 50 por ciento de su cuenta de explotación, después de los fuertes incrementos experimentados en el precio de la electricidad en los dos últimos años.



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 hola@dhl.com o visítanos en el Pabellón 7 de Fruit Attraction



MÁS FUSIONES Y ADQUISICIONES

Los gigantes del frío han continuado en estos dos últimos años creciendo con la compra de operadores.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD M3
1	Lineage Logistics	73.498.895
2	Americold Logistics	39.962.999
3	United States Cold Storage	11.987.322
4	NewCold Advanced Cold Logistics	6.091.628
5	Nichirei Logistics Group	5.639.159
6	Interstate Warehousing	3.277.258
7	Frialsa Frigoríficos	3.075.584
8	VersaCold Logistics Services	2.988.302
9	VX Cold Chain Logistics	2.766.862
10	Constellation Cold Logistics	2.487.377
11	Superfrío Logística Frigorificada	2.145.395
12	Serbom Armazen Gerais Frigoríficos	1.923.356
13	Conestoga Cold Storage	1.821.163
14	Congebec Logistics	1.723.556
15	RLS Logistics	1.671.502
16	Burrís Logistics	1.667.505
17	Emergent Cold LatAm	1.332.702
18	Friozem Armazens Frigoríficos	1.055.999
19	Magnavale	1.034.809
20	Confederation Freezers - Brampton	976.789
21	Trenton Cold Storage	970.626
22	Nor-Am Cold Storage	964.805
23	Agri-Norcold	865.019
24	Frigoscandia	817.623
25	Metcold Supply Network Management	745.795

Datos a marzo de 2022. Fuente: IARW.

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

SIGUE LA CONSOLIDACIÓN

LINEAGE LOGISTICS Y AMERICOLD LOGISTICS LIDERAN EL TOP 25 FORTALECIDOS POR SUS OPERACIONES CORPORATIVAS

La capacidad total de los 25 mayores operadores mundiales de almacenes refrigerados asciende a 170 millones de metros cúbicos, según reflejan los últimos datos presentados durante el pasado mes de marzo por Global Cold Chain Alliance (GCCA). En su comparativa con respecto al anterior informe, de junio de 2020, se ha aumentado en cerca de 25 millones de metros cúbicos debido en gran parte a la actividad frecuente de fusiones y adquisiciones.

El Top 25 de América del Norte opera con 120 millones de metros cúbicos de almacenes refrigerados, mientras que el Top 10 europeo gestiona 29 millones de metros cúbicos y el Top 10 latinoamericano administra 10 millones de metros cúbicos. En todas las áreas se reflejaron una mayor capacidad, así como la incorporación de nuevos operadores a este sector. Según el análisis de GCCA, “la consolidación sigue desempeñando un papel importante en el crecimiento de los principales actores de la industria del almacenamiento en frío”.

Lineage Logistics ha fortalecido en los

últimos años su posición de liderazgo mundial del almacenamiento frigorífico, con su operativa en más de 400 almacenes que suman 73,5 millones de metros cúbicos de capacidad. Entre sus adquisiciones de 2021 se encuentran las compañías estadounidenses Crystal Creek Logistics y Perishable Shipping Solutions (PSS), con las que amplía sus soluciones en los ámbitos del comercio electrónico y la distribución en la última milla.

En el podio también continúan Americold Logistics como el segundo mayor operador global de almacenamiento de frío, con 249 instalaciones que reúnen cerca de 40 millones de metros cúbicos de capacidad, seguido por United States Cold Logistics, que roza los 12 millones de metros cúbicos.

El operador holandés Newcold Advanced Cold Logistics sube a la cuarta posición, con 6 millones de metros cúbicos, ocupando la plaza que en 2020 mantenía AGRO Merchants Group, antes de su integración en Americold Logistics. El grupo japonés Nichirei Logistics se sitúa en la sexta posición del ranking con 5,6 millones de

AMÉRICA DEL NORTE REÚNE 120 DE LOS 170 MILLONES DE METROS CUBICOS



Logista

PARCEL

Ayudamos al fabricante, distribuidor y operador logístico en el reparto al canal de sus productos gourmet y de alimentación refrigerada.

Transportamos el frío



Your partner along the way,
all the way

logistaparcels.com

metros cúbicos de capacidad refrigerada y la mexicana Frialsa Frigoríficos, con más de 3 millones de metros cúbicos, escala en los dos últimos años a la séptima posición, que en 2020 estaba ocupada por Kloosterboer, proveedor de Países Bajos que el pasado año fue adquirido por Lineage Logistics.

Por otra parte, la compañía canadiense VersaColds Logistic Services, que se encontraba en la octava posición del ranking de GCCA en el pasado mes de marzo, alcanzó al

LA HOLANDESA NEWCOLD SUBE A LA CUARTA POSICIÓN

mes siguiente un acuerdo con Lineage Logistics para su adquisición. Fundada en 1941 y con sede en Vaughan, Ontario, VersaCold opera 24 instalaciones de temperatura controlada que rozan los 3 millones de metros cúbicos. La compañía controlada por la administradora canadiense de fondos de capital privado TorQuest Partners extiende su red de propiedades en los mercados metropolitanos más poblados de Canadá, incluidos Toronto, Calgary, Vancouver, Edmonton y Montreal.



El Top 25 ha crecido casi 25 millones de metros cúbicos desde 2020.

En la novena posición aparece el operador chino VX Cold Chain Logistics, con una capacidad de 2,7 millones de metros cúbicos refrigerados, seguido en esta clasificación por Constellation Cold Logistics. Este operador europeo, controlado por el fondo

de inversiones Arcus Infrastructure Partners, ha saltado cinco plazas desde la decimoquinta planta que tenía en 2020. En este periodo ha incorporado un millón de metros cúbicos hasta rozar 2,5 millones con las adquisiciones de empresas como Vrieshuis Lagemaat, Frigologix, Göteborgs Fryshus o HSH Coldstores.

Superfrio Logistica Frigorificada, con una capacidad de almacenamiento de más de 2,1 millones de metros cúbicos, también ha avanzado al puesto 11 del ranking de GCCA desde el 16 en el que se encontraba en 2020. Este operador brasileño, controlado por Pátria Investimentos, ha adquirido la compañía Logfrio y las unidades frigoríficas de Austral y de Cascavel/PR, además de acometer diversas inversiones en instalaciones en su mercado.

También el operador brasileño Serbom Armazéns Gerais Frigoríficos ha entrado con fuerza en el Top 25 global de almacenamiento refrigerado, al ocupar el puesto 12, con una capacidad de 1,9 millones de metros cúbicos. A continuación, la canadiense Conestoga Cold Storage sube una posición respecto al 2020, desplazando a su compatriota Congebec.

La compañía estadounidense RLS Logistics también se incorpora a la clasificación de GCCA con el puesto 15. Esta empresa, fundada hace 50 años y con sede en Nueva Jersey, ha desarrollado una fuerte expansión en los últimos años con las adquisiciones de operadores como Hutt Trucking and Logistics en Holland, Michigan, y Performance Cold Storage en Salt Lake City, así como con la apertura de nuevas naves.



UN ENFOQUE MÁS FRESCO PARA LOS PERECEDEROS

EXPERTOS EN PROTEÍNAS Y VEGETALES A AMBOS LADOS DEL ATLÁNTICO Y MÁS ALLÁ

A lo largo de Europa, Estados Unidos, Canadá, América del Sur, Australia y Nueva Zelanda, Americold esta preparado para entregar sus productos como siempre los ha querido: ¡deliciosamente!

- Capacidad adicional en el Puerto de Leixoes, Portugal
- Más capacidad de ultra congelación en Barcelona
- Clasificación óptica y reenvasado en EEUU

¡Veamos cómo podemos ayudarlo a crecer!

americold.com

Susana Santos – susana.santos@americold.com



¡Aprende más!
Usa tu Smart phone para escanear nuestro código QR



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

GRANDES CAMBIOS

LINEAGE LOGISTICS ES EL ÚNICO DEL PODIUM DE 2020 QUE SE MANTIENE EN UN TOP 10 EUROPEO QUE SE RENUEVA CON LA INCORPORACIÓN DE CUATRO NUEVOS OPERADORES EN LOS ÚLTIMOS AÑOS



Imagen de instalaciones de Lineage Logistics en Polonia.

El Top de los 10 mayores operadores europeos de almacenes refrigerados gestiona una capacidad de 29 millones de metros cúbicos, según reflejan los últimos datos presentados en el pasado mes de marzo por Global Cold Chain Alliance (GCCA). En su comparativa con respecto al anterior informe, de junio de 2020, ha aumentado en cerca de seis millones de metros cúbicos y se han producido numerosos cambios.

EL TOP 10 EUROPEO GANA 6 MILLONES DE METROS CÚBICOS EN DOS AÑOS

Lineage Logistics encabeza a oferta europea de almacenamiento frigorífico con más de 16,1 millones de metros cúbicos, un volumen que supone prácticamente triplicar la anterior comparativa de hace dos ejercicios. Desde su entrada en el Viejo Continente en 2017 con la adquisición de la holandesa Partner Logistics, el gigante estadounidense ha mantenido un intenso ritmo de adquisiciones e inversiones. Entre las operaciones más destacadas está el control de Kloosterboer, también de Países Bajos y que en 2020 ocupaba la segunda posición del ranking europeo



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 Logística
4389 Vlissingen-Oost
PAÍSES BAJOS

con 4,6 millones de metros cúbicos. En el último trienio, Lineage Logistics se ha posicionado en España, con Frinavarra, Frioastur y la reciente adquisición del transportista murciano Grupo Fuentes. También se ha situado en Italia con Kantaro SRL, además de consolidarse en otros mercados como el danés, con las operaciones de Coldstar, Kolding, Ludsoe o Scanpo-Superfrost, o en el noruego con las compras de Teglverksveien, Larvik o Moss Cold. Su red continental supera las 70 instalaciones repartidas por 11 países europeos.

En el ranking también destaca el operador Newcold Advanced Cold Logistics, que sube a la segunda posición del Top 10 europeo, con casi 3,5 millones de metros cúbicos, cerca de 600.000 más que en 2020.

Constellation Cold Logistics escala al tercer puesto del ranking del quinto que ocupaba en el anterior registro. En este último bienio ha aumentado en cerca de 900.000 metros cúbicos su capacidad de almacenamiento frigorífico. La compañía ha nombrado recientemente a

RENOVACIÓN DEL TOP 10 EUROPEO

Entran el ranking Americold Logistics, Frigoscandia, Frigolanda Logistics Group y Groupe Conhexa.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD EN M3
1	Lineage Logistics	16.116.827
2	NewCold Advanced Cold Logistics	3.476.156
3	Constellation Cold Logistics	2.487.377
4	Americold Logistics	2.280.270
5	Nichirei Logistics Europe	1.572.499
6	Magnavale	1.034.809
7	Agri-Norcold A/S	865.019
8	Frigoscandia	817.623
9	Frigolanda Logistics Group	368.119
10	Groupe Conhexa	330.000

Datos a marzo de 2022. Fuente: IARW.

Carlos Rodríguez como su nuevo director ejecutivo, y en cuya trayectoria laboral también ocupó el mismo cargo en AGRO Merchants Group, y posteriormente en Americold tras adquirir dicha sociedad.

Además, Americold entra en el Top 10 europeo del almacenamiento frigorífico directamente al cuarto puesto, con un volumen de cerca de 2,3 millones de metros cúbicos. Nichirei Logistics Europe sube una plaza, hasta la quinta. La filial europea de la multinacional japonesa supera los 1,5 millones de metros cúbicos, aumentando en más de 100.000 los que disponía dos años antes.

Magnavale y Agri-Norcold también suben una posición respecto a 2020, hasta la sexta y séptima plaza, respectivamente, pese a haber reducido ambas sus capacidades frigoríficas. La británica gestiona más de un millón de metros cúbicos de frío, mientras que la danesa

opera con otros 865.000. Por otro lado, la sueca Frigoscandia entra al octavo puesto del ranking europeo de almacenamiento de frío con su red de 25 instalaciones y terminales en Suecia y Noruega que suman 817.000 metros cúbicos. Frigoscandia, adquirida el pasado año por el fondo alemán Mutares, tomó el control durante este ejercicio del operador noruego Polar Frakt.

29

MILLONES DE M3,
LA CAPACIDAD DEL
TOP 10 EUROPEO
DE OPERADORES

Frigolanda Logistics Group, con sede en los Países Bajos, también entra en el Top 10 europeo con un volumen de 368.000 metros cúbicos. Por último, la francesa Groupe Conhexa

accede, igualmente, al ranking que elabora IARW gracias a la gestión de unas instalaciones que suman 330.000 metros cúbicos. Este operador, fundado en 1975, acometió en 2020 la ampliación de sus instalaciones en el puerto de Dunkerque, con la incorporación de 5.000 metros cuadrados de superficie.



SOLUCIONES PARA MUELLES REFRIGERADOS



Para muelles ecommerce

Rampa Telesco Van para camiones y furgonetas



Protección para puertas correderas cortafuegos



Abriego hinchable con sistema de aviso LED Signal Shelter



NOVEDAD

Topes de protección con amortiguación de impactos



NOVEDAD

Puerta cortafuegos Rolltex sin irrigación de agua EI-120



Sistema Isoperfect para muelles refrigerados con cojín extra 4 bags para sellado completo

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

CRECIMIENTO Y TRANSFORMACIÓN

EL SECTOR DEL FRÍO MANTIENE SU TENDENCIA AL ALZA, SEGÚN ALDEFE

El sector del frío en España cuenta con 432 empresas activas con 7 millones de metros cúbicos de instalaciones frigoríficas, tanto a temperatura congelada como refrigerada, que sumaron una facturación de más de 6.000 millones de euros en 2021. “El crecimiento del subsector del almacenamiento y la prestación de servicios logísticos de frío a terceros continuará en el futuro próximo, ante el aumento de la demanda de productos congelados por el mercado interior y por el internacional”. Así lo asegura el Observatorio del Almacenamiento en Frío, creado por la Asociación de Explotaciones Frigoríficas Logística y Distribución de España (Aldefe), junto con la Universidad de Zaragoza. Según su análisis, la necesidad creciente de naves a temperatura controlada representa una clara oportunidad de negocio para las empresas que ya operan en el sector del alquiler del frío. Sin embargo, esto también abre la puerta a nuevos operadores e inversores con capacidad para realizar proyectos a medida más modernos, vinculados con las grandes compañías internacionales del sector, como las realizadas en los dos últimos años por los líderes mundiales Lineage Logistics y Americold.

El interés que despierta el sector del frío en los grandes fondos de inversión confirma la consolidación de la tendencia de crecimiento del consumo de alimentos congelados. Las expectativas de altas tasas de crecimiento atraen a nue-

vos jugadores dispuestos a asumir las inversiones que las tendencias tecnológicas demandan.

La entrada de gigantes con gran músculo financiero, la concentración de instalaciones, la integración de la cadena logística (recolección, almacenamiento, manipulación y transporte) y la alta capacidad de innovación tecnológica permite reducir costes y dictar reglas, una situación que provocará, a medio plazo, profundos cambios en la estructura empresarial de este sector en Europa y en España.

Según el análisis del observatorio, la atracción del negocio del frío tiene, por tanto, un “efecto perverso”, ya que puede poner en jaque la viabilidad de los negocios de operadores tradicionales con menores recursos en España, que deben modernizar las instalaciones, mejorar sus procesos, ser más eficientes en el uso de la energía y cumplir con las normativas medioambientales para ser competitivos. A su juicio, el gran reto para las explotaciones frigoríficas españolas es mantener una presencia destacada en el mercado en un contexto que exige inversiones y donde, al mismo tiempo, soportan el alza del coste del principal recurso para la creación de frío, la energía eléctrica.

Los avances tecnológicos, unidos a las demandas de sostenibilidad medioambiental y los cambios en los mo-

€
6.000

MILLONES
FACTURARON EN 2021
LAS 432 EMPRESAS
DEL SECTOR DE FRÍO



Almacén frigorífico en construcción de Virto en Funes (Navarra).

dos de compra y consumo por el cliente final están afectando a los almacenes y los servicios frigoríficos, revela el citado Observatorio del Almacenamiento en Frío.

El informe también recoge que el almacén del futuro se caracterizará por su mayor capacidad y mayor flexibilidad. En este sentido, se impondrá la construcción en vertical de almacenes frigoríficos en altura robotizados con mayor volumen de frío, con el doble objeto de reducir los costes operativos asociados al precio del suelo, especialmente en la proximidad de áreas urbanas, y facilitar el manejo de las cargas.

Conforme a estas previsiones, las naves logísticas con cámaras frigoríficas de congelación y refrigeración en horizontal con naves de altura no superior a 10 metros perderán progresivamente peso frente a los almacenes verticales.

EL SECTOR MANTIENE TENDENCIA DE SEGUIR CRECIENDO

MASCARÓMORERA
Serveis Logístics



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





torio del Almacenamiento en Frío. Los exoesqueletos robóticos también posibilitarán apoyar a los trabajadores en la preparación de pedidos, carga, descarga y recarga de objetos pesados de manera autodidacta, aumentando activamente sus movimientos de elevación, de modo que se alivian los músculos de la espalda y se estabiliza la columna. Otro reto tecnológico también está en lograr máquinas capaces de operar en condiciones de temperatura extremas, propulsadas por motores con máximo rendimiento energético y con la mínima emisión de calor posible, alimentados por sistemas de energía de bajo coste.

ALMACENES DE ALTA ROTACIÓN AUTOMATIZADOS

Sin embargo, la automatización total no es contemplada como una opción por la mayoría de los especialistas en logística, bien por motivos económicos o por razones prácticas. De momento, se restringirá a almacenes con alta tasa de rotación y donde prime la eficiencia y la velocidad.

Por otra parte, el crecimiento del comercio electrónico minorista exige rapidez en la entrega, por lo que su crecimiento obligará a la construcción de almacenes frigoríficos en las áreas urbanas o en ubicaciones próximas. Además, la mayor demanda de productos de conveniencia congelados y refrigerados en la venta *online* y en los supermercados físicos impondrá en los almacenes dedicados a la distribución un mayor espacio de áreas de frío.

Además, la robotización avanzará tanto en las explotaciones frigoríficas dirigidas a la congelación y al primer almacenamiento de grandes lotes como al *picking*. En esta transformación, los vehículos de guiado automático (AGVs) y los sistemas automatizados de almacenamiento y de recuperación (AS/RS) para el movimiento de cargas se convertirán en omnipresentes.

Asimismo, la implantación de estanterías móviles automatizadas también está en alza, ya que permite planificar el día al día con anticipación y eliminar métodos de recolección tradicionales más lentos, inciden desde el Observa-

SUBIDAS A DOBLE DÍGITO

La facturación del sector de almacenamiento en frío en España fue de 57,6 millones de euros, un 23,4 por ciento más que en el ejercicio anterior, según recogen las estimaciones de Aldefe.

En cuanto a los valores medios de los indicadores de actividad y facturación al cierre de 2021, también lograron avances de doble dígito. Así, el número medio de empleados por 10.000 metros cúbicos es de 3,49, una cifra que supone un 11,9 por ciento más que en 2020.

Por su parte, las toneladas manipuladas por metro cúbico fueron 0,28, y que suponen un 27,3 por ciento más que en el ejercicio anterior. Además, la facturación media por metro cúbico se situó en 8,23 euros.

La ocupación media de los almacenes de productos congelados en el mercado nacional al cierre de 2021 ha sido del 82,25 por ciento, según el análisis de la asociación que preside Beatriz Valencia.

Por regiones, la Comunidad Valenciana encabeza el ranking con el 87,53 por

ciento, mientras que la zona Sur es la que presenta los menores valores de ocupación con el 79,05 por ciento. Se encuentran por debajo de la media Asturias y Galicia con un 81,49 por ciento, la zona Centro con un 81,24 por ciento, Canarias con un 80 por ciento, Cataluña con un 79,53 por ciento y la zona Sur con un 79,05 por ciento; y por encima de la media, además de la citada Comunidad Valenciana, la zona Norte con un 82,97 por ciento.

En cuanto al reparto por categorías de los productos demandados, los indicadores de Aldefe sitúan en cabeza a los pescados con el 19,59 por

ciento, seguidos a un punto de carnes con el 18,56 por ciento y de elaborados también con la misma cifra de 18,56 por ciento. A tres puntos del primero se halla el grupo de las verduras con el 16,49 por ciento y a cinco el segmento de pan y varios con el 14,43 por ciento. Finalmente, cierran los lácteos con el 9,28 por ciento y los productos farmacéuticos.

82%

DE OCUPACIÓN
MEDIA DE
ALMACENES
FRIGORÍFICOS



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSFORMACIÓN DIGITAL

VISIBILIDAD DE PRINCIPIO A FIN

DHL SUPPLY CHAIN IBERIA CENTRALIZA LA GESTIÓN DE TODAS SUS OPERACIONES DE TRANSPORTE EN UNA TORRE DE CONTROL DIGITALIZADA, BASADA EN TRES PILARES: PERSONAS, SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PROCESOS

DHL Supply Chain ha puesto en marcha en España una nueva 'Connected Control Tower', desde la que centraliza la gestión de todas sus operaciones de transporte, tanto nacionales como internacionales. Con su implantación, "hemos conseguido que todos los equipos que están involucrados en el proceso de transporte se encuentren en la misma ubicación", apunta Jorge González, Key Account Manager de transporte de DHL Supply Chain Iberia. "Esto nos ayuda a ser muy ágiles. Nos da flexibilidad y dinamismo", matiza.

A través de su nueva torre de control, DHL Supply Chain gestiona el transporte de sus clientes de consumo, *retail* y *ecommerce*, automoción, industria, tecnología y *life sciences & healthcare*. "Todo lo metemos en la misma coctelera y de esa forma encontramos sinergias", señala González.

En realidad, "el servicio Control Tower cumple las funciones de departamento de transporte de nuestros clientes, no solo para los pedidos operados por DHL, sino también para el resto", asegura. En este senti-

GESTIONA TANTO EL TRANSPORTE NACIONAL COMO EL INTERNACIONAL

do, "formamos parte de los proyectos de transporte de la Industria. Podemos participar en cualquier parte del proceso, tanto si DHL es el transportista efectivo como si el cargador diversifica sus operadores de transporte". La torre de control de la firma integra a más de 70

profesionales especializados en la gestión del transporte.

En la práctica, el operador logístico cuenta con dos torres de control, una situada en Madrid, en las proximidades del aeropuerto de Barajas, y otra en Valencia, especializada en los tráficos a temperatura controlada. Las dos funcionan de forma paralela, generando sinergias con flujos cruzados, lo que facilita que, por ejemplo, camiones puedan hacer transporte en temperatura controlada en un sentido y en temperatura ambiente en el otro.

Procesos

La nueva torre de control de DHL Supply Chain Iberia se ba-

sa en tres pilares: los sistemas de información, las personas y los procesos. En el apartado de procesos, la gestión se inicia desde *Account Management*. El siguiente paso lo da el equipo de *Order Management, Planning & Optimization*, que decide sobre rutas, números de vehículos necesarios, etc. A continuación, interviene el equipo de *Carrier Management*, que encuentra el vehículo, "le pone nombre y apellidos", y se encarga de la negociación a largo plazo, es decir, de acuerdos estables.

Una vez planificado el pedido y el camión, se pasa al equipo de *Customer Management*, que se encarga de realizar un seguimiento proactivo. "Dividimos el *Customer Services* en dos partes: *Back Office*, que no está de cara al cliente, sino de cara al proceso interno, y *Front Office*, de cara al cliente", indica Carlos Villanueva, Transport & Customer Service Manager en DHL Supply Chain Iberia.

En el *Back Office* se encargan de realizar el seguimiento del vehículo. La compañía ge-

nera un flujo digital a través de una aplicación que permite la trazabilidad de cada camión. También existe la posibilidad de realizar esa trazabilidad manualmente. "Intentamos ser siempre proactivos porque es el punto estrella de cualquier incidencia y de cualquier resolución, si lo vemos desde el punto de vista positivo. Aquí podemos detectar muchos problemas que se transforman en una solución y el cliente ni se da cuenta", asegura Villanueva.

Precisamente, el cliente asiste a todo en tiempo real. DHL le ofrece "visibilidad total" y esto ayuda también a que sea capaz de facturar prácticamente a tiempo real. "El cliente entrega hoy y tiene la posibilidad de facturararlo hoy", apunta

Villanueva. En esta misma línea, "para mantener un buen *portfolio* de colaboradores (transportistas), que es nuestra base, somos muy buenos pagadores. El viaje en el momento en que está facturado también se paga automáticamente al transportista", concreta.

Para desarrollar el día a día

DHL OFRECE "VISIBILIDAD TOTAL" AL CLIENTE

LA BUENA CALIDAD DE LOS DATOS ES CLAVE

'Connected Control Tower' de DHL Supply Chain Iberia en Madrid.



de la torre de control, “hemos montado los equipos en la oficina como si se tratase de un pedido”, resalta Jorge González. Como salvedad, la actividad de industria tiene un equipo dedicado, porque tiene la peculiaridad de que hay muchos envíos internacionales, por lo que entran en juego los idiomas o los conocimientos en torno a aduanas. “Son como una pequeña *control tower* dentro de la *control tower*”, explica.

Sistemas de información

En todo este proceso juegan un papel fundamental los sistemas de información. La base es tener “una buena calidad de datos”. Tanto los datos de transporte puro como los de facturación o los de clientes se incor-

LA TORRE DE CONTROL CUENTA CON HERRAMIENTAS PREDICTIVAS

poran a un repositorio de datos (Datalake). Esos datos, en los que se sigue trabajando permanentemente, ya ofrecen una visibilidad de cómo se están haciendo las cosas. La siguiente



DHL SUPPLY CHAIN

fase es la de análisis y diagnóstico. Una vez que se tienen los datos se trabaja en un plan de acción para lograr mejoras. Además, la compañía cuenta con una capacidad predictiva que le permite adelantarse.

DHL Supply Chain Iberia dispone de una herramienta tecnológica (*Demand Forecasting*) que en base a un histórico realiza una proyección de la demanda por medio de un algoritmo. Esto le permite al operador adelantarse, acudir al mercado anticipando la contratación de camiones que necesitará. “Nos ayuda a ser más eficientes en coste y más eficientes en servicio”, reconoce González. En la práctica, la compañía tiene una ayuda fundamental para cerrar flujos, reduciendo o eliminando kilómetros en vacío. “El proceso es mucho más sencillo y fluido, pero para ello la calidad de los datos que manejamos es fundamental; sin esa calidad en los datos estaríamos muertos”, sentencia.

El operador logístico también cuenta con herramientas tecnológicas de optimización,

no solo en rutas, sino también en la parte de *stackability*. “Nos permite optimizar el transporte, mucho antes de cargar la mercancía en el vehículo, ya que nuestro sistema conoce la remontabilidad de los productos a cargar y esto nos permite trabajar con el operador del almacén en la preparación óptima de los pedidos”, apunta.

Al mismo tiempo, a través de su sistema TMS y con la integración de pedidos, la firma

DHL ha alcanzado el objetivo “cero papel”.

ce. Por otra parte, también en el apartado de innovación, el operador cuenta con soluciones para el transporte multimodal de envíos internacionales en los que se emplean tanto el camión como el ferrocarril. Además, la firma dispone de herramientas tecnológicas para fomentar la implementación de megacamiones y ‘duotrailer’, cuando se consigue un flujo tenso que ofrece kilómetros y volumen. Incluso la posibilidad



DHL SC

ha alcanzado plenamente el objetivo “cero papel”. Además, también cuenta con otras herramientas digitales como la anteriormente mencionada de la trazabilidad o *Track & Tra-*

La torre de control integra a más de 70 profesionales.

de emplear camiones de combustibles alternativos como el gas, también dentro de la estrategia de sostenibilidad de la compañía, que cuenta con la certificación ‘Lean & Green’.



Vista de las instalaciones de Frioport en el puerto de Bilbao.

CADENA DE SUMINISTRO | EFICIENCIA ENERGÉTICA

FRIOPORT REFUERZA SU ESTRATEGIA SOSTENIBLE

LA TERMINAL DE FRÍO DEL PUERTO DE BILBAO INSTALA UNA PLANTA FOTOVOLTAICA PARA AUTOCONSUMO DIRIGIDA A EQUILIBRAR LOS COSTES DE LA PRODUCCIÓN DE FRÍO ANTE LA ESCALADA DE LOS PRECIOS DE LA ENERGÍA

La escalada de los precios de la energía ha encendido todas las alarmas en las empresas de frío industrial, que se caracterizan por tener un alto nivel de consumo eléctrico durante todo el día.

Un escenario agravado por la guerra en Ucrania y la crisis de suministros que está acelerando la apuesta del sector por la eficiencia energética, cobrando cada vez más fuerza la producción fotovoltaica para autoconsumo, junto a la informatización de los servicios de almacenaje y la transformación digital. Es el caso, por ejemplo, de Frioport (Frigoríficos Portuarios del Norte), la terminal de frío del puerto de Bilbao, que ha implantado una planta fotovoltaica, con una ocupación de 1.000 metros cuadrados, con el objetivo de equi-

LA PLANTA FOTOVOLTAICA OCUPA UNA SUPERFICIE DE 1.000 M2

librar los costes en la producción de frío. “Frioport es una empresa electrotensiva, donde más del 10 por ciento de sus costes son de consumo de energía”, recuerda Pedro Garay, administrador de la sociedad.

El primer paso para el desarrollo de esta iniciativa, añade el directivo, fue solicitar los consumos eléctricos de la empresa en los distintos períodos y el precio que se estaba pagando por kWh en cada uno de ellos. Con dicha información, la situación de la nave y la superficie disponible se procedió a realizar los cálculos sobre la producción de energía que podría generar la instalación, ahorro potencial con respecto a los consumos actuales, la inversión necesaria y el plazo de retorno. Por últi-

mo, se acometió el proyecto de ingeniería y posteriormente la instalación, que se ejecutó en dos fases.

En concreto, se trata de dos instalaciones de aproximadamente 100 kW, con una producción total anual de 110.000 kWh cada una. “Teniendo en cuenta el precio del kWh que se paga en cada período, supone un ahorro anual en energía de hasta un 25 por ciento”, destaca Garay, que pone el foco en el retorno de la inversión. “Cada vez es más rápido por las subvenciones existentes, el ahorro en la factura, las deducciones fiscales y la posibilidad de vender la energía eléctrica excedente”, explica el responsable de Frioport.

La empresa, establecida en el puerto de Bilbao desde el año 2013, centra su actividad en la manipulación, almacenamiento y distribución de alimentos a temperatura controlada. La terminal cuenta con una planta de 4.000 metros cuadrados a pie de muelle con acceso por ferrocarril. La instalación dispone de tres cámaras de frescos con capacidad para 8.000 metros cúbicos, dos cámaras de congelados con capacidad de 15.000 metros cúbicos y 1.500 metros cuadrados climatizados para labores de transbordo y preparación de pedidos. Además, la terminal, con 12 enchufes para contenedor, está autorizada como ADT (Almacén Depósito Temporal), LAME (Local Autorizado Mercancía Exportación), DA (Depósito Aduanero), DDA (Depósito Distinto del Aduanero) y DF (Depósito Fiscal).

La terminal ha desarrollado en los últimos años una “intensa actividad” con los principales importadores y comercializadoras de alimentos para posicionar al puerto de Bilbao como referente en este tipo de tráficó. “Nos hemos posicionado como pieza clave en el transbordo de import/export para el mercado de frutas, hortalizas y bebidas a Reino Unido, Irlanda y Escandinavia”, señala Pedro Garay. En cuanto a la evolución de los tráficó, la empresa espera cerrar este año con volúmenes similares a los del pasado ejercicio. “Los tráficó de congelado y fresco se estaban recuperando a un ritmo del 10 por ciento anual tras la salida de la crisis financiera de 2008, pero la pandemia trastocó todas las estadísticas en 2020 y 2021”, señala el responsable de Frioport, que también hace hincapié en la “disrupción de las líneas de suministro, agravadas ahora por las medidas que se están tomando por la guerra en Ucrania”, concluye.

25%

AHORRO ANUAL EN LA FACTURA DE ENERGÍA DE LA TERMINAL

CADENA DE SUMINISTRO | ECOMMERCE

LA ALIMENTACIÓN 'ONLINE' GANA ADEPTOS

EL COMERCIO ELECTRÓNICO DE PRODUCTOS FRESCOS CRECIÓ UN 7,8% EN ESPAÑA EL PASADO AÑO, SEGÚN DATOS DE LA PATRONAL DE SUPERMERCADOS ASEDas, CON FRUTAS Y VERDURAS COMO PRODUCTOS ESTRELLA

El comercio electrónico de productos frescos mantiene su tendencia al alza en el mercado español, con un incremento de las ventas del 7,71 por ciento en 2021, según datos del 'VI Observatorio del comercio electrónico de alimentación' que realiza la Asociación Española de Distribuidores, autoservicios y supermercados (Asedas), en colaboración con la Universidad Complutense de Madrid y la Universidad Autónoma de Madrid.

En total, el 52,49 por ciento de los consumidores realiza compra de productos frescos por vía *online*, lo que representa un crecimiento interanual del 2,6 por ciento. No obstante,

la compra ocasional (31,68 por ciento) se sitúa aún por encima de la frecuente (12,89 por ciento) y la habitual (7,92 por ciento), según el informe.

Las frutas y verduras son el producto estrella, con un 72,24 por ciento, seguidas de charcutería y quesos (71,85 por ciento), carnes y aves (61,81 por ciento), panadería y bollería (52,56 por ciento), pescados y mariscos (37,60 por ciento) y platos preparados en supermercados (25,79 por ciento).

El informe señala que la compra de productos frescos *online* "parece tener una mayor dependencia de variables como los ingresos (los niveles medios son menos proclives) o

el tamaño del hogar (las familias numerosas son menos proclives), que de otras como la edad".

Los factores que más crecen para explicar este incremento de los volúmenes del comercio electrónico de productos frescos, según el estudio, tienen que ver con "la lealtad a las marcas y la conciencia medioambiental al reconocer problemas de movilidad y de residuos generados". Esto explicaría en buena medida el crecimiento del "click & collect" o compra *online* con recogida en tienda, que ha experimentado

un crecimiento del 300 por ciento, si bien todavía apenas alcanza el 11 por ciento sobre el total de las entregas, recuerda Asedas.

Congelados

Por su parte, la compra *online* de productos congelados es realizada por el 56,85 por ciento de los consumidores, de los que el 29,34 por ciento lo hacen de manera ocasional, el 15,84 por ciento de forma frecuente y el 11,68 de manera habitual. A su vez, la compra *online* de alimentación envasada es realizada por el 77,16 por ciento de los consumidores, al menos de manera ocasional en un 36,55 por ciento de los casos, frecuente en un 24,67 por ciento y habitual un 15,94 por ciento.

En todo caso, el incremento de los volúmenes del comercio electrónico de productos de alimentación no supone un freno a la oferta de venta presencial. Así, el número de establecimientos de distribución alimentaria moderna en España superó la cifra de 25.100 en 2021, con un crecimiento de casi el millar neto desde 2019, según Asedas.



Frutas y verduras dominan la compra *online* de frescos.

EL 52% DE ESPAÑOLES COMPRA FRESCOS VÍA ONLINE





PUERTO DE MARÍN

ESPECIALISTAS EN LOGÍSTICA DEL FRÍO

Parque de Cantodarea s/n
Apt. 136. 36900 Marín - Pontevedra

Tel.: +34 986 85 52 00
Fax: +34 986 84 01 93

www.apmarin.com
sac@apmarin.com



Puerto de Marín



Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

UN BUEN AÑO PARA LA FLOTA REFRIGERADA

LA ESCASEZ DE CONTENEDORES IMPULSA LOS BUQUES CONVENCIONALES



Las navieras de contenedores frigoríficos convencionales tuvieron un año excepcionalmente bueno en 2021, según revela el análisis de Seafield Shipbrokers, uno de los principales

agentes marítimos independientes que trabaja en los mercados frigoríficos mundiales. Esta bonanza se refleja en su índice de tarifas de flete ISB Seafield Reefer, que cerró 2021 con

Las tarifas de flete marcaron máximos de los últimos seis años, según el índice de ISB Seafield Reefer.

1.841 puntos, un aumento interanual del 104,9 por ciento, y que marca el máximo de los últimos seis años.

“La continua intensificación de la demanda de ca-

pacidad refrigerada convencional fue impulsada por los problemas actuales de escasez mundial de contenedores que, a su vez, se han visto agravados por las importantes interrupciones en las cadenas de suministro causadas por la pandemia mundial”, explica el análisis de Seafield Shipbrokers.

LAS TASAS DE ENVÍO DE TEUS SE DISPARARON UN 200% EN 2021

El agente marítimo, tras poner de relieve que la interrupción de la cadena de suministro global hizo que las tasas de envío de contenedores se dispararan en un promedio del 200 por ciento durante 2021, recalzó este aumento de los costes y la falta de equipos, lo que hizo que “muchos transportistas vinculados a la logística de frío recurrieran a los buques refrigerados convencionales”.

En la flota de menor dimensión (buques de 2.831 metros cúbicos a 9.910 metros cúbicos de capacidad refrigeradas), los rendimientos equivalentes de fletamentos por tiempo pa-

VIGO

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

Puerto de Vigo

Visítanos en:

Especialistas en Logística del Frío

ra los propietarios “promediaron un aumento interanual del 62,8 por ciento”, según destacó la compañía que realiza el índice de tarifas de flete ISB Seafield Reefer.

En el segmento refrigerado de buques medianos, el mercado también se caracterizó por la falta de capacidad en América del Sur y Central, Sudáfrica y Nueva Zelanda. “Las capturas de calamar en el Atlántico sudoccidental, a menudo el indicador de la dirección de este segmento durante el primer trimestre, registraron una mejora sustancial, con un alza del 90 por ciento”, reveló Seafield Shipbrokers.

Por su parte, los buques frigoríficos más grandes, que se dedican principalmente al comercio de frutas y bananos, “lograron un aumento interanual del 109,7 por ciento”, aseguró el agente marítimo.

Estos fuertes aumentos en los niveles de carga de contenedores secos y la es-

caz de equipos también impulsaron que parte de este volumen se desplazase hacia el uso de buques de carga general, generando un incremento de sus tarifas de flete en estos segmentos. Además, los buques frigoríficos, debido a su configuración multipropósito y multicubierta, también se convertían en perfectos sustitutos de esta carga seca.

LA FLOTA CONVENCIONAL SE CONTRAE AL ENVEJECERSE

La capacidad de la flota para embarcaciones de más de 2.831 metros cúbicos se superó los 5,2 millones de metros cúbicos al cierre del año, con una edad promedio de 28,5 años, reveló Seafield Shipbrokers. Según su perspectiva, para 2022 “la utilización de la flota se mantendrá cerca

del 100 por cien este año, ya que seguirá el aumento de la demanda debido a la falta de capacidad de contenedores reefer, junto con las rutas más largas y un aumento de las toneladas por milla”.

Sin embargo, el análisis de Seafield Shipbrokers resalta que “a pesar del auge de los niveles de carga, la flota de contenedores frigoríficos convencionales continuó su contracción en 2021, con una pérdida neta de más de 83.000 metros cúbicos”.

En este sentido, desde la consultora Dynamar detallan que “en la segunda mitad de 2021, el desguace volvió a repuntar con doce unidades desechadas en un periodo de solo cuatro meses”. Además, con la nueva normativa medioambiental que exigen a los operadores que reduzcan su consumo



Las grandes navieras de contenedores obtuvieron el pasado año unos beneficios de récord.

de combustible, un buen número de buques “será antieconómico”. La consultora añade que “como la legislación será aún más estricta en 2026 y los costes de modernización son demasiado elevados, es probable que muchos buques se vendan para el desguace en esa fecha”. El análisis de Dynamar también revela que los operadores de buques frigoríficos convencionales “tuvieron un buen ejercicio 2021” en sus resultados económicos.

Finalmente, la consultora Drewry puso de manifiesto que las principales navieras de contenedores lograron obtener unos beneficios de alrededor de 190.000 millones de dólares durante el pasado año, un “récord absoluto”. Gran parte de este dinero se ha destinado a nuevas construcciones.

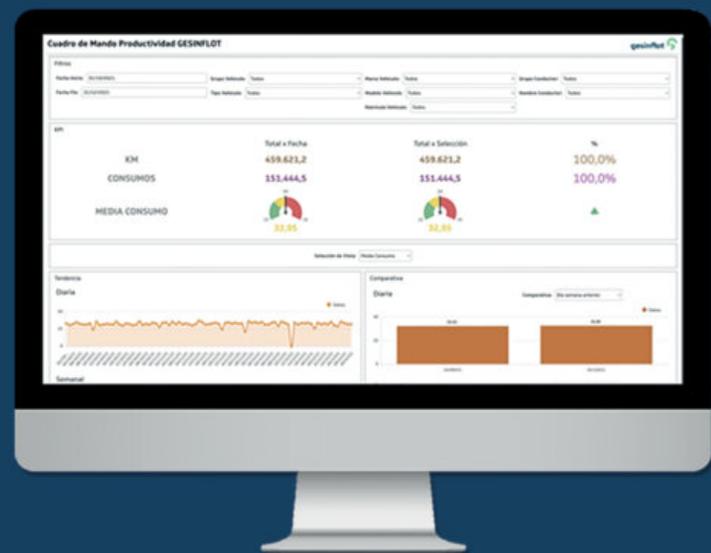
Gesinplot lidera el mercado español con el lanzamiento de su herramienta de business intelligence

Gesinplot by tdi consolida su posición como líder del mercado Español en la gestión de flotas de transporte, con el lanzamiento de una herramienta de business intelligence, embebida en su plataforma de gestión y capaz de conectarse con sistemas de terceros para crear una fuente de datos única donde construir cuadros de mando personalizados a cada cliente, potenciando así la toma de decisiones basada en datos para optimizar operaciones, impulsar el ahorro y maximizar la rentabilidad de los recursos.

✉ marketing@gesinplot.com

☎ 968 89 99 10

gesinplot bytdi



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

FLUJOS ESTABLES Y CONSOLIDADOS

LOS PUERTOS ESPAÑOLES GENERARON UN VOLUMEN SUPERIOR A LOS 8,6 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS EN CONTENEDORES EN 2021

El tráfico de productos hortofrutícolas en los enclaves españoles en los enclaves españoles se mantuvo estable en 2021. Según los datos facilitados por el organismo público Puertos del Estado, el movimiento superó los 8,6 millones de toneladas.

Esta estadística, que solo se refiere a los productos agroalimentarios movidos por contenedor, se movilizó en una inmensa mayoría en contenedores reefer.

Esto supone que alrededor del 5 por ciento de los contenedores viajarían con este tipo de carga, unos 800.000 TEUs en el mercado español, a los que se añadirían una cantidad de 200.000 TEUs de otras clases de productos alimenticios, tanto congelados como refrigerados.

La puesta en marcha de una estadística específica para el tráfico de contenedores reefer se mantiene como una asignatura pendiente para los recuentos de Puertos del Estado.

Por ello, junto a la estimación del flujo reefer por el tonelaje registrado de productos agroalimentarios y de acuerdo con los datos suministrados por varios puertos españoles a Transporte XXI, se puede llegar a afirmar que el volumen nacional de esta actividad estaría en el entorno de entre 700.000 y 900.000 TEUs anuales de tráficos interoceánicos, a los que se podrían sumar un volumen de entre 50.000 y 100.000 TEUs anuales de cabotaje entre enclaves españoles.

Mientras los puertos de

MANTENIMIENTO DE VOLÚMENES

El tráfico de productos agroalimentarios en contenedores se posicionó por encima de los 8,6 millones de toneladas anuales durante el pasado año.

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019
Bahía de Algeciras	3.972	+5%	+18%	3.790	3.356
Valencia	2.330	-11%	+14%	2.612	2.037
Barcelona	678	-7%	-63%	732	1.821
Las Palmas	661	-7%	+14%	714	579
S.C. Tenerife	219	+16%	+7%	190	205
Vigo	177	+16%	>999%	153	14
Málaga	104	+141%	+287%	43	27
Bahía de Cádiz	103	+128%	>999%	45	4
Alicante	98	-14%	-29%	113	137
Bilbao	71	-13%	-47%	82	135
Gijón	71	-30%	-20%	101	88
Tarragona	52	+19%	0%	44	52
Cartagena	14	-40%	-49%	24	28
Huelva	14	-35%	-34%	21	21
Sevilla	14	+20%	-11%	11	15
Santander	12	+651%	>999%	2	0
Vilagarcía	12	-30%	-33%	17	18
Castellón	11	-24%	-22%	15	15
Baleares	4	+644%	+128%	1	2
Almería	2	+83%	+65%	1	1
Marín - Pontevedra	0	-93%	-100%	6	149
Resto	0	-76%	-97%	2	14
TOTAL	8.620	-1%	-1%	8.718	8.719

Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

Valencia y Barcelona superan los 200.000 TEUs de tráfico reefer anual, con notables crecimientos en los segmentos de carne

congelada, Bahía de Algeciras logró en 2021 alcanzar un movimiento de 71.000 TEUs, "especialmente con Latinoamérica",

ALGECIRAS HA GENERADO UN CRECIMIENTO DEL 18% EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS

- Pesaje
- Transbordos
- Embalaje y marcado
- Preparación de pedidos
- Contratación de transporte
- Despacho aduanero

- 8.000 m3 para frescos
- 15.150 m3 para congelados

- Estatuto aduanero: DA, ADT, UE
- Pesador de plátanos autorizado

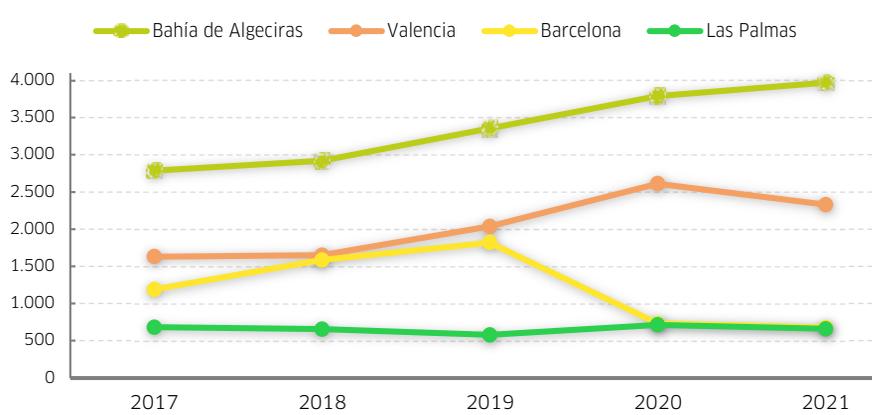


Frigoríficos Portuarios del Norte, S.L (Frioport)

Puerto de Bilbao - Muelle Reina Victoria Eugenia, s/n | 48980 - Santurtzi | Tel: 944836626 - 617496198 | ventas@frioport.es - www.frioport.es

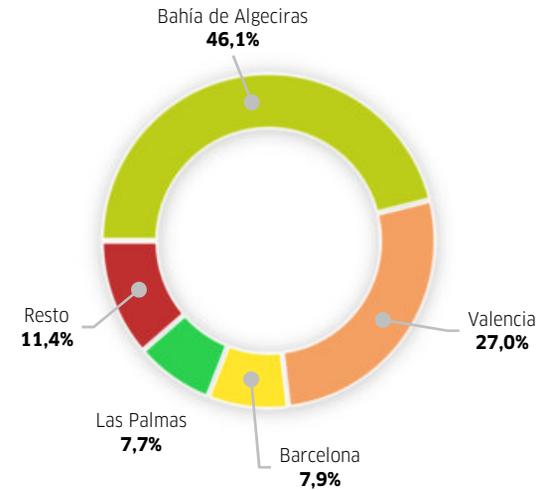
ALGECIRAS GESTIONA EL 46% DEL FLUJO AGROALIMENTARIO EN CONTENEDOR

El puerto andaluz mejoró en 2021 sus tráficos con un movimiento de casi 4 millones de toneladas, aumentando un 5% sus cifras respecto a 2020.



Miles de toneladas. 2021, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2021



ALREDEDOR DEL 5% DE LOS FLUJOS EN CONTENEDOR SON TRÁFICOS AGRARIOS

con un fuerte movimiento en los tráficos de frutas. Algeciras ha generado un crecimiento del 18 por ciento en los dos últimos años. Junto a estos tres puertos, sobrealen los tráficos en los puertos canarios y en los

gallegos de Marín y Vigo. Este conjunto permite alimentar con nuevo valor añadido a las comunidades logísticas y portuarias de sus respectivas zonas geográficas, con instalaciones dedicadas al tratamiento

de frío. En los próximos años, puertos como Valencia o Huelva generarán nuevas instalaciones para el tratamiento de perecederos, una nueva oportunidad para consolidar nuevos flujos marítimos en reefer.

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia
VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaport.com

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

GENERANDO UNA OFERTA DE VALOR AÑADIDO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES AFIANZAN SUS INSTALACIONES PARA GARANTIZAR EL FLUJO REGULAR DE TRÁFICOS REEFER

El transporte de contenedores frigoríficos (*reefer*) por los puertos españoles continúa al alza, según confirman operadores y transitarios especializados en este nicho de negocio, que tiene un alto valor añadido.

La evolución del mercado frigorífico, sustentado por los tráficados de productos hortofrutícolas, farmacéuticos, carne y pescado, es evidente en el patio de las terminales de los puertos españoles de mayor actividad, donde cada día se muestra evidente las instalaciones dedicadas a la conexión eléctrica de los contenedores.

Los cuatro grandes centros de distribución marítima en España de flujos de carga refrigerada en contenedores son

ALGECIRAS, VALENCIA, BARCELONA Y VIGO SUMAN MÁS DE 13.500 CONEXIONES PARA CONTENEDORES FRIGORÍFICOS



AP. DE VALENCIA

los puertos peninsulares de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona y Vigo. Entre los cuatro enclaves suman una oferta de más de 13.500 conexiones para contenedores frigoríficos, unas infraestructuras que deberán ampliarse a corto plazo debido al constante aumento de la demanda de acuerdo a las pre-

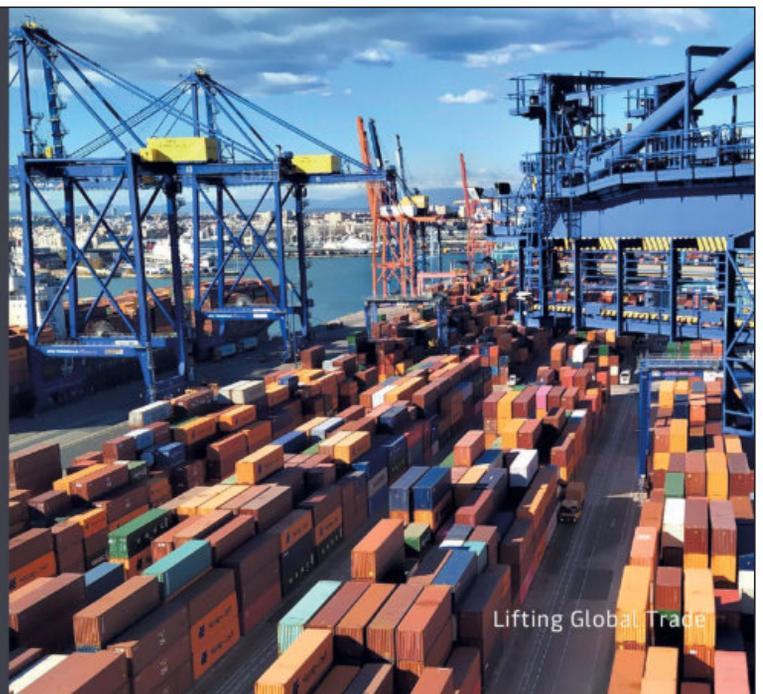
visiones de consultoras como Drewry, que estima que el transporte marítimo refrigerado crezca una media del 3,7 por ciento entre 2020 y 2024.

Las terminales vienen mimando este tipo de tráficados en los últimos ejercicios. Sensores en instalaciones especiales, junto a plataformas frigoríficas y

APM TERMINALS

En España, **movemos más** que contenedores

Learn more on apmterminals.com



Lifting Global Trade



Las terminales están aumentando los espacios dedicados al reefer.

centros de inspección son necesarios para afrontar con garantías la progresión de un mercado que viene logrando tener una mayor garantía en la cadena de suministro a su paso por los puertos, unos flujos que se han demostrado como esenciales durante la pandemia de la COVID-19.

Espacios dedicados

Las terminales y las propias navieras están empezando a garantizar espacios, junto a la progresión de carga 'import-export' para lograr atraer tránsitos de contenedores hacia terceros países, dentro del propósito de posicionar a España como plataforma interoceánica y distribuidor de carga en el sur de Europa.

Junto a la mejora de la oferta de infraestructuras, los puertos españoles también están cuidando las bonificaciones de sus tasas para atraer nuevos flujos de carga agroalimentaria por sus terminales de contenedores, descuentos que alcanzan hasta el 30 por ciento en la tasa a la mercancía, un aliciente más para poder incentivar nuevos tráfcos de carga agro-

alimentaria por las instalaciones. El desarrollo de nuevos espacios portuarios para la logística frigorífica forma parte del plan de inversiones de varias autoridades portuarias, así como de destacados operadores logísticos y empresas navieras que apuestan por incrementar sus volúmenes de negocio.

Entre los proyectos anunciados por operadores está el de Frigoríficos Portuarios del Sur en Huelva, un centro logístico que pretende ser un almacén regulador para la industria provincial de los frutos rojos, bajo una inversión de 15 millones de euros.

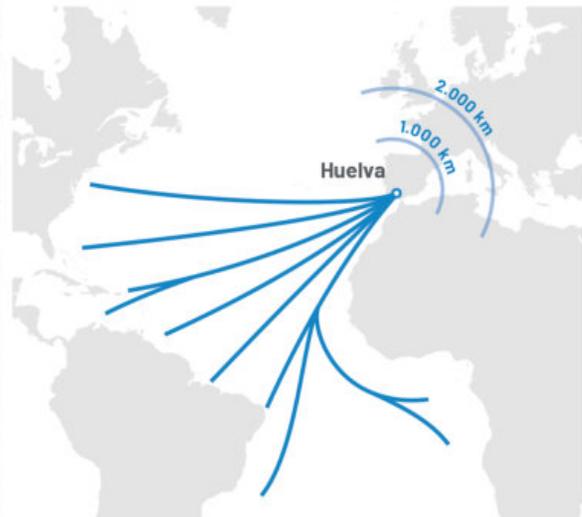
Por otro lado, la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) mantiene su compromiso inversor, cifrado en 35,7 millones de euros, bajo la gestión de Medlog Spain Logistic, para ubicar una plataforma refrigerada dirigida a la consolidación y desconsolidación de contenedores reefer, con una superficie cubierta de 25.400 metros cuadrados, en la ZAL del puerto de Valencia, una vez se solucionen los problemas burocráticos y judiciales que tiene el proyecto.

LA TRAZABILIDAD DE LOS CONTENEDORES Y LA AGILIZACIÓN DE LA INSPECCIÓN, RETOS PARA FLEXIBILIZAR NUEVOS FLUJOS



Puerto de Huelva

Al servicio de las cadenas logísticas reefer globales



RUTA 1400
Huelva - Canarias

NAVIERA
ARMAS
Trasmediterránea

FRED. OLSEN
Express
BALEARIA

Aristos Shipping Lines

CONTAINERSHIPS



ORIENTADO AL CLIENTE | INTERMODAL | SOSTENIBLE | DIGITAL

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL 'FRIGO' NO PASA DEL 'SHORT SEA'

EL TRANSPORTISTA CONFÍA EN EL MANTENIMIENTO DE LA CADENA DE FRÍO CON EL CONDUCTOR A BORDO, AUNQUE HAY QUE DESARROLLAR MÁS LA MODALIDAD DEL 'NO ACOMPAÑADO', ASEGURA SPC-SPAIN

El transporte frigorífico de productos hortofrutícolas que viaja en servicios de *short sea shipping* está evolucionando de forma pareja al conjunto del transporte marítimo de corta distancia. Y ello se traduce en un tráfico récord de servicios ro-ro internacionales de corta distancia el año pasado, según el análisis de los observatorios publicados por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) desde el año 2009.

Y esta evolución pareja al conjunto también significa que este tipo de tráfico está resultando actualmente "afectado

por el propio comportamiento de la producción que, por ejemplo, en el primer trimestre de este año se redujo un 2 por ciento o que la campaña actual de verano es de menor volumen", señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

La falta de conductores "es un aliciente sin duda" para que

EL BARCO GANA ATRACTIVO ANTE LA FALTA DE CONDUCTORES

el transportista *frigo* suba el vehículo completo o el remolque al barco. No obstante, "los operadores de transporte necesitan que la naviera les proporcione la seguridad de que la temperatura del semirremolque se mantenga en los niveles adecuados en función de los productos transportados", alerta la experta. Y esa seguridad "ahora se consigue en la modalidad de 'acompañado' gracias a los conductores que tienen esa responsabilidad". En el caso del 'no acompañado', "debe ser la naviera quien proporcione esa seguridad". Teniendo en cuenta estos condicionantes, "la situación de falta de conductores debe propiciar un mayor uso de la modalidad 'no acompañado' (el remolque o la plataforma)", añade la experta.

Al margen de ello, las perspectivas de futuro son buenas para este tipo de transporte. "Teniendo en cuenta que España abastece en buena parte a los países de la Unión Europea de productos hortofrutícolas y considerando la evolución del mercado del transporte, con los problemas que sufre el transporte por carretera, entendemos que el transporte marítimo de corta distancia ofrece una alternativa a los propios operadores de carretera muy interesante y atractiva". Y prueba de ello "es que se está utilizando". Eso sí, "falta por desarrollar más la opción de 'no acompa-



El TMCD ro-ro internacional alcanzó récord de flujos en 2021.

ñado', que es la que mayores beneficios proporciona a sus usuarios", hace hincapié Pilar Tejo. Los ecoincentivos "pueden acelerar la puesta en marcha de nuevos servicios sobre todo proyectos en puertos del sur de la Península".

Reclamación histórica

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana arrancó a principios de mayo la primera fase del programa de 'ecoincentivos' dirigido a transportistas y empresas cargadoras para que suban el camión o el remolque al barco. El Ministerio selecciona en esta primera fase las líneas marítimas subvencionables, que no habían sido elegidas al cierre de esta edición, con cargo a los fondos Next Generation EU, que cuentan con un presupuesto

Gestión eficaz de su flota



Colaboramos con usted para optimizar sus procesos mediante sistemas telemáticos.



spedion.es



to inicial de 60 millones de euros. Este tipo de ayudas es una reclamación histórica de SPC-Spain y del sector en general y que serán una realidad próximamente. La asociación muestra su “satisfacción” por la medida. No obstante, “hay limitaciones que confiamos en que se puedan ir solventando a lo largo del programa”, añade la directora técnica de SPC-Spain. Limitaciones como quedar fuera de las ayudas los servicios de *short sea shipping* con terceros países que no sean europeos.

En el caso de España, afecta a dos mercados importantes: no tendrán incentivos los usuarios que utilizan las líneas de la Península con Marruecos y con Gran Bretaña. “Nos afecta mucho porque son países con los que tenemos una relación de flujos que son relevantes”.

El plan incentiva para que suban al barco camiones, semirremolques y articulados, pero queda excluida la carga sobre mafi, lo que es otra limitación importante, a juicio de SPC-Spain. El mafi “está funcionando bien en algunos servicios y es eficiente para determinado tipo de mercancías (carga muy pesada)”.

SPC-Spain valora positivamente una exigencia de periodicidad mínima de dos frecuencias semanales, incluso menos si se argumenta, a las líneas de *short sea shipping* beneficiadas. La Comisión Europea (CE) considera autopista del mar los servicios de tres frecuencias semanales como mínimo, una periodicidad “relativamente elevada para determinadas rutas”.

Hay pendientes otras medidas no menos reclamadas, y

desde hace tiempo, como la mejora de los servicios para duaneros, más perentoria, si cabe, con el ‘Brexit’, aseguran desde SPC-Spain.

Además, la asociación pide que el modelo de bonificaciones aplicado a la tasa al buque, que están ligadas a un determinado número de escalas, se re-

‘ECOINCENTIVOS’, UN REVULSIVO PARA EL ‘SHORT SEA SHIPPING’

plique a los servicios portuarios. Ello “permitiría reducir los costes portuarios”, con un peso elevado en la cuenta de resultados de las navieras dedicadas al *short sea shipping* por las numerosas escalas que hacen en comparación con los servicios transoceánicos.

Registro histórico

El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro logró su mejor registro histórico en el sistema portuario espa-

ñol el año pasado. La carga rodada transportada en servicios internacionales (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) superó volúmenes pre-pandemia con 25,8 millones de toneladas de mercancías movidas en 2021, el 25,7 por ciento más que en 2020 y el 21,6 por ciento más que en 2019, según el último Observatorio de SPC-Spain.

Este tipo de flujos se ha doblado en una década, de los 13 millones de toneladas registradas en 2011 a los casi 26 millones de 2021. La fachada mediterránea es la principal protagonista de esta evolución. Los puertos del arco mediterráneo canalizaron 22,38 millones de toneladas en 2021, creciendo en 12,49 millones en diez años. Los puertos de la fachada atlántica tuvieron su mejor registro el año pasado, pero por los pelos al sumar 3,39 millones de toneladas, apenas 240.000 toneladas más que en 2011. Mientras que el arco mediterráneo acumula un aumento del 126,3 por ciento en la última década, el atlántico se queda en el 7,3 por ciento.



Puerto de Bilbao Flexibilidad y cercanía para un transporte más sostenible.

Un servicio a medida ágil y flexible, operaciones automatizadas, rápido acceso desde la autopista y ferrocarril.

Puerto de Bilbao,
sin ir más lejos.

Bilbao PORT **B**
www.bilbaoport.eus





TRANSPORTE XXI

Camiones frigoríficos circulando por el puente de acceso al puerto de Algeciras.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

ALGECIRAS, 'HUB' FRIGORÍFICO DEL ESTRECHO

EL TRÁNSITO DE CAMIONES FRIGORÍFICOS CRECE A DOBLE DÍGITO AL CALOR DE LAS EXPORTACIONES HORTOFRUTÍCOLAS DE MARRUECOS PARA LOS PAÍSES EUROPEOS

El puerto de Bahía de Algeciras, la primera milla del lado europeo del Estrecho de Gibraltar, es la cabeza logística del puente del tráfico rodado de la huerta del norte de África. El enclave andaluz es el principal enlace de los tráficos procedentes de los productores marroquíes para el mercado europeo.

La evolución de los tráficos entre las dos orillas del Estrecho de Gibraltar viene siendo muy significativa, con una constante progresión de los volúmenes. Alejados de crisis económicas estacionales y sin verse afectados por la pandemia de la COVID-19, en los últimos cinco años, la progresión de los flujos ha sido del 32 por ciento, pasando de 321.324 camiones en 2017 a las 425.699 unidades del pasado ejercicio.

Si bien, en el global de estos tráficos, no se diferencia carga seca de carga refrigerada o frigorífica, una buena parte, un 50 por ciento, según dife-

rentes operadores consultados, durante una gran mayoría del año, suelen ser remolques con mercancía perecedera, tráficos que vienen experimentando un alto crecimiento de acuerdo a los índices de actividad del Puesto de Inspección Fronterizo del enclave andaluz, que gestiona Docks, una filial de Grupo Romeu. La compañía viene explotando estas instalaciones desde el año 2002.

El Centro de inspección, que dispone de 5.000 metros cuadrados para la inspección de mercancías de origen animal, origen vegetal y animales vivos, viene tratando el 30

BAHÍA DE ALGECIRAS ES EL EJE POR EL QUE PASA LA 'EXPORT' DE MARRUECOS

We deliver
frozen and chilled
commodities
worldwide

www.eimskip.com

EIMSKIP

por ciento de las mercancías de origen animal que son importadas por España y el 31 por ciento de las de origen no animal, lo que da una idea de su caudal de trabajo y la permanente necesidad de contar con medios ágiles para su desempeño. Este PIF es el único en España que está catalogado como de primera categoría y tiene autorización de la Unión Europea para realizar importaciones y exportaciones de todo tipo de productos y de animales vivos.

Mejora de instalaciones

De hecho, la importancia de los flujos del Estrecho se observa en la evolución del tráfico agroalimentario de Marruecos, que se ha convertido en el primer proveedor del mercado español. Sus importaciones crecen cada año y todo indica que crecerán aún más a medio plazo con el acuerdo político entre España y el reino alauita sobre el Sáhara, todo un impulso al comercio agrario del país norteafricano con la Unión Europea.

Hay que tener en cuenta, que el tráfico *ro-ro*, por su carácter de *import-export* y por la gran repercusión que tiene en la eco-

nomía de Algeciras (involucra a un gran número de almacenistas, transitarias, agentes de aduanas, transportistas, almacenes), es el segundo flujo de carga en importancia, tras el contenedor, del enclave.



AP. DE ALGECIRAS

Junto al PIF, el puerto de Bahía de Algeciras va a dotarse en los próximos meses con nuevas zonas de aparcamiento para vehículos pesados en la zona de Isla Verde Exterior, con la apertura de una nueva Terminal de Tráfico Pesado, que situará la capacidad del enclave por encima de las 1.600 plazas de aparcamiento.

Operaciones de embarque en el puerto de Algeciras.

El nuevo aparcamiento, de 542 plazas, se sumará al existente en el Muelle de Isla Verde, explotada por la empresa Continental Parking, que permite la estancia operativa de 1.098 plazas.

Asimismo, junto a nuevas obras en los viarios de acceso al enclave, el puerto está apostando por las nuevas tecnologías para proceder a la digitalización de los flujos de mercancías, una herramienta que está siendo clave para una optimización de los embarques entre el puerto español y el recinto marroquí de Tánger-Med.

GRIMALDI LINES

ECO VALENCIA

GRIMALDI HYBRID RoRo

La PRIMERA NAVIERA
Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS:

+34 96.306.13.00 | info@grimaldilogistica.com | http://cargo.grimaldi-lines.com

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

EL TREN INCREMENTA SU ATRACTIVO

LA CRECIENTE PREOCUPACIÓN POR EL MEDIO AMBIENTE SE CONVIERTE EN PALANCA PARA LOS TRÁFICOS 'REEFER' POR FERROCARRIL PARA INDUSTRIAS COMO LA AGROALIMENTARIA, QUÍMICA O FARMACÉUTICA

La huella de carbono es un aspecto que cada vez ponen más en valor las empresas cargadoras a la hora de acometer la fase de transporte, tanto en el aprovisionamiento como en la distribución de producto terminado.

En ese contexto, el ferrocarril empieza a ganar peso en las proyecciones de industrias como la agroalimentaria, química o farmacéutica, que precisan de un servicio específico a temperatura dirigida. Ante este nuevo escenario, siguen surgiendo en el mercado nuevos servicios ferroviarios que transportan contenedores reefer.

Uno de los más recientes es el que ha puesto en marcha Synergy, marca ferroviaria del operador logístico

de Hutchison Ports (Hutchison Logistics Synergy). Se trata de un nuevo servicio ferroviario de carga refrigerada entre el puerto de Barcelona y la Terminal Intermodal de Navarra (TIN), en Noáin.

Este servicio va dirigido “a importadores y exportadores de mercancías congeladas, refrigeradas o a temperatura controlada que se encuentren en el área de influencia de TIN y también para clientes del suroeste de Francia”, señala el director general de Synergy, Pablo García. En el tren se mueve carga refrigerada para los sectores agroalimentario,

químico o farmacéutico.

También en el presente año se ha dado el pistoletazo de salida a un nuevo servicio refrigerado de la naviera Maersk entre los puertos de Algeciras y Marín. El servicio, de cuya acción se encarga Renfe

Mercancías, arrancó con una periodicidad semanal, aunque con expectativas de seguir incrementando la frecuencia. El tren cubre la distancia en un plazo de 36 horas,

utiliza una composición de 21 vagones y cuenta con dos generadores, uno de los cuales está en uso durante todo el recorrido, mientras el segundo en-



traría en acción si fuera necesario, según anunció Renfe Mercancías. Maersk también opera servicios reefer que conectan Zaragoza con Vigo y Barcelona.

Sostenibilidad

La filial de mercancías de la pública ha puesto el foco en la potenciación de los trenes refrigerados, puesto que “abren nuevas oportunidades a favor de una estrategia de transporte sostenible para las empresas que trabajan con producto perecedero, ya que permite transportar a larga distancia cargas importantes de alimentos congelados o re-

EL CONTENEDOR REFRIGERADO GANA PESO EN LOS FLUJOS FERROVIARIOS

CONEXIÓN CON EUROPA

- Situada en el corredor del Henares
- Conexión con la fachada mediterránea y cantábrica
- Grandes conexiones viarias

UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 150.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros
- Entrada en prevista en 2023

PortTarragona Terminal
GUADALAJARA - MARCHAMALO

La logística al servicio de las empresas

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo.

Enclave estratégico en el centro de la península

Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Plá de Recuperació, Transformació i Resiliència

Port Tarragona



VIA

frigerados, que llegan a su destino en perfecto estado”, según apuntan desde la compañía.

El servicio ferroviario de transporte de contenedores refrigerados CoolRail, especializado en la exportación de productos hortofrutícolas españoles con destino al mercado del norte de Europa es uno de los más con-

solidados. El servicio, impulsado por Transfesa Logistics y EuroPool System, cuenta con un tiempo de tránsito de 48 horas entre Almussafes (Valencia), Colonia, Bruselas y Róterdam, de 72 horas con Reino Unido y de 96 horas con los países nórdicos y del este de Europa. CoolRail, que ofrece servicio ‘puerta a

La autopista ferroviaria de VÍA incrementa año a año el transporte de carga refrigerada.

puerta’, ya que incluye los acarreo por carretera, supone una reducción del 80 por ciento en las emisiones de CO₂, según señalan desde Transfesa Logistics.

A su vez, los contenedores con mercancía refrigerada de exportación desde España que se suben a la autopista ferroviaria de VÍA también muestran una tendencia notable al crecimiento. Por ejemplo, hasta el 70 por ciento de la mercancía que se mueve desde España hasta Reino Unido a través de VÍA es reefer, principalmente fruta y verdura.

Navieras

En general, las grandes navieras se han convertido también en los últimos años en importantes tractoras del crecimiento de tráfico ferroviarios de mercancía refrigerada en nuestro país. Además de los ser-

vicios mencionados de Maersk, también las compañías MSC y CMA CGM mueven carga refrigerada por ferrocarril.

En el caso de MSC, arrancó hace tres años con un flujo importante de contenedores de carga refrigerada por ferrocarril desde Aragón, con conexiones entre las terminales de Zaragoza Plaza y Terminal Intermodal de Monzón (Huesca) con destino a los puertos de Valencia y Barcelona. También CMA CGM conecta desde hace unos meses Zaragoza y el puerto de Valencia a través de un corredor ferroviario reefer, que se suma al flujo consolidado desde hace casi una década entre Murcia y el puerto de Bilbao para mercancía hortofrutícola, a través de su filial Containerships de la mano con el Grupo Logístico Fuentes.

LAS GRANDES NAVIERAS IMPULSAN EL TRÁFICO

HUTCHISON PORTS BEST

THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

- 90.000** Reefer container moved in 2021
- 2.750** Reefer plugs +1.400 "coming soon"
- 9.000** Reefers moved by rail

OPINIÓN | DIGITALIZACIÓN

RETOS Y OPORTUNIDADES

**GINÉS HERNÁNDEZ
ROSIQUE**

Socio fundador de TDI,
Técnicas de Ingeniería
(GesInflot)



Ha pasado un año desde mi anterior artículo en este medio, donde hablaba del reto y oportunidad para cada uno de los actores en la cadena logística en su digitalización, que parecía proponerse dentro de los programas “Next Generation”.

En ese artículo definíamos la digitalización en el transporte como 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.

En dicho artículo identificaba la captura del dato como el primer problema para una correcta digitalización: de dónde, de qué fuente, con qué precisión, qué velocidad de adquisición, siendo 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.

Este 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.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

(Next Generation), tenía que haber sido una buena oportunidad para acometer proyectos disruptivos dentro de nuestras empresas, que permitieran asegurarnos una buena posición dentro del marco de la digitalización del sector, independientemente del tamaño y la capacidad económica de cada empresa.

Estas inversiones para planificar y acometer los proyectos de digitalización permitirían planificar un marco de “datalización” de todos los procesos y en todos los departamentos de la empresa, con una planificación de las actuaciones de “Big Data”, que permitieran una explotación de los datos ajustada a nuestro modelo de negocio, así como la formación adecuada del personal en los nuevos sistemas.

Pero en el momento actual, con la guerra en Ucrania, la crisis energética y el otoño que nos están vaticinando todos los indicadores económicos y polí-

ticos, hacen más necesario que nunca acometer estos proyectos diferenciadores que permitan poner de manifiesto en nuestras empresas los servicios de valor añadido y que nos diferencian de nuestros competidores y benefician la relación con el cliente.

Pero esto lo debemos acometer con o sin Plan de Recuperación, o fondos Next Generation, ya que si esperamos a la gestión adecuada de los fondos europeos, o que lleguen a nuestro sector, podemos perder

la 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 acometer estas actuaciones y no debemos dilatarlos más en encon-

trar el modelo de digitalización que más se ajusta a nuestras necesidades, teniendo en cuenta que España, por su condición de país periférico en Europa y el creciente desarrollo de África, y el modelo productivo agroalimentario, necesita soluciones tecnológicas en muchos casos diferentes a las implementadas en el resto de Europa de una forma más estandarizada.

**ES EL MOMENTO
PARA ACOMETER
PROYECTOS DE
DIGITALIZACIÓN
Y NO DEBEMOS
DILATARNOS MÁS**

**ESPAÑA NECESITA
SOLUCIONES
TECNOLÓGICAS
DIFERENTES A LAS
IMPLEMENTADAS
EN EL RESTO DE
EUROPA**

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

SUBE LA APUESTA PARA DAR SERVICIO AL 'REEFER'

LAS TERMINALES FERROVIARIAS INTERIORES EN ESPAÑA SE PREPARAN PARA ALCANZAR LA MÁXIMA ADAPTACIÓN ANTE EL CRECIMIENTO DE LOS VOLÚMENES DE CONTENEDORES A TEMPERATURA REFRIGERADA

El impulso en los flujos ferroviarios de mercancías a temperatura refrigerada en el mercado español tiene buena parte de su explicación en los esfuerzos realizados por buena parte de las terminales intermodales en adaptarse a sus requerimientos.

Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que fue pionera en atender servicios reefer en el año 2016, sigue incrementando los tráficó gestionados en este nicho de actividad. La terminal registró un incremento del 19 por ciento en su actividad en tráficó de productos perecederos a temperatura controlada para la industria agroalimentaria. El sector porcino aragonés, que ha experimentado un significativo crecimiento de ventas en el mercado asiático, fue el principal usuario de la logística del frío de la terminal aragonesa.

TMZ PROYECTA DUPLICAR LA CAPACIDAD DE LA TERMINAL

En este contexto de crecimiento, el consejo de administración de TMZ acordó este verano dar el visto bueno a una nueva ampliación de la terminal que permitirá duplicar la capacidad de la terminal ferroviaria con una inversión de 10,5 millones de euros.

Las obras de ampliación, que está previsto que se inicien antes de final de año, conllevarán la extensión de las tres vías principales de carga y descarga desde los 580 metros actuales hasta los 1.000 metros, lo que permitirá la operativa de trenes de 750 metros. Además, está prevista la construcción de un nuevo acceso de la

terminal a la red general de Adif hacia el norte, permitiendo a TMZ convertirse en terminal pasante y garantizando la reducción de los tiempos y los costes de las operaciones ferroviarias. Al mismo tiempo, la zona de almacenamiento de contenedores se ampliará en casi 20.000 metros cuadrados, lo que supone un 40 por ciento más de superficie que en la actualidad.

Vista aérea de la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ).



TMZ cuenta actualmente con una superficie de 111.649 metros cuadrados, que se ampliará en 49.166 metros cuadrados más, de los que 28.562 corresponderán a terrenos de Mercazaragoza y 20.604 del Adif. TMZ está participada por Mercazaragoza (56,7 por ciento), puerto de Barcelona (21,5), Gobierno de Aragón (20,5) y resto de socios privados (1,3).

Por su parte, la Terminal Intermodal de Monzón (TIM) registró su primer tráfico de contenedores refrigerados en abril de 2020 y desde entonces ha ido incrementando los volúmenes operados.

Las instalaciones oscenses han ido experimentando un proceso de adaptación para almacenar unidades frigoríficas conectadas a la red consiguiendo consolidar una operativa regular de contenedores reefer ligada al sector agroalimentario aragonés. En concreto, las instalaciones cuentan con una terminal específica, denominada TermoTIM que cuenta con una losa hormigonada de 1.420 metros cuadrados que permiten el almacenamiento de 60 unidades conectadas a la red para mantener la cadena de frío.

Proyectos

La sociedad Terminal Intermodal Monzón, participada mayoritariamente por el grupo Samca y que cuenta en su accionariado con Logirail, filial de la pública Renfe, así como con los puertos de Barcelona y Tarragona, se ha adjudicado también la construcción y gestión de la terminal de Tamarite, en la misma provincia, tras el concurso convocado por Adif, propietario de las instalaciones.

TAMARITE CONTARÁ CON UN ÁREA ESPECÍFICA PARA FRÍO

La nueva Tamarite Intermodal de Mercancías (TIM2), que está previsto que inicie actividad a lo largo de 2023, contará con un área específica para el almacenamiento de contenedores, así como una zona habilitada con 30 conexiones eléctricas para contenedores frigoríficos.

Otra terminal interior que está apostando fuerte por los tráficó ferroviarios de contenedores refrigerados es el puerto seco de Burgos. La terminal castellana puso en marcha este tipo de tráficó a principios del difícil año 2020, en plena pandemia, y los ha consolidado. El grueso de los volúmenes está ligado a la multinacional española del sector cárnico Campofrío y tienen como destino el puerto de Barcelona para su posterior exportación por vía marítima.



Transporte de productos perecederos, en este caso flores, por parte de la aerolínea Iberia en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE AÉREO

FRÍO DE ALTOS VUELOS

LAS MERCANCÍAS PERECEDERAS Y LOS PRODUCTOS FARMACÉUTICOS GANAN PESO COMO MERCANCÍA DE ALTO VALOR AÑADIDO EN LOS TRÁFICOS AÉREOS

El transporte aéreo de productos a temperatura controlada requiere de una elevada especialización. La cadena del frío está sometida a numerosos puntos críticos que representan una constante amenaza.

Estos puntos críticos van desde la carga y descarga de la aeronave, el período que pasa la mercancía en bodega, la fase de almacenaje en terminal o las esperas a la entrada y salida de la carga de la terminal.

Un negocio que requiere de especialistas, desde transportistas, transitarios, operadores de *handling*, aerolíneas o GSAs. Específicamente, la carga aérea de productos a temperatura controlada tiene también sus propios equipos, como

son los contenedores isotérmicos, embalajes aislantes y todo tipo de materiales refrigerantes.

Las principales mercancías refrigeradas que se mueven por transporte aéreo son los productos perecederos y los farmacéuticos. En el caso de los productos perecederos, como frutas, verduras, hortalizas, carnes y flores, se encuentran entre las mercancías que tradicionalmente han tenido más impacto en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, especialmente en las conexiones transcontinentales con Latinoamérica. El largo radio, por tanto, es su hábitat particular. De hecho, la alimentación es el tercer tipo de mercancía por volumen de tonela-

das exportadas en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, tan solo por detrás de la moda (efecto Inditex) y el material mecánico y eléctrico. Por su parte, en el capítulo de importaciones es líder destacado, por delante de esas dos mismas mercancías citadas.

LA CARGA AÉREA DE FRÍO ESTÁ SOMETIDA A NUMEROSOS PUNTOS CRÍTICOS

Por su parte, los productos farmacéuticos están experimentando un crecimiento significativo en los tráficos por vía aérea en los últimos años, también en conexiones con Latinoamérica y más recientemente con Asia como consecuencia de la pandemia.

En el pasado año, el impacto más importante en este nicho de negocio vino de la mano de las vacunas, que convirtieron al modo aéreo en el idóneo para el traslado en tiempo récord para poder hacer frente a las diferentes campañas llevadas a cabo por las autoridades sanitarias.

En este contexto, los productos farmacéuticos se situaron el pasado año como los segundos en valor, tanto en exportación como en importación, en el aeropuerto de Barajas, el principal en tráfico de este tipo de mercancía. El 'farma' movido en la pista madrileña alcanzó un valor por encima de los 4.500 millones de euros en 2021, situándose muy cerca de los niveles previos a la pandemia. En fase de exportación se superaron los 1.431 millones de euros en productos farmacéuticos, mientras que en importación alcanzaron los 3.077 millones.

Por su parte, en términos de valor, los tráficos de productos de salud superaron el 11 por ciento en importaciones y el 12 por ciento en exportaciones en los años previos a la pandemia en el conjunto de los aeropuertos españoles.

€
4.500

MILLONES, VALOR DEL 'FARMA' MOVIDO EN 2021 EN BARAJAS

LOS VUELOS DE LARGO RADIO SON EL HÁBITAT PRINCIPAL DEL TRANSPORTE DE PERECEDEROS

Uno de los aspectos clave para el buen funcionamiento de la cadena del frío en el transporte aéreo está en el lado tierra. En este sentido, los aeropuertos españoles van a contar con una nueva herramienta para agilizar y digitalizar los procesos. Se trata del 'Cargo Community System' bautizado como Vellore CCS que ha diseñado Portel para Aena. La primera fase de esta plataforma tecnológica ya está activa. "El proyecto crecerá en base a las demandas de la comunidad carguera y para ello los grupos de trabajo serán importantes", señala Alfonso González, director de Innovación de Portel. Ade-

EL LADO TIERRA ES CLAVE EN LOS TRÁFICOS AÉREOS DE PERECEDEROS Y FARMACÉUTICOS

más, hace unos meses se puso en marcha el primer corredor digital entre Madrid y Montevideo, con el apoyo de IATA, que ha permitido tramitar envíos de manera totalmente digital y a tiempo real y el que se decide qué dato se comparte y con quién.

El transporte aéreo de productos farmacéuticos es uno de los más pujantes en las pistas españolas.



EXCELENCIA EN LA LOGÍSTICA DEL FRÍO EN MODO AÉREO

La demanda de transporte de mercancías perecederas por vía aérea está en aumento, lo que conlleva la constante actualización para cumplir con las exigencias en torno a los plazos de transporte y entrega y el control de la temperatura durante toda la cadena para evitar la pérdida de calidad de los alimentos.

compañías aéreas, terminales, operadores de *handling* o transitarías convertirse en centros de excelencia para la logística de productos perecederos.

"Los productos perecederos son un mercado en crecimiento para la carga aérea. Es esencial asegurarse de que estos productos delicados y de corta vida útil lleguen al cliente intactos, con un mínimo desperdicio y pérdida", señalan desde IATA. "Los transportistas tendrán la seguridad de que las empresas certificadas por 'CEIV Fresh' operan con la más alta calidad y estándares en el transporte de productos perecederos", afirman.

Además, IATA promueve también otra certificación en el ámbito de la logística del frío. Se trata de 'CEIV Pharma', que 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, cerca de medio millar de compañías multinacionales y locales, entre aerolíneas, terminales de carga, operadores de *handling* y transitarías, cuentan con esta certificación en todo el mundo.

En este contexto, IATA creó hace apenas tres años una nueva certificación de la industria de la carga aérea denominada 'CEIV Fresh'. El objetivo es solucionar la falta de procedimientos estandarizados y mejorar las prácticas. La certificación permite a las

Agencia de Aduanas de referencia en España

PARTIDA
LOGISTICS
SINCE 1923

Coordinación logística Despacho de aduanas Asesoramiento aduanero Disponibilidad

(+34) 956 58 16 11 · apartida@partidalogistics.com · partidalogistics.com

KRONE COOL LINER



PORQUE NO

ME ARRIESGO

CON EL TRANSPORTE

FRIGORÍFICO

¡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