

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Septiembre 2023

LOGÍSTICA DEL

FRÍO

EDICIÓN 2023



logistics made in Spain



SOLUCIONES LOGÍSTICAS a temperatura controlada

Especializados en **productos perecederos**
 Servicios **nacionales** e **internacionales**
 Cargas **completas** y **grupajes**
Soluciones a medida



ER-0782/2018



GA-2018/0340



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

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

JCARRION

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 HORTOFRUTÍCOLA

PRODUCCIÓN MUNDIAL	05
COMERCIO INTERNACIONAL	06
COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL	08
FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL	10
FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL POR CARRETERA CON LA UE	36

OPINIÓN

ENCUESTA	12
ENTREVISTA. RAFAEL MUÑOZ - DHL EXEL SUPPLY CHAIN	40
ARTÍCULO. EDUARDO GARASSINI - TÉCNICAS DE INGENIERÍA	64

CADENA DE SUMINISTRO

TRANSPORTE POR CARRETERA	16
RANKING DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA	22
DISTRIBUCIÓN POR MODOS DE TRANSPORTE	34
TRANSITARIOS	38
OPERADORES LOGÍSTICOS	42
ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO	44
ECOMMERCE	50
TRANSPORTE MARÍTIMO	52
TRANSPORTE POR FERROCARRIL	66
TRANSPORTE AÉREO	70

Patrocinadores



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | PRODUCCIÓN MUNDIAL

EL CAMPO NO PARA

LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE FRUTAS Y HORTALIZAS MANTIENE LA SENDA POSITIVA, CON UN CRECIMIENTO DEL 1% EN 2021

La industria agroalimentaria, prácticamente inmune a la crisis sanitaria, mantiene una curva ascendente. En 2021, último ejercicio con datos oficiales, la producción de frutas y hortalizas rozó los 2.230 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 1 por ciento con respecto al difícil 2020. Un avance similar al de los últimos años, salvo en 2019, previo a la pandemia, con un aumento del 2 por ciento.

Pese a que el ritmo de crecimiento se ha ralentizado desde 2015, la cifra de 2021 supone casi 900 millones de toneladas más que en el arranque del nuevo siglo. Es decir, más de un 60 por ciento de crecimiento con respecto al 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, se mantiene China, 'la huerta del mundo'. El gigante asiático alcanzó una producción de más de 900 millones de toneladas de productos hortofrutícolas en 2021, con una progresión del 2 por ciento, el doble que la media mundial, situándose un 3 por ciento por encima de los registros prepandemia. Esta cifra representa el 40 por ciento de la producción global de frutas y hortalizas. A continuación, se encuentra la India, con 260 millones de toneladas, un 1 por ciento más que un año antes y un 4 por ciento frente a 2019. Completa el pódium Brasil. El país sudamericano alcanzó una producción de casi 67,3 millones de toneladas en 2021, lo

ESPAÑA LÍDER DE LA UE Y EN EL TOP 10 MUNDIAL

Los veinte primeros países concentran el 79% de la producción global de productos hortofrutícolas. España registró un crecimiento del 1% en 2021, en línea con la media mundial.

RK	PAÍS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
1	China	900.107	+2%	+3%	885.086	873.608	854.733
2	India	260.149	+1%	+4%	256.526	249.958	244.391
3	Brasil	67.273	-1%	-2%	67.676	68.546	68.208
4	Estados Unidos	57.065	-5%	-9%	60.250	62.416	61.681
5	Turquía	57.052	+5%	+8%	54.460	53.064	52.679
6	México	47.232	-1%	-1%	47.854	47.653	47.574
7	España	39.279	+1%	+5%	38.836	37.587	39.233
8	Indonesia	39.131	+3%	+10%	38.070	35.436	34.351
9	Egipto	34.055	-5%	-2%	35.846	34.843	34.848
10	Vietnam	31.783	+6%	+10%	30.105	28.938	27.402
11	Nigeria	31.762	0%	0%	31.865	31.884	31.525
12	Italia	31.733	0%	+4%	31.617	30.586	30.615
13	Irán	29.846	-4%	-7%	31.155	32.094	31.061
14	Filipinas	23.476	+1%	0%	23.292	23.459	23.592
15	Pakistán	20.526	+5%	+8%	19.523	19.003	17.196
16	Rusia	20.147	+1%	0%	19.858	20.096	19.631
17	Uzbekistán	16.294	+2%	+2%	15.938	15.938	15.424
18	Argelia	16.004	-4%	0%	16.608	15.949	15.002
19	Colombia	15.250	+6%	+3%	14.414	14.830	13.482
20	Tailandia	14.450	+3%	+2%	14.071	14.143	14.375
TOTAL 20		1.752.613	+1%	+2%	1.733.050	1.710.032	1.677.003
TOTAL MUNDIAL		2.226.044	+1%	+3%	2.197.617	2.169.078	2.126.812

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

que supone una caída del 1 por ciento.

En cuanto a España, se mantiene en el Top 10, ocupando la séptima posición. Es el primer productor europeo, con 39,3

millones de toneladas de productos hortofrutícolas, lo que supone un avance del 1 por ciento con respecto a 2020. Un porcentaje que se eleva hasta el 5 por ciento frente a 2019.

Customs agency in Spain
Representante aduanero

partidalogistics.com

PARTIDA
LOGISTICS

100
1923-2023

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO INTERNACIONAL

FRUTAS Y HORTALIZAS, DE PASEO

EL COMERCIO INTERNACIONAL SUPONE CASI LA CUARTA PARTE DE LA PRODUCCIÓN GLOBAL

El comercio internacional de frutas y hortalizas, que no dejó de crecer ni en plena pandemia, a pesar de los confinamientos y las restricciones a la movilidad, continúa con el pie en el acelerador. Los intercambios comerciales aumentaron el 6 por ciento en 2021, superando en un 7 por ciento los niveles previos a la crisis sanitaria. 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 525,5 millones de toneladas, encadenando su tercer año consecutivo al alza. El comercio internacional representa casi la cuarta parte de la producción mundial (24 por ciento).

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, y seguida muy de cerca por Alemania, en quinto lugar.

Las importaciones y exportaciones españolas superaron en 2021 los 22,7 millones de toneladas, un 2 por ciento menos que un año antes. Un recorte que le impide superar a Países Bajos como primer país ex-

portador. Eso sí, mantiene la segunda posición, con 17,2 millones de toneladas vendidas al exterior y un uno por ciento de crecimiento, volviendo a superar a China, cuyas exportaciones cayeron un 5 por ciento.

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. De hecho, según datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el comercio exterior español de frutas y hortalizas superó los 18,8 millones de toneladas en 2021. Es decir, casi cuatro millones de toneladas menos que los reflejados en la estadística de FAO.

La clasificación mundial, sumando importaciones y exportaciones, está encabezada por EE.UU., con un flujo comercial de 47 millones de toneladas, casi 8 millones de toneladas más que la producción española. Esta cifra supone un crecimiento del 8 por ciento frente a 2020. A continuación, se sitúa China, con un flujo de 37,6 millones de toneladas de frutas y verduras. Es decir, un 8 por ciento más que en 2020 y un avance del 15 por ciento con respecto a 2019.

ESTADOS UNIDOS LIDERA EL TRÁFICO DE FRUTAS Y HORTALIZAS

ESPAÑA TIENE EL 'BRONCE' A TIRO

España, segundo país exportador de frutas y hortalizas, se mantiene firme en la cuarta posición en el ámbito de comercio internacional, solo por detrás de Estados Unidos, China y Países Bajos.

RK	PAÍS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
1	Estados Unidos	47.031	+8%	+5%	43.659	44.839	44.466
2	China	37.644	+8%	+15%	34.793	32.617	32.287
3	Países Bajos	31.189	+6%	+4%	29.464	30.087	29.194
4	España	22.755	+2%	0%	22.310	22.703	21.892
5	Alemania	21.397	0%	+2%	21.459	20.956	20.799
6	Bélgica	19.416	-1%	+2%	19.570	19.103	18.716
7	Tailandia	18.587	+25%	+42%	14.877	13.050	14.588
8	Francia	16.286	+2%	0%	15.968	16.364	16.447
9	México	15.985	+9%	+8%	14.605	14.857	14.457
10	Canadá	15.910	-9%	-2%	17.554	16.306	15.213
11	Italia	13.011	+1%	+1%	12.864	12.911	12.707
12	Rusia	11.319	+5%	+2%	10.794	11.132	11.580
13	India	10.688	+17%	+14%	9.125	9.396	8.605
14	Reino Unido	10.506	-12%	-9%	11.962	11.542	11.121
15	Turquía	10.426	+13%	+17%	9.252	8.884	7.814
16	Vietnam	9.022	+29%	+30%	6.982	6.947	5.731
17	Polonia	8.335	+9%	+3%	7.656	8.072	7.297
18	Ecuador	7.820	-2%	+4%	8.004	7.544	7.429
19	E.A.U.	6.703	+10%	+15%	6.074	5.852	5.445
20	Sudáfrica	5.795	+12%	+18%	5.182	4.928	5.219
TOTAL 20		339.825	+5%	+7%	322.153	318.090	311.006
TOTAL MUNDIAL		525.456	+6%	+7%	494.945	490.980	480.084

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

ESPAÑA, PROTAGONISTA EN LAS VENTAS AL EXTERIOR

No logra seguir el paso de Países Bajos, pero supera a China y se mantiene como su segundo país que más frutas y hortalizas exporta, mientras Estados Unidos sigue al frente del ranking de países importadores.

TOP IMPORTADORES

RK	PAÍS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
1	Estados Unidos	33.811	+10%	+6%	30.791	31.763	31.532
2	China	21.170	+22%	+34%	17.373	15.766	15.645
3	Alemania	15.357	-1%	+1%	15.529	15.191	15.049
4	Países Bajos	13.493	+7%	+5%	12.658	12.799	12.498
5	Francia	10.253	+3%	0%	9.932	10.298	10.396
TOTAL MUNDIAL		260.432	+6%	+7%	245.163	243.719	239.004

TOP EXPORTADORES

RK	PAÍS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
1	Países Bajos	17.697	+5%	+2%	16.807	17.289	16.696
2	España	17.224	+1%	-2%	17.052	17.490	16.207
3	China	16.475	-5%	-2%	17.420	16.851	16.642
4	México	13.935	+8%	+8%	12.957	12.889	12.368
5	Tailandia	13.614	+42%	+50%	9.581	9.066	10.720
TOTAL MUNDIAL		265.023	+6%	+7%	249.782	247.261	241.080

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.



1963-2023

Anniversary

COMPROMETIDOS CON EL FUTURO

Grupo Primafrio ha recorrido un largo camino desde su creación en el año 1963. Siempre nos ha guiado el compromiso con nuestros clientes y empleados, la calidad, el respeto al medioambiente y el espíritu innovador.



www.primafrio.com

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

ESPAÑA, ‘NEVERA’ DE EUROPA

MÁS DEL 80% DE LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE FRUTAS Y HORTALIZAS TIENEN COMO DESTINO LA UE

España, segundo país exportador del mundo de productos hortofrutícolas, solo por detrás de Países Bajos, continúa con el pie cambiado. Las adversas condiciones climatológicas, junto a la guerra en Ucrania, la inflación y el aumento de los costes energéticos, siguen teniendo un fuerte impacto en el comercio exterior español de frutas y hortalizas.

LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES A EUROPA CAEN UN 4,3% HASTA MAYO

Las importaciones y exportaciones a Europa, su principal mercado, registraron un descenso del 4,3 por ciento durante los cinco primeros meses de este año, totalizando 6,7 millones de toneladas, según datos provisionales del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Pese a que el volumen exportado en mayo muestra un menor descenso que el de los meses precedentes, la estadística, según advierte Fepex (Federación Española de Asociaciones de Productores de Frutas y Hortalizas), refleja una “tendencia preocupante para el comercio exterior hortofrutícola español como es el retroceso de las ventas al exterior y el incre-

EL ARCO MEDITERRÁNEO SIGUE JUGANDO UN ROL IMPORTANTE

Las exportaciones de frutas y hortalizas en Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia representan el 82% del total, con un tráfico cercano a los 10 millones de toneladas en 2022, según datos de Fepex.

CCAA	CUOTA	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018	2017
Andalucía	34%	4.095	-7%	-10%	4.408	4.486	4.568	4.111	3.956
Com. Valenciana	29%	3.504	-7%	-15%	3.765	3.896	4.117	3.760	3.798
Murcia	19%	2.297	-11%	-12%	2.595	2.622	2.611	2.527	2.512
Cataluña	7%	897	-12%	-12%	1.018	982	1.022	914	1.047
Castilla-La Mancha	2%	268	+21%	+26%	222	182	214	191	187
Madrid	2%	192	-17%	-26%	231	255	260	270	309
Castilla-León	1%	163	-7%	+11%	175	158	147	151	149
Extremadura	1%	162	+2%	-1%	159	136	164	143	154
Aragón	1%	119	-24%	-45%	156	176	217	165	202
País Vasco	1%	85	+117%	+680%	39	8	11	10	9
Galicia	1%	78	-20%	-24%	98	96	103	110	99
Navarra	1%	69	-17%	+16%	83	69	59	71	62
Resto	0%	56	+31%	+39%	43	38	40	36	6
Canarias	0%	32	-10%	-52%	35	54	66	65	68
Baleares	0%	12	-24%	-39%	16	18	20	18	18
La Rioja	0%	5	-44%	-51%	8	8	9	7	41
Asturias	0%	0	-61%	+63%	1	0	0	0	0
Cantabria	0%	0	+28%	+960%	0	0	0	1	0
TOTAL	100%	12.035	-8%	-12%	13.053	13.184	13.630	12.550	12.617

Datos en miles de toneladas. Fuente: Fepex.

mento de las compras”, casi un 25 por ciento en el acumulado anual hasta mayo.

Las cifras cosechadas no permiten avanzar en la recuperación de los intercambios comerciales entre España y el resto del mundo, que ya en 2022 cayeron un 5 por ciento. Idéntico

porcentaje que el registrado en el comercio exterior español con la UE.

El fuerte descenso del volumen exportado de productos hortofrutícolas españoles en 2022 (-8 por ciento) se debe en gran medida a la climatología adversa, según apuntan desde

Fepex. Un mal tiempo que provocó todo tipo de incidencias, como las heladas de la primavera, que supusieron una reducción de la fruta de hueso, especialmente en Aragón y Cataluña, o las incesantes lluvias durante los meses de abril y mayo en regiones eminentemente hortofrutícolas como Murcia. A lo que se sumaron las olas de calor del verano y un arranque de invierno muy cálido, que afectó a las producciones andaluzas.

Por el contrario, las importaciones españolas de productos hortofrutícolas aumentaron un 5 por ciento, en volumen, en 2022, y un 12 por ciento en el caso de la UE, totalizando 4,7 y 13 millones de toneladas, respectivamente.

Andalucía, al frente

En cuanto al análisis por comunidades autónomas, Andalucía se mantiene al frente del ranking como primera exportadora. La región andaluza vendió al exterior un total de 4 millones de toneladas de frutas y hortalizas frescas durante el pasado año, un 9 por ciento menos que en 2021, según el informe de Fepex. Unos datos que difieren ligeramente de las facilitadas por Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), al manejar estadísticas diferentes, sobre todo en cuan-

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

to a la tipología de los productos analizados. De ahí los pequeños desajustes a lo largo de este producto editorial de Transporte XXI, que pueden detectarse al comparar los gráficos que acompañan este suplemento.

LOS ENVÍOS FUERA DE EUROPA AVANZARON UN 4% EN 2022

Tras Andalucía se sitúa la Comunidad Valenciana, con 3,5 millones de toneladas vendidas al exterior en 2022 (-11 por ciento) y Murcia, con 2,3 millones de toneladas. El cuarto puesto lo ocupa Cataluña, con 897.20 toneladas, lo que supone un descenso del 12 por ciento.

Europa, principal mercado

En cuanto a las áreas geográficas de destino, el Viejo Continente supone el 96 por ciento del total exportado, siendo la UE el primer destino, con 9,8 millones de toneladas (el 81 por ciento del total) seguida de Reino Unido, donde se vendieron 1,4 millones de toneladas (-7 por ciento), explican desde Fepex. Los envíos fuera de Europa avanzaron un 4 por ciento respecto a 2021, pero sólo alcanzaron 453.488 toneladas.

FRANCIA Y ALEMANIA, PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES

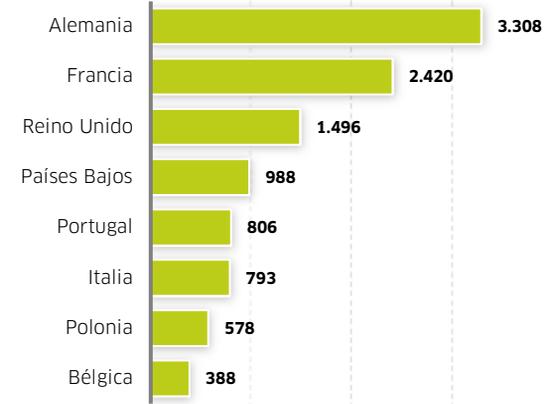
El tráfico de frutas y hortalizas con estos dos países roza los 7 millones de toneladas, el 38,5% del comercio exterior español de productos hortofrutícolas.

TOP 25 SOCIOS COMERCIALES

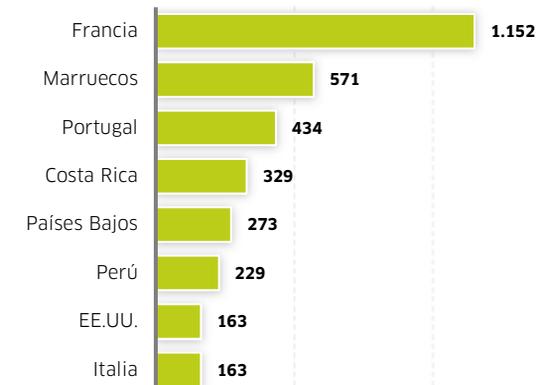
RK	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	Francia	3.572	0%	0%	3.574	3.611	3.559
2	Alemania	3.344	-10%	-12%	3.714	3.732	3.794
3	Reino Unido	1.569	-7%	-14%	1.679	1.786	1.831
4	Países Bajos	1.261	-1%	-7%	1.272	1.294	1.356
5	Portugal	1.240	0%	+5%	1.246	1.146	1.179
6	Italia	956	-10%	-16%	1.067	1.077	1.136
7	Marruecos	680	+11%	+21%	614	624	561
8	Polonia	609	-13%	-17%	704	658	734
9	Bélgica	541	-1%	+1%	546	529	537
10	Costa Rica	333	-1%	+24%	337	291	270
11	Suecia	268	-10%	-9%	298	295	294
12	Estados Unidos	257	+1%	-6%	254	276	274
13	República Checa	232	-8%	0%	254	228	233
14	Perú	229	+8%	+60%	212	173	144
15	Brasil	191	-8%	-24%	208	201	252
16	Suiza	177	-12%	-9%	202	218	194
17	Dinamarca	176	-10%	-12%	195	195	201
18	Austria	160	-12%	-19%	182	188	197
19	Noruega	113	-7%	+4%	122	119	109
20	Finlandia	113	-10%	-2%	125	125	115
21	Irlanda	107	-2%	+10%	109	105	98
22	Argentina	104	+75%	-8%	60	97	113
23	Costa de Marfil	100	+33%	+33%	76	60	76
24	Canadá	100	+5%	-20%	95	110	124
25	Colombia	93	-6%	-22%	99	106	119
TOTAL MUNDO		17.944	-5%	-6%	18.812	18.778	19.187

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

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



www.cbl-logistica.com



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	* %23/22	2022	%22/21	2021	2020	CUOTA 2022	2019
Europa **	-2%	16.173	+2%	15.859	16.214	84,5%	84,4%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	+16%	1.120	+3%	+11%	+6%	6,2%	5,5%
África	+9%	1.042	+5%	+15%	+22%	5,8%	4,4%
Norteamérica	+17%	395	-5%	-11%	-16%	2,2%	2,4%
Oriente Medio	-22%	156	+0%	-9%	-17%	0,9%	1,0%
Asia **	+39%	131	+9%	+1%	-29%	0,7%	1,0%
Oceania	+20%	71	-12%	-9%	+4%	0,4%	0,4%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	+217%	57	-54%	-67%	-62%	0,3%	0,8%
TOTAL	-4%	17.944	-5%	-4%	-6%		

NORTEAMÉRICA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Hortalizas cocidas o congeladas	-13%	55	+10%
Cítricos	-44%	54	-25%
Cebollas, ajos, puerros...	-41%	33	+47%
Hortalizas conservadas provision.	>999%	15	+22%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-	5	+8%
Resto	+52%	14	-65%
TOTAL	-16%	176	-13%

IMPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Otros frutos de cáscara	+14%	127	+7%
Hortalizas de vaina secas	+90%	71	-32%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	>999%	12	-60%
Otras hortalizas frescas	-25%	4	+107%
Cebollas, ajos, puerros...	+767%	2	+9%
Resto	-9%	4	-69%
TOTAL	+49%	220	-18%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-	25	-25%
Manzanas, peras y membrillos	-31%	23	-9%
Cítricos	+3%	22	-36%
Hortalizas cocidas o congeladas	+2%	21	+95%
Cebollas, ajos, puerros...	-24%	20	-51%
Resto	-27%	9	-21%
TOTAL	-7%	120	-23%

IMPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+28%	355	+27%
Bananas y plátanos	+23%	300	+18%
Melones, sandías y papayas	+5%	66	-22%
Cítricos	-56%	65	-21%
Hortalizas de vaina secas	-46%	52	+18%
Resto	+29%	162	+0%
TOTAL	+18%	1.000	+10%

EUROPA **

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-15%	3.435	-9%
Otras hortalizas frescas	-6%	1.679	-4%
Melones, sandías y papayas	+23%	1.023	-26%
Lechugas, escarolas, endibias...	-4%	783	-4%
Pepinos y pepinillos	-2%	696	-1%
Resto	-11%	4.921	-13%
TOTAL	-10%	12.538	-11%

IMPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Patatas	+14%	1.008	+25%
Manzanas, peras y membrillos	+15%	278	+7%
Hortalizas cocidas o congeladas	+48%	220	+8%
Otras frutas, frescas	+20%	110	+20%
Tomates	+50%	98	-25%
Resto	+17%	720	+7%
TOTAL	+19%	2.432	+12%

ÁFRICA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Manzanas, peras y membrillos	-33%	69	+3%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+77%	17	+23%
Otras frutas, frescas	-27%	16	+28%
Cebollas, ajos, puerros...	+29%	16	-20%
Hortalizas cocidas o congeladas	-82%	13	-57%
Resto	+14%	28	-31%
TOTAL	-19%	160	-13%

IMPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Melones, sandías y papayas	+20%	159	+83%
Bananas y plátanos	-14%	122	+41%
Otras hortalizas frescas	-8%	110	+22%
Tomates	-25%	90	+29%
Cítricos	>999%	89	+38%
Resto	+5%	311	+16%
TOTAL	+15%	882	+32%

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Hortalizas conservadas provision.	-97%	5	>999%
Cítricos	-37%	5	-50%
Otras frutas, frescas	-98%	4	-38%
Otras hortalizas frescas	-11%	1	-42%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-68%	1	+68%
Resto	+41%	2	-35%
TOTAL	-51%	18	-17%

IMPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Hortalizas de vaina secas	+519%	37	-71%
Otros frutos de cáscara	-4%	1	+5%
Hortalizas conservadas provision.	-100%	1	+108%
Frutas y frutos, secos	+298%	1	-
Uvas, incluidas las pasas	-81%	0	+4%
Resto	-78%	0	+82%
TOTAL	+449%	40	-69%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	*%23/22	2022	%22/21	%22/20	%22/19	CUOTA 2022	2019
Cítricos	-13%	3.800	-1%	-7%	-10%	21,2%	22,1%
Otras hortalizas frescas	-7%	1.885	-8%	-4%	-2%	10,5%	10,0%
Patatas	+8%	1.423	+16%	+17%	+24%	7,9%	6,0%
Melones, sandías y papayas	+18%	1.258	-19%	-16%	-19%	7,0%	8,1%
Hortalizas cocidas o congeladas	-0%	902	-1%	+7%	-0%	5,0%	4,7%
Otras frutas, cocidas o congeladas	-9%	890	-11%	-6%	-7%	5,0%	5,0%
Lechugas, escarolas, endibias...	-4%	821	-8%	-4%	-4%	4,6%	4,5%
Tomates	-7%	817	-3%	-9%	-16%	4,6%	5,1%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-41%	760	-16%	-14%	-29%	4,2%	5,6%
Pepinos y pepinillos	-1%	711	+6%	-1%	-1%	4,0%	3,7%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+6%	710	-2%	+10%	+20%	4,0%	3,1%
Cebollas, ajos, puerros...	+7%	640	-7%	-8%	-13%	3,6%	3,8%
Bananas y plátanos	+17%	526	-3%	+11%	+7%	2,9%	2,6%
Coles, coliflores, colinabos...	-11%	525	-3%	+1%	+2%	2,9%	2,7%
Manzanas, peras y membrillos	-3%	507	-4%	-3%	-8%	2,8%	2,9%
Otros frutos de cáscara	+3%	346	-3%	+14%	+11%	1,9%	1,6%
Uvas, incluidas las pasas	+6%	271	-5%	-1%	+16%	1,5%	1,2%
Hortalizas de vaina secas	+95%	252	-16%	-38%	-39%	1,4%	2,2%
Resto	+17%	900	-6%	-38%	-71%	5,0%	5,2%
TOTAL	-4%	17.944	-5%	-4%	-6%		

OCEANÍA

EXPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Hortalizas cocidas o congeladas	-17%	5	+19%
Cebollas, ajos, puerros...	+96%	1	-48%
Otros frutos de cáscara	-98%	0	-31%
Raíces de mandioca, batatas...	-55%	0	+81%
Hortalizas secas	-50%	0	+538%
Resto	-53%	0	-87%
TOTAL	-18%	7	-14%

IMPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Otras frutas, frescas	-87%	50	+4%
Otros frutos de cáscara	+14%	7	+66%
Cebollas, ajos, puerros...	+62%	5	-13%
Hortalizas de vaina secas	+88%	1	+65%
Manzanas, peras y membrillos	>999%	1	-29%
Resto	-94%	0	-80%
TOTAL	+35%	64	+6%

ASIA **

EXPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Cítricos	-	11	-79%
Hortalizas cocidas o congeladas	-40%	5	-9%
Otros frutos de cáscara	-	4	+151%
Cebollas, ajos, puerros...	-31%	3	-72%
Uvas, incluidas las pasas	-	2	+114%
Resto	+30%	11	-40%
TOTAL	-28%	37	-59%

IMPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Cocos, nueces...	-	23	+12%
Hortalizas conservadas provision.	+46%	21	+11%
Hortalizas cocidas o congeladas	+68%	11	-11%
Uvas, incluidas las pasas	-	9	-34%
Otros frutos de cáscara	-	9	+34%
Resto	+51%	23	+1%
TOTAL	+53%	95	+1%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Cítricos	-44%	42	-21%
Hortalizas cocidas o congeladas	-55%	18	+7%
Manzanas, peras y membrillos	-77%	16	-50%
Cebollas, ajos, puerros...	-62%	12	-42%
Otras frutas, frescas	-71%	7	-32%
Resto	-52%	22	-48%
TOTAL	-53%	117	-33%

IMPORTACIONES	*%23/22	2022	%22/19
Patatas	+7%	34	+393%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+11%	3	-6%
Hortalizas conservadas provision.	+347%	1	+105%
Cítricos	+121%	0	-59%
Otras frutas, cocidas o congeladas	+12%	0	-6%
Resto	>999%	0	-53%
TOTAL	+24%	39	+203%

(**) 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

CON EL FOCO EN LA ENERGÍA

EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA CONSIDERA “CLAVE” PARTICIPAR EN LAS POLÍTICAS DE DESCARBONIZACIÓN

Transportistas y operadores logísticos expresan su preocupación por la incertidumbre en torno a la transición energética, un proceso “complejo”, que tendrá un “coste muy elevado”. En este sentido, el sector considera “clave” su participación en las políticas de descarbonización. En cuanto a la inminente entrada en vigor de las 44 toneladas, los especialistas consultados por este periódico muestran división de opiniones. Eso sí, con un punto en común: la necesidad de que “Bruselas unifique ya todas las normas al respecto para los Estados miembros de la UE”.

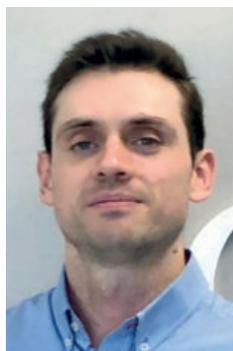
> ¿BRUSELAS COMETE UN GRAVE ERROR AL NO TENER EN CUENTA AL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA A LA HORA DE DISEÑAR SUS POLÍTICAS DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD?

Guillermo Martínez / ID Logistics

Consideramos fundamental que se integre plenamente al sector del transporte y la logística en las políticas de transición energética diseñadas por parte de Bruselas en el ámbito de la movilidad. Reconocemos el valor fundamental que aporta este sector a la economía y al comercio, y su participación activa es crucial para lograr una

GUILLERMO MARTÍNEZ

Director de Transporte ID Logistics



“LAS 44 TM PODRÍAN SUPONER UNA MEJORA SIGNIFICATIVA EN LA CADENA”

transición energética exitosa y sostenible. Únicamente si se tiene en cuenta a la logística y al transporte será posible aprovechar su potencial para impulsar la eficiencia, reducir costos y mejorar la competitividad de las operaciones logísticas. Estamos convencidos de que al abordar estos desafíos de manera colaborativa y estratégica podremos alcanzar un futuro próspero y respetuoso con el medio ambiente en el ámbito de la movilidad.

Juan José Arnedo / FVET

El problema de Bruselas es que tiene demasiada burocracia y asesores, que en su gran mayoría saben lo que es un camión cuando lo han visto por la carretera, parado, para que ellos puedan circular cuando hay operaciones de retorno o salida. Y sí que comete un grave error, porque si no, sabría perfectamente discernir entre transporte, logística, almacenaje y distribución. Si lo supiera sabría que depende qué, le sería de aplicación una política energética más o menos rápida.

Cyril Flores / Interfrisa

En Europa hay 12 millones de camiones rodando, el tejido empresarial del transporte es muy atomizado. La transición será compleja, con un coste muy

elevado para nuestro sector, y solo se ve si nos ponemos en la piel de los transportistas. Considerando la tecnología actualmente a nuestro alcance, la electrificación no puede ser el principal motor de esta transición a corto y medio plazo. Nuestro sector requiere



inversiones importantes para adaptar la motorización de los vehículos y necesita un suministro garantizado de combustibles alternativos a los combustibles fósiles. La transición en el ámbi-



Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España

Es la organización nacional que representa y defiende los intereses de las empresas que realizan actividades de almacenamiento frigorífico, logística y distribución.

PROFESIONALES DEL ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO, LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

LAS VENTAJAS DE ASOCIARSE A ALDEFE: AHORRO DE COSTES Y ASESORÍA EN LA GESTIÓN DE TU EMPRESA

- Acceso a subvenciones, contratos y concursos.
- Seguro colectivo con tarifas especiales.
- Participación en ferias y congresos para acuerdos ventajosos con proveedores.
- Participación en el convenio colectivo propio del sector.
- Asesoría jurídica y otros servicios de apoyo al asociado.
- Luchamos contra el intrusismo en almacenes privados.
- Estudios sectoriales y boletín mensual con noticias de interés para los empresarios y profesionales.
- Interlocución directa con CEOE, CEPYME y los Ministerios competentes en materia de Frío Industrial.



ENCUESTA | LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

to de la movilidad requiere un plan que considere no solo las necesidades de adaptación del sector energético, sino también las necesidades de transformación del sector del transporte.

Alex De Vaan / Grupo Caliche

Nuestro sector se mueve en todas partes del sistema circulatorio de la Unión Europea y, por tanto, Bruselas siempre debería tenernos en cuenta. Sin la logística, la sociedad se paralizaría enseguida. Por ello, es necesario tener en cuenta ese esfuerzo de las empresas de

ga en países de tránsito como Francia, no se podrán usar camiones eléctricos para transportes internacionales.

> ¿QUÉ IMPACTO ESTÁ TENIENDO EN EL SECTOR DE LA LOGÍSTICA DEL FRÍO LA GUERRA EN UCRANIA Y LA FUERTE SUBIDA DE LOS COSTES ENERGÉTICOS?

Guillermo Martínez

La guerra en Ucrania y la fuerte subida de los costes energéticos han tenido un impacto significativo en el sector de la logística del frío. Estos eventos han ocasionado un aumento en los costes operativos, especialmente en términos de energía. La logística del frío depende en gran medida de sistemas de refrigeración y congelación, lo que implica un consumo energético considerable. En definitiva, el aumento de los costes energéticos ha ejercido presión sobre las empresas de logística del frío, afectando, de este modo, a su rentabilidad y capacidad para ofrecer servicios competitivos.

Juan José Arnedo

Es curioso que de golpe nos demos de bruces con temas exclusivamente económicos como este. Y digo esto, porque cuando todos creíamos que el gas nos lo suministraban mayoritariamente de Argelia y el petróleo de los países árabes, resulta que no.

Que el gas venía de Rusia y el gasóleo también, las materias primas y los cereales de Ucrania.

Claro que ese aumento de costes ha afectado, y mucho, a la logística del frío, como ha afectado al transporte a temperatura dirigida. Ahora bien, si se me preguntara por la repercusión de esos costes y de los demás que van aparejados a los clientes, le diría que la posición dominante de los mismos ha impedido, impiden e impedirán su repercusión.

Cyril Flores

La fuerte subida de los costes energéticos ha obligado al conjunto de nuestro sector a trasladar a los clientes dichos incrementos de costes en el corto plazo para evitar enormes pérdidas. Al final, los costes se trasladan al consumidor, según nos confirman las elevadas tasas de inflación que conocemos en Europa. Una vez pasada la tormenta, nuestro sector está invirtiendo para mejorar sus activos en general, sus flotas de vehículos, sus instalaciones frigoríficas, para alcanzar una mayor eficiencia energética y poder a largo plazo mantener su actividad usando fuentes alternativas de energía que sean sostenibles como: plantas fotovoltaicas de autoconsumo, vehículos de biocombustibles, de gas, eléctricos.

Alex De Vaan

Los tristes acontecimientos en Ucrania han causado un éxodo de chóferes

(pasa a la página 14)



JUAN JOSÉ ARNEDEO MEDINA
Junta Directiva
FVET



“BRUSELAS TIENE DEMASIADA BUROCRACIA”

transporte. En cuanto a la transición energética en la logística, la clave estará en montar una infraestructura adecuada para que pueda tener éxito. Un ejemplo: sin suficientes puntos de car-

transporte. En cuanto a la transición energética en la logística, la clave estará en montar una infraestructura adecuada para que pueda tener éxito. Un ejemplo: sin suficientes puntos de car-

ALTIUS

“Su especialista en cargas perecederas”

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

www.grupoaltius.com

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

ENCUESTA | LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 13)

ucranianos hacia su patria, lo que ha fomentado aún más la escasez de conductores en el mercado europeo. Asimismo, la subida de los costes energéticos ha tenido un fuerte impacto en nuestro sector. Pero no sólo se trata del precio de gasoil (que normalmente está regularizado por un mecanismo que actualiza cada 'x' tiempo los precios acordados con los clientes), sino también de la subida de precio de otros elementos importantes, como por ejemplo los neumáticos, el *leasing* de tractoras y remolques, piezas de recambio, salarios de chóferes, etcétera.

> EN EL NEGOCIO DEL FRÍO SE HAN PRODUCIDO IMPORTANTES OPERACIONES DE COMPRA DE EMPRESAS EN LOS ÚLTIMOS MESES. ¿LA TENDENCIA DE CONCENTRACIÓN EN LA LOGÍSTICA DEL FRÍO SE CONSOLIDARÁ? ¿QUÉ PAPEL DEBERÁN JUGAR LOS OPERADORES NACIONALES O LOCALES EN ESTE CONTEXTO?

Guillermo Martínez

La notable actividad de adquisiciones de empresas que en los últimos meses se ha producido en el sector de la logística del frío y del transporte en general es una tendencia que podría seguir consolidándose en un futuro próximo. Sin embargo, en este contexto, es fundamental reconocer el papel crucial que desempeñan los operadores nacionales o locales.

Aunque la consolidación puede generar economías de escala y eficiencias operativas, es importante que los operadores nacionales o locales sigan teniendo un papel relevante para mantener la competencia en el mercado y asegurar una oferta diversificada de servicios.

En este sentido, la colaboración entre los operadores nacionales o locales y las empresas internacionales adquirientes puede resultar beneficiosa para ambas partes. La experiencia y los recursos de las empresas internacionales pueden complementar la experiencia local y la red de contactos de los operadores nacionales, creando sinergias y oportunidades para el crecimiento conjunto. Gracias a esta colaboración se podría fomentar la innovación, el intercambio de conocimientos y la implementación de mejores prácticas en toda la industria.

Juan José Arnedo

Es cierto que se están produciendo esas importantes operaciones de adquisición de empresas vinculadas al transporte a temperatura dirigida, como

CYRIL FLORESGerente
Interfrisa

“LA ELECTRIFICACIÓN NO PUEDE SER EL PRINCIPAL MOTOR”

ALEX DE VAANDirector de Expansión
Grupo Caliche

“SIN LA LOGÍSTICA, LA SOCIEDAD SE PARALIZARÍA ENSEGUIDA”

igualmente se están realizando de empresas vinculadas al almacenamiento y la distribución. En cuanto a la logística, es evidente que también. Lo que pasa es que sería necesaria la distinción de todas ellas para alcanzar los por qué de esas operaciones.

Desde nuestro punto de vista, todo está encaminado a un control total de los medios de producción y de servicios. Por eso, dichas adquisiciones no se circunscriben en exclusiva a los medios de servicios, sino también al sector primario y al de transformación.

En cuanto al papel de los operadores nacionales, para los que queden en pie, si es que queda alguno como tal, será un papel secundario, similar al de un gran autónomo que sólo podrá trabajar para cualquiera de esos grandes grupos dominantes.

Cyril Flores

No es la primera vez que se acelera la concentración en nuestro sector, a finales de los años 90 se observó una situación parecida, se esperaba una mayor concentración y un proceso más duradero. Las apuestas globales no siempre se consolidan localmente, las estrategias globales se ajustan a las coyunturas económicas locales. En un momento de concentración, los operadores nacionales seguirán, siempre que alcancen el tamaño que les permita rivalizar con los grandes operadores.

Alex De Vaan

Durante la pandemia del Covid, una vez más, el sector de la logística del frío se ha mostrado muy estable y rentable, en comparación con otros sectores. En muchos casos transportamos fruta, verdura y otros alimentos y estos productos se siguen vendiendo en tiempos de crisis.

Por esto, muchos fondos de inversión internacionales y grandes empresas de transportes se interesan por comprar empresas de nuestro ámbito. Creo que habrá más adquisiciones en los próximos meses y años, aunque no hay que olvidar que algunos clientes en el extranjero se han mostrado preocupados por la entrada de fondos de inversión. Piensan que esto puede afectar la relación con sus transportistas, ya que en general, un fondo de inversión intentará subir los beneficios en 3 o 4 años para luego poder vender la empresa, lo que puede causar un aumento de precio para sus clientes.

> ¿LA PREVISTA ENTRADA EN VIGOR DE LAS 44 TONELADAS DE MASA MÁXIMA AUTORIZADA EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA REPRESENTARÁ UNA MEJORA SIGNIFICATIVA

EN TODA LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO?**Guillermo Martínez**

La entrada en vigor en España de las 44 toneladas podría suponer una mejora significativa en la cadena logística del frío. Esto se debe a que el aumento de la capacidad de carga permitiría una mayor eficiencia en el transporte, reduciendo los costes de las empresas cargadoras y disminuyendo el número de viajes necesarios para transportar la misma cantidad de mercancías.

Todo ello podría traducirse en una mayor productividad y rentabilidad para todas las partes, si se trata con responsabilidad por todas las partes los mayores consumos que esta medida va a representar; medida que además traerá aparejada una reducción de las emisiones asociadas al transporte.

Juan José Arnedo

Cuando se produzca, que se producirá pese a que ello supondrá una total reconversión del sector en todos los ámbitos, sólo representará una mejora para aquellos que usan los servicios del transporte a temperatura dirigida. No lo será para las empresas de transporte, que, además de tener que renovar su parque móvil, no verá incrementados sus ingresos, pues en modo alguno es la intención de los cargadores. Lo mismo vale para cualquiera de los subsectores del frío y de los servicios que presta. Por cierto, Francia ya ha solicitado que se retire la autorización de esos transportes, por haber demostrado su falta de rentabilidad.

Cyril Flores

El uso de vehículos de 44 toneladas sólo puede ser efectivo en el transporte de largo recorrido, en las grandes redes de comunicación, con instalaciones de cierta dimensión en origen y en destino para poder realizar las maniobras de atraque con total seguridad. La explotación de los llamados *megatrucks* es más económica, su uso irá creciendo progresivamente.

Alex De Vaan

Lo ideal es que Bruselas unifique ya todas las normas al respecto para los Estados miembros de la UE. Ahora mismo existe una gran fragmentación jurídica que no es justa ni tiene sentido, sobre todo para empresas que hacen transportes internacionales. Si se aplicara la nueva normativa de las 44 toneladas para camiones frigo, significaría que se podrá cargar más cantidad de ciertos productos agrícolas, pero a otros, como la lechuga, no les afectaría al ser un producto de poco peso.

KRONE TELEMATICS



PORQUE MIS

CLIENTES QUIEREN

SABER CUÁNDO

LLEGARÁN SUS

PRODUCTOS.



DRY BOX

QUALITY | COMPETITIVE

er.com
VICE

¡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

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

ESPAÑA, REFERENTE DE LA FLOTA EUROPEA

EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO ES 'OBJETO DE DESEO' DE FONDOS DE INVERSIÓN Y OPERADORES INTERNACIONALES QUE HAN VISTO EN ESTE SECTOR UNA RENTABILIDAD PARA SUS CAPITALES



PRIMAFRÍO

Pese a la incertidumbre del mercado actual con un escenario a la baja en las operaciones import-export, el transporte frigorífico español transita en días de gloria. En pocos años, el transporte frigorífico español ha pasado de “ser una ruina

económica” a ser “objeto de deseo” de fondos de inversión y operadores internacionales que han visto como el empresario español ha logrado que la flota española sea una referencia en competitividad en la logística europea.

Ahí están todos los últimos movimientos que se han generado en el mercado. El sector ha asistido a grandes operaciones. La venta del 49 por ciento de Primafrío al fondo americano Apollo, el aterrizaje de Logista en Transportes El Mosca y

Tractoras eléctricas adquiridas por Primafrío, el líder español.

la llegada del operador internacional Lineage al Grupo Fuentes. Por su parte, Ontime se hizo con Acotral, mientras los fondos de inversión Avior y Blantyre entraron en el capital de ESP Solutions.

La mayoría de operaciones

MASCARÓMORERA
Serveis Logístics



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



realizadas vienen a apuntalar la inversión en tecnología para digitalizar los procesos y operativa de las empresas, lo que permitirá alcanzar una mayor eficiencia e integración con los clientes de la flota española, reforzando además su equipo de gestión para conseguir un desarrollo sostenible.

LA INVERSIÓN TECNOLÓGICA Y LA DESCARBONIZACIÓN, RETOS DEL SECTOR

Hoy, el negocio de los 'frigos' es un modelo a imitar por otros sectores del transporte, dentro de una estructura empresarial que ha sacrificado en determinadas ocasiones la rentabilidad para favorecer el crecimiento dentro de una política gubernamental de atomización del transporte que no ayudaba a estructurar grandes flotas en España.

Un sector formado por 500 empresas con unas ventas agrupadas de 5.071 millones

de euros, según el Libro Blanco del Transporte por Carretera y Operadores Logísticos que edita anualmente Transporte XXI, donde se viene manteniendo una alta atomización. Hay que apuntar que la empresa tipo tiene un volumen de negocio de 4,20 millones de euros. Eso sí, hay 15 empresas que sobresalen del resto, con unas ventas agrupadas de 1.879 millones de euros, que gestionan el 37 por ciento de todo el negocio del sector del transporte frigorífico, con tres grandes líderes: Primafrio, Transportes J. Carrión y Transportes Fuentes.

Así las cosas, las empresas españolas han venido haciendo sus deberes, bajo un modelo donde la apuesta es la inversión constante en flota, la sostenibilidad con un servicio y precio competitivo, todo un referente en competitividad para los operadores de menor talla.

Pese al aliciente de atracción de fondos y operadores a las empresas, el sector ha añadido en los últimos meses a los problemas generales del sector, como la escasez de conductores, el aumento del precio de los

vehículos y de la financiación, una reducción importante del volumen de exportaciones de productos hortofrutícolas desde España a la Unión Europea.

Esta disminución del volumen "repercute en los precios del transporte y en la productividad de las empresas". También se detecta una reducción de las importaciones, lo que "dificulta encontrar viajes de retorno a precios razonables", coinciden en explicar empresarios consultados por Transporte XXI.

Hay que indicar que el transporte frigorífico depende del sector agrícola, y todo lo que le afecte a este sector, impacta directamente en la evolución del sector. Ambos viajan de la mano y cualquier perturbación influye en el seno de las empresas. La sequía y el descenso del consumo están suponiendo un desequilibrio importante en los últimos meses para un sector que se viene encargando de las expor-

taciones de frutas y verduras a Europa, unos flujos que llevan sufriendo una línea descendente mantenida en el tiempo en cuanto a los volúmenes exportados.

Junto a un año de climatología adversa, que ha mermado la producción y con ello el número de transportes, las empresas vienen observando una caída de exportaciones al Reino Unido debido al 'Brexit' y el descenso del consumo por el alza de los precios de los productos frescos.

Por último, los empresarios consultados destacan que sigue habiendo una afcción en los balances por los incrementos de precios generados por la coyuntura energética que ha disparado los costes de equipamientos y suministros, así como en la puesta en marcha de tractoras más sostenibles que suponen un mayor desembolso para afrontar con éxito la descarbonización del sector del transporte.

5.071

MILLONES DE EUROS
GENERÓ EL
TRANSPORTE
FRIGORÍFICO



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



tlx.es

TLX
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Conectamos personas, vehículos y mercancías

Sangonera La Seca
C/ Río Ebro, s/n, 30835 Sangonera la Seca (Murcia)

968 807 392 www.tlx.es

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

EL MOTOR ELÉCTRICO SE EXTIENDE

LOS OPERADORES DE FRÍO ESTABLECEN ACUERDOS CON LOS PRINCIPALES GRUPOS ENERGÉTICOS PARA DESARROLLAR LA ELECTROMOVILIDAD E IMPULSAR EL HIDRÓGENO



Imagen de uno de los camiones eléctricos de Disfrimur.

El transporte frigorífico tiene entre sus grandes retos avanzar con paso firme hacia la descarbonización de su operativa, en un entorno de incertidumbre que requiere de grandes inversiones en flotas e infraestructuras de suministro. Para esta ambiciosa apuesta, la incorporación de la electromovilidad se sitúa entre las principales opciones más factibles. Además, el sector se prepara, también con acuerdos con los principales grupos energéticos, para afrontar el futuro desarrollo de camiones impulsados por hidrógeno y de los combustibles alternativos renovables.

Los camiones eléctricos están cada vez más presentes en los operadores de transporte por carretera a temperatura controlada. Los primeros pasos se dieron de la mano de los grupos de distribución en sus operativas de transporte regional y urbano. La asturiana Alimerka, que cuenta actualmente con 21 camiones eléctricos de 26 toneladas para el reparto a sus supermercados, se situó entre las pioneras. Por su parte, Grupo Fuentes incorporó el pasado año sus tres primeros camiones rígidos eléctricos para el abastecimiento de supermercados en Murcia y Pamplona, de la mano de Consum y Eroski.

Mercadona, en colaboración con sus proveedores logísticos Disfrimur y Acotral, se ha convertido este año en la primera empresa del sector de la gran distribución en realizar pruebas en España con tractores eléctricos de hasta 44 toneladas, para abastecer sus supermercados en Murcia y Madrid.

Disfrimur, que proyecta contar este año con 22 camiones eléctricos, tiene un acuerdo con Iberdrola para desarrollar el primer proyecto de electrificación del corredor mediterráneo. Dentro de esta colaboración, ambas compañías inauguraron, el pasado marzo, los puntos de recarga específicos para camiones en las bases logísticas del transportista ubicadas en Sangonera la Seca (Murcia) y San Isidro (Alicante) junto a la A-7, que cuentan en una primera fase con dos cargadores de 180 kilovatios (kW) de potencia en cada instalación.

Además, Disfrimur firmó, a finales de 2022, un acuerdo con la filial de Enagás, Scale Gas, a través del cual dará suministro a su flota a través de una nueva red de hidrogenas que se ubicarán en las bases operativas que el flota murciano tiene por toda España. La primera estación de repostaje de H2 de dicho acuerdo estará ubicada en San Isidro (Alicante) y se prevé que comience a operar en 2024. Esta planta permitirá suministrar hidrógeno a los primeros 20 vehículos propulsados por hidrógeno de Disfrimur. Tras su puesta en marcha, se realizará un despliegue de 13 puntos de repostaje más

22

**CAMIONES
ELECTRICOS
TENDRÁ ESTE
AÑO DISFRIMUR**



en zonas donde el transportista murciano tiene bases operativas

Por otro lado, Primafrío incorporó, el pasado enero, sus primeras 15 cabezas tractoras eléctricas. Están destinadas a la recolección de productos hortofrutícolas a tem-

Dos de las 7 tractoras eléctricas compradas por El Mosca.

peratura controlada en la región de Murcia, para posteriormente ser distribuidas en la cadena alemana de supermercados EDEKA. El flotista también ha firmado un acuerdo de colaboración con Iberdrola para implantar una infraestructura de recar-

ga eléctrica para el transporte pesado en la sede central de Alhama de Murcia, y en el resto de las instalaciones del operador. Otro aspecto del acuerdo es el compromiso de analizar y explorar la construcción de plantas de producción de hidrógeno verde en las propias instalaciones de Primafrío.

Por su parte, Ontime, que este año ha adquirido a la empresa murciana de transporte a temperatura controlada Capitrans, ha incorporado 20 camiones eléctricos a su flota. Ontime, que es proveedor Coca-Cola Europacific Partners, dedicará este año a la multinacional cinco *trailers* eléctricos para la logística de su planta de bebidas situada en Valencia.

El hidrógeno gana protagonismo

Retornando al hidrógeno, otras empresas como Acotral, Grupo Mazo, Transdonat o El Mosca, perteneciente a Logista y que ha incorporado este año 7 tractoras eléctricas, también respaldan la iniciativa de Iberdrola para invertir 56 millones de euros en tres hidrogeneras en Valencia, Alicante y Murcia.

Por su parte, Tudefrigo está entre las empresas que apoyan la construcción de una planta de generación de hidrógeno verde en la Ciudad Agroalimentaria de Tudela (CAT). El flotista navarro contempla introducir un vehículo pesado de hidrógeno, a partir de 2026, con su participación en la iniciativa 'GreenH2CATudela'.

La solución que no te dejará frío

gesinflot bytdi

www.gesinflot.com

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

EL SEMIRREMOLQUE SIGUE A DOBLE DÍGITO

LAS MATRICULACIONES EN 2022 DE FRÍO SE ACERCARON A SU PICO DE 2015-2016

La flota de transporte frigorífico mantuvo el pasado año su dinamismo a doble dígito, tras lograr un crecimiento del 17 por ciento, hasta matricular 5.059 semirremolques. Este dato supone acercarse al pico de la última década, lograda en el bienio de 2015-2016, en el que se llegaron a superar las 5.400 matriculaciones. Sin embargo, también supone un recorte de tres puntos con respecto al alza del 20 por ciento lograda en 2021, según revelan los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos).

Este desarrollo al alza en el segmento del transporte por carretera de frío se ha frenado en seco durante el actual ejercicio. Así, en el primer semestre de 2023 se



Schmitz Cargobull inauguró en junio su nueva planta de Figueruelas (Zaragoza).

han matriculado 1.973 remolques y semirremolques frigoríficos, lo que representa una disminución del 17,68 por ciento con respecto a la comparativa con el año anterior. Con estos datos, el acumulado de los últimos doce meses se sitúa en 4.635 unidades, un 4 por ciento inferior al dato

obtenido durante el pasado año. En este contexto, el sector productor está impulsando nuevas iniciativas. Entre las más destacadas sobresale la de Schmitz Cargobull, que inauguró este pasado mes de junio su nueva planta en Figueruelas (Zaragoza), con capacidad para producir 60 uni-

dades diarias de semirremolques, remolques y carrocerías para mercancías refrigeradas, carga general y material a granel, el triple que en sus anteriores instalaciones.

Este proyecto, que ha absorbido una inversión próxima a los 17,2 millones de euros, se ha desarrollado sobre una parcela de 104.000 metros cuadrados en un polígono contiguo a sus antiguas instalaciones, dedicadas al área de posventa, que también se han ampliado en unos 12.000 metros cuadrados.

El nuevo edificio de Schmitz Cargobull dispone de 20.000 metros cuadrados, distribuidos en línea de montaje, actividades logísticas, oficinas y entrega de vehículo nuevo y usado. Gracias a la polivalencia para adaptarse a las oscilaciones de la demanda, Schmitz Cargobull es capaz de fabricar en una única línea de ensamblaje lonas correderas S.CS, semirremolques frigoríficos S.KO y paqueteros.

Por su parte, Lecitrailer abrió, el pasado mes de junio, su base de servicio posventa en Mangualde (Portugal). Con su puesta en marcha ya dispone de siete, con una superficie conjunta de más de 500.000

Su mercancía en buenas manos

Polígono. Comarca 1, C/L nº12 • 31160 Orcoyen Navarra • T. +34 948 35 10 35 • (24h) +34 609 415 222 www.transportescruz.com  

metros cuadrados. Cinco de ellas se sitúan en España, en Zaragoza, Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla, una en Francia, en concreto en Lyon, y a las que se suma la nueva delegación en Portugal.

LECITRAILER ABRIÓ UNA BASE EN PORTUGAL

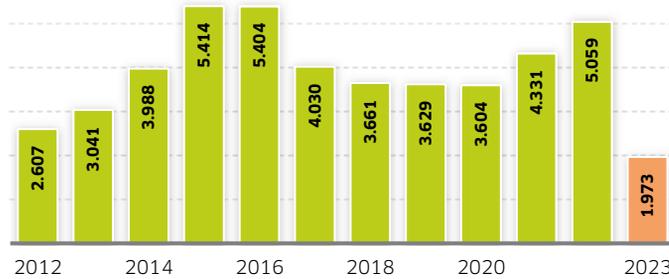
Lecitrailer se ha situado este año como el fabricante con mayor número de matriculaciones, con un total de 574.

La compañía ha puesto en circulación su primera unidad de semirremolque Eco Frigo. Desarrollado, en colaboración con Valx y con Carrier, cuenta con un equipo completamente eléctrico, que se alimenta de una batería cargada con conexión a red, cuando el vehículo está parado y a la energía regenerativa producida por uno de los ejes

VOLATILIDAD EN LAS MATRICULACIONES DE FRÍO

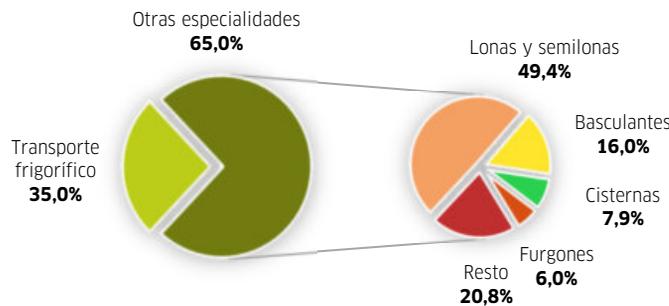
Tras un buen 2022, en el que se logró un alza del 17%, el segmento retrocede en el mismo porcentaje en el primer semestre de este año.

MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



Datos en unidades. Los datos de 2023 son del primer semestre.

DISTRIBUCIÓN POR TIPOS



Fuente: Asfares.

4%

DE ALZA DE REMOLQUES DE MÁS DE 12 TONELADAS DURANTE EL PASADO AÑO

del semirremolque al utilizar los frenos en circulación, logrando así, eliminar las emisiones del equipo de frío.

El fabricante de semirremolques frigoríficos Sor Ibérica, que ha reforzado su departamento comercial en los últimos meses, sigue con su estrategia para priorizar la sostenibilidad y adaptarse a la distribución urbana de mercancías, especialmente última milla y a la intermodalidad.

La matriculación de remolques y semirremolques de más de 12 toneladas en 2022 fue de 14.450 unidades, un 4,1 por ciento más que en 2021 y un 33 por ciento más que en 2020. Los portacontenedores, con una subida del 21 por ciento, hasta alcanzar las 979 unidades comercializadas, fueron los más dinámicos. Los frigo, con el alza del 17 por ciento ya expuesto, se sitúa a continuación, y a mucha distancia, los furgones, con una subida del 3 por ciento.



we simplify mobility

Para los que su actividad está en la carretera: ¡Vamos a hacerlo sencillo!

Desde el repostaje nacional e internacional hasta mantenimiento de vehículos, desde soluciones de peaje hasta la gestión de flota.

¡Estamos aquí para hacer más sencilla la gestión de tu negocio!

En toda Europa. Siempre que nos necesites.

Simplifica tu movilidad en uta.com

CADENA DE SUMINISTRO | RANKING DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO

EL SECTOR SE VUELVE A SUBIR A LA OLA BUENA

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA Y LOS OPERADORES LOGÍSTICOS SUPERAN LOS 6.700 MILLONES EN 2021, CON UN CRECIMIENTO DEL 6%

La logística del frío retomó la senda de crecimiento en 2021, año uno tras la crisis sanitaria. Las empresas de transporte frigorífico por carretera y los operadores logísticos especialistas en esta actividad superaron los 6.700 millones en 2021, lo que supone un crecimiento del 6,3 por ciento con respecto al difícil 2020. Esta cifra, que se sitúa ya por encima de los niveles prepandemia (+4,5 por ciento), representa el 24 por ciento de las ventas del conjunto del sector del transporte y de los operadores logísticos.

Así se recoge en la Edición 2023 de los Libros Blancos que elabora todos los años Transporte XXI, con una muestra de 4.200 empresas, de las que más de medio millar están especializadas en el almacenamiento y transporte bajo temperatura dirigida.

LA PARTE DEL LEÓN SE LA LLEVA EL TRANSPORTE POR CARRETERA

La parte del león se la lleva el transporte por carretera, el gran 'partner' logístico de la huerta española a la hora de colocar sus productos en el mercado, principalmente en Europa. El sector, con unas ventas de unos 5.000 millones de euros en 2021 (+7,2 por ciento), representa el 76 por ciento del total de ingresos, mientras la cuota de los operadores logísticos, con una facturación de cerca de 1.600 millones (+3,4 por ciento), se sitúa en el 24 por ciento.

El fuerte avance de la logística del frío en el ejercicio analizado contrasta con la estadística del comercio exterior español de productos hortofrutíco-

las, que registró un crecimiento plano en 2021 (+0,2 por ciento).

Las ventas de las empresas de transporte frigorífico por carretera consolidan esta especialidad como la segunda dentro del sector, con un peso del 22,9

por ciento, 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 una cuota del 59,4 por ciento.

Los operadores logísticos de

frío, por su parte, concentran el 27 por ciento de las ventas del conjunto de esta especialidad, que superó en 2021 los 6.000 millones de euros.

En cuanto al análisis por tramos de facturación, solo 20 empresas, el 3,4 por ciento del censo del estudio, mantiene una cifra de negocio por encima de los 50 millones de euros. En total, sumaron más de 2.800 millones, lo que representa el 43 por ciento del negocio. Por otro lado, las pymes, casi el 90 por ciento de la muestra, registraron unas ventas de 3.800 millones, el 57 por ciento de las ventas de la logística del frío en 2021.

La clasificación está encabezada, un año más, por Primafrio. La compañía murciana,

UN SECTOR ATOMIZADO

Las pymes representan casi el 90% de la muestra, con unas ventas de más de 3.800 millones de euros en 2021, lo que supone el 57% del negocio. La empresa tipo española del sector de la logística del frío factura 4,5 millones de euros.

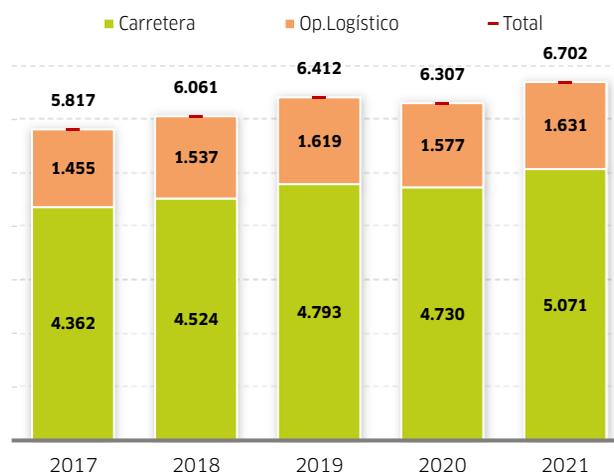
	2021			%21%20			%21/19		
	Nº	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA
Grandes (> 50 mill.)	20	2.867,6	42,8%	+2	+287,8	+11,2%	+3	+374,4	+15,0%
PYME	526	3.834,3	57,2%	-12	+107,2	+2,9%	-26	-84,9	-2,2%
Medianas (50-10 mill.)	122	2.423,0	36,2%	+9	+186,8	+8,4%	-3	+22,9	+1,0%
Pequeñas (10-2 mill.)	258	1.269,7	18,9%	-12	-73,6	-5,5%	-21	-105,6	-7,7%
Micro (< 2 mill.)	146	141,6	2,1%	-9	-6,0	-4,1%	-2	-2,1	-1,5%
Ext / inac	40	0,0	0,0%	+10	+0,0	-	+23	+0,0	-
TOTAL	586	6.701,9	100,0%	+0	+395,0	+6,3%	+0	+289,6	+4,5%
Empresa tipo		4,47				+8,0%			-1,1%

Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

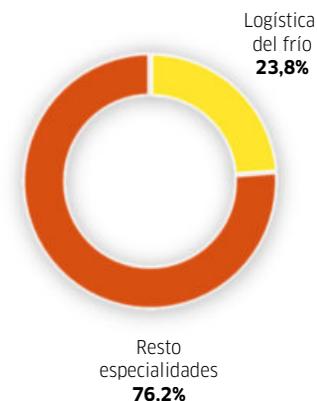
LA LOGÍSTICA DEL FRÍO GANA PROTAGONISMO

Esta especialidad representa casi la cuarta parte de las ventas del conjunto del sector del transporte por carretera y de los operadores logísticos, con unas ventas de más de 6.700 millones de euros en 2021, año uno después de la pandemia.

EVOLUCIÓN



CUOTA 2021



Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

bajo los mandos de José Esteban Conesa, superó en 2021 la barrera de los 500 millones de euros (511,42 millones), con un crecimiento del 12 por ciento, el doble que la media del sector.

A continuación, se encuentran los operadores logísticos DHL Exel Supply Chain -sin datos oficiales de 2021 al cierre de esta edición-, que en 2020 superó los 390 millones de euros, y STEF Iberia, con unas ventas de casi 219 millones de euros en 2021, un 9 por ciento más que un año antes.

PRIMAFRÍO ENCABEZA EL RANKING POR CIFRA DE NEGOCIO

En la cuarta posición se encuentra Transportes J. Carrión, segunda empresa de transporte frigorífico por carretera en España. La compañía, con sede en Almería, alcanzó una facturación de 204 millones de euros en el periodo analizado, con un crecimiento del 8 por ciento con respecto a 2020. Y en quinto lugar, se sitúa Transportes Agustín Fuentes e Hijos, la tercera empresa de transporte frigorífico por carretera. La compañía, adquirida por el gigante americano Lineage Logistics, cerró 2021 con unos ingre-

EL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL MARCA EL PASO

Murcia y Andalucía, que canalizan la mitad de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas a Europa, lideran la clasificación por ventas, con unos ingresos de más de 2.800 millones de euros, lo que supone el 42% del total.

COMUNIDAD	Nº EMPRESAS	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017	EMPLEO		CUOTA	
									2020	VENTAS	EXPORT	
Murcia	93	1.520,6	+10%	+12%	1.385,6	1.353,8	1.272,3	1.207,1	5.851	22,7%	18,5%	
Andalucía	112	1.312,2	+5%	+0%	1.246,5	1.309,0	1.230,8	1.244,3	7.501	19,6%	32,8%	
Madrid	29	1.170,8	+7%	+1%	1.091,7	1.160,8	1.117,8	1.053,9	7.174	17,5%	1,5%	
Com. Valenciana	77	752,3	+7%	+6%	703,7	709,8	681,9	642,8	4.043	11,2%	27,7%	
Cataluña	61	679,0	+7%	+13%	635,6	600,4	579,6	556,1	3.591	10,1%	7,4%	
Galicia	45	299,2	+8%	+5%	275,9	285,8	263,7	257,6	1.516	4,5%	0,6%	
Castilla-La Mancha	23	209,9	-17%	-12%	252,1	238,9	214,1	202,3	1.609	3,1%	2,5%	
País Vasco	22	192,7	+11%	+11%	173,9	174,0	158,0	124,4	1.179	2,9%	0,7%	
Aragón	21	125,7	+5%	-9%	120,2	138,5	132,4	144,2	892	1,9%	1,1%	
Castilla y León	18	121,1	-0%	-5%	121,4	127,9	114,9	103,3	1.147	1,8%	1,4%	
Navarra	13	87,2	-1%	-2%	88,5	89,1	84,6	77,8	508	1,3%	3,5%	
Asturias	17	58,3	+11%	+16%	52,6	50,3	44,7	40,2	423	0,9%	0,0%	
Baleares	11	48,2	+17%	-12%	41,1	54,5	55,9	54,7	397	0,7%	0,1%	
Cantabria	7	42,0	+5%	+7%	40,0	39,1	35,0	33,8	462	0,6%	0,0%	
La Rioja	11	34,9	+6%	+6%	33,1	33,0	30,4	29,1	331	0,5%	0,1%	
Canarias	18	31,6	+5%	+1%	30,0	31,2	30,4	30,9	338	0,5%	0,2%	
Extremadura	8	16,2	+8%	+0%	15,0	16,1	14,3	14,5	173	0,2%	1,7%	
TOTAL	586	6.701,9	+6%	+5%	6.306,8	6.412,3	6.060,8	5.817,1	37.135	100,0%	100,0%	

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.

sos de casi 171 millones y un crecimiento del 5 por ciento.

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 centre fundamentalmente en el

arco mediterráneo. Así las cosas, la primera comunidad autónoma por ventas es Murcia, tras rebasar a Andalucía en 2017, con una cuota del 23 por ciento. Las 93 empresas situadas en esta región cerraron 2021 con una facturación de más de 1.520 millones, un 10

por ciento más que un año antes. De hecho, dos de las empresas de esta comunidad están en el 'selecto club' de las cinco primeras; una de ellas, Primafrio, la primera del ranking, y Transportes Agustín Fuentes e Hijos, en quinta posición de la clasificación.

Tarjeta Andamur ProEurope

VENTAJAS SOBRE RUEDAS



- Una sola tarjeta para más de 700 estaciones en 9 países de Europa
- Multiproducto
- Máxima seguridad
- Atención personalizada 24/7
- Área personal Andamur Connect



DESCUBRE ESTAS Y MUCHAS MÁS VENTAJAS EN ANDAMUR.COM

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2021

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
1	Primafrio SL	Carretera	Murcia	1999	511,42	+12%	+21%	456,76	421,68	53,58	48,54	372
2	DHL Exel Supply Chain Spain SL	Op. Logístico	Madrid	1984	s.d.	-	-	390,67	425,91	7,44	19,27	3046
3	STEF Iberia SA	Op. Logístico	Madrid	1989	218,88	+9%	+3%	201,01	213,38	9,74	89,71	1234
4	Transportes J Carrión SA	Carretera	Almería	1980	204,40	+8%	-19%	190,12	252,28	2,43	13,37	972
5	Transportes Agustín Fuentes e Hijos SL	Carretera	Murcia	1992	170,83	+5%	+8%	162,83	158,49	2,78	43,68	827
6	Logista Pharma SA	Op. Logístico	Madrid	1998	170,05	+26%	+38%	135,32	123,02	8,27	15,73	509
7	Salvesen Logística SA	Op. Logístico	Madrid	1996	137,26	+0%	-9%	136,64	150,71	4,15	6,01	901
8	Grupo Transonuba SL	Carretera	Huelva	1985	113,27	+7%	+13%	105,62	99,82	1,55	7,82	175
9	Hermes Logística SA	Carretera	Barcelona	1982	104,38	+0%	+87%	104,13	55,75	1,04	-37,59	166
10	Transportes Grupo Caliche SL	Carretera	Murcia	1987	100,93	+15%	+28%	87,89	78,93	2,41	16,84	185
11	Transportes Mazo Hermanos SA	Carretera	Valencia	1972	100,50	-3%	-5%	103,90	105,24	-2,82	42,88	478
12	Isabel Alonso Alonso SL	Carretera	Almería	1999	96,37	+14%	+29%	84,61	74,51	3,43	22,71	503
13	Sabetrans SL	Carretera	Huelva	1987	92,71	+4%	+59%	88,94	58,18	3,11	26,81	564
14	Agencia Transportes Trota SA	Carretera	Lleida	1984	87,49	+8%	+13%	81,05	77,24	0,35	11,95	384
15	Molinero Logística SL	Op. Logístico	Soria	1989	71,64	-2%	-5%	72,79	75,15	0,78	9,82	690
16	Transintercano SL	Carretera	Almería	1991	70,19	+3%	+11%	68,33	63,14	6,13	41,68	572
17	Delgo Operador de Transporte SL	Carretera	Valencia	2007	63,01	+36%	+74%	46,47	36,21	0,76	3,03	354
18	Disfrimur SL	Carretera	Murcia	1997	56,61	-0%	-5%	56,63	59,72	0,48	6,50	763
19	Explotación Internacional de Transportes SL	Carretera	Alicante	1965	56,36	+29%	+29%	43,59	43,79	0,88	1,78	200
20	Tudefrigo SL	Carretera	Gipuzkoa	1993	50,62	+19%	+35%	42,39	37,53	-0,03	3,98	225
21	Galadtrans 2009 SL	Carretera	Castellón	2009	47,93	+5%	+2%	45,48	47,12	0,24	1,76	58
22	Transportes Penades e Hijos SL	Carretera	Albacete	1987	46,35	+19%	+23%	38,99	37,75	0,87	6,96	404
23	Olano Seafood Ibérica SA	Carretera	Gipuzkoa	1989	45,51	+5%	+3%	43,24	44,01	2,03	7,02	78
24	Castillo Trans SA	Carretera	Alicante	1983	44,44	+1%	-6%	43,86	47,23	0,23	8,02	688
25	Campillo Palmera SL	Carretera	Murcia	2012	42,41	+6%	-5%	39,84	44,44	1,44	13,71	191
26	Transportes Eurocruz SL	Carretera	Murcia	1996	40,38	-4%	-6%	41,93	42,80	0,01	7,34	221
27	Zolve España Logística y Transporte SA	Carretera	Madrid	1990	s.d.	-	-	37,99	34,65	0,62	5,95	218
28	Fresh & Carry SA	Carretera	Murcia	1998	37,76	+53%	+57%	24,69	24,10	0,38	1,38	23
29	Francisco Pérez Rodríguez SA	Carretera	Almería	1986	36,88	+17%	+31%	31,61	28,25	0,57	2,76	253
30	Operadores Logísticos del Mediterráneo SA	Op. Logístico	Murcia	1992	32,94	+3%	+7%	32,06	30,64	0,96	2,11	59
31	Aralogic SL	Carretera	Zaragoza	2006	32,89	+6%	+5%	30,88	31,24	-0,05	1,83	180
32	Capitrans SL	Carretera	Murcia	1992	32,70	+3%	-1%	31,90	33,18	1,26	8,78	179
33	Transportes J Carbó SL	Carretera	Barcelona	1989	s.d.	-	-	32,47	37,71	0,40	4,73	194
34	Inter Trans Pérez Casquet SL	Carretera	Almería	1999	30,32	+11%	+23%	27,27	24,59	0,16	8,28	283
35	STEF Los Olivos SA	Op. Logístico	Madrid	1988	30,23	+56%	+86%	19,36	16,29	1,33	2,22	294
36	Juan Francisco Aranda SL	Carretera	Granada	1994	29,83	+30%	+24%	23,00	23,99	1,07	9,22	228
37	Transportes Frigoríficos Narval SL	Carretera	Madrid	1998	29,79	+30%	+13%	22,94	26,38	0,09	1,92	185
38	Transportes Tresserras SA	Carretera	Girona	1947	29,17	+13%	-6%	25,83	30,86	0,03	2,74	89
39	Austrian Fruits SL	Carretera	Lleida	2009	28,07	+213%	>999%	8,96	1,36	0,02	0,88	262
40	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Carretera	Murcia	2000	27,91	+16%	+24%	24,01	22,58	0,13	2,79	245
41	Transfríed SL	Carretera	Cuenca	2003	27,70	+13%	+28%	24,41	21,71	0,35	2,63	148
42	Transfrío Rías Baixas SL	Carretera	Pontevedra	2016	27,12	+17%	+25%	23,18	21,71	0,37	2,56	115
43	Montfrisa SA	Op. Logístico	Madrid	1964	26,90	+19%	+1%	22,51	26,65	0,09	4,13	216
44	Transportes Hermanos Corredor SA	Carretera	Murcia	1982	26,01	+6%	+10%	24,52	23,74	0,13	5,87	174
45	Picking Farma SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	25,63	+7%	+16%	24,06	22,15	2,72	17,92	180
46	Trans Jaylo SA	Carretera	Navarra	1995	25,46	+14%	+13%	22,27	22,53	3,12	12,53	170
47	Indapak Logistic SL	Carretera	Almería	2002	25,46	+6%	-3%	24,08	26,35	1,20	5,98	11
48	Ondara Logística SL	Op. Logístico	Lleida	2002	25,04	+16%	+25%	21,66	19,97	0,65	5,04	47
49	Serfri Trucks SA	Carretera	Murcia	2007	24,87	+11%	+33%	22,50	18,71	0,75	1,75	23
50	Transportes Cruz SL	Carretera	Navarra	1975	24,51	+4%	+8%	23,63	22,59	0,64	8,71	166
51	Organización Farmacéutica SA	Op. Logístico	Guadalajara	1987	s.d.	-	-	24,48	20,77	1,86	16,43	167
52	Mascaró Morera SL	Carretera	Baleares	1995	24,15	+31%	+22%	18,41	19,80	1,16	3,90	148
53	Transportes Internacionales Eurotransfret SL	Carretera	Alicante	2009	24,04	-	+53%	s.d.	15,71	0,17	1,89	207
54	Agencia Transportes Robles SA	Carretera	Lleida	1985	23,95	+5%	+8%	22,72	22,24	0,39	1,71	296
55	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Carretera	Murcia	2006	23,92	+4%	-11%	23,10	26,90	0,25	1,76	40
56	Trans Manolet SL	Carretera	Alicante	1983	23,23	+1%	+3%	23,11	22,49	1,15	6,18	158
57	Transportes J Prats SA	Carretera	Girona	1980	23,19	+15%	-3%	20,23	23,87	0,49	3,97	84
58	Rau Load Cargo SL	Carretera	Valencia	1993	23,10	+2%	+9%	22,62	21,26	0,08	2,29	30
59	Alloga Logística (España) SL	Op. Logístico	Toledo	1997	22,75	+28%	+35%	17,81	16,86	1,59	7,96	147
60	Hervían SL	Carretera	Murcia	1991	22,43	+13%	+13%	19,93	19,79	0,36	6,22	258

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
61	Frío Nature Almería SL	Carretera	Almería	2012	22,33	+25%	+46%	17,91	15,28	0,52	2,05	15
62	Frigoríficos de Vigo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1940	21,89	+12%	+6%	19,61	20,67	1,23	9,13	75
63	Transportes Yagüe 1955 SL	Carretera	Málaga	1978	21,47	+14%	+35%	18,82	15,85	0,31	2,24	47
64	Transmoro SL	Carretera	Huelva	1992	21,42	+40%	+65%	15,26	12,97	0,36	3,36	182
65	Sv. Combinados de Logística y Distribución SL	Op. Logístico	Valencia	1998	20,69	+12%	+76%	18,54	11,79	0,21	0,71	83
66	Rau Load Cargo Barcelona SL	Carretera	Valencia	1998	20,17	+12%	+6%	17,94	18,94	0,63	0,70	16
67	Primavía Europe SL	Carretera	Murcia	2018	20,09	+92%	+119%	10,47	9,18	0,06	0,49	143
68	TAE Transports i Serveis Integrals SL	Carretera	Barcelona	1995	19,96	-15%	-10%	23,56	22,14	-0,25	5,04	111
69	Movianto España SL	Op. Logístico	Madrid	2000	19,92	+9%	-8%	18,22	21,62	1,27	10,37	96
70	Rafa Grau Transports SL	Carretera	Valencia	2014	19,89	+17%	+40%	17,02	14,18	0,16	0,97	113
71	Transportes Vigar SL	Carretera	Sevilla	1990	19,81	+0%	+7%	19,74	18,52	0,88	14,72	179
72	Euroloma SL	Carretera	Murcia	1993	19,67	+3%	+3%	19,05	19,13	1,01	7,83	86
73	Logifrío Gestión Frigorífica SL	Op. Logístico	Madrid	2002	s.d.	-	-	19,32	20,63	-0,03	0,29	1
74	Armesa Logística Internacional SA	Carretera	Valencia	2013	19,19	-3%	+4%	19,80	18,45	1,92	6,20	22
75	Logidis Systems SL	Carretera	Almería	1997	18,92	+9%	-17%	17,41	22,78	0,14	2,17	19
76	Transvasa	Carretera	Cantabria	1978	18,74	+4%	+11%	18,04	16,86	1,81	17,14	40
77	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Carretera	Sevilla	1993	18,50	+5%	+2%	17,70	18,10	0,34	4,72	53
78	Trans Frío Higueral SL	Carretera	Almería	1997	17,72	+0%	+8%	17,66	16,48	0,54	5,69	194
79	Antonio Marco SL	Carretera	Alicante	1985	17,20	+14%	+17%	15,04	14,72	0,15	2,20	109
80	Olano Norte SL	Carretera	Gipuzkoa	2017	17,16	+23%	+57%	13,97	10,96	0,28	2,47	133
81	Rau Load Cargo Marítima SL	Carretera	Valencia	2004	17,11	+13%	+28%	15,17	13,35	0,70	0,78	21
82	Transportes Piadela SL	Carretera	Coruña	1990	17,09	-3%	+4%	17,64	16,45	0,69	7,44	60
83	Inter Cañabate SL	Carretera	Almería	1995	17,01	-2%	-12%	17,34	19,36	0,30	5,96	14
84	Transportes Caudete SA	Carretera	Albacete	1967	s.d.	-	-	17,00	16,96	-0,84	4,55	143
85	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Carretera	Zaragoza	1988	16,95	+16%	+3%	14,56	16,48	1,72	17,80	96
86	Interfrive SA	Carretera	Almería	1994	16,91	-4%	-18%	17,61	20,53	0,84	14,46	165
87	Serincar 92 SL	Carretera	Asturias	2013	16,75	+37%	+96%	12,27	8,55	0,62	2,09	71
88	Farmavenix SA	Op. Logístico	Guadalajara	2004	16,60	-33%	+8%	24,81	15,31	0,40	8,76	144
89	Fredist SL	Op. Logístico	Barcelona	2002	16,27	+16%	+34%	14,04	12,18	0,86	4,44	46
90	Garvasa Logística SL	Op. Logístico	Cantabria	2002	15,84	+9%	+27%	14,48	12,47	0,86	15,14	365
91	Transportes Tarragona SA	Carretera	Lleida	1985	15,70	-14%	-21%	18,30	19,97	-0,54	-1,09	44
92	Transportes Valín e Hijos SA	Carretera	Lugo	1988	15,66	-1%	-15%	15,84	18,38	0,05	3,75	132
93	Tradomi SL	Carretera	Murcia	1996	15,50	+6%	+12%	14,61	13,83	0,11	4,32	133
94	Transportes el Mirador Miratrans SL	Carretera	Murcia	1995	15,48	+4%	+12%	14,90	13,81	0,13	1,43	123

VIAJAMOS CONTIGO

- Una única tarjeta para España, Bélgica, Francia y Luxemburgo.
- Máxima seguridad con el "PIN DINÁMICO" y control online de todos los repostajes.
- Servicio 24/7, peajes, recuperación de impuestos...

PETROMIRALLES
www.petromiralles.com

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2021

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
95	Antonio Gijón Operador del Transporte SL	Carretera	Granada	2006	15,47	+11%	+15%	13,96	13,48	-0,07	1,60	101
96	Transportes Las Maravillas SA	Carretera	Murcia	1987	15,36	+13%	+40%	13,59	11,00	0,42	4,08	116
97	Frijo Líneas Nórdicas SL	Carretera	Almería	2005	15,24	+10%	+13%	13,86	13,46	1,36	10,89	124
98	S Cabrera SL	Carretera	Almería	1991	15,16	+2%	+0%	14,88	15,09	0,89	15,20	134
99	Bonfrig FDC Ultracongelados SA	Carretera	Pontevedra	2002	14,88	+21%	+144%	12,34	6,11	-0,04	0,03	32
100	Disalfarm SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	14,75	-3%	+1%	15,19	14,61	0,19	5,21	60
101	Eurosol Cargo SA	Carretera	Murcia	2005	14,70	+3%	-8%	14,24	16,01	0,31	3,47	102
102	Trans Rocamar SL	Carretera	Valencia	1977	14,51	+3%	+4%	14,06	14,00	0,31	10,29	91
103	Frío Valdi SL	Op. Logístico	Madrid	2003	s.d.	-	-	14,47	13,57	0,06	1,85	87
104	Transportes Pibejo SL	Carretera	Madrid	1995	s.d.	-	-	14,35	10,81	0,32	1,07	71
105	Innova Logic Transportes SL	Carretera	Valencia	2006	13,96	+10%	+12%	12,71	12,49	0,51	1,16	68
106	Transportes Sindo SL	Carretera	Sevilla	1976	13,76	-12%	-22%	15,72	17,55	-0,38	6,11	88
107	Grupo Salas Águila SL	Carretera	Almería	1994	13,76	+2%	+7%	13,53	12,88	0,26	6,91	170
108	Transportes Bolipesk SL	Carretera	Cádiz	2004	13,57	+11%	+13%	12,28	12,05	0,80	2,15	32
109	Delta Stocks Logistics Global SL	Carretera	Tarragona	2017	13,22	-0%	-14%	13,25	15,32	0,11	1,55	17
110	Alianza Galadtrans SL	Carretera	Castellón	2012	13,19	+13%	-1%	11,72	13,36	0,08	0,38	17
111	Grupo Miguel Ramón SL	Carretera	Tarragona	1986	12,99	+31%	+39%	9,90	9,38	0,74	5,86	74
112	Transportes Valle del Oja SL	Carretera	La Rioja	1996	12,96	+11%	+6%	11,72	12,20	2,13	8,13	68
113	Cronofrío SA	Carretera	Girona	2001	12,94	+3%	-11%	12,54	14,57	0,20	2,09	57
114	Frialia Logística SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	12,82	+36%	+16%	9,45	11,07	1,87	10,68	40
115	Tudefrigo Sur SL	Carretera	Almería	1991	12,66	-26%	-33%	17,10	19,03	0,18	0,71	116
116	Logística Eurocruz SL	Carretera	Murcia	2005	12,54	+42%	+46%	8,81	8,60	0,16	1,13	97
117	Transgallego Logistic SL	Carretera	Murcia	1991	12,26	+27%	+6%	9,64	11,55	0,25	2,15	18
118	Transports Internacionals R Fuster SL	Carretera	Alicante	2005	12,00	+19%	+20%	10,05	10,04	0,10	1,16	100
119	Devesa Express SL	Carretera	Pontevedra	1997	11,97	+4%	-11%	11,55	13,43	0,23	2,96	78
120	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Carretera	Sevilla	2001	11,85	+4%	+5%	11,41	11,29	0,31	1,66	30
121	Transportes Frateros SL	Carretera	Alicante	1968	11,55	+93%	+98%	5,98	5,84	-0,19	0,69	83
122	José María Navajas SL	Carretera	La Rioja	1998	11,50	+1%	+4%	11,37	11,05	0,13	5,97	103
123	Frío Guerrero SL	Carretera	Almería	2006	11,41	+13%	+22%	10,06	9,35	0,09	0,17	9
124	SC Andaluza de Transportes Cotravelma	Carretera	Málaga	2008	s.d.	-	-	s.d.	11,29	-0,17	0,96	9
125	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Carretera	Huelva	1997	10,94	+1%	+25%	10,87	8,74	0,15	1,76	54
126	Gestión de Manipulación Alimentaria SL	Op. Logístico	Zaragoza	2004	10,93	-2%	-4%	11,16	11,36	1,18	8,79	113
127	Transports J Prada SL	Carretera	Girona	1980	s.d.	-	-	s.d.	10,84	0,24	4,40	62
128	Transportes Euro Almería 2000 SL	Carretera	Almería	2000	10,79	+43%	+44%	7,56	7,52	0,48	1,37	8
129	Tudefrigo Logística SL	Op. Logístico	Navarra	1999	10,64	+30%	+21%	8,21	8,77	0,06	1,83	12
130	Transdonat SA	Carretera	Valencia	1970	10,51	+8%	-	9,76	s.d.	-0,29	3,17	91
131	Murgi Cargo SL	Carretera	Almería	1997	s.d.	-	-	10,49	9,37	0,06	0,58	24
132	Frío Limpio de Aragón SL	Op. Logístico	Zaragoza	2000	10,46	+15%	+25%	9,13	8,37	-0,26	1,23	105
133	Tojeiro Transportes SA	Carretera	Coruña	1977	10,44	+1%	+4%	10,37	10,01	1,02	15,23	40
134	Frigoríficos de Navarra SA	Op. Logístico	Navarra	1987	10,32	+9%	+46%	9,47	7,08	-0,87	15,11	69
135	Almacenes Pogar SL	Carretera	Cuenca	1987	10,31	+13%	-4%	9,11	10,72	0,10	0,76	114
136	Satfer España SL	Carretera	Valencia	1983	10,29	-5%	-2%	10,87	10,49	0,09	1,29	59
137	Kartin SL	Carretera	Pontevedra	1997	10,28	+3%	-3%	9,97	10,56	0,10	1,06	66
138	SC Gallega Cofrivigo	Carretera	Pontevedra	1982	s.d.	-	-	10,22	11,39	0,02	0,48	8
139	Cefrusa Servicios Frigoríficos SA	Op. Logístico	Barcelona	1967	10,21	+29%	+33%	7,91	7,67	-0,59	4,71	129
140	AupaTrans Transporte Internacional SL	Carretera	Granada	2013	10,20	+29%	+74%	7,91	5,87	0,14	0,88	83
141	Transgesol SL	Carretera	Almería	2003	s.d.	-	-	10,11	13,19	0,96	5,27	90
142	Interbalsa SL	Carretera	Murcia	1993	10,01	-2%	-4%	10,23	10,45	0,20	2,64	84
143	Omega Delivery SL	Carretera	Madrid	1998	9,99	-7%	-21%	10,70	12,68	2,38	4,77	7
144	Olano Logística del Mar SL	Carretera	Gipuzkoa	2018	9,85	+4%	+5%	9,52	9,40	-0,02	0,38	201
145	Martínez Cobo e Hijos SL	Carretera	Girona	2000	9,83	+4%	+8%	9,44	9,09	0,43	2,47	29
146	Deco Pharma Servicios Logísticos SL	Op. Logístico	Madrid	2008	9,77	+26%	-50%	7,78	19,47	0,41	3,57	63
147	Vicente E Escudero SL	Carretera	Alicante	2002	9,77	+9%	+8%	8,97	9,02	0,32	1,56	72
148	Estela Trans SL	Carretera	Almería	1994	s.d.	-	-	9,68	10,08	0,47	2,09	33
149	Rau Load Cargo Sevilla SL	Carretera	Valencia	1996	9,63	+15%	+28%	8,41	7,54	0,21	0,28	13
150	Vicente Loureda García SL	Carretera	Coruña	1991	9,59	+21%	-1%	7,90	9,70	0,06	2,52	23
151	Merlatrans SA	Carretera	Murcia	1990	9,39	-9%	-18%	10,32	11,41	-0,15	1,93	54
152	STEF Transportes Frigoríficos SA	Carretera	Madrid	1967	9,37	+1%	-8%	9,32	10,16	-0,35	2,25	77
153	Protea Productos del Mar SA	Op. Logístico	Pontevedra	1997	9,34	+11%	+8%	8,40	8,61	0,83	11,40	21
154	Frigoríficos de Galicia SA	Op. Logístico	Pontevedra	1972	9,22	+5%	-3%	8,80	9,54	0,29	7,38	54

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
155	Aza Logistics SL	Op. Logístico	Valencia	2005	9,21	+30%	+44%	7,06	6,38	0,59	1,85	84
156	Trans Miquel Benavent SL	Carretera	Barcelona	2001	9,21	-6%	-4%	9,82	9,54	0,00	0,76	92
157	Transportes Frigoríficos RP SL	Carretera	Jaén	1997	9,06	-9%	-12%	9,91	10,31	-0,37	0,10	72
158	Operador Logístico Vitotrans SL	Op. Logístico	Álava	2012	9,03	+6%	+7%	8,50	8,43	0,34	1,73	7
159	Sauratrans SL	Carretera	Murcia	1995	8,97	+4%	-2%	8,65	9,16	0,20	1,68	59
160	Servicios Logísticos del Pla SL	Carretera	Lleida	1996	8,78	+4%	-1%	8,43	8,85	0,17	6,24	99
161	Transportes Farmacéuticos SA	Carretera	Madrid	1986	8,76	-2%	-3%	8,97	9,03	0,03	1,92	16
162	Logística de Cox SL	Carretera	Alicante	2006	s.d.	-	-	8,64	10,58	0,12	0,35	54
163	Yonatan Pérez Suárez SL	Carretera	Lugo	2013	8,57	-4%	-29%	8,95	12,12	-0,48	-1,47	59
164	Amodo Mio Logist Cargo SL	Carretera	Murcia	2018	8,42	+43%	+57%	5,91	5,35	0,04	0,10	16
165	Potel Torres Transportes SL	Carretera	Pontevedra	2006	8,37	+5%	+12%	7,94	7,50	0,53	3,43	30
166	Frigoríficos del Mercat del Peix SA	Op. Logístico	Barcelona	1990	8,36	+2%	-6%	8,16	8,93	0,63	8,49	82
167	Interlogística del Frío SA	Op. Logístico	Barcelona	1958	8,28	+11%	+1%	7,45	8,19	-0,10	4,80	41
168	Orcelitrans SL	Carretera	Alicante	1996	8,26	-3%	+0%	8,49	8,24	0,05	0,94	69
169	Ondatrans Tractores SL	Carretera	Lleida	2014	8,24	+42%	+76%	5,82	4,67	0,07	0,47	77
170	Transportes y Logística TLX SL	Carretera	Murcia	2011	8,23	+11%	+23%	7,42	6,70	0,07	1,14	100
171	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Carretera	Murcia	2006	8,22	+7%	+45%	7,65	5,66	0,13	0,80	33
172	Transaguimu SL	Carretera	Almería	2014	8,19	+16%	+8%	7,06	7,60	0,46	4,32	66
173	Caserfri SL	Op. Logístico	Zaragoza	1999	8,07	-4%	-1%	8,38	8,17	1,32	13,86	68
174	Transleo Sur SL	Carretera	Sevilla	2012	8,00	+2%	-6%	7,82	8,48	0,01	0,92	88
175	Fri Olvega SL	Op. Logístico	Soria	2001	7,93	+3%	+26%	7,67	6,32	0,18	10,13	108
176	Transportes Barceló 2010 SL	Carretera	Baleares	2001	7,88	+3%	-11%	7,68	8,82	-0,04	0,42	123
177	Truck One SL	Carretera	Madrid	2007	7,78	+31%	+34%	5,95	5,82	0,22	1,20	49
178	Serfrial Hnos Fuentes SL	Op. Logístico	Murcia	2001	7,69	-1%	+12%	7,76	6,86	2,64	10,29	33
179	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Carretera	Lleida	2000	7,66	+8%	-8%	7,10	8,37	0,03	0,98	55
180	Tircarhe SL	Carretera	Córdoba	2003	7,63	+8%	+9%	7,08	7,00	0,57	4,80	62
181	TTC Logística Frigorífica SL	Op. Logístico	Coruña	2015	7,54	+14%	-3%	6,61	7,78	0,03	0,81	12
182	Transmado Express 2002 SL	Carretera	Jaén	2002	7,53	+2%	-6%	7,39	8,01	0,44	2,86	89
183	Transportes Cameselle SL	Carretera	Pontevedra	1988	7,53	+13%	+8%	6,69	6,98	0,26	1,19	69
184	Fruport Tarragona SL	Op. Logístico	Tarragona	2008	7,47	+12%	+12%	6,64	6,69	1,40	3,48	37
185	Logística i Serveis del Fred de Ponent SL	Op. Logístico	Lleida	2014	7,41	+7%	+31%	6,91	5,66	1,25	7,29	46
186	Logísticas Goyanes SL	Carretera	Lugo	2006	7,29	-5%	-15%	7,64	8,57	0,15	2,25	45
187	Betese Gestión de Sv. de Almacenes y Portes SL	Carretera	Barcelona	2000	7,20	+4%	-11%	6,94	8,06	0,22	1,60	19
188	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Carretera	Jaén	1995	7,15	+22%	+18%	5,86	6,08	0,08	0,81	79

Formación en Gestión de Cadenas Logísticas a Temperatura Controlada

Del 20 al 29 de noviembre 2023


Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

@escolaeuropeaeu



Regístrate aquí

Aprovecha un descuento especial si eres parte de nuestra comunidad de *Alumni* o por el 2º participante de la misma empresa.

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2021

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
189	Frigo Vanfer SL	Carretera	Lleida	2010	7,08	+10%	+8%	6,43	6,57	0,05	1,81	40
190	Transportes Arrastio SL	Carretera	Gipuzkoa	1999	6,97	-3%	+2%	7,20	6,87	0,30	2,36	44
191	Gestión de Servicios Logísticos Silla SL	Op. Logístico	Valencia	2008	6,93	-7%	-16%	7,45	8,29	0,01	0,40	2
192	Betiko Trans SL	Carretera	Bizkaia	1996	6,88	+3%	+1%	6,69	6,78	0,44	1,37	33
193	Transportes Papa Alí SL	Carretera	Murcia	1996	6,87	+6%	+6%	6,50	6,46	0,04	0,29	54
194	Vicente Colomar Blanco SL	Carretera	Valencia	1988	6,83	+18%	+36%	5,78	5,02	0,26	1,93	44
195	Transportes José Valero Ridaó SL	Carretera	Almería	2010	6,82	+2%	+7%	6,68	6,37	0,64	2,72	80
196	Transportes Indo SA	Carretera	Gipuzkoa	1983	6,82	+9%	+1%	6,27	6,77	0,14	2,76	58
197	Pitarch Logística SA	Carretera	Castellón	1984	6,78	-1%	-14%	6,82	7,91	0,07	5,59	35
198	Transportes Juan Gómez SA	Carretera	Murcia	1986	6,68	-2%	-11%	6,81	7,53	-0,07	1,14	33
199	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Carretera	Girona	2008	6,66	+6%	+13%	6,26	5,91	0,05	0,69	49
200	Rau Load Cargo Denia SL	Carretera	Valencia	2005	6,63	-13%	-15%	7,65	7,84	0,00	0,07	9
201	Carnes Erdella SL	Carretera	Bizkaia	1984	6,44	+5%	+7%	6,14	6,03	0,17	2,49	73
202	Lofriastur SL	Carretera	Asturias	2013	6,43	+2%	-0%	6,29	6,43	-0,09	1,80	76
203	Cantero Cargo SL	Carretera	Valladolid	2006	6,37	-7%	-18%	6,88	7,76	-0,60	-1,15	52
204	Perea SL	Carretera	Alicante	1972	s.d.	-	-	s.d.	6,37	0,06	0,60	53
205	Tajotrans SL	Carretera	Toledo	1993	6,31	+12%	+7%	5,64	5,87	0,17	2,36	50
206	José Hernández Quijada e Hijos SL	Carretera	Murcia	1994	6,27	+9%	+16%	5,78	5,40	0,16	2,22	46
207	Frío Cantoria SL	Carretera	Almería	1996	s.d.	-	-	s.d.	6,25	0,25	2,46	113
208	Transportes Manuel Ares SL	Carretera	Coruña	1999	6,19	+8%	+12%	5,75	5,51	0,23	4,44	49
209	Transportes Robles Castañón SL	Carretera	León	2003	6,19	+12%	+22%	5,55	5,08	0,04	1,87	56
210	Frío Albatana SL	Carretera	Albacete	2004	6,12	+7%	+3%	5,71	5,94	0,07	0,88	51
211	Servicios Logísticos Souto SL	Carretera	Pontevedra	1983	6,11	+14%	+10%	5,36	5,54	0,27	1,71	48
212	Soapa Galicia SL	Carretera	Coruña	1994	6,09	+22%	+21%	5,01	5,03	0,35	1,28	13
213	Conservas y Frigoríficos del Morrazo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	5,99	+15%	-5%	5,21	6,34	7,98	6,06	36
214	Olano Valencia SL	Op. Logístico	Valencia	2003	5,99	+17%	+31%	5,14	4,58	0,52	3,42	38
215	Dalias Transport SL	Carretera	Alicante	1987	5,99	-17%	-7%	7,24	6,41	-0,42	0,86	47
216	Americold Algeciras SL	Op. Logístico	Cádiz	2010	5,98	+13%	+26%	5,27	4,74	-0,84	0,63	26
217	Betrex España SA	Carretera	Valencia	1990	5,92	-0%	-1%	5,92	5,99	0,05	0,44	10
218	Disalfrio Centros Logísticos SL	Carretera	Jaén	2002	s.d.	-	-	5,89	6,32	0,05	1,37	22
219	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Carretera	Albacete	2007	5,88	+5%	-1%	5,62	5,94	0,06	1,81	24
220	Americold Barcelona Palau SA	Op. Logístico	Barcelona	1987	5,88	+5%	-6%	5,58	6,28	0,23	14,82	23
221	Transportes Miguel Parrilla SL	Carretera	Sevilla	1991	5,86	-10%	-27%	6,52	8,02	-1,82	-0,65	56
222	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Carretera	Huelva	1999	s.d.	-	-	5,86	6,44	-0,39	0,11	69
223	Servicios Logísticos de Caravaca de la Cruz SL	Carretera	Murcia	2007	5,80	+17%	+20%	4,96	4,82	0,03	0,30	21
224	Transportes El Mosca Murcia SA	Carretera	Murcia	1986	5,79	+42%	+77%	4,08	3,27	0,03	0,32	71
225	Panero Logística SL	Carretera	Asturias	2003	5,77	-1%	+4%	5,81	5,56	0,04	2,88	63
226	Transportes Vila y Fayos SL	Carretera	Albacete	1977	5,69	-0%	-6%	5,69	6,06	0,05	2,83	35
227	Trafema SL	Carretera	Pontevedra	1987	5,68	+18%	+12%	4,81	5,09	0,39	2,83	23
228	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Carretera	Huelva	2008	5,63	+10%	+12%	5,13	5,03	0,57	2,03	39
229	Transportes Zaragoza y Merlos SL	Carretera	Murcia	2007	5,57	+16%	+4%	4,78	5,36	0,00	0,34	42
230	Inter Cox SL	Carretera	Alicante	2004	5,51	+19%	+25%	4,64	4,40	0,22	0,46	27
231	AT Fríobaza SL	Carretera	Granada	2007	s.d.	-	-	5,48	5,84	0,04	0,79	26
232	Trans Wences SL	Carretera	Barcelona	1993	5,47	-30%	-49%	7,85	10,64	0,38	3,33	56
233	Suditrans SL	Carretera	Murcia	1993	5,41	-3%	-2%	5,58	5,52	0,21	4,37	44
234	Pinaol Gestión SL	Carretera	Valladolid	1996	5,37	+14%	-1%	4,71	5,42	0,89	4,47	46
235	Transportes Frigoríficos Nazarenos SA	Carretera	Sevilla	1996	5,37	+5%	+11%	5,13	4,85	0,06	0,69	48
236	Teletransporte Aragón SL	Carretera	Zaragoza	1991	s.d.	-	-	5,33	5,28	0,08	1,91	30
237	Transportes New Frío SL	Carretera	Sevilla	2006	5,32	-12%	-34%	6,05	8,05	-1,30	-4,41	51
238	Frío Huelva SL	Carretera	Huelva	2000	5,31	-1%	-1%	5,39	5,37	0,19	1,52	29
239	Hermanos Lardín Vivancos SL	Carretera	Murcia	1991	s.d.	-	-	5,21	5,62	0,02	0,18	32
240	Friocavana Internacionales SL	Carretera	Sevilla	2016	5,17	-6%	+12%	5,48	4,60	0,10	0,32	10
241	Transportes Segura y Guevara SL	Carretera	Almería	1992	5,14	-3%	+2%	5,28	5,02	0,23	4,09	44
242	Molenbergnatie España SL	Op. Logístico	Barcelona	1994	5,13	-16%	-36%	6,10	8,01	-0,48	1,41	17
243	Logística Orfeón SL	Carretera	Murcia	2018	5,11	+263%	>999%	1,41	0,10	1,39	1,82	36
244	Hermanos Robledo SL	Carretera	Asturias	1982	5,08	+22%	+12%	4,16	4,52	-0,02	1,73	32
245	Logística Cerecedo SL	Carretera	León	2011	5,07	+7%	+23%	4,72	4,11	0,00	0,55	35
246	Avher Logistics SL	Carretera	Murcia	2008	5,05	+9%	-0%	4,65	5,07	0,01	0,28	14
247	Laytor Trans SL	Carretera	Castellón	2002	5,02	-12%	-6%	5,71	5,37	0,23	2,46	25
248	Los Gemelos 2001 SL	Carretera	Murcia	2001	4,99	+7%	+9%	4,67	4,57	0,10	1,61	49

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
249	Aberrri Trans SL	Carretera	Navarra	1993	4,99	+3%	+1%	4,86	4,94	-0,10	0,06	21
250	Hermanos García Camilo SL	Carretera	Almería	1997	4,96	-6%	-1%	5,26	5,00	0,32	1,94	36
251	García Carrasco SA	Carretera	Murcia	1987	4,96	-4%	-10%	5,14	5,52	0,33	4,28	38
252	Refrilog SL	Carretera	Baleares	2005	s.d.	-	-	4,95	8,57	-0,45	1,20	43
253	Transportes Leoz Mansilla SL	Carretera	Zaragoza	2001	s.d.	-	-	s.d.	4,93	0,01	0,35	38
254	Pharma Logistics Solutions SL	Carretera	Cádiz	2014	4,93	+306%	+620%	1,21	0,68	0,06	0,27	58
255	Royaspar Distribuciones y Logísticas SA	Carretera	Madrid	2002	4,90	-8%	+103%	5,30	2,41	0,26	0,82	6
256	Frijo Express Europe SL	Carretera	Lleida	1987	4,90	-12%	-25%	5,59	6,52	-0,52	0,24	58
257	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Carretera	Badajoz	2014	4,88	+14%	-5%	4,30	5,16	0,03	0,84	38
258	Logista Pharma Canarias SA	Op. Logístico	Las Palmas	1996	4,87	-0%	-0%	4,88	4,88	1,13	1,74	32
259	Trío Operadores Logísticos SL	Carretera	Zaragoza	1997	4,85	-7%	-4%	5,21	5,08	-0,15	0,09	44
260	Transzurano SL	Carretera	Murcia	1994	4,76	+3%	-4%	4,64	4,98	0,05	0,56	5
261	Trans Dusan SL	Op. Logístico	Zaragoza	1998	4,74	-1%	-13%	4,81	5,43	0,58	1,30	18
262	Arimon Logísticos SL	Carretera	Barcelona	2007	4,72	+12%	+5%	4,22	4,49	0,34	1,70	42
263	Frijo Alquería SL	Carretera	Valencia	1995	4,71	+2%	-3%	4,61	4,88	0,08	4,50	41
264	Lofritrans Noroeste SL	Carretera	Pontevedra	2009	4,68	+19%	+20%	3,92	3,91	0,46	1,56	35
265	Frigoríficos Tisco I SL	Carretera	Alicante	2001	4,65	+27%	+35%	3,66	3,44	0,04	0,31	51
266	Transfrygoastur SL	Carretera	Asturias	1999	4,64	+6%	-16%	4,39	5,51	0,03	0,16	30
267	Solditrans Transporte y Logística SL	Carretera	Murcia	2005	4,61	+20%	+11%	3,85	4,17	0,01	0,59	5
268	Frijo Urgente SA	Carretera	Lugo	1992	4,61	+13%	-0%	4,08	4,62	0,12	0,96	23
269	Transportes Familia Pico SL	Carretera	Asturias	2014	4,60	+12%	+40%	4,12	3,28	0,03	0,28	28
270	Frigoríficos Collbatallé SL	Op. Logístico	Barcelona	2006	4,58	+25%	+25%	3,67	3,67	0,40	2,84	62
271	Salvesen Logística Canarias SL	Op. Logístico	S.C. Tenerife	2006	4,53	+2%	-2%	4,44	4,63	0,36	0,36	34
272	Mailogist SL	Carretera	Almería	2014	4,52	-14%	-26%	5,28	6,09	0,01	0,55	17
273	Transportes Erustes SL	Carretera	Toledo	1987	s.d.	-	-	s.d.	4,48	0,12	2,07	31
274	Transdiana SL	Carretera	Murcia	2004	4,46	-6%	-13%	4,73	5,13	0,05	0,91	9
275	Frijo Norte Logísticos SL	Op. Logístico	Álava	2020	4,44	-	-	0	0	0,20	0,21	63
276	Trans Hnos Hernández SL	Carretera	Murcia	2008	4,43	+11%	+19%	3,99	3,73	0,26	1,04	30
277	Criado Grupo Logístico SL	Carretera	Zaragoza	2005	4,31	+5%	-21%	4,12	5,48	0,06	-0,47	27
278	Lan Logística SL	Op. Logístico	Bizkaia	1999	4,31	+14%	+0%	3,79	4,30	0,00	0,44	18
279	Logística del Frío Margui SL	Carretera	Murcia	2007	4,30	-8%	-12%	4,69	4,91	0,07	0,80	10
280	Transportes Belzunmena SL	Carretera	Almería	1998	4,30	+2%	+6%	4,19	4,04	0,05	3,32	37
281	Americold Barcelona Santa Perpétua SA	Op. Logístico	Barcelona	2004	4,29	-2%	+13%	4,40	3,79	0,25	3,40	36
282	Pepetruck SL	Carretera	Almería	2007	4,27	-16%	-21%	5,08	5,42	0,08	2,58	4



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

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2021

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
283	Servi Global Trans 2015 SL	Carretera	Pontevedra	2002	4,23	+19%	+125%	3,56	1,88	0,01	0,39	42
284	Caldero y Navarro SL	Carretera	Lleida	1998	4,21	-4%	-5%	4,38	4,44	0,01	0,61	57
285	Transportes Frigoríficos Sandoval SL	Carretera	Asturias	1986	4,19	+4%	-6%	4,03	4,45	0,02	1,98	44
286	Trans Codegasa SL	Carretera	Pontevedra	2002	4,17	+11%	-1%	3,76	4,22	0,02	0,55	31
287	Logística Nieves SL	Carretera	Málaga	2005	4,15	+25%	+11%	3,32	3,75	-0,01	0,09	55
288	Dispa Cedres SL	Carretera	S.C. Tenerife	1994	4,13	-	-	s.d.	s.d.	0,32	2,83	43
289	Inter Cera SL	Carretera	Almería	2012	4,12	+1%	-15%	4,09	4,84	0,10	1,14	30
290	Disfrimur Logística SL	Op. Logístico	Murcia	1999	4,11	+26%	+9%	3,26	3,78	0,13	6,19	17
291	Frío Hnos Portero SL	Carretera	Granada	2003	4,07	+10%	-6%	3,68	4,31	0,48	2,89	28
292	Trans Simó SL	Carretera	Valencia	1980	4,04	+5%	-8%	3,85	4,41	0,10	0,45	26
293	Lofrieuropa SL	Carretera	Lugo	2007	4,03	-0%	-11%	4,04	4,54	0,16	1,51	15
294	Transportes Frigoríficos Macael SL	Carretera	Almería	2000	4,02	+184%	+610%	1,41	0,57	0,24	1,46	34
295	Ekar Garraioak SL	Carretera	Gipuzkoa	1992	3,99	-0%	-11%	3,99	4,49	0,72	12,78	25
296	TR FR Jacarilla SL	Carretera	Alicante	1994	3,99	+8%	-25%	3,70	5,34	0,12	1,12	13
297	Transportes Frigoríficos Juan Flores SL	Carretera	Barcelona	1993	s.d.	-	-	3,92	3,60	0,30	1,98	22
298	Olano Sur SL	Carretera	Huelva	1991	3,92	+10%	+97%	3,55	1,99	-0,01	0,34	51
299	Nabari Logística SL	Carretera	Bizkaia	1995	3,87	+1%	+1%	3,85	3,84	-0,07	0,72	51
300	Andalfrío Logística SL	Carretera	Sevilla	2018	3,87	+89%	+171%	2,05	1,43	0,04	0,12	16
301	Trans Guillén Serrano SL	Carretera	Zaragoza	1993	3,79	-0%	-1%	3,80	3,84	0,00	2,08	38
302	Transportes Francisco Pérez Álvarez SL	Carretera	Granada	1999	3,78	+2%	+15%	3,71	3,29	0,52	3,16	20
303	Transportes Santín y Jové SL	Carretera	Barcelona	1983	3,72	-	-38%	s.d.	5,96	0,06	1,71	30
304	Hegoak Logística SL	Carretera	Bizkaia	1997	3,70	+5%	+5%	3,51	3,52	0,13	1,39	49
305	Transportes Barceló el Palomo SA	Carretera	Murcia	1980	3,70	-9%	-12%	4,08	4,18	0,00	0,25	6
306	Transportes Callejero Bueno SL	Carretera	Zaragoza	1991	3,69	+18%	+32%	3,14	2,81	0,00	1,16	27
307	Transportes Modesto Pardo SL	Carretera	Murcia	1988	s.d.	-	-	s.d.	3,67	0,05	1,27	32
308	Transfrizalo SA	Carretera	Almería	2010	3,66	-5%	-13%	3,87	4,20	-0,04	0,61	37
309	In Time Express Europe SL	Carretera	Barcelona	2004	3,65	+20%	+8%	3,04	3,37	0,02	0,54	8
310	Transportes Maturana SL	Carretera	Almería	1985	3,65	+5%	-4%	3,48	3,82	0,11	2,42	25
311	Euro Levante 96 SL	Carretera	Murcia	1996	s.d.	-	-	3,63	4,02	-1,14	-0,85	15
312	Trans Frío López SL	Carretera	Sevilla	2007	3,60	+6%	-7%	3,39	3,88	0,08	0,77	23
313	Transifrut SL	Carretera	S.C. Tenerife	1993	3,56	+28%	+39%	2,78	2,55	-0,31	2,10	9
314	Transjuneda SL	Carretera	Lleida	2000	3,56	+8%	+10%	3,29	3,23	0,02	0,90	25
315	Logística Blastrans SL	Carretera	Murcia	2001	3,52	+19%	+8%	2,95	3,27	0,08	-0,32	3
316	Hermanos Marín SL	Carretera	Murcia	1989	3,51	-2%	-4%	3,57	3,66	0,01	2,10	29



Gateway for tropical fruit in the South of Europe

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
317	Logística Frigolepe SL	Carretera	Huelva	2010	3,51	+11%	+25%	3,17	2,82	0,04	0,57	34
318	Mortretrans SL	Carretera	Huesca	2012	3,50	+12%	+17%	3,12	2,98	0,21	1,75	13
319	Begavill Transport SL	Carretera	Alicante	2003	3,45	+11%	+12%	3,11	3,09	0,01	0,45	28
320	Cargo Pitiusas SL	Carretera	Baleares	2005	s.d.	-	-	3,42	7,12	-0,33	-0,20	11
321	Transportes Mapir SL	Carretera	Coruña	1985	3,39	-15%	-5%	3,99	3,59	0,21	4,61	30
322	Ofsa Devoluciones SA	Op. Logístico	Guadalajara	2005	3,38	+6%	-0%	3,20	3,39	0,51	1,86	49
323	Secotrans SL	Carretera	Murcia	1982	3,36	-7%	-21%	3,60	4,25	0,08	2,52	30
324	Servicios de Mediación de Transporte Pardo's SL	Carretera	Ourense	1998	3,35	+12%	-9%	2,98	3,67	0,16	3,24	32
325	Transportes Manuel Cid Díaz SL	Carretera	Pontevedra	1989	3,35	+7%	+9%	3,11	3,08	0,11	1,68	23
326	Valiente & Leo SL	Carretera	Sevilla	2010	3,31	+9%	+28%	3,04	2,59	0,08	0,88	33
327	Translapeña de Lorca SL	Carretera	Murcia	1997	3,31	+11%	+40%	2,97	2,37	0,01	0,18	6
328	Transportes Frigoríficos Revilla SL	Carretera	Segovia	1996	3,30	-18%	-18%	4,03	4,05	-0,75	0,13	31
329	Ruiz y Valero Exportación Logística SL	Carretera	Murcia	2007	3,29	+17%	-	2,81	s.d.	0,03	0,49	4
330	Transportes Ruíz Gimeno SL	Carretera	Valencia	1986	3,29	-5%	+3%	3,46	3,19	0,01	0,79	2
331	Transportes Moreno Trejo SL	Carretera	Huelva	1992	3,25	-0%	-9%	3,25	3,59	0,43	6,17	35
332	Transportes Frigoríficos Zараpeco SL	Carretera	Zaragoza	2006	3,24	-12%	-14%	3,67	3,78	-0,09	0,75	33
333	Frigoríficos Collbatallé Madrid SL	Op. Logístico	Barcelona	2009	3,17	+31%	-1%	2,41	3,21	0,19	0,75	48
334	Transporte Temperatura Controlada SL	Carretera	Coruña	2015	3,16	+17%	+11%	2,71	2,84	-0,04	0,17	41
335	Arcodan SL	Carretera	Cantabria	1996	3,14	-7%	-	3,37	s.d.	-0,13	0,82	30
336	Agencia de Transportes del Levante Almeriense SL	Carretera	Almería	1996	3,13	-15%	-19%	3,69	3,88	0,01	0,37	4
337	Logística Alcantarilla Transportes SL	Carretera	Murcia	2007	3,09	-2%	-16%	3,13	3,68	0,03	0,45	18
338	Frío Robles SL	Carretera	Murcia	2007	3,07	-5%	-11%	3,24	3,45	0,07	1,45	33
339	Friologic SA	Op. Logístico	Madrid	2001	3,06	-1%	+10%	3,10	2,79	5,95	12,69	18
340	J Leandro López SL	Carretera	Almería	1997	3,05	-8%	-12%	3,32	3,46	0,12	2,07	3
341	Fresh Logística Almería SL	Carretera	Almería	2013	3,05	+25%	+29%	2,44	2,36	0,02	0,39	4
342	Transportes Logileón SL	Carretera	León	2001	3,02	+17%	+13%	2,58	2,67	-0,05	0,56	32
343	Trans Ondara SL	Carretera	Alicante	1994	2,98	-6%	-14%	3,16	3,45	0,25	1,94	7
344	Bearai SL	Carretera	Bizkaia	2007	2,98	+16%	-1%	2,56	3,01	0,15	1,35	11
345	Martínez Logitrans SA	Carretera	Almería	2001	2,97	+8%	-15%	2,76	3,50	0,01	0,30	4
346	Transibardin SL	Carretera	Navarra	1979	2,97	-0%	-5%	2,97	3,12	0,03	0,55	2
347	Pan de Trigo SA	Carretera	Murcia	1986	2,96	+7%	+7%	2,77	2,76	0,04	0,98	27
348	Transportes Fraterno e Hijos SL	Carretera	Albacete	1994	2,95	-15%	-15%	3,47	3,45	0,02	1,30	20
349	Azuertrans SL	Op. Logístico	Ciudad Real	1993	2,93	+4%	+7%	2,83	2,74	0,16	1,85	21
350	Sangotrans Logística SL	Carretera	Murcia	2012	2,91	+20%	+85%	2,43	1,57	0,05	0,22	4

Puerto lider en logística del frío

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

Puerto de Vigo

Visítanos en:

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2021

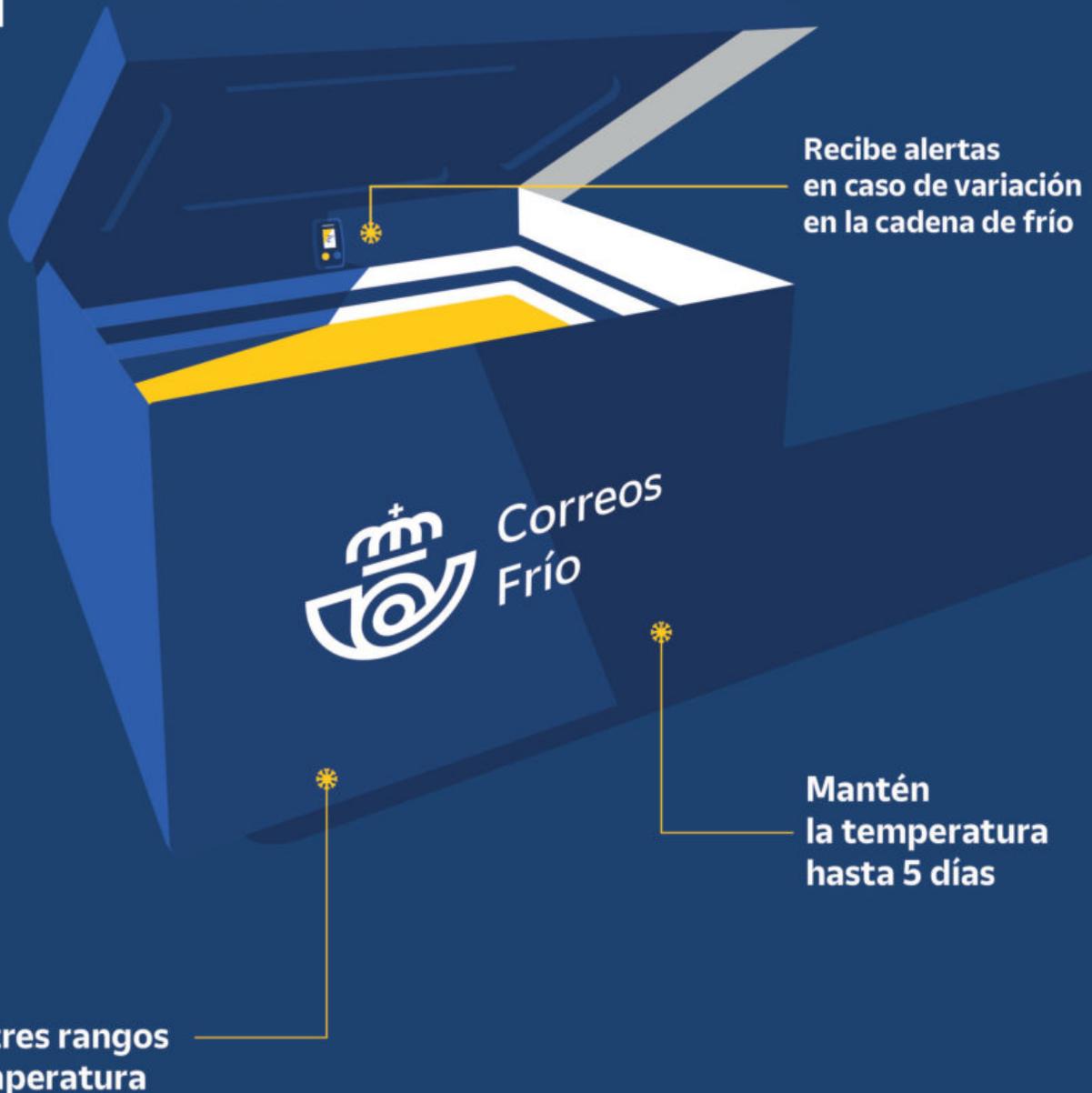
RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2021	%21/20	%21/19	2020	2019			
351	Trans Padre Damián SL	Carretera	Granada	1997	s.d.	-	-	2,89	3,76	0,02	0,64	20
352	Transportes Distribuciones Murcia SL	Carretera	Murcia	1969	s.d.	-	-	2,88	3,28	-0,13	0,59	22
353	Trans Cobo 96 SL	Carretera	Girona	1996	2,85	+3%	-4%	2,76	2,96	0,01	0,69	26
354	Laurok Logística SL	Carretera	Bizkaia	2005	2,84	+2%	+4%	2,79	2,74	-0,02	0,21	33
355	Transpunxin SL	Carretera	Pontevedra	1999	2,83	+44%	+55%	1,96	1,83	0,10	0,75	17
356	Transpeñalver Cargo SL	Carretera	Granada	2007	2,83	-21%	-19%	3,59	3,51	0,06	1,88	18
357	Alvaro Inglés SL	Carretera	Murcia	2000	2,81	+10%	-12%	2,57	3,20	0,17	2,21	11
358	Transportes del Maresme SA	Carretera	Barcelona	1987	2,81	+16%	+3%	2,42	2,72	0,02	0,39	15
359	Transportes Otero Gómez SA	Carretera	Pontevedra	1989	2,80	+2%	-6%	2,74	2,99	-0,06	0,38	24
360	Ricardo Pintor SA	Carretera	Almería	1989	2,77	+6%	-9%	2,63	3,05	0,01	0,82	25
361	Logitransit Duque SL	Carretera	Badajoz	2011	s.d.	-	-	s.d.	2,77	0,00	0,85	22
362	Navarra de Transportes SA	Carretera	Navarra	1977	2,76	+26%	-8%	2,20	3,01	0,25	1,86	17
363	ST Transelx SL	Carretera	Alicante	1989	2,75	+3%	-2%	2,66	2,80	0,16	1,93	15
364	Logifrigo BSM SL	Carretera	Murcia	2013	2,72	+26%	+31%	2,16	2,08	0,02	-0,36	21
365	Combino España SL	Carretera	Murcia	2014	2,66	+30%	+19%	2,04	2,24	0,13	0,65	4
366	Transportes Frigoríficos Villarobledo SL	Carretera	Albacete	2004	s.d.	-	-	s.d.	2,66	0,07	0,51	24
367	Alimentos Cruz del Sur SA	Op. Logístico	Coruña	2001	2,65	+5%	+22%	2,53	2,18	0,01	4,63	19
368	Trans Orión SL	Carretera	Baleares	1995	s.d.	-	-	2,63	3,48	-0,17	0,96	21
369	Transportes Frigo Transmur SL	Carretera	Murcia	2011	2,63	+25%	+21%	2,11	2,16	0,06	0,39	8
370	Nixartrans SL	Carretera	Almería	1997	2,62	-8%	-9%	2,85	2,89	0,02	0,39	5
371	Transportes Frigoríficos Rivatrans SL	Carretera	Zaragoza	2004	s.d.	-	-	2,62	2,34	0,02	0,82	19
372	Americold Spain SA	Op. Logístico	Cádiz	1979	2,60	+15%	+53%	2,25	1,70	-2,01	14,67	23
373	Scandi Logistic SL	Carretera	Murcia	2000	2,57	-8%	-1%	2,79	2,60	0,05	1,00	50
374	Apellán SL	Carretera	Murcia	1994	2,54	+6%	-18%	2,40	3,09	0,18	1,58	4
375	Transfriver 2012 SL	Carretera	León	2012	2,48	+10%	+8%	2,25	2,29	0,03	1,31	16
376	La Rellana SL	Carretera	Alicante	1995	2,46	+2%	-14%	2,41	2,86	-0,01	1,49	15
377	Recapol SA	Carretera	Madrid	1982	2,45	+6%	+1%	2,31	2,43	0,02	0,41	24
378	Transportes Mercé SL	Carretera	Valencia	1974	2,44	+2%	+3%	2,39	2,38	0,01	0,90	17
379	Ragueso SL	Carretera	Sevilla	1996	2,44	+5%	-12%	2,33	2,78	0,07	1,27	12
380	Operador Logístico Europa Sur SL	Carretera	Almería	2009	s.d.	-	-	2,44	2,92	0,01	0,42	6
381	Transportes F Uriarte SL	Carretera	Álava	1988	2,37	+3%	+1%	2,31	2,35	0,08	1,70	24
382	CN Logística SL	Op. Logístico	Barcelona	1994	2,36	-12%	-1%	2,68	2,38	0,04	1,13	1
383	Trans Guardia SL	Carretera	Valencia	1993	2,35	+9%	-1%	2,15	2,38	0,09	0,74	26
384	Transrojales SL	Carretera	Alicante	1979	2,34	+2%	+2%	2,29	2,30	0,02	0,94	15
385	Transportes Rafecae SA	Carretera	Valladolid	1986	2,33	-7%	-15%	2,51	2,74	0,01	0,43	18
386	Hermanos Bordes SL	Carretera	Valencia	1976	s.d.	-	-	s.d.	2,31	-0,18	0,14	23
387	LM Cabrerizos SL	Carretera	Salamanca	1995	2,30	-3%	-2%	2,39	2,36	0,01	1,30	24
388	García Valle SL	Op. Logístico	Cantabria	1972	2,29	-3%	-15%	2,36	2,70	1,02	15,82	1
389	Servicio Integral Arnedo SL	Op. Logístico	La Rioja	2008	2,18	+35%	+76%	1,61	1,24	-0,07	0,61	76
390	Transportes Frigoríficos R Laga SL	Carretera	Zaragoza	1998	2,17	+2%	+15%	2,12	1,90	0,06	0,56	18
391	Transportes Frigoríficos Alborán SL	Carretera	Murcia	1994	s.d.	-	-	s.d.	2,17	0,02	1,40	2
392	Transportes Abad Morales SL	Carretera	Murcia	2007	2,12	-13%	-33%	2,44	3,16	-0,03	0,05	5
393	Sociedad Logística Alimentaria de Navarra SL	Op. Logístico	Navarra	1998	2,11	+4%	-16%	2,03	2,52	-0,11	0,81	29
394	Transportes Alférez Fernández SL	Carretera	Almería	1999	2,10	+29%	+10%	1,62	1,92	0,17	1,20	14
395	Eficiencia Logística SL	Carretera	Murcia	2012	2,09	+58%	+56%	1,32	1,34	0,06	0,37	7
396	Transportes Frigoríficos JLP SL	Carretera	La Rioja	2009	2,08	-8%	+3%	2,25	2,01	0,15	1,66	20
397	Cartrayser SL	Carretera	Murcia	1993	2,08	+1%	-25%	2,06	2,77	0,01	0,34	12
398	Transfrigomar SL	Carretera	Badajoz	2005	2,08	+11%	+11%	1,88	1,88	0,28	3,35	20
399	Almacenes Navajas SL	Op. Logístico	La Rioja	1997	2,07	+5%	+2%	1,97	2,02	0,23	5,20	34
400	Operador Logística Interislas SL	Carretera	Baleares	2004	2,03	+67%	-11%	1,22	2,29	0,17	0,36	15
401	Translofe 2015 SL	Carretera	Asturias	2014	1,99	+7%	-4%	1,87	2,07	0,02	0,27	11
402	Primafrío Huelva SL	Carretera	Murcia	2013	1,99	-	-	0	0	0,58	55,29	1
403	Trans Safor SL	Carretera	Valencia	1985	1,97	-6%	-2%	2,10	2,00	-0,08	1,28	18
404	Transportes Ruíz Estévez SA	Carretera	Granada	1980	1,96	+1%	+2%	1,94	1,92	0,00	0,28	11
405	Transportes Vidal Algarra SL	Carretera	Cuenca	1997	1,95	+24%	-	1,57	s.d.	0,02	0,69	17
406	Exem Olt SL	Carretera	Lleida	2003	1,95	+34%	-6%	1,46	2,08	0,03	0,66	5
407	Farre Logistics SL	Op. Logístico	Girona	2004	1,95	-12%	-22%	2,22	2,49	0,07	1,50	12
408	Transportes Levante y Bañuls SL	Carretera	Valencia	1985	1,93	+1%	-12%	1,91	2,19	0,00	0,58	6
409	Oliva Trans SL	Carretera	Alicante	1988	1,91	-5%	-7%	2,01	2,06	0,20	1,84	19
410	Frionogalte SL	Carretera	Murcia	2003	1,91	+5%	-10%	1,82	2,11	0,01	0,40	14



Correos Frío

El servicio con el que podrás enviar tus productos a temperatura controlada con total seguridad gracias a una innovadora tecnología y a la gran capacidad logística de Correos.

correosfrio.es



CADENA DE SUMINISTRO | DISTRIBUCIÓN POR MODOS

EL CAMIÓN ES EL REY

LA CARRETERA MUEVE EL 83% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE FRUTAS Y HORTALIZAS, PORCENTAJE QUE SUBE AL 99% EN EL TRÁFICO CON LA UNIÓN EUROPEA

El transporte de mercancías por carretera sigue siendo el rey en la distribución de productos hortofrutícolas, a años luz del resto de modos.

Los datos provisionales facilitados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, procesados por Transporte XXI, son demoledores.

La carretera 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, el principal mercado de España.

En clave europea, los transportistas movieron un total de 10,6 millones de toneladas. Es decir, el equivalente a más de 440.000 camiones. Esta cifra supone una caída del 8 por ciento con respecto al año anterior. Un descenso motivado por el fuerte recorte de las exportaciones a Europa (-8 por ciento), con un peso del 82 por ciento en el comercio exterior español a la UE. Por el contrario, las importaciones por carre-

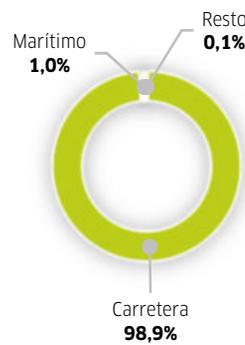
SOBRE RUEDAS

El transporte marítimo, irrelevante en los flujos con la UE, gana protagonismo en el tráfico mundial.

MUNDO



UE - 27



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

tera, con un peso del 13 por ciento, registraron un avance del 12 por ciento, lo que permitió amortiguar, en cierta medida la caída de los intercambios comerciales con Europa (-5 por ciento). El transporte por carretera de productos hortofrutícolas con origen en la UE registró un aumento del 11 por ciento



ALEMANIA Y FRANCIA, PRINCIPALES DESTINOS

en 2022, hasta alcanzar los 2,3 millones de toneladas.

Un análisis más detallado revela, además, los principales países de destino. La clasificación está liderada por Alemania, con 3,3 millones de toneladas, lo que representa el 31 por ciento del total de exportaciones a Europa. A

Innovación

Sostenibilidad

Seguridad Conectividad

Puerto de Málaga
Autoridad Portuaria de Málaga



continuación, se sitúa Francia, con 2,4 millones de toneladas. Un flujo que, sumando las importaciones, se eleva hasta los 3,5 millones de toneladas, convirtiéndose el país vecino en el primer socio comercial. Completa el pódium 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 a la UE.

EL TREN Y EL AVIÓN, PRESENCIA TESTIMONIAL

El siguiente modo de transporte más utilizado es el marítimo, con una cuota del 16,3 por ciento en la estadística de comercio exterior de productos hortofrutícolas, con un volumen de 2,9 millones de toneladas en 2022. Este porcentaje se queda reducido a la mínima expresión en el ámbito de la UE, con un peso inferior al 1 por ciento.

Por último, el ferrocarril y el aéreo siguen teniendo una presencia testimonial, como 'convidados de piedra'. Y eso que, en el caso del tren, las importaciones y exportaciones registraron un aumento del 24 por ciento. El transporte aéreo, por el contrario, se desplomó un 13 por ciento en 2022.

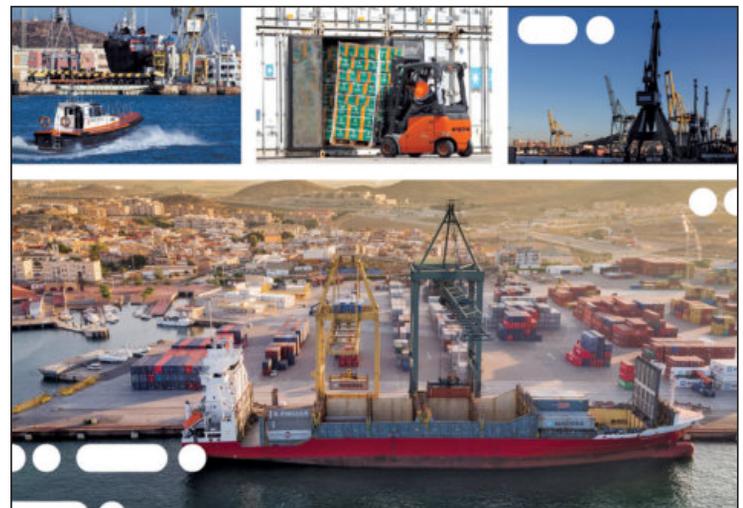
Casi medio millón de camiones frigoríficos circularon en 2022 por la UE.



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



CARTAGENA
LOGÍSTICA

El Puerto de Cartagena tiene soluciones a medida para todas las necesidades logísticas

The Port of Cartagena has customized logistics solutions to all needs



Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena



www.apc.es

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL POR CARRETERA CON LA UNIÓN EUROPEA

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A LA U.E. POR CARRETERA

	* %23/22	2022	%22/21	%22/20	%22/19	CUOTA 2022	2019
Francia	-3%	3.554	+0%	-1%	+0%	27,5%	25,5%
Alemania	-6%	3.339	-10%	-10%	-12%	25,8%	27,3%
Portugal	+4%	1.236	+0%	+8%	+5%	9,6%	8,5%
Países Bajos	-1%	1.230	-0%	-2%	-6%	9,5%	9,4%
Italia	-16%	937	-11%	-12%	-17%	7,2%	8,1%
Polonia	-15%	600	-14%	-8%	-17%	4,6%	5,2%
Bélgica	+8%	531	-1%	+2%	+1%	4,1%	3,8%
Suecia	-19%	267	-10%	-9%	-9%	2,1%	2,1%
Rep. Checa	-17%	232	-8%	+2%	+0%	1,8%	1,7%
Dinamarca	-13%	172	-10%	-10%	-12%	1,3%	1,4%
Austria	-7%	159	-12%	-15%	-19%	1,2%	1,4%
Resto	-17%	676	-9%	-8%	-12%	5,2%	5,5%
TOTAL UE 27	-6%	12.933	-5%	-5%	-7%		

DINAMARCA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-23%	52	+6%
Resto	-11%	118	-18%
TOTAL	-15%	170	-12%
IMPORTACIONES	+206%	2	+3%

ALEMANIA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-7%	968	-11%
Otras hortalizas frescas	-0%	440	-3%
Melones, sandías y papayas	+46%	331	-31%
Pepinos y pepinillos	-3%	300	+7%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-48%	215	-34%
Resto	-9%	1.050	-7%
TOTAL	+6%	3.304	-12%
IMPORTACIONES	+61%	36	+12%

PAÍSES BAJOS

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-21%	223	-7%
Otras hortalizas frescas	-10%	167	-10%
Melones, sandías y papayas	+63%	86	-24%
Coles, coliflores, colinabos...	-7%	65	-2%
Lechugas, escarolas, endibias...	+6%	63	-16%
Resto	-3%	354	-9%
TOTAL	-9%	959	-10%
IMPORTACIONES	+33%	271	+12%

IRLANDA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-26%	27	+24%
Resto	-7%	77	+7%
TOTAL	-13%	104	+11%
IMPORTACIONES	+70%	1	+14%

BÉLGICA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-9%	110	+0%
Hortalizas cocidas o congeladas	-21%	55	-19%
Otras hortalizas frescas	-4%	41	+2%
Patatas	-57%	26	-17%
Resto	+0%	156	+2%
TOTAL	-7%	387	-4%
IMPORTACIONES	+67%	143	+15%

FRANCIA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-10%	757	-4%
Otras hortalizas frescas	-5%	313	-9%
Melones, sandías y papayas	+33%	202	-27%
Hortalizas cocidas o congeladas	-11%	163	+5%
Lechugas, escarolas, endibias...	-5%	143	-4%
Resto	-14%	828	-2%
TOTAL	-10%	2.406	-6%
IMPORTACIONES	+12%	1.149	+18%

LUXEMBURGO

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
	-31%	10	+51%
IMPORTACIONES	+33%	6	-28%

PORTUGAL

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Patatas	-31%	143	+19%
Bananas y plátanos	+27%	74	-18%
Cítricos	+3%	64	+12%
Otras hortalizas frescas	+95%	63	-2%
Melones, sandías y papayas	-2%	61	-23%
Resto	+15%	398	+4%
TOTAL	+12%	803	+1%
IMPORTACIONES	-15%	433	+14%

AUSTRIA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
Cítricos	-13%	54	-20%
Resto	-8%	102	-17%
TOTAL	-10%	156	-18%
IMPORTACIONES	+111%	4	-51%

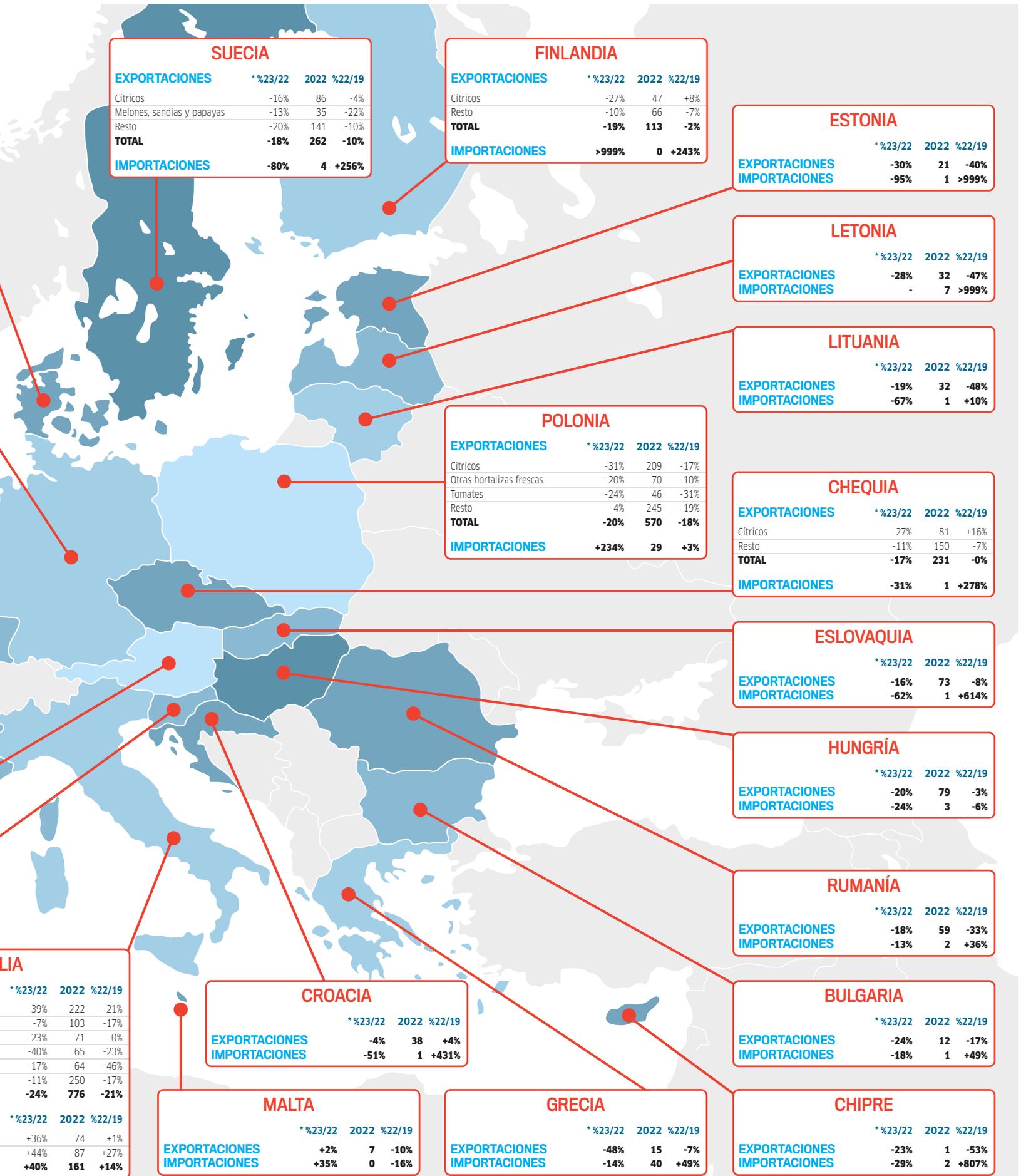
ESLOVENIA

EXPORTACIONES	* %23/22	2022	%22/19
	+5%	15	-49%
IMPORTACIONES	+169%	0	-78%

ITALIA

EXPORTACIONES
Cítricos
Otras hortalizas frescas
Lechugas, escarolas, endibias...
Otras frutas, frescas
Albaricoques, cerezas, ciruelas...
Resto
TOTAL
IMPORTACIONES
Manzanas, peras y membrillos
Resto
TOTAL

(*) Basado en el tráfico del primer cuatrimestre. (**): 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

UNA ESPECIALIDAD QUE NO SABE DE 'VACAS FLACAS'

EL NEGOCIO REEFER DEL SECTOR TRANSITARIO MANTIENE, EN GENERAL, UNA BUENA SALUD AL TRATARSE DE UNA ACTIVIDAD ESTABLE SIN LOS VAIVENES DE LA CARGA SECA



Están funcionando bien tanto los flujos de importación como de exportación.

Los transitarios especializados en el contenedor reefer marítimo no conocen la época de 'vacas flacas'. O no son tan flacas como las sufridas por los profesionales que operan con carga seca. "La mercancía reefer no vive en absoluto los vaivenes de la carga seca", señala uno de los expertos consultados. "El reefer es un negocio muy estable y en auge". En cuestión precios, "ni los fletes se han disparado durante los tres últimos años con la pandemia ni tampoco han registrado una acusada bajada ahora". Se trata de un tráfico "muy importante, no solo con Asia, también con Sudamérica, tanto de importación como de exportación".

El reefer marítimo mantiene, en general, "una magnífica salud": los contenedores de importación, los de exportación y los flexitanques refrigerados. Tan buena salud que es un negocio que "quieren quedárselo las navieras", añade otra de las fuentes consultadas.

Si el transitario pide el precio de un contenedor reefer a un armador, la naviera "lo quiere saber todo para que no sea un cliente vip (que ya trabaja con ellos a través de otro transitario), ya que entonces no quieren darnos la cotización" y tienen toda la información necesaria para "poder ir directamente a tu cliente a ofrecerse si les interesa".

Hay otro frente para el profesional del contenedor frigorífico: "El reefer era operado tradicionalmente por profesionales expertos al contar con una serie de condicionantes que no tiene la carga seca". Ac-



Perishable Logistics Experts

El transporte de carga perecedera requiere atención al detalle y conocimiento de su producto. Ofrecemos:

- › Alto nivel de especialización en trámites sanitarios y aduaneros.
- › Coordinación eficiente de envíos controlados por temperatura por aire, mar y carretera.
- › Múltiples soluciones logísticas para productos secos, refrigerados y congelados, incluyendo soluciones de almacenamiento en frío bajo régimen aduanero.

¡Contáctenos para su logística de frío!



 **SHARE LOGISTICS**
Asthon Cargo part of the Share Logistics family

Get in touch with our experts

Bilbao
T +34946612293
E Bilbao@sharelogistics.com

Algeciras
E Algeciras@sharelogistics.com

Madrid
E Madrid@sharelogistics.com

Valencia
E Valencia@sharelogistics.com



www.sharelogistics.com



tualmente, “todo el mundo quiere hacer contenedor reefer, algunas transitarías tiran los precios y, de no hacerlo bien, al final, hay problemas”.

La innovación en un contenedor reefer está “bastante limitada”. Se innova sobre todo en la trazabilidad del contenedor, has-

tada para 2024”. Está claro que “no se van a repetir los beneficios de 2021 y 2022 durante los próximos años”, aunque, “como el reefer es estable, también lo son los márgenes”. Para toda la cadena de suministro, “este ejercicio no será un buen año, peor todavía comparado con los dos preceden-

nando capacidad con unas nuevas instalaciones en el polígono industrial Pratense (Barcelona).

Otro ejemplo es Deltacargo, que ha lanzado el proyecto Fresh-Air para aumentar su volumen de carga en transporte aéreo de alimentación fresca y congelada. La transitaría gallega, que ofrece desde hace años este servicio para los flujos de productos perecederos entre Galicia y Canarias, amplía con esta nueva iniciativa su cobertura geográfica a cualquier destino global. La carga aérea aporta alrededor del 65 por ciento al volumen de facturación de Deltacargo, que cuenta con instalaciones en los aeropuertos de Barcelona, Madrid y Zaragoza.



Se innova en la trazabilidad del contenedor reefer.

ta el punto de “poder detectar una caída de corriente y saber quién es el responsable si la carga acaba perdiéndose”. Se ha avanzado tanto en la trazabilidad “que resulta difícil engañar si la mercancía llega en mal estado”. Es más, “las aseguradoras exigen este tipo de seguimiento”.

Para el sector transitario en general, este será un ejercicio en el que “en lugar de ganar dinero, ganamos tiempo para seguir estando en el mercado y preparar la remon-

tes”. La buena noticia: “El reefer seguirá gozando de buena salud, al igual que los barcos graneleros”.

Iniciativas empresariales

Un ejemplo de la importancia de la carga refrigerada para las transitarías es la apuesta que está realizando el Grupo Alonso. Frío Península Canarias (Fripecan), operador integrado en la división de frío del grupo transitario español, estrenó el año ga-

Airpharm es otro ejemplo de transitaría que no sabe de crisis debido, en buena medida, a que está especializada en un sector con demanda segura, como es el farmacéutico. La compañía ha crecido como transitaría, su principal actividad, y como operador logístico, tanto en el mercado español como en otros países donde está establecida con filiales. Como transitaría, ha crecido sobre todo en marítimo y transporte por carretera con Europa. Su principal actividad sigue siendo el transporte aéreo, con un peso de aproximadamente el 65 por ciento.

LOS MÁRGENES TAMBIÉN SON ESTABLES

DHL SUPPLY CHAIN EXCELLENCE. SIMPLY DELIVERED

EN DHL CUIDAMOS DE TU FRUTA

Nuestro objetivo es que tu fruta llegue a la mesa del consumidor en el menor tiempo posible y con todas las garantías.

Contacta con nuestros expertos en fruta@dhl.com o visítanos en el Pabellón 7 de Fruit Attraction

fruit attraction | 3-5 OCT 2023

ENTREVISTA | RAFAEL MUÑOZ, DIRECTOR DE TRANSPORTE EN DHL SUPPLY CHAIN ESPAÑA

“ES CLAVE DISPONER DE UNA CADENA LOGÍSTICA FLEXIBLE”

RAFAEL MUÑOZ PONE EL FOCO EN LA “CADA VEZ MAYOR TENSIÓN EN LOS PLAZOS DE ENTREGA” COMO UNO DE LOS PRINCIPALES RETOS DEL SECTOR, LO QUE “OBLIGA A INVERTIR CONTINUAMENTE EN INNOVACIÓN PARA APLICAR LA MEJOR TECNOLOGÍA EN CUANTO A PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN DE FLUJOS”. Por Alfonso Alday

► **El cambio climático está afectando seriamente a las campañas de frutas y hortalizas. ¿En qué situación se encuentra el sector de la logística del frío?**

Efectivamente, el sector hortofrutícola depende del comportamiento climático. En España siguen moviéndose grandes volúmenes diarios de frutas y hortalizas y esto hace que la logística del frío mantenga una buena salud. Pero en un entorno climático tan cambiante como el actual, solo pueden tener éxito las empresas que cuentan con una cadena de suministro flexible y bien estructurada para adecuarse a los nuevos, y a veces imprevisibles, tiempos de las cosechas.

► **¿Es una actividad en alza?**

La logística del frío, en nuestro caso, está muy ligada, sobre todo, a los sectores farmacéutico-sanitario y hortofrutícola. Por lo que respecta a este último, es una actividad en alza y en constante cambio ya que, de entrada, los orígenes de los productos son cambiantes. Nuestra intención es siempre acompañar a nuestros clientes en sus estrategias; si continuamos adelantándonos a sus necesidades, seguiremos creciendo en este nicho de mercado.

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

Los más evidentes son los relacionados con el coste energético, tanto en lo que se refiere a electricidad para las cámaras como al combustible para las flotas. Pero hay otros retos a superar. Por ejemplo, y desde el punto de vista operativo, la cada vez mayor tensión en los plazos de entrega ante la necesidad de consumir la menor parte posible de la vida comercial del producto en el proceso logístico. Cumplir con estos requerimientos obliga a invertir continuamente en innovación para aplicar la mejor tecnología en cuanto a planificación y coordinación de flujos.

► **¿El grupaje de frutas y hortalizas es**

uno de los puntos fuertes de DHL?

Sí. Casi la mitad de la actividad de transporte que realizamos está relacionada con el sector hortofrutícola. Tanto desde el punto de vista de los productores como del de los distribuidores. Tenemos una *Control Tower* en Valencia especializada en logística para el sector hortofrutícola y disponemos de centros de consolidación en Valencia, Sevilla, Málaga, Murcia, Barcelona y Madrid. Esto nos permite ser muy eficientes en los plazos de entrega y en la gestión de los flujos de transporte en cuanto a la saturación de la carga de los vehículos y la optimización de las distancias.

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

Garantizar la temperatura que necesita el producto a lo largo de toda la cadena de suministro y la certeza en los plazos de entrega requeridos. Es imprescindible tener la flexibilidad suficiente para acometer los volúmenes a transportar en tiempos reducidos entre el pedido, la carga y la entrega. Para lograrlo, nos apoyamos tanto en herramientas que nos ayudan a la previsión como en los especialistas con los que contamos en nuestros equipos.

► **Uno de los quebraderos de cabeza para el sector es la escasez de conductores profesionales. ¿Mantiene DHL su apuesta por la subcontratación?**

Sí, mantenemos nuestra apuesta por tener relaciones estables y estructuradas con las empresas que colaboran con nosotros en el transporte.

► **¿Qué flota gestiona actualmente?**

La flota de camiones disponibles para el transporte a temperatura controlada con la que trabajamos con nuestros colaboradores supera los 700 vehículos.

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

Cuando se subcontrata el transporte para cualquier sector, pero más si cabe

para los más exigentes como, por su idiosincrasia, el hortofrutícola, es necesario asegurarse de que la relación con los colaboradores es de confianza; de que se trabaja de forma integrada y bien coordinada con ellos, con procesos digitalizados que impidan que se solapen ni costes ni estructuras. En nuestro caso, tenemos la visión completa de la cadena de suministro y colaboramos con empresas de transporte que gestionan los vehículos y los recursos humanos. Utilizamos plataformas digitalizadas desde hace tiempo y seguimos invirtiendo en digitalización, lo que nos permite trabajar cada vez más en tiempo real y evitar la duplicidad de procesos. Esto es imprescindible si queremos ser competitivos en el nivel de servicio e información que proporcionamos a nuestros clientes.

► **Bruselas avanza en la modificación de las masas y dimensiones de los camiones. ¿Es partidario de las 44 toneladas?**

Sí claro, porque se consigue ser más eficiente en el transporte. Impacta tanto en el coste como en la reducción de emisiones.

► **¿Está utilizando DHL Supply Chain megacamiones o duotrailers?**

Sí, utilizamos *duotrailers* en los flujos que lo permiten, e incluso disponemos de megacisternas para graneles. Estamos impulsando el uso de estos vehículos combinando flujos de diferentes clientes, conectando sus necesidades.

► **¿La intermodalidad forma parte de la estrategia de la compañía?**

La estamos utilizando en sectores como el de automoción. En el hortofrutícola es más complicado, pero hemos utilizado el tren para transporte de frutas. Es un sector que necesita mayor flexibilidad y plazos de entrega muy exigentes, por lo que la intermodalidad no siempre es lo más efectivo.

► **¿El ferrocarril puede ser una alternativa a la carretera para tráficos reefer?**

Se llegará a ese momento cuando se logre tener mayor flexibilidad y adecuación a los plazos necesarios de entrega para productos cuya vida útil no puede consumirse en el transporte. Debemos impulsarlo como país, cuya pro-



“LA DIGITALIZACIÓN NO PUEDE SER OBJETO DE CADA EMPRESA DE FORMA INDIVIDUAL”

ducción hortofrutícola tiene el peso y la relevancia que tiene.

► **DHL puso en marcha en España su nueva 'Connected Control Tower', desde la que centraliza la gestión de todas sus operaciones. ¿Qué ventajas aporta?** La Torre de Control permite a DHL Supply Chain, y a nuestros clientes, mejorar la visibilidad de las operaciones, optimizar rutas, reducir kilómetros en vacío y aprovechar la capacidad de carga al máximo. En definitiva, nos

importante es tener claro que es el camino a seguir, que todos rememos en esa dirección y que lo hagamos de verdad. Para lograr una logística integrada y realmente efectiva la digitalización no puede ser objeto de cada empresa de forma individual. Hay que buscar la manera de que todos los actores podamos intercambiar de manera sencilla y ágil la información de que disponemos; de que nuestras plataformas hablen entre sí.

que son válidas y han de compaginarse con otras más estructurales como el combustible o la energía eléctrica. Hay que apostar por desarrollos tecnológicos, la renovación del parque de vehículos y la dotación de infraestructuras. Es necesario trabajar los dos planos.

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

El objetivo del Grupo DHL es alcanzar las cero emisiones netas en 2050. Para ello, ya se estableció hace años una am-



proporciona un mejor control sobre toda la cadena de suministro en cuanto al nivel de servicio y a la eficiencia.

► **¿Qué papel juega la automatización y la digitalización en la compañía?**

Son fundamentales para dirigir y sostener todos los procesos operativos, el análisis predictivo y la mejora continua de nuestros servicios. Son claves para mantener el foco y la orientación de nuestro trabajo con los clientes y *partners* y para utilizar la información en la gestión de las cadenas de suministro a corto, medio y largo plazo.

► **¿La transformación digital está siendo más lenta de lo deseable en el sector?**

La digitalización lleva su tiempo. Lo

► **Gas natural, electricidad, hidrógeno...**

► **¿Demasiada incertidumbre, teniendo en cuenta las cuantiosas inversiones que necesitan acometer las empresas de cara a seguir avanzando hacia las cero emisiones?**

Seguimos con la incertidumbre del combustible de futuros, pero no podemos perder de vista que, además del carburante, hay otros aspectos como la carga máxima de los camiones, reducir los kilómetros en vacío, incrementar la ocupación de los camiones... Son áreas más asociadas a la gestión, pero también más tangibles a corto plazo y que permiten reducir las emisiones de carbono. Todos debemos trabajar esta línea si queremos avanzar con medidas

biciosa hoja de ruta. En una primera etapa, nos propusimos reducir las emisiones un 30 por ciento para 2020 y se consiguió ese objetivo tres años antes de lo previsto, en 2017. El siguiente punto intermedio previo a 2050 que nos hemos marcado es lograr la reducción del 50 por ciento de las emisiones en 2025. La apuesta, en este sentido, de DHL es muy fuerte y está prevista una inversión de 7.000 millones de euros hasta 2030 para avanzar en esta línea con diferentes vías de actuación, como la investigación en carburantes sostenibles para aeronaves, instalaciones 100 por cien sostenibles o la implementación de flotas de vehículos eléctricos, entre otras opciones.

■ **“EL OBJETIVO ES ALCANZAR LAS CERO EMISIONES EN 2050”** ■

CADENA DE SUMINISTRO | OPERADORES LOGÍSTICOS

UN NEGOCIO PARA EXPERTOS

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO SIGUE TENIENDO UN MARGEN DE CRECIMIENTO IMPORTANTE EN ESPAÑA, ESPECIALMENTE EN EL CONGELADO, POR LO QUE ATRAE EL INTERÉS DE INVERSORES INTERNACIONALES

La logística del frío, es decir, las operaciones de transporte, almacenaje y distribución de productos frescos, refrigerados y congelados, es un negocio de especialistas.

Tan solo los operadores logísticos expertos, con un elevado nivel de inversión, pueden posicionarse en este mercado, que requiere un uso intensivo de la tecnología para asegurar el control de la temperatura y la trazabilidad plena durante todo el proceso.

En el caso del mercado español, la logística del frío sigue teniendo un margen de crecimiento importante, tanto en productos frescos como en re-

frigerados, pero con especial incidencia en el congelado.

“El sector va a seguir creciendo en volúmenes en los próximos años, puesto que, por ejemplo, el consumo de congelados en España tiene mucho margen de crecimiento respecto al resto de Europa”, avanza Marcos Badenes, secretario general de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logís-

EL SECTOR SEGUIRÁ CRECIENDO EN VOLÚMENES EN LOS PRÓXIMOS AÑOS EN ESPAÑA

tica y Distribución de España (Aldefe).

La logística del frío en España es un sector puntero, por lo que “muchos fondos quieren invertir en este negocio en nuestro país”, confirma la presidenta de Aldefe, Beatriz Valencia. Esta situación ha propiciado importantes operaciones de compra en los últimos tiempos en el ámbito de la logística del frío en España. Entre ellas se encuentra la adquisición de Logifrío por parte de la portuguesa Zolve, Grupo Fuentes por la estadounidense Lineage Logistics, El Mosca por Logista, el grupo TTC y Enaboy Castilla por STEF, la entrada del fondo Apollo en Primafrío, así como la reciente compra de Capitrans por parte del grupo Ontime.

En la actualidad, “muchos fondos quieren invertir en la logística del frío en España”, asegura Valencia. “El proceso de concentración del sector en España se irá intensificando y la presencia de capital extranjero seguirá creciendo”, anticipa la presidenta de Aldefe.

Precisamente, Lineage Logistics, el gigante estadounidense de la logística del frío, estrenó el pasado mes de marzo nuevas oficinas centrales en Madrid, que se convierten en el epicentro del negocio de la multinacional en el sur de Europa. Esta región está integrada por España, Francia, Italia, Portugal y Grecia. La compañía está ya



Instalaciones de Lineage Logistics en Milagro (Navarra).

presente en los tres primeros países y prepara su implantación en los dos últimos.

La multinacional, que inició su andadura en 2008, se posicionó en España en 2021 con la adquisición de Frigoríficos de Navarra (Fronavarra) y Frioas-



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

Solicite información comercial aquí 



tur. Tan solo un año después, cerró la compra de Grupo Fuentes, el tercer mayor transportista a temperatura controlada en España, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

Inversiones elevadas

En todo caso, dadas las características de este tipo de negocio, “las inversiones se tienen que ir acometiendo con prudencia”, señala el vicepresidente regional para el sur de Europa de Lineage Logistics, Raúl Fores Vallés. No hay que olvidar que “la inversión en una plataforma logística de frío es completamente diferente, la tienes que multiplicar por 15 respecto a una de temperatura ambiente”, recuerda.

También es importante poner el foco en la automatiza-

ción. “Cada vez hay menos gente que quiera trabajar en un almacén a -25 grados, por lo que la automatización tiene que ayudarnos a estabilizar un mercado en el que habrá siempre una parte que la máquina no podrá hacer, por lo que el objetivo es ver cómo mezclamos estas dos cosas y creamos valor”, resalta Fores.

El mercado inmológico de naves frigoríficas tiene una serie de peculiaridades. En primer lugar, los contratos de arrendamiento se firman a más largo plazo que en las naves logísticas de temperatura ambiente, para poder hacer frente a unos costes de construcción más elevados.

Al mismo tiempo, los inquilinos (operadores logísticos, gran distribución y fabricantes) tienen que hacer frente a unas rentas más altas.

RAÚL FORES

Vpdt. Sur Eur. Lineage

“EL FRÍO MULTIPLICA POR 15 LA INVERSIÓN RESPECTO A LA TEMPERATURA AMBIENTE”

EL PUERTO DE HUELVA, COMPETITIVIDAD EN MERCANCÍA A TEMPERATURA CONTROLADA



Con más de 32 millones de toneladas de tráfico total en 2022 y un aumento del 4,54% respecto a 2021, se ha situado por encima de la media nacional, escapando además de la tónica de decrecimiento de la mercancía general en el sistema portuario español y europeo, con un crecimiento del 11% en esta tipología de tráfico en el último año.

Dicho crecimiento ha sido debido a la estrategia de diversificación y apertura de nuevos mercados que ha llevado a cabo el Puerto. Estrategia que ha permitido la consolidación del tráfico de contenedores y una buena evolución del RoRo, este último, con 594.090 tn movidas en 2022, o lo que es lo mismo, 28.363 UTIs, lo que supuso un incremento del 25% respecto a 2021.

Es destacable el papel que juega la mercancía a temperatura controlada en el Puerto de Huelva, dónde, además de mover un gran volumen de contenedores reefers con el Norte de Europa, desputa su aportación en el tráfico rodado

refrigerado entre península y Canarias, con un crecimiento del 4% en 2022.

Esta buena evolución hace patente el importante papel que el Puerto de Huelva juega en la logística de mercancías a temperatura controlada, el cual se verá reforzado en los próximos años con nuevos proyectos dedicados al sector.

Entre ellos destaca el **Hub Logístico del Frío**, un proyecto que aprovechará el frío inherente del Gas Natural Licuado de esta tipología de mercancía para transferirla a almacenes refrigerados, y por ello, ofrecer un ahorro de costes energéticos y medioambientales destacables.

REBAJAR LA FACTURA ENERGÉTICA

Pese a las excelentes expectativas que muestra este negocio, también tiene sobre la mesa una serie de preocupaciones. Una de las principales es la elevada factura energética y la inseguridad que provoca en los operadores a medio y largo plazo, teniendo en cuenta el contexto actual.

Precisamente, para rebajar la factura energética en las instalaciones logísticas de frío, la patronal Aldefe viene reclamando que el sector obtenga el estatus de electrointensivo. La asociación lleva tiempo luchando para que el almacenamiento frigorífico se convierta en uno de los sectores económicos incluidos en el Estatuto de los consumidores electrointensivos. Sin embargo, en la reciente modificación del Real Decreto que regula este estatuto, la logística de frío volvió a quedarse fuera.

La problemática no es exclusiva de España, sino que se traslada al conjunto de la Unión Europea, por lo

que Aldefe también trabaja en el asunto de la mano con la Asociación Europea de Almacenes Frigoríficos y Logística (ECSLA).

Capítulo aparte es el de los gases fluorados, que deberán ser eliminados de las instalaciones de almacenaje frigorífico por imperativo de Bruselas con fecha límite en 2050, pero con diferentes escenarios intermedios. A largo plazo está previsto que lleguen los gases refrigerantes de cuarta generación (hidrofluoroolefinas), sobre los que todavía se sigue investigando, pero a corto plazo no existe una solución tecnológica más allá de la utilización de gases fluorados de menor impacto medioambiental (A2L).

Aldefe estudia con Aenor la viabilidad de que los equipos de frío de los almacenes se pueden readaptar a los A2L con el mismo poder refrigerante y con la misma seguridad, así como obtener la certificación correspondiente.

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO RECLAMA EL ESTATUS DE SECTOR ELECTROINTENSIVO

hinterland del Puerto de Huelva, entre otros, evitar vías de circulación congestionadas, prolongar el transporte más allá del límite temporal de conducción y ahorrar costes, entre otros beneficios.

Al mismo tiempo, junto a estos dos proyectos, destacan otros que los refuerzan como la **ZAL** de Puerto de Huelva, la **ampliación norte del Muelle Sur**, la nueva terminal de contenedores, la puesta en servicio de una **segunda rampa RoRo**.

Además de todas estas infraestructuras, el puerto de Huelva sigue avanzando en la ampliación de la conectividad de sus dársenas sumando recientemente a su oferta de líneas regulares un nuevo servicio de contenedores, operado por la naviera Maghreb Container International (MCI), que conecta el Puerto de Huelva con Casablanca, Barcelona, Castellón y Alicante.

De este modo, la nueva línea de contenedores de MCI se suma a las conexiones semanales ya existentes con Norte de Europa y Canarias, operadas por las navieras Containerships y Alissios Shipping Lines respectivamente. Sin olvidar las líneas RoRo Huelva - Canarias que, operadas Balearia & Fred Olsen con tres salidas semanales y Armas - Mediterránea con un servicio semanal, configuran los 5 servicios que conforman la marca comercial **Ruta1400** Huelva - Canarias.

Con todo ello, ofreciendo unas infraestructuras de última generación apoyadas en la sostenibilidad y la digitalización y donde la orientación al cliente y la prestación de servicios de calidad, está dando como resultado que el Puerto de Huelva se proyecte como un puerto de referencia en las cadenas logísticas de frío a nivel mundial.

Sin olvidar el proyecto de **Autopista ferroviaria** del Puerto de Huelva, la cual unirá la provincia con Madrid, Zaragoza y resto de Europa, permitiendo trasvasar un importante porcentaje de tráfico pesado refrigerado que actualmente cruza el estado español por carretera al ferrocarril, contribuyendo de este modo a reducir el impacto ambiental de las cadenas logísticas que discurren en el tramo sur del Corredor Atlántico.

En este sentido, el Puerto de Huelva ampliará la terminal ferroviaria del Muelle Sur con una tercera vía dedicada a este nuevo servicio que permitirá a los transportistas del sector hortofrutícola del



NEWCOLD

Imágenes de unas instalaciones de NewCold Advanced Cold Logistics, que se consolida en la cuarta posición mundial del almacenamiento refrigerado.

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORIFICO

CONCENTRACIÓN

LA INDUSTRIA MUNDIAL DE ALMACENAMIENTO REFRIGERADO SIGUE AUMENTANDO SU CAPACIDAD LOGÍSTICA EN UN ESCENARIO EN EL QUE CONTINÚAN GANANDO PROTAGONISMO LAS FUSIONES Y ADQUISICIONES

Los asociados a Global Cold Chain Alliance (GCCA) poseen y operan con una capacidad de almacenes refrigerados que alcanza los 209 millones de metros cúbicos, según reflejan los datos de su informe publicado el pasado mes de marzo. Este registro supone 21 millones más que en su anterior comparativa de marzo de 2022, debido a la actividad de fusiones y adquisiciones, así como a la puesta en línea de nuevos activos de instalaciones.

Los 25 mayores operadores mundiales gestionan 177 millones de metros cúbicos, siete millones más que en su anterior comparativa en 2022. El Top 25 de América del Norte opera con 124 millones de metros cúbicos, y los 10 mayores de Latinoamérica controlan 12,5 millones de metros cúbicos.

Las regiones de todo el mundo informaron una mayor capacidad desde su comparativa en 2020. Así, el Top 25 mundial aumentó en 21 millones de metros cúbicos. Por su parte, los 25 mayores de América del Norte añadieron casi 4 millones, un volumen muy similar al aumentado por el Top 10 europeo. El de América Latina creció en 849.000 metros cúbicos frigoríficos.

El pódium mundial del almacenamiento frigorífico sigue liderado por Lineage Logistics, que aumentó en el úl-

timo año, su diferencial con respecto a Americold Logistics. Para ello, incorporó unos 7 millones de metros cúbicos más para sobrepasar los 80,6. Entre sus adquisiciones se encuentran la canadiense VersaCold, la estadounidense MTC Logistics, así como Cold Storage Nelson, de Nueva Zelanda, y Mandai Link, de Singapur, entre otras operaciones.

Por su parte, Americold Logistics añadió dos millones de metros cúbicos a lo largo de 2022. El ranking del Top 5 continuó, sin variaciones, con la presencia de United States Cold Storage, NewCold Advanced y Nichirei. Sin embargo, en la sexta plaza entra Emergent Cold LatAm, que en 2022 se encontraba en el puesto 17. Y es que, ha triplicado su capacidad para situarla en 4,1 millones de metros cúbicos.

A continuación, siguen en sus posiciones séptima y octava, Interstate Warehousing y Frialsa Frigoríficos. Por el contrario, escalan un puesto Constellation Cold Logistics y Superfrio Logística Refrigerada que cierran el Top 10. Asimismo, los estadounidenses Freez-Pak Logistics y Coldpoint Logistics son las nuevas entradas en el último ranking de los 25 mayores operadores de almacenamiento frigorífico de Global Cold Chain Alliance (GCCA).

21

MILLONES
MÁS DE METROS
CÚBICOS EN EL
ÚLTIMO AÑO

LOS GIGANTES AUMENTAN PESO

Los 25 mayores operadores mundiales gestionan 177 millones de metros cúbicos, siete millones más que en su anterior comparativa en marzo de 2022.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage Logistics	80.640
2	Americold Logistics	41.813
3	United States Cold Storage	11.987
4	NewCold Advanced Cold Logistics	6.092
5	Nichirei Logistics Group	5.639
6	Emergent Cold LatAm	4.167
7	Interstate Warehousing	3.293
8	Frialsa Frigoríficos	3.076
9	Constellation Cold Logistics	2.925
10	Superfrio Logística Frigorificada	2.306
11	FreezPak Logistics	1.925
12	Conestoga Cold Storage	1.821
13	Congebec Logistics	1.719
14	Metcold Supply Network	1.593
15	RLS Partners	1.152
16	Friozem Armazens Frigoríficos	1.056
17	Magnavale	1.035
18	Confederation Freezers - Brampton	977
19	Trenton Cold Storage	971
20	Nor-Am Cold Storage	965
21	Burris Logistics	934
22	Agri-Norcold A/S	811
23	RLS Logistics	719
24	Vertical Cold Storage	704
25	ColdPoint Logistics	611

Datos en miles de m3. Fuente: GCCA.

Somos parte del cambio. Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACÉN FRIGORIFICO

EL LÍDER INCREMENTA SU HUELLA

LINEAGE LOGISTICS CONCENTRA LA MITAD DEL INCREMENTO EUROPEO DE CUATRO MILLONES DE METROS CÚBICOS AÑADIDOS EN LOS ÚLTIMOS MESES

El Top 10 de los principales operadores europeos de almacenamiento frigorífico gestiona 33 millones de metros cúbicos, cuatro más que en 2022, según reflejan los últimos datos presentados el pasado marzo por Global Cold Chain Alliance (GCCA).

Lineage Logistics concentra la mitad del incremento europeo pasando de los 16,1 a 18,1 millones de metros cúbicos. El gigante estadounidense, que accedió por primera vez en 2017 al mercado del Viejo Continente, cuenta en la actualidad con presencia en 11 países, que suman más de 70 instalaciones de cadena de frío. De dichos activos, seis se localizan en Es-

paña, dos en Italia y otros tres en Francia.

El mayor operador mundial del almacenamiento frigorífico ha abierto durante este año, conforme a su política de continuo crecimiento en Europa, una nueva sede en Madrid. Una implantación que se produce tras la adquisición, en septiembre de 2022, de Grupo Fuentes, uno de los principales proveedores de logística de transporte y almacenamiento en frío de España. Así, la empresa murciana aporta una flota de más de 1.000 camiones, seis centros logísticos e instalaciones con más de 500.000 metros cúbicos para productos congelados y refrigerados.

La compra de Grupo Fuentes supone un importante paso tras la entrada de Lineage Logistics en España, en mayo de 2021, con la toma de control de Frigoríficos de Navarra (Frinavara) y Frioastur, que gestionan unos 580.000 metros cúbicos de capacidad.

El gigante estadounidense también continuó su expansión en Europa con adquisiciones estratégicas en Dinamarca y Noruega. Incluyeron empresas como Claus Sørensen, Lundsøe Køl & Frys, Super Frost Sjælland y Coldstar. Asimismo, Lineage Logistics anunció la adquisición de Van Tuyl Logistics, H&S Coldstores y Frigocar Rotterdam en los Países Bajos. Estas transacciones permitieron a Lineage Logistics aumentar significativamente su capacidad de almacenamiento en dicho mercado en más de 250.000 metros cúbicos. Además, Van Tuyl Logistics dispone de una flota de 60 camiones y 90 remolques, así como servicios de almacenamiento para 30.000 palés en diferentes temperaturas. El grupo estadounidense también puso en funcionamiento Cool Port II en el puerto de Róterdam, un almacén frigorífico para 60.000 palés. Con estas inversiones en almacenamiento, flotas de transporte y expedición de carga, Lineage Logistics mejora la eficiencia de la cadena de suministro de alimentos de Europa.



Instalaciones de NewCold Advanced Cold Logistics.

Por su parte, NewCold Advanced Cold Logistics anunció, recientemente, una inversión de 112 millones de euros para construir un almacén con control de temperatura en Nowy Modlin, cerca de Varsovia. El nuevo complejo añadirá 94.600 palés, lo que eleva su capacidad total en Polonia a 207.200 palés.

Este operador, con sede central en Breda (Países Bajos), también ha adquirido este año a la portuguesa Frigoservice, que cuenta con instalaciones en el entorno de Lisboa. Además, este pasado mes de marzo puso en marcha sus nuevas instalaciones en Piacenza (Italia), que cuentan con una capacidad

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





NEWCOLD

EL TOP 10 SIGUE EN EXPANSIÓN

Los gigantes europeos aumentaron su capacidad hasta los 33 millones de metros cúbicos, cuatro más que en 2022.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage Logistics	18.148
2	NewCold Advanced Cold Logistics	5.805
3	Constellation Cold Logistics	2.925
4	Americold Logistics	2.002
5	Nichrei Logistics Europe	1.572
6	Magnavale	1.035
7	Agri-Norcold A/S	811
8	Frigolanda Logistics Group	368
9	Groupe Conhexa	328
10	Frigo Warehousing	254

Datos en miles de m3, a marzo de 2023. Fuente: GCCA

para almacenar hasta 73.200 palés.

Constellation Cold Logistics, el tercer operador europeo de almacenamiento refrigerado, ha fortalecido su red con la adquisición de ACS&T Logistics. Esta capacidad combinada alcanzará ahora casi 600 000 espacios para palés, 140.000 de los cuales estarán en el Reino Unido. Asimismo, en este últi-

mo mercado, desarrolla una inversión que supera los 27 millones de euros en un complejo frigorífico en Grimsby, con una capacidad cercana a los 30.000 palés.

El top 10 continúa sin cambios en las posiciones que continúan hasta la séptima plaza. Americold Logistics, Nichrei Logistics Europe, Magnavale y Agri-Norcold son las empresas

que ocupan, sucesivamente, dichos puestos. Las novedades se encuentran con Frigolanda Logistics Group y Groupe Conhexa, que escalan un puesto, hasta la octava y novena posición, respectivamente.

Finalmente, Frigo Warehousing, con sede en Países Bajos, entra en el último puesto de los diez primeros operadores europeos con una capacidad de instalaciones frigoríficas que roza los 254.000 metros cúbicos. Por el contrario, Frigoscandia, una multinacional sueca especializada en transporte y logística de productos alimentarios congelados y frescos, desaparece de la clasificación. Esta salida se registra tras la venta de su filial francesa al grupo Olan.

Además, entre los desarrollos en 2022, el operador logístico Transitex, integrado en el grupo Yilport, concluyó la construcción de su primer almacén frigorífico en la plataforma logística de Elvas, en Portugal. Esta instalación, que representó una inversión de dos millones de euros, cuenta con una superficie total de 2.257 metros

cuadrados, de los cuales 1.834 corresponden a cámaras frigoríficas.

Por otra parte, ECSLA, la Asociación Europea de Almacenamiento en Frío y Logística, que representa a más de 900 instalaciones que superan los 60 millones de metros cúbicos de capacidad a temperatura controlada, aborda temas rela-

ECSLA REPRESENTA 60 MILLONES DE METROS CÚBICOS REFRIGERADOS

cionados con los alimentos, la seguridad, y el desperdicio. Para ello, forma parte desde hace muchos años del máximo órgano que asesora a la comisión en iniciativas legislativas en materia de derecho alimentario, el Grupo Consultivo de la Cadena Alimentaria. El otro gran foco del trabajo de ECSLA está relacionado con la energía y la eficiencia energética, así como con las iniciativas en el marco del Pacto Verde Europeo.



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 siempre los ha querido; ¡deliciosamente!

- Capacidad adicional en los puertos de Algeciras y Valencia (España), Leixões y Sines (Portugal)
- Localización privilegiada también en Barcelona (España), Lisboa e Porto (Portugal)
- Capacidad de 'blast freezing' en Barcelona

¡Veamos como podemos ayudarlo a crecer!

americold.com
comercial.iberia@americold.com



Aprende mas!
Usa tu Smart phone
para escanear
nuestro código QR



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

EL SECTOR SIGUE DE MODA

LA PATRONAL ALDEFE DESTACA QUE EL CAPITAL EXTRANJERO AUMENTA SU PRESENCIA EN LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS DE ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE REFRIGERADO

Las inversiones empresariales y adquisiciones en el sector de la logística del frío continúan. “Estos movimientos refuerzan la tendencia a una alta concentración empresarial en el sector, cada vez más demandante de especialización y altas inversiones”, destaca la Asociación de Explotaciones Frigoríficas Logística y Distribución de España (Aldefe) en su anuario de 2022.

“La industria del frío española es puntera”, recuerda su secretario general, Marcos Badenes, puesto que “está por encima de países teóricamente más desarrollados”. En la actualidad, “muchos fondos quieren invertir en la logística del frío en España”, asegura Beatriz Valencia, presidenta de Aldefe, lo que ha propiciado importantes operaciones de compra en los últimos tiempos. “El proceso de concentración del sector en España se irá intensificando y la presencia de capital extranjero sigue creciendo”, avanza la presidenta.

ta Perpètua de Mogoda, permitirán a la multinacional americana incorporar cuatro nuevas cámaras de congelado, una nueva cámara de frío, 11 muelles de carga y una capacidad para 12.000 palés para el almacenamiento de productos alimentarios que requieran temperatura controlada. El complejo puede manipular hasta 20.000 palés e incluyen áreas para la preparación de pedidos y su posterior transporte y espacio de oficinas para atender a clientes de toda Europa.

Además, Grupo Olano tomó el control el pasado año de Transportes Caudete, una empresa con una flota de 140 camiones refrigerados, consolidando aún más su posición en el mercado español, en un ejercicio en el que también adquirió la gallega Devesa Express.

Por su parte, Stef puso en marcha, el pasado mes de abril, su nueva plataforma logística propia situada en el Polígono Industrial Fahala de Cártama (Málaga) tras

Instalaciones de Grupo Fuentes, que fue adquirido por Lineage Logistics.

13

MILLONES
INVIRTIÓ
AMERICOLD EN
BARCELONA



Entre las operaciones de mayor dimensión desarrolladas en 2022, se encuentra la compra del Grupo Fuentes por parte del líder mundial en almacenamiento refrigerado Lineage Logistics. También destaca la adquisición por parte de Logista de la actividad de transporte y logística de alimentos refrigerados y congelados del Grupo Carbó Collbatallé, por unos 51 millones de euros.

Por su parte, Americold ha invertido 13 millones de euros en la ampliación de su almacén frigorífico situado en Barcelona. Las nuevas instalaciones, ubicadas en San-

ta Perpètua de Mogoda, permitirán a la multinacional americana incorporar cuatro nuevas cámaras de congelado, una nueva cámara de frío, 11 muelles de carga y una capacidad para 12.000 palés para el almacenamiento de productos alimentarios que requieran temperatura controlada. El complejo puede manipular hasta 20.000 palés e incluyen áreas para la preparación de pedidos y su posterior transporte y espacio de oficinas para atender a clientes de toda Europa.

Este desarrollo de Stef Iberia se añade a la adquisición, durante el pasado ejercicio, del grupo gallego TTC, con el que incorporó dos plataformas situadas en A Coruña y Vigo, una tercera en León, así como de Enaboy Castilla, con tres instalaciones en Valladolid, Salamanca y Benavente.

Por su parte, Logifrió, parte del grupo Zolve, adquirió el grupo Friologic, un operador logístico especializado en temperatura controlada con plataformas logísticas en Madrid, Vitoria y Santander.

El grupo de distribución asturiano Alimerka inauguró el pasado año una nave de frío en el polígono industrial de Bobes, en Siero, con una superficie construida de 5.744 metros cuadrados y con una capacidad de almacenamiento de 3.000 palés.

Igualmente, Caserfri estrenó el pasado mes de junio la ampliación de sus instalaciones en Alcoletge (Lérida), añadiendo 72.000 metros cúbicos de capacidad frigorífica para gestionar una red de almacenes de 610.000 metros cúbicos.

Por otra parte, la patronal Aldefe sigue luchando para conseguir que el sector de almacenamiento frigorífico se convierta en uno de los sectores económicos incluidos en el Estatuto de los consumidores electrointensivos. Sin embargo, en la reciente modificación del Real Decreto que regula este estatuto “seguimos fuera”, lamenta su presidenta. Aldefe también trabaja en el asunto en Bruselas de la mano con la Asociación Europea de Almacenes Frigoríficos y Logística (ECSLA), explica su secretario general, Marcos Badenes.

Otro de los caballos de batalla es el de los gases fluorados, que deberán ser eliminados de las instalaciones de almacenaje frigorífico por imperativo de Bruselas con fecha límite en 2050, pero con diferentes escenarios intermedios. “Hoy por hoy, no hay soluciones tecnológicas para sustituir a los gases fluorados”, recuerda Valencia. A más largo plazo está previsto que lleguen los gases refrigerantes de cuarta generación (hidrofluoroolefinas), sobre los que todavía se sigue investigando. Por el momento, la solución a esta problemática pasa por la utilización de gases fluorados de menor impacto medioambiental (A2L). Aldefe está llevando a cabo un estudio práctico junto con Aenor para resolver si es viable que los equipos de frío de las instalaciones de sus asociados se pueden readaptar a los A2L, “con el mismo poder refrigerante y con la misma seguridad”, así como obtener la certificación correspondiente, matiza la presidenta de la organización. El tercer gran frente abierto para Aldefe es el de los seguros.

**LUCHA PARA
RECIBIR
AYUDAS AL
CONSUMO
ENERGÉTICO**

Carrier Transicold avanza en la electrificación de la cadena de frío con el modelo New Syberia eCool

La nueva unidad de temperatura controlada Syberia eCool es compatible con camiones totalmente eléctricos, demostrando aún más el compromiso de la compañía con la sostenibilidad.



Carrier Transicold ha comenzado la producción inicial de una nueva unidad de temperatura controlada Syberia eCool totalmente eléctrica. Compatible con la mayoría de los camiones eléctricos, el nuevo sistema ofrece cero emisiones directas del motor y un funcionamiento con un ruido ultrabajo, lo que lo convierte en la solución ideal para entregas urbanas totalmente eléctricas.

Carrier Transicold forma parte de Carrier Global Corporation (NYSE: CARR), el proveedor líder mundial de soluciones de construcción y cadena de frío saludables, seguras, sostenibles e inteligentes.

Presentado por primera vez en IAA Transportation 2022, el Carrier Transicold Syberia eCool está disponible ahora en cantidades limitadas en configuraciones de temperatura única y múltiple y se espera que

esté ampliamente disponible para los clientes en 2024.

El sistema combina una unidad de refrigeración sin motor Carrier Transicold Syberia 14 montada en la parte delantera sometida a pruebas de campo con el altamente eficiente power box de la compañía. El power box convierte la corriente de alto voltaje procedente directamente del tren motriz del vehículo en la corriente de CA de 400 voltios requerida para impulsar la unidad, eliminando las emisiones directas sin afectar significativamente el alcance o el rendimiento de la refrigeración.

“El Syberia eCool subraya nuestra capacidad para adaptarnos al creciente interés entre nuestra base de clientes para desplegar camiones totalmente eléctricos que ofrecen eficiencia operativa y de costes”, dijo Jean-Pascal Vielfaure,

Gerente General para Francia y el Sur de Europa en Carrier Transicold. “Estamos entregando una solución totalmente eléctrica que es fácil de instalar, es eficiente y proporciona un bajo consumo de energía. El Syberia eCool es el producto ideal para enfrentar los desafíos de la distribución eléctrica urbana”.

La arquitectura totalmente eléctrica existente de la unidad Carrier Transicold Syberia significa que la versión eCool ofrece efectivamente una instalación plug-and-play cuando se combina con el power box, ofreciendo más del 95% de eficiencia al convertir la energía de la línea motriz eléctrica para alimentar

el sistema de refrigeración. La configuración completa también funciona por debajo del estándar PIEK de 60 db (A), lo que, además de sus credenciales de emisiones, significa que ofrece la solución definitiva para endurecer las regulaciones urbanas y del centro de la ciudad, al tiempo que crea un entorno de trabajo más armonioso para los conductores.

El nuevo Syberia eCool apoyará los objetivos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) de Carrier para 2030, que incluyen ayudar a sus clientes a evitar más de 1 gigatonelada de emisiones de gases de efecto invernadero.



Para obtener más información sobre los productos y servicios de Carrier Transicold, visite:

www.carrier.com/truck-trailer/en/eu

Siga a Carrier Transicold en Twitter: [@SmartColdChain](https://twitter.com/SmartColdChain)

o en LinkedIn en: [Carrier Transicold Truck Trailer Refrigeration](https://www.linkedin.com/company/carrier-transicold)

CADENA DE SUMINISTRO | ECOMMERCE

LAS VENTAS ONLINE SE ENFRÍAN

EL COMERCIO ELECTRÓNICO DE ALIMENTACIÓN REPRESENTA UN 4,82 POR CIENTO DE CUOTA EN ESPAÑA, MIENTRAS QUE EL MIXTO REPRESENTA UN 27,21%, SEGÚN DATOS DE LA PATRONAL DE SUPERMERCADOS ASEDAS

El comercio electrónico de alimentación ha experimentado un retroceso en lo que va de año, tanto en los consumidores que hacen todas sus compras por el canal *online*, como en aquellos que realizan compra *online* y en tienda física.

Las ventas *ecommerce* de alimentación registraron un descenso del 1 por ciento, frente al incremento del 7 por ciento de las ventas en tiendas, en el primer semestre de 2023, según datos del 'VII Observatorio de Comercio Electrónico en Alimentación', que realiza la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados (Asedas), en colaboración con las universidades Complutense y Autónoma de Madrid. Por su parte, la compra mixta u omnicanal de este tipo de productos también descendió un 6 por ciento de enero a junio de este año.

La cuota del comercio electrónico de alimentación se situaba en el 4,82 por ciento en junio, frente al 5,91 por ciento alcanzado el pasado año y el 5,75 por ciento de 2021. Pese a todo, la cuota de la alimentación *online* sigue siendo superior a la regis-

Las frutas y hortalizas son los alimentos más demandados vía *online*.

Las ventas *ecommerce* de alimentación se resienten en 2023.



trada antes de la pandemia. A su vez, la compra mixta, es decir, aquellas personas que compatibilizan compra *online* y en tiendas físicas de productos de alimentación, alcanzaba una cuota del 27,21 por ciento al final del primer semestre de 2023. En 2022, esta cuota se situó en el 33,16 por ciento y en 2021 en el 30,49 por ciento.

La gran beneficiada ha sido la compra de alimentación en tiendas físicas, que se situaba en el 67,97 por ciento al cierre del primer semestre del presente año, frente al 60,93 por ciento alcanzado en el mismo período de 2022 y el 63,75 por ciento de 2021, según señala el informe.

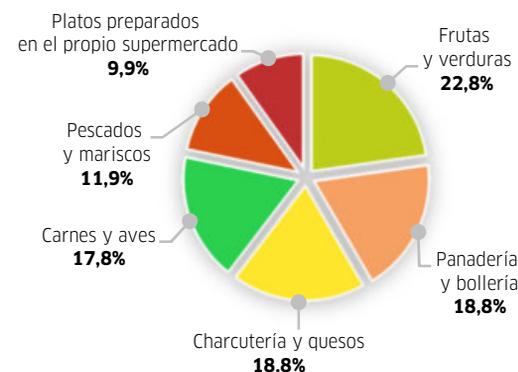
Los precios y la posibilidad de comparar mejor los productos aparecen como el principal motivo que los consumidores tienen para acudir a la tienda física para el 44 por ciento de los consumidores. Por su parte, la comodidad o conveniencia derivada de la amplia y diversa red de tiendas de proximidad que existe en España registra un 39 por ciento.

Entre otros motivos destacados, los consumidores mencionan también el final de la pandemia, un aspecto relacionado con los que afirman disfrutar acudiendo al supermercado y los que señalan que lo tienen muy cerca de casa, según el observatorio



FRUTAS Y VERDURAS, AL FRENTE

Las ventas del comercio electrónico de alimentación están muy repartidas entre diversas categorías en el mercado español.



Fuente: Asedas.



MONISA

de la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados. Al mismo tiempo, otro porcentaje de consumidores menciona la fidelidad a su enseña habitual y si la misma no tiene tienda *online*, prefieren no adoptar la práctica del comercio electrónico.

El estudio reafirma la importancia de la conveniencia, confianza y coste como las palancas de consumo tanto para el *online* como para el *offline*.

Productos más demandados

En relación con los productos más demandados en el canal *online*, el estudio destaca la recuperación en los productos frescos, “posiblemente por una mejora en la percepción de la calidad y en los sistemas de conservación y entrega”.

En este segmento, las frutas y hortalizas siguen siendo los productos más demandados, seguidas por la panadería y bollería, charcutería y quesos, carnes y aves, pescados y mariscos y, en último lugar, los platos preparados en el propio supermercado (ver cuadro). Los productos frescos son demandados por un 20 por ciento de los consumidores de forma frecuente y por otro 29 por ciento de manera ocasional. Por su parte, los productos congelados son demandados por un 28 por ciento de los compradores de manera frecuente y por un 24 por ciento de forma ocasional, según señala el citado observatorio.

BARRERAS A LA COMPRA *ONLINE*

El ‘VII Observatorio de Comercio Electrónico en Alimentación’ de Asedas pone sobre la mesa que las principales barreras para la compra *online* de productos de alimentación “siguen estando muy relacionadas con la preferencia por ver *in situ* los productos, especialmente los frescos, para elegir el punto de maduración o comparar en la propia tienda”.

También tiene relevancia, en este aspecto, la “costumbre” de hacer la compra física en la tienda. Además, a pesar del impacto de la inflación en los consumidores, las cuestiones relacionadas con los costes, como los gastos de envío, percepción de precios o seguridad del pago, aparecen como las barreras menos señaladas para la adopción de la compra *online*.

En sentido contrario, la conveniencia a la hora de adquirir productos voluminosos o pesados sigue siendo la gran motivación para utilizar el comercio electrónico de alimentación. Los usuarios utilizan las promociones y lo usan para descubrir nuevos productos, aunque no suelen comprarlos por primera vez en este canal.

VOLUMEN Y PESO, IMPULSORES DEL *ECOMMERCE*

A su vez, la sensibilidad medioambiental sigue siendo baja, aunque aumenta un poco la preocupación por la generación de residuos, según apunta el informe.

LO NATURAL
ENCAJA

100% CARTÓN
EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD

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





Ocean Network Express (ONE) anunció este año la instalación de dispositivos telemáticos en su parque de contenedores refrigerados.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

VIENTO A FAVOR PARA EL REEFER EN PORTACONTENEDOR

LA DEMANDA MUNDIAL DE CARGA MARÍTIMA REFRIGERADA SE EXPANDIRÁ A UNA TASA ANUAL PROMEDIO DEL 3,3% DURANTE EL PRÓXIMO QUINQUENIO, SEGÚN VATICINA LA CONSULTORA DREWRY

El transporte marítimo de contenedores refrigerados está listo para volver a crecer en 2023, con volúmenes que aumentarán un 2,1 por ciento, superando el porcentaje previsto en la carga seca, para alcanzar los 140,5 millones de toneladas, según las proyecciones publicadas en 'Drewry's Reefer Shipping Forecaster'. En su análisis, revela que el segmento del reefer "seguirá superando a otros tipos de carga a medida que el comercio de productos perecederos demuestre ser más resistente a las recesiones económicas".

Tras capear numerosas tormentas en 2022 cuando el comercio se estancó, las perspectivas para el sector de los contenedores refrigerados parecen mucho más favorables, ya que la disminución de la interrupción de la cadena de suministro y la creciente demanda de carga ayudan a respaldar el crecimiento del volumen.

"La perspectiva es optimista para el comercio de transporte marítimo refrigerado, y se espera que la demanda

mundial de carga se expanda a una tasa anual promedio del 3,3 por ciento durante los próximos 5 años, en línea con la tendencia previa a la pandemia", resalta Drewry.

Además, la consultora pone de manifiesto que "mientras tanto, los portacontenedores reefer verán aumentar sus transportes a una tasa aún mayor del 4 por ciento anual, mientras que la participación de los buques frigoríficos especializados en el comercio de perecederos continúa disminuyendo".

En esta misma dirección, un informe elaborado por Rabobank sobre Perspectiva de la tasa de contenedores Ocean Reefer 2023 revela que "los contenedores frigoríficos transportados en buques portacontenedores concentran en 2022 una cuota del 87,6 por ciento de las cargas marítimas refrigeradas. A mucha distancia se sitúan los buques refrigerados especializados, con el 11,1 por ciento, y los buques cisterna refrigerados, con el 1,3 por ciento.

El análisis de la entidad financiera

espera que el número total de contenedores reefer en todo el mundo alcance los 4 millones de TEUs en 2026, con una tasa de crecimiento del 3,4 por ciento, más elevada que el crecimiento contemplando del volumen del transporte refrigerado.

Sin embargo, Rabobank alerta que la distribución de la cantidad correcta de contenedores refrigerados donde se necesitan sigue siendo "un gran desafío" por tres razones. En primer lugar, los desequilibrios regionales entre importaciones y exportaciones. El segundo motivo se debe a que las cargas refrigeradas, como los productos frescos, son muy estacionales, lo que complica aún más la planificación de la capacidad. Por último, la congestión de los puertos, especialmente en Estados Unidos y Europa, ralentiza la circulación de contenedores refrigerados. Como resultado, las dificultades para asignar adecuadamente los contenedores frigoríficos suponen una presión al alza sobre sus tarifas.

Por otra parte, frente al desarrollo del tráfico de reefer en portacontenedores, la flota de buques frigoríficos convencionales tendrá muchas más dificultades con las nuevas normas de contaminación de la Organización Marítima Internacional (OMI). En este sentido, la consultora Dynamar también incide que el indicador de intensidad de carbono (CII) y las reglas de eficiencia energética de los barcos existentes (EEXI) "obligarán a la flota convencional envejecida a reducir su velocidad, lo que le imposibilitará el cumplimiento con los requisitos del mercado para productos perecederos". Ambas regulaciones entraron en vigor este año, pero con unos requisitos de limitación de emisiones relativamente modestos en el primer ejercicio, y que se volverán más rigurosos en los siguientes.

Dynamar agrega que los buques refrigerados convencionales son "antiguos y consumen mucho combustible" y su ventaja competitiva de poder proporcionar tiempos de tránsito más rápidos, con sus viajes directos se perderá. La demolición ya está en un nivel relativamente alto y es probable que aumente aún más.

Por su parte, el operador de logística refrigerada Easyfresh espera un elevado nivel de actividad de fusiones y adquisiciones en el sector de la logística de la cadena de frío, mientras que las empresas invertirán en 'tecnología inteligente' en un esfuerzo por obtener ventajas competitivas.

UNOS 4 MILLONES DE TEUS REEFER HABRÁ EN 2026





- » 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**



A.P. DE ALGECIRAS

El puerto de Algeciras se mantiene al frente del ranking por tráfico de productos agroalimentarios.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

CAÍDA DE FLUJOS

LOS PUERTOS REDUCEN EL RITMO DE CARGA HORTOFRUTÍCOLA, QUE ACUSA EL FUERTE INCREMENTO DE LOS FLETES MARÍTIMOS

No fue 2022 un año de alegría para los flujos agroalimentarios. La estadística portuaria ofrece un descenso del 15 por ciento de los tráficos, incluidos los tránsitos a terceros países, como consecuencia de “un escenario donde hubo un importante incremento de los costes de embarque y la escasez de contenedores”, explican operadores consultados por Transporte XXI.

Con 7,4 millones de toneladas gestionadas en 2022, los exportadores e importadores tuvieron que vencer una coyuntura de mercado en el que, en muchos casos, “los costes logísticos por vía marítima se dispararon hasta un 200 por ciento”, indican los medios consultados.

Así las cosas, las exportaciones se relajaron debido “a una subida de precios realmente insostenible”. Las fuentes consultadas detallan que “a principios del ejercicio, el coste por kilo

de un contenedor marítimo con carga hortofrutícola con destino al mercado norteamericano, con fruta o verdura, podría estar rondando los 0,20 euros, unos costes logísticos que han llegado a superar los 0,50 euros por kilogramo”. Y esto lo que produce es que no se transporte o se eviten exportaciones, dado que “el precio del transporte supera el precio por kilogramo del producto a enviar, lo que hace insostenible que alguien pague por nuestras mercancías”, indica un transitario especializado en distribuir este tipo de carga perecedera.

Concentración

En este escenario, los puertos de Algeciras y Valencia se mantienen, un año más, al frente de los enclaves con un volumen significativo de flujos agroalimentarios. Entre ambas dársenas concentran el 71 por ciento del mercado portuario

AMINORACIÓN DE LOS VOLÚMENES

El tráfico de productos agroalimentarios en contenedores registró un flujo de 7,4 millones de toneladas anuales, incluidos los tránsitos a terceros países.

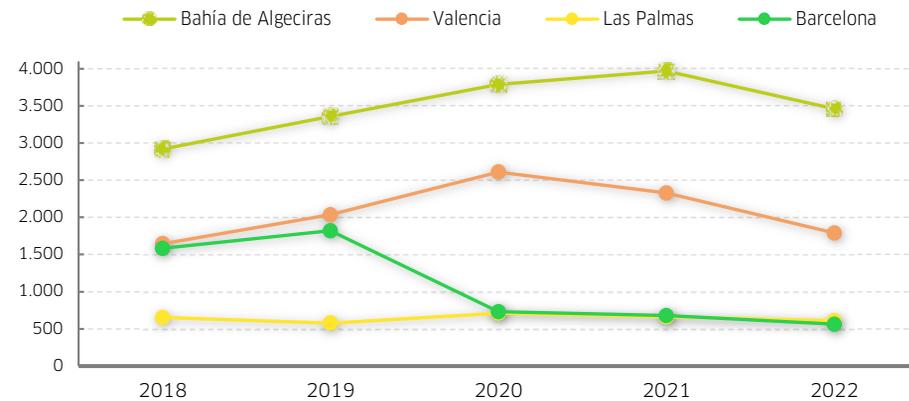
	2022	%22/21	%22/19	2021	2020
Bahía de Algeciras	3.463	-13%	+3%	3.972	3.790
Valencia	1.789	-23%	-12%	2.330	2.612
Las Palmas	608	-8%	+5%	661	714
Barcelona	564	-17%	-69%	678	732
S.C. Tenerife	189	-14%	-8%	219	190
Vigo	175	-1%	>999%	177	153
Alicante	106	+8%	-23%	98	113
Málaga	94	-9%	+252%	104	43
Bahía de Cádiz	90	-13%	>999%	103	45
Gijón	65	-8%	-27%	71	101
Tarragona	62	+18%	+18%	52	44
Bilbao	46	-35%	-66%	71	82
Cartagena	36	+154%	+31%	14	24
Sevilla	17	+25%	+11%	14	11
Castellón	14	+21%	-5%	11	15
Huelva	10	-28%	-53%	14	21
Santander	7	-39%	>999%	12	2
Vilagarcía	4	-65%	-77%	12	17
Almería	2	+3%	+70%	2	1
Ferrol - San Cibrao	1	-	-	0	0
Baleares	1	-82%	-59%	4	1
Melilla	1	+90%	-92%	0	1
Marín - Pontevedra	0	-33%	-100%	0	6
Ceuta	0	-52%	-99%	0	0
TOTAL	7.346	-15%	-16%	8.620	8.718

Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

ALGECIRAS Y VALENCIA CONCENTRAN EL 71% DEL TRÁFICO DE FRUTAS Y HORTALIZAS POR VÍA MARÍTIMA

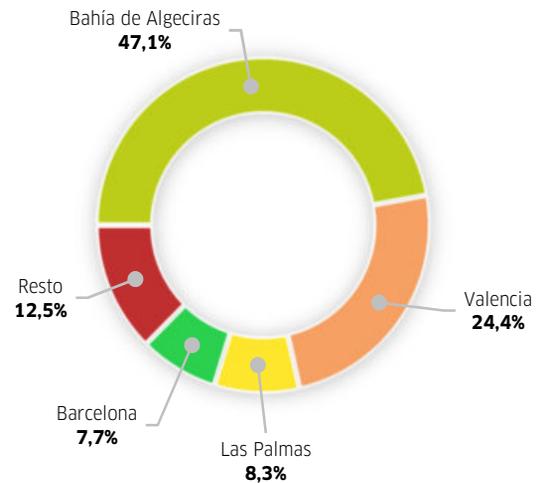
ALGECIRAS ES EL PRIMER PUERTO ESPAÑOL EN TRÁFICOS AGROALIMENTARIOS, CON EL 47% DEL VOLUMEN TOTAL

El puerto redujo sus movimientos un 13% en este nicho del tráfico de contenedores, con un flujo de 3,46 millones de toneladas.



Miles de toneladas. 2022, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2022



LOS TRÁNSITOS DETUVIERON EL AVANCE LOGRADO EN 2021

para esta logística, que aporta valor añadido a los puertos y para la que es necesario tener instalaciones adecuadas.

La concentración del mercado portuario se man-

tiene, pese a que ambos enclaves sufrieron un debilitamiento de volúmenes, con caídas a doble dígito, más acusada en el caso de Valencia. Junto a la tendencia de reducción de las ex-

portaciones, tuvo un notable descenso los flujos de tránsitos de mercancías a terceros países dentro de una coyuntura internacional de reducción del comercio agroalimentario.

HUTCHISONPORTS BEST

90.000
Reefer container moved in 2022

2.200
Reefer plugs
+1.800 "coming soon"

+ 9.000
Reefers moved by rail

THE COOLEST TERMINAL IN THE MED



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

MÁS OFERTA PARA UNA DEMANDA AL ALZA

LOS PUERTOS ESPAÑOLES MODERNIZAN Y AUMENTAN SUS INSTALACIONES PARA FIDELIZAR Y ATRAER NUEVOS VOLÚMENES DE TRÁFICOS DE CONTENEDORES REEFER

El transporte de productos perecederos por vía marítima sigue en una progresión ascendente. Lo atestigua la progresión de los contenedores reefer en los grandes puertos españoles como Bahía de Algeciras, Barcelona, Valencia y Vigo. Estos enclaves vienen, año tras año, mejorando sus infraestruc-

turas para canalizar un mayor tráfico de mercancías sensibles a la temperatura como son las frutas, verduras, pescados y carnes, pero también otros productos de un alto valor añadido, como son los químicos y farmacéuticos que necesitan un tratamiento específico.

España se ha convertido en

uno de los *hubs* marítimos dentro de la logística frigorífica al servicio de importadores y exportadores gracias a la conectividad que se ofrece desde sus puertos a enclaves de los cinco continentes, bajo el objetivo de la reducción de costes y la competitividad de la cadena de suministro.

El mundo de la carga refrigerada se caracteriza por un servicio de alto valor añadido. Es un mercado “muy exigente y con gran potencial de crecimiento”, indican operadores consultados. Estos medios apuntan que “estamos viendo una demanda al alza del mercado, sobre todo en el área del Mediterráneo, para lo cual tanto los operadores como los puertos debemos reorientar nuestra estrategia con una apuesta potente y diferenciadora en la logística del frío respecto a otros puertos del entorno”. En este sentido, medios consultados señalan que España “tiene un papel relevante al que hay que sumar mayor tecnología, servicio, eficiencia y flexibilidad, así como una reducción de los costes logísticos”.

La oferta portuaria para el contenedor frigorífico en Espa-

El tráfico de perecederos es un negocio portuario en expansión.

ña es importante, y la misma, está en vías de expansión, de acuerdo a las previsiones de las terminales ubicadas en los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona y Vigo. Entre los cuatro enclaves suman más de 13.500 conexiones para contenedores reefer, infraestructuras que se vienen incrementando año tras año.

ALGECIRAS, BARCELONA, VIGO Y VALENCIA, PUERTOS DE REFERENCIA

Por ejemplo, en el caso de Barcelona, el tráfico de contenedores refrigerados ha sido uno de los segmentos que más ha crecido los últimos años, gracias a una apuesta decidida de toda la comunidad portuaria por la logística de contenedores a temperatura controlada. En 2021, último año con cifras disponibles, las terminales movieron 278.000 TEUs en contenedores reefer, cinco veces más que diez años antes, en el 2011, cuando este tráfico fue de 56.000 TEUs.



Por su parte, Bahía de Algeciras ha aumentado hasta 5.000 los enchufes monitorizados 24/7 en las terminales del enclave andaluz. Unas conexiones que se complementan con unas instalaciones de última generación que ofrecen servicios de valor añadido a la mercancía refrigerada, aportando una capacidad de almacenamiento tanto fuera como dentro del recinto portuario de 30.000 palés a temperaturas que pueden oscilar entre los -22 y los +15 grados centígrados dentro de una sólida oferta logística por fidelizar este negocio en la dársena.

En esta línea, el puerto de Valencia viene reivindicando su papel como *hub* logístico al servicio de las empresas de productos *reefer*, gracias al centenar de servicios regulares con los cinco continentes para el tráfico perecedero. El enclave dispone de 3.250 conexiones para contenedores refrigerados. En concreto, la ter-

minal de CSP Spain cuenta con 1.500 conexiones *reefer*, APM Terminals Valencia dispone de 750, mientras que MSC Terminal tiene 1.000 conexiones dedicadas a estos productos. A estas infraestructuras se le añaden el almacén de Americold Logistics, que cuenta con

16.000 metros cuadrados destinados exclusivamente a la logística de los productos refrigerados, y el puesto de inspección fronteriza de 17.000 metros cuadrados que, a través de la Marca de Garantía, garantiza que cualquier contenedor que sea llevado a estas instalaciones debe ser revisado en un tiempo inferior a los 45 minutos.

Por su parte, el puerto de Vigo viene estando especializado en el desarrollo de tráficos de carga perecedera en la instalación que gestiona Termavi en el muelle de Guixar, con más de 1.300 tomas de corriente operativas en el interior de la instalación.

13.500

ENCHUFES
HAY EN LOS PUERTOS DE
ALGECIRAS, BARCELONA,
VALENCIA Y VIGO

PUERTO DE CÁDIZ

"especialistas en frío"



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR, FOCO AGROALIMENTARIO

LAS EXPORTACIONES HORTOFRUTÍCOLAS DE MARRUECOS ALIMENTAN EL TRÁNSITO DE CAMIONES FRIGORÍFICOS CON ALGECIRAS COMO PRINCIPAL ENLACE LOGÍSTICO DEL SUR DE EUROPA

El Estrecho de Gibraltar mantiene una actividad logística diaria incesante. Las bodegas de las navieras enlazan la huerta marroquí con Europa, a través de los puertos españoles del sur peninsular, con una media de más de 1.200 camiones diarios en sus servicios marítimos. La gran mayoría del transporte por carretera se embarca en la relación Tánger-Algeciras, un itinerario que crece a doble dígito anualmente y donde la carga agroalimentaria, junto al textil y la automoción, tiene un protagonismo sobresaliente.

Decenas de miles de frigoríficos forman una gran parte de esos 463.434 UTIs que atraviesan el Estrecho anualmente entre Algeciras y Tánger Med, principalmente, una vía logística que

16

MILLONES DE
TONELADAS
CRUZAN EL ESTRECHO
ANUALMENTE

dos orillas del Estrecho de Gibraltar viene siendo muy significativa, con una constante progresión de los volúmenes, unos flujos que están permitiendo oportunidades para otros enclaves españoles en su relación logística con el norte de África.

Es un mercado de tránsitos de mercancías que moviliza un flujo superior a los 16 millones de toneladas anuales y en el que, junto a la predominancia de Algeciras, vienen estando activos los puertos de Málaga, Motril, Almería, Huelva y Cádiz, que buscan expandir su zona de influencia para canalizar nuevos servicios de mercancías con la península ibérica.

Hay que tener en cuenta que las importaciones españolas de frutas y hor-



núa su política expansiva en los mercados europeos tras la entrada en vigor del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y el país magrebí. Un ejemplo de ello está siendo la exportación de tomates procedentes de Marruecos, cuyos volúmenes de han duplicado en 2023 respecto al pasado año, según los últimos indicadores.



Operaciones intermodales junto al nuevo aparcamiento de camiones del puerto de Algeciras.

día tras día une el norte de África con Europa para un aprovisionamiento directo y que posiciona a Algeciras como la primera milla del transporte terrestre de los productos norteafricanos.

La evolución de los tráfcos entre las

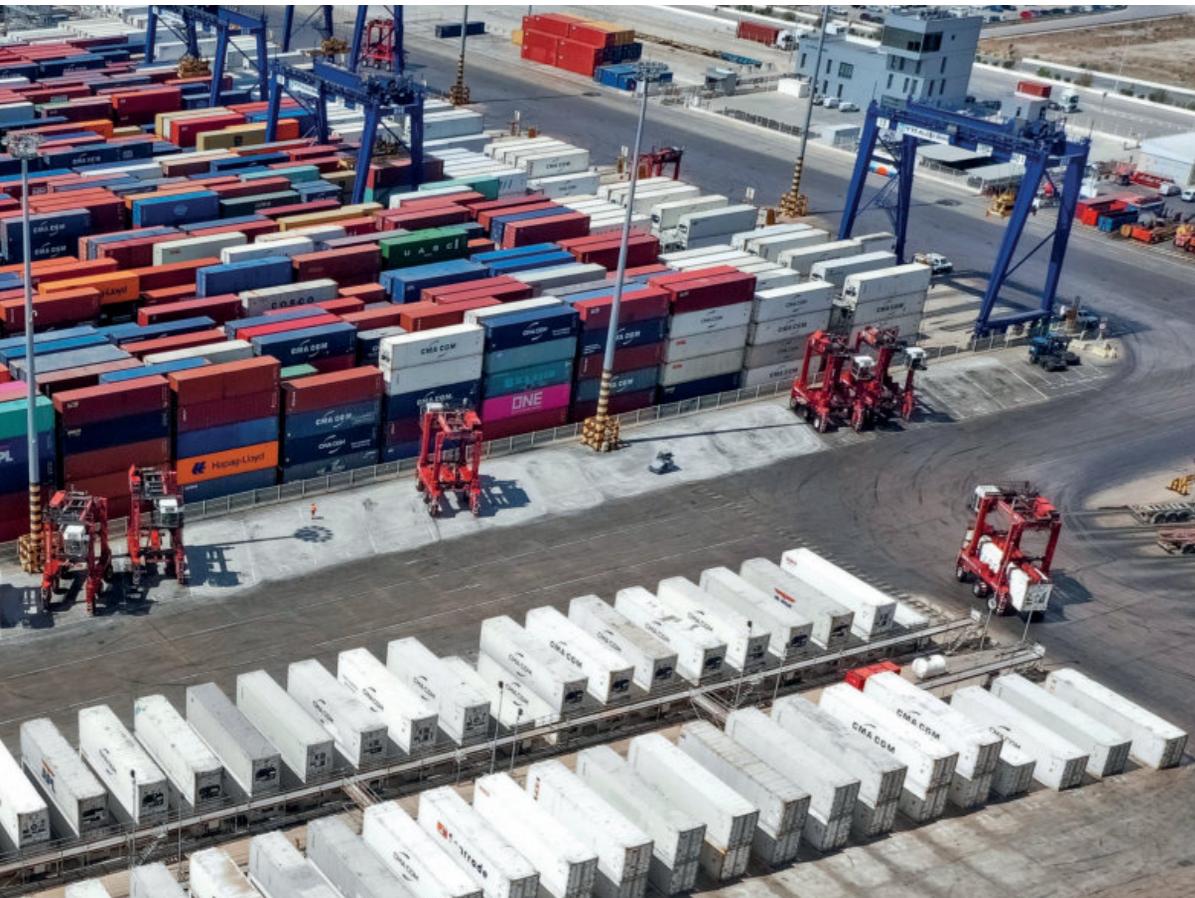
talizas aumentaron un 12,8 por ciento en 2022, con Marruecos como principal país vendedor con el 20 por ciento del total de las frutas y el 46 por ciento en el caso de las hortalizas.

Junto a ello, el reino alauita conti-

LA EXPORTACIÓN DE MARRUECOS, UNO DE LOS ACTIVOS EN PROGRESIÓN

Ante este crecimiento, puertos como Algeciras continúan incentivando una política inversora para dar salida a la progresión de flujos que se vive entre las dos orillas, dentro de la necesidad de mantener activa una cadena de distribución flexible entre África y Europa.

Para ello, ha diseñado como "columna vertebral" del denominado Proyecto Hércules la puesta en marcha de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, una infraestructura que "no empieza en Algeciras, sino en Tánger Med", como viene explicando el presidente del puerto andaluz, Ge-



rardo Landaluce. Esta infraestructura está llamada a integrar la cadena de valor regional en línea con la política comercial de la Unión Europea de reforzamiento de los lazos con Marruecos.

Bajo este marco, el puerto español viene trabajando con su homólogo ma-

roquí en el desarrollo de proyectos comunes para flexibilizar los flujos de carga rodada entre ambos enclaves, al tiempo que se refuerzan las infraestructuras terrestres, como una segunda terminal para tráfico pesado. Asimismo, la Autoridad Portuaria persigue una mejora de su Puesto de Control Fron-

Espacio de contenedores reefer en la terminal TTI-Algeciras.

terizo, que vienen jugando un papel fundamental en la relación comercial entre Europa y Marruecos.

Por otro lado, Algeciras viene jugando un papel fundamental en el desarrollo de nuevos tráfic de contenedores de carga agroalimentaria procedente de Asia, África y Latinoamérica, los principales orígenes de los productos perecederos que entran por el puerto español. Y con ello, el intermodal está logrando desempeñar un papel fundamental como lo demuestra el servicio regular ferroviario, impulsado por la naviera danesa Maersk Line, que viene realizando triangulaciones entre Algeciras, Madrid y Marín,

y que permite distribuir productos hortofrutícolas de importación en Mercamadrid y facilita la exportación a través de Algeciras de contenedores con productos refrigerados o congelados a través de la red de servicios marítimos del armador.

Tanto el tráfico ro-ro como el de contenedores, con la progresión que están experimentando las importaciones y exportaciones agroalimentarias en los últimos años, viene registrando una fuerte repercusión en la vida económica de Algeciras, lo que ha generado una notable comunidad logística formada por transitarias, agentes de aduanas, transportistas y operadores logísticos especializados en el negocio de la carga perecedera.

ALGECIRAS LIDERA EL FLUJO DE CARGA REEFER EN ESPAÑA

We deliver
frozen and chilled
commodities
worldwide

www.eimskip.com

EIMSKIP

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

HUELVA AVANZA EN SU HUB LOGÍSTICO DEL FRÍO

FRIPORTSUR ULTIMA SU ALMACÉN FRIGORÍFICO POLIVALENTE EN EL MUELLE SUR, BAJO UNA INVERSIÓN DE 34 MILLONES DE EUROS, QUE IMPULSARÁ NUEVOS TRÁFICOS POR LA DÁRSENA ONUBENSE

El Puerto de Huelva avanza en su proyecto de *Hub Logístico del Frío*, un novedoso plan inversor público-privado que se basa en la economía circular y sostenible para atraer nuevo negocio de productos perecederos al enclave onubense.

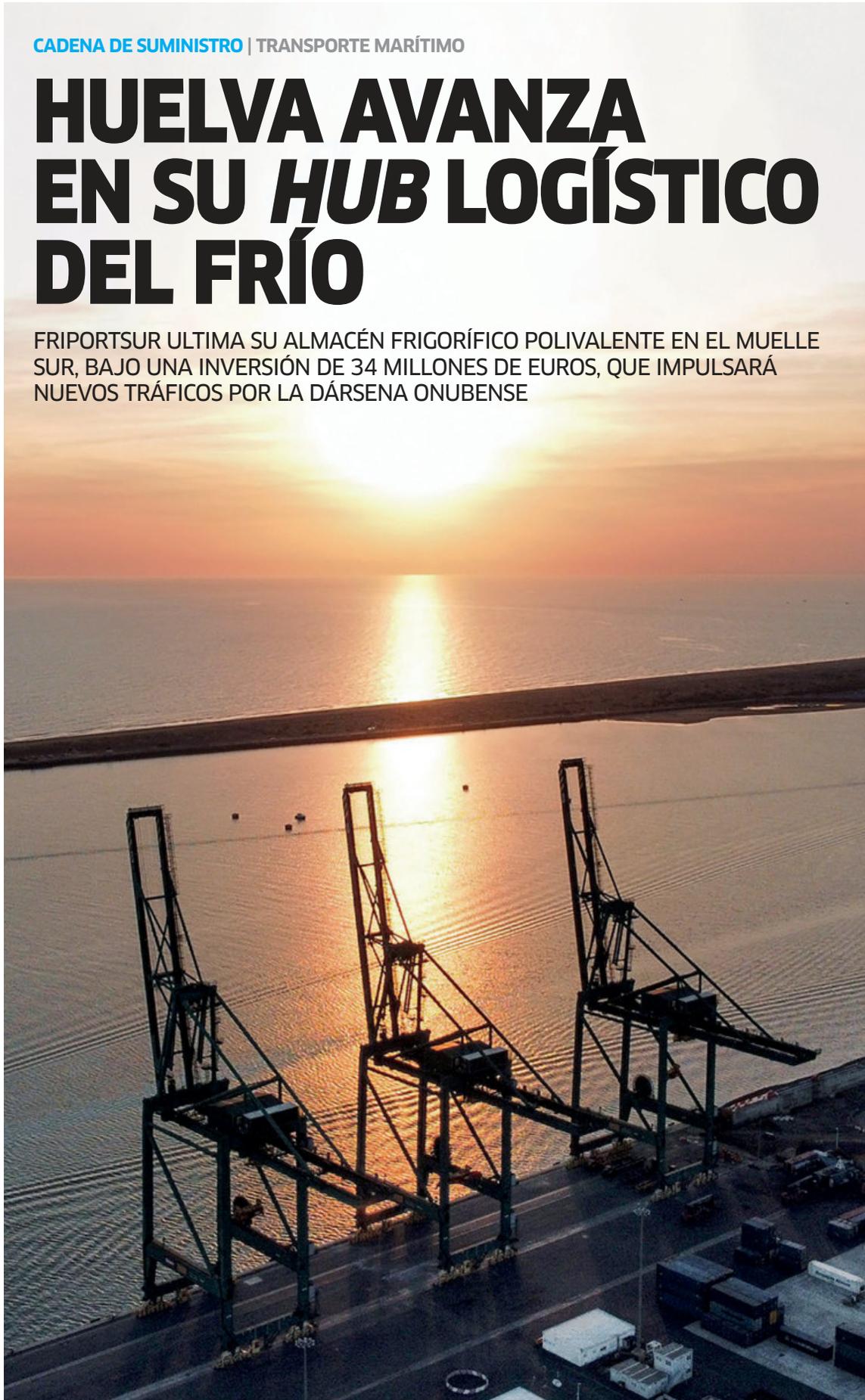
El pilar central del proyecto es la apuesta de la empresa de Frigoríficos Portuarios de Sur (Friportsur) que está acometiendo una inversión de 34 millones de euros en la construcción de un complejo frigorífico de conservación y congelado con capacidad para 180.000 metros cúbicos y 25.000 huecos de almacenamiento de mercancías perecederas.

En un espacio de 32.500 metros cuadrados en el Muelle Sur, frente al Puerto de Control Fronterizo (PCF) y próxima a la terminal de contenedores y la plataforma multimodal ferroviaria, la instalación dispondrá de espacios para desarrollar distintas actividades asociadas a la congelación y almacenaje a temperatura controlada como control de calidad, *cross-docking*, repaletizado y manipulación de la mercancía.

EL COMPLEJO FRIGORÍFICO DE HUELVA TENDRÁ CAPACIDAD PARA 180.000 M3

Salvador Urbistondo, consejero delegado de Friportsur, ha avanzado que el proyecto generará nuevas sinergias en Huelva que va a disponer de “una innovadora instalación con gran capacidad de almacenaje, utilizando energía ecológica”. La instalación, bajo un plan inversor de dos fases, 18 millones en la primera y 16 millones en la segunda, “supone una clara innovación tecnológica en España, única, desde un enfoque sostenible, utilizando energías alternativas, consiguiendo una reducción del 95 por ciento del coste ambiental”, explica la compañía.

La base del proyecto es novedosa en España, ya que “nuestros almacenes van a aprovechar el frío ecológico proveniente de parte del residual que se genera en los procesos de regasificación de gas natural de la planta de Enagás,



Huelva se coloca en una posición privilegiada para dar servicio y recibir mercancía de Sudamérica.





ubicada también en el puerto". Esto va a suponer "una solución clave para la implantación de nuestro negocio en el Puerto de Huelva".

En este sentido, la entidad portuaria de Huelva ha activado el proceso para realizar las obras para la construcción de una red de conducción de frío desde la terminal de regasificación de Enagás hasta el Hub Logístico del Frío del Puerto de Huelva, un proyecto que salió a concurso el pasado mes de julio por un importe de 7 millones de euros y con un plazo de ejecución de 12 meses.

El presidente del Puerto de Huelva, Alberto Santana, ha resaltado que esta obra va a ser "una actuación fundamental,

LA PLATAFORMA ESTARÁ UNIDA CON LA REGASIFICADORA DE ENAGÁS

ya que este frioducto será la vía por la que se conducirá el frío ecológico proveniente del aprovechamiento de los procesos de regasificación de Enagás hasta

las instalaciones frigoríficas del Muelle Sur, lo que permitirá una disminución de los costes energéticos, reduciendo en su práctica totalidad la huella de carbono en la demanda energética de frío de dichas instalaciones".

Con la puesta en servicio del Hub Logístico del Frío, Huelva se coloca en una posición privilegiada para dar servicio y recibir mercancía de Sudamérica, abriendo una gran pasarela comercial con África, logrando ser un referente en la logística de mercancías a temperatura controlada en el arco sur atlán-

Imagen de la construcción del nuevo complejo frigorífico.

tico europeo. Para ello será vital la apuesta del grupo turco Yilport por el puerto onubense con la explotación de la terminal de contenedores junto a las instalaciones de Friportsur.

La terminal de contenedores de Yilport en Huelva, con 58.000 metros de superficie, dispone de 240 tomas reefers para mercancía. En esta plataforma intermodal, que combina distintos modos de transporte, se encuentra una zona ro-ro de 55.000 metros cuadrados, dotada de 16 tomas eléctricas para camiones en una zona multipropósito.

An advertisement for SPEDION information logistics. The background shows a modern office environment with a large computer monitor and a tablet displaying the software interface. The interface includes a map, data tables, and various icons. The SPEDION logo is prominently displayed on the left. Text overlays provide information about fleet management and telematics.

Gestión eficaz de su flota

SPEDION
information logistics

Colaboramos con usted para optimizar sus procesos mediante sistemas telemáticos.

spedion.es

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL *SHORT SEA SHIPPING* GANA ATRACTIVOS

LA EXPERIENCIA HA DESPEJADO LAS INCERTEZAS DEL TRANSPORTISTA SOBRE LAS CONDICIONES DEL MANTENIMIENTO DE LA CARGA DURANTE LA TRAVESÍA

El *short sea shipping* cada vez resulta más atractivo para el transporte frigorífico español que tiene que llegar a otros mercados europeos. Lo es por partida doble. Por un lado, “por factores del propio servicio marítimo, como la confianza en la fiabilidad de horarios, la adecuación de las frecuencias o, especialmente, la seguridad de la carga, entre otras ventajas”, señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Hay otros factores externos al propio transporte marítimo que hacen decantar al operador por la opción del barco, como “los precios del combustible”. Ya es incuestionable, por parte de los usuarios, la seguridad de este tipo de transporte. “Está deseado, por la experiencia de estos años, el recelo derivado de las posibles dudas sobre

el mantenimiento de las condiciones de la temperatura de la mercancía durante la travesía”. Sin embargo, “es mayoritario en el transporte frigorífico el uso de la modalidad de acompañado” en lugar de embarcar solo el remolque, añade la experta.

GRAN POTENCIAL DE CRECIMIENTO PARA FLUJOS CON ORIGEN EN EL SUR ESPAÑOL

Hay gran potencial de crecimiento del transporte frigorífico en los servicios de *short sea shipping*, eso sí, siempre que exista la oferta: “Hay unos importantísimos volúmenes de este transporte que se generan en la zona sur de España” y “varios puertos de esta zona están trabajando intensamente para

poder ofrecer servicios marítimos que permitan canalizar una parte de estos volúmenes”. De prosperar estas iniciativas, “el transporte frigorífico se verá beneficiado al contar con esta alternativa de transporte”.

En cuanto a la evolución de estos tráficos en el sistema portuario español, “la información que tenemos revela que hay una cierta estabilidad, tanto en la fachada atlántica como en la mediterránea, en cuanto a la participación del transporte frigorífico en los flujos de mercancías que escogen el TMCD (transporte marítimo de corta distancia) para alcanzar sus mercados”. Como en el conjunto de tráficos de *short sea shipping*, “los volúmenes y participaciones son superiores en la fachada mediterránea a los de la atlántica”.

Al cierre de esta edición, SPC-Spain no disponía de los datos comparativos para valo-

Grimaldi es una de las navieras con líneas incluidas en los ‘ecobonos’.



rar el efecto de los ‘ecoincentivos’ en el transporte marítimo de corta distancia. “Esperamos que haya sido un aliciente”.

Casi 118.000 remolques o camiones son potenciales beneficiarios del ‘ecobono’ marítimo por utilizar las autopistas del mar de los arcos atlántico y mediterráneo entre el 20 de septiembre de 2022 y el 31 de marzo de 2023. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha re-

synergy.

SERVICIOS FERROVIARIOS DIARIOS

hello@synergy.com.es

www.synergy.com.es

Map locations: BORDEAUX, MONT DE MARSAN, TOULOUSE, BAYONNE, PAU, NARBONNE, PERPIGNAN, NOAIN PAMPLONA, AGONCILLO, MIRANDA DE EBRO, VILLAFRÍA, BARCELONA.

AGRI'VRAC PORT DE BAYONNE CEREALES - ENERGÍA - INDUSTRIA ANIMAL

28 SEPT
29 SEPT
2023

HUTCHISON PORTS BEST



cibido la solicitud para cobrar las ayudas de un total de 117.624 embarques realizados en los 12 servicios marítimos subvencionables, una vez ce-

rrado el plazo, el pasado 30 de junio.

Se trata de la primera convocatoria del programa de 'ecoincentivos', dotado con 20 millones de euros. Son subvencionables 12 servicios de *short sea shipping* de cinco navieras: Grimaldi, Finlines, Suardiaz, CLdN y Brittany Ferries. Estas líneas conectan los puertos de Barcelona, Bilbao, Sagunto, Santander, Valencia y Vigo con enclaves de Alemania, Bélgica, Estonia, Finlandia, Francia, Irlanda e Italia. El transportista u operador logístico es quien recibe la ayuda por subir el vehículo o remolque al buque.

Como la subvención va en función de la distancia ahorrada por carretera entre el puerto de origen y la frontera, el 'ecoincentivo' abarca una horquilla por viaje que va de los 5,6 euros en las líneas de Finlines que salen del puerto de Bilbao a los 154,2 euros de Suardiaz desde Vigo.

El Mitma publicó, la pasada primavera, la segunda convocatoria de ayudas del programa de 'ecoincentivo' marítimo, dotada con otros 20 millones de

euros, para fomentar que el sector del transporte de mercancías por carretera suba los camiones al barco.

En esta segunda convocatoria, el Ministerio subvenciona los trayectos marítimos internacionales que se realizan entre el 29 de abril de este año y el 31 de marzo de 2024 y las ayudas podrán solicitarse entre el 1 de abril y 30 de junio de 2024.

Nuevo récord

El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro siguió gozando de buena salud en el sistema portuario español en contraste con la atonía del global de flujos el año pasado. Es más, la carga rodada transportada en servicios internacionales (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) volvió a lograr su mejor registro histórico en los puertos españoles en 2022, según el análisis de los observatorios publicados por SPC-Spain desde el año 2009.

Este tipo de flujo sumó 27,8 millones de toneladas de mercancías el año pasado, el 8 por ciento más que en 2021. Eso sí,

el comportamiento fue dispar por fachadas. Mientras que la mediterránea, con 24,5 millones de toneladas, creció el 9,5 por ciento, la atlántica registró, con 3,34 millones, una caída del 1,6 por ciento.

Por países de origen y destino, en la fachada atlántica destacó el crecimiento del tráfico con Irlanda (+5,9 por ciento) y con Bélgica (+9,8 por ciento). La otra cara de la moneda fueron los retrocesos con el mercado con el Reino Unido (-10,9 por ciento) y con Francia (-18,5 por ciento).

En cuanto a la fachada mediterránea, sobresalen los flujos con Marruecos, que se han disparado el 23 por ciento en comparación con 2021, mientras que con Italia y con Túnez se han reducido el 5,7 por ciento y el 9,3 por ciento, respectivamente.

El comportamiento del transporte marítimo de corta distancia global (incluyendo cabotaje y graneles) prácticamente fue plano al sumar 269 millones de toneladas en 2022, el 0,4 por ciento menos que a lo largo del ejercicio 2021.



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 | www.grimaldi.napoli.it

OPINIÓN | EL FRÍO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA HASTA LA ÚLTIMA MILLA

CERRANDO EL CÍRCULO EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO

EDUARDO GARASSINI

CEO
TDI (GesInflot)



En el mundo del transporte por carretera, la regulación y gestión del frío siempre han sido aspectos cruciales para asegurar la calidad de los productos perecederos, especialmente en los sectores de la alimentación y farma. Durante mucho tiempo, estos aspectos se enfocaron en mercancías pesadas y de larga distancia. Sin embargo, en los últimos años, hemos sido testigos de una evolución significativa, ya que la atención se ha desplazado hacia la última milla, en un esfuerzo por garantizar la calidad al cliente final y cerrando el círculo en las cadenas de suministro.

Históricamente, la regulación y gestión del frío se centraban en mantener las mercancías con necesidad de una temperatura controlada en condiciones óptimas durante el transporte de larga distancia. Aunque se implementaron normativas y tecnologías específicas para controlar la temperatura y evitar la degradación de los productos en camiones refrigerados en toda la cadena, el cumplimiento normativo y del regulador no se aplicaba en la práctica al transporte de última milla.

Sin embargo, la presión del cliente final por tener una trazabilidad total de la mercancía y la demanda de entregas más rápidas han generado la necesidad de prestar atención a la última milla de la cadena de suministro. Esto se ha convertido en un desafío crítico, ya que cualquier demora o problema en la gestión del frío podría afectar la calidad del producto y, por ende, la satisfacción del cliente final.

Es en este punto que las empresas de servicio al transporte, responsables del control y gestión del frío, han evolucionado hacia un enfoque

que más holístico, asegurando la calidad en cada eslabón y cerrando el círculo en las cadenas de suministro, con tecnología adaptada a los requerimientos y particularidades de la última milla y de los vehículos ligeros, con sistemas más básicos y con menor capacidad de conectividad telemática, históricamente.

Este fenómeno se ha visto acompañado por inversiones en tecnologías avanzadas, como vehículos refrigerados de última generación y sistemas de control de temperatura en tiempo real. Fomentando la monitorización y el control de la temperatura durante todo el proceso de entrega, asegurando que los productos perecederos lleguen en condiciones óptimas al cliente final.

Este enfoque no solo beneficia a los consumidores, sino a todos los agregadores de las cadenas de suministro. Al garantizar que los productos perecederos se mantengan en condiciones óptimas hasta el punto de entrega, se reducen los desperdicios y las devoluciones. Esto se traduce en una mayor eficiencia y rentabilidad para las empresas, al tiempo que se mejora su reputación y se fortalecen las sinergias y relaciones con los clientes y todos los involucrados en las logísticas.

En conclusión, la evolución del frío en el transporte por carretera refleja la adaptación de la industria a las demandas cambiantes de los consumidores y las necesidades de las cadenas de suministro modernas, donde cada vez el cliente final exige más control sobre sus productos y procesos. Es un paso adelante en la búsqueda de una logística más eficiente y sostenible, donde la calidad y la satisfacción del cliente son elementos clave en cada etapa del proceso.

LA PRESIÓN DEL CLIENTE FINAL POR TENER UNA TRAZABILIDAD TOTAL DE LA MERCANCÍA Y LA DEMANDA DE ENTREGAS MÁS RÁPIDAS HAN GENERADO LA NECESIDAD DE PRESTAR ATENCIÓN A LA ÚLTIMA MILLA

LAS EMPRESAS DE SERVICIO AL TRANSPORTE, RESPONSABLES DEL CONTROL Y GESTIÓN DEL FRÍO, HAN EVOLUCIONADO HACIA UN ENFOQUE MÁS HOLÍSTICO, ASEGURANDO LA CALIDAD EN CADA ESLABÓN Y CERRANDO EL CÍRCULO EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com



CoolRail es el servicio de Transfesa Logistics especializado en la exportación de productos hortofrutícolas con destino al norte de Europa.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

LA SOSTENIBILIDAD COMO ALIADA

LA REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS REFRIGERADAS ATRAE LA ATENCIÓN DE LA INDUSTRIA AGROALIMENTARIA PARA SUBIR SUS MERCANCÍAS AL TREN

La sostenibilidad juega, cada día más, un papel fundamental entre los objetivos de las empresas que participan en la cadena logística del frío. En este contexto, el ferrocarril empieza gradualmente a ganar peso en los planes de la industria agroalimentaria, que precisa de servicios específicos para la temperatura refrigerada.

En un escenario de búsqueda de reducción de emisiones contaminantes con el

medioambiente, el ferrocarril coge galones. Por ejemplo, el presidente de Medway, Carlos Vasconcelos, insiste en la necesidad de apostar por una economía más sostenible, en la que el ferrocarril de mercancías debe jugar un papel estelar. Vasconcelos recuerda que “por cada tonelada transportada en ferrocarril, la emisión de CO2 se reduce en torno a un 70 por ciento en comparación con el transporte por carretera”.

A su vez, Javier Jaso, responsable de Logística de Aecoc, asegura que en el sector del Gran Consumo “apenas un 5 por ciento de la carga se mueve por ferrocarril”. Ante esta situación, destaca la necesidad de potenciar la figura del tren multicliente, porque “no todas las empresas pueden cargar solas un tren”.

En este nuevo escenario, continúan surgiendo en el mercado nuevos servicios ferroviarios centrados en el transporte de contenedores refrigerados o *reefer*, que tienen a las grandes navieras como principales impulsoras. Este tipo de transporte supone un paso adelante en los planes de sostenibilidad de las empresas productoras y distribuidoras de producto perecedero, ya que permiten el transporte a largas distancias de productos refrigerados y congelados manteniendo en todo momento el control de la cadena del frío.

Frutas y verduras

Como última gran novedad, Renfe Mercancías se encarga de la tracción desde el pasado mes de abril de un servicio de transporte ferroviario de contenedores *reefer* de



TRANSFESA

la naviera danesa Maersk que transporta productos refrigerados, principalmente frutas y verduras, entre el puerto de Algeciras y Madrid.

El transporte tiene su llegada en la terminal de Madrid-Abroñigal, desde donde los contenedores de frutas y verduras son trasladados hasta las cercanas instalaciones de Mercamadrid. Una vez descargados estos contenedores en Abroñigal, el tren continúa el viaje hasta su destino en el puerto gallego de Marín, un tráfico que Renfe Mercancías viene realizando desde 2021 para Maerks, centrado principalmente en el pescado congelado.

Renfe Mercancías apuesta por impulsar el producto del servicio refrigerado de contenedores en el marco de su oferta ferroviaria en tráficos ferroporuarios. El servicio que realiza Renfe Mercancías “ofrece una reducción significativa en las emisiones de CO2, disminuye de manera significativa las manipulaciones, evita la rotura de la cadena de frío y ofrece la posibilidad de que el producto llegue directamente al cliente evitando los pasos intermedios de carga y almacenamiento”, aseguran desde la pública.

También la compañía Sealand, perteneciente al grupo Maersk, lanzó un nuevo servicio ferroviario diseñado para carga sensible a la temperatura como frutas y vegetales a finales del pasado año. Esta conexión contará con tres salidas semanales desde la terminal de Valencia a la terminal de Barking, en el este de Londres. Los trenes transportan carga no refrigerada en su viaje de retorno.

Exportación

El director general de Maersk para Francia, Iberia y Magreb, Diego Perdonés, asegura que este servicio “resuelve varios desafíos

a los que se enfrentan nuestros clientes de frigoríficos en España al exportar”. Perdonés señala que se conjuga que los exportadores españoles quieren reducir la huella de carbono de los productos que venden con la escasez de conductores y los problemas de congestión en los pasos transfronterizos.

Otro de los servicios ferroviarios de productos refrigerados consolidado en nuestro país es el de CoolRail, especializado en la exportación de productos hortofrutícolas españoles con destino a los mercados del norte de Europa. El servicio ‘puerta a puerta’, que está impulsado por Transfesa Logistics y EuroPool System, mantiene un tiempo de tránsito de 48 horas entre Valencia y Colonia, Bruselas y Róterdam, de 72 horas con Reino Unido y de 96 horas con los países nórdicos.

También la autopista ferroviaria impulsada por VIIA transporta mercancía refrigerada de exportación desde España. Por ejemplo, el 70 por ciento de la mercancía que se mueve desde España hacia Reino Unido por VIIA es refrigerada, principalmente frutas y verduras.

Además, otro de los *reefer* destacados es el que puso en marcha Synergy, marca ferroviaria del operador logístico de Hutchison Ports (Hutchison Logistics Synergy), el pasado año y que conecta el puerto de Barcelona y Terminal Intermodal de Navarra (TIN) en Noáin. En este tren se mueve mercancía refrigerada de los sectores agroalimentario, químico y farmacéutico.

En general, las compañías navieras son las grandes impulsoras de los tráficos *reefer* domésticos por ferrocarril. Así, además del servicio mencionado de Maersk, compañías como MSC y CMA CGM mueven también mercancía refrigerada por ferrocarril en nuestro país.

CARLOS VASCONCELOS
Presidente de Medway

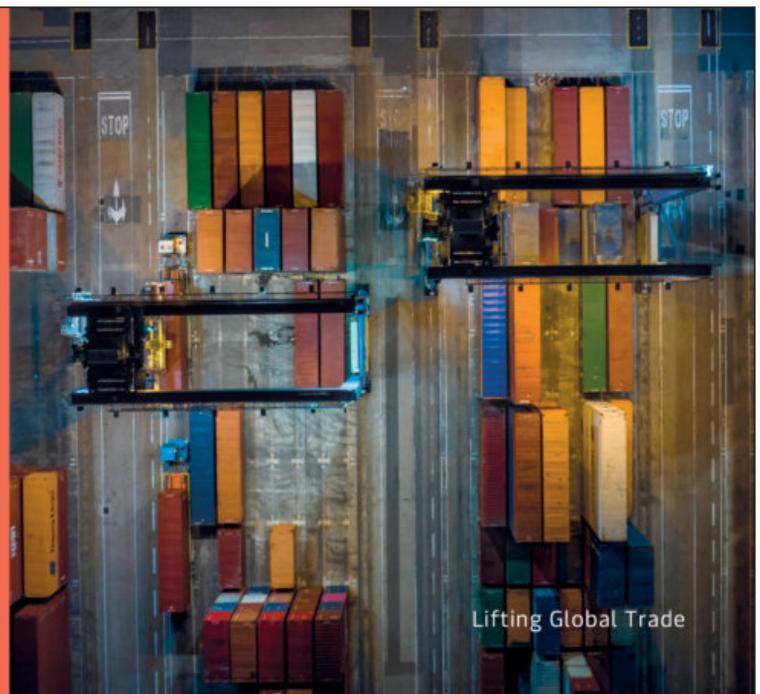
“LA EMISIÓN DE
CO2 SE REDUCE
UN 70% RESPECTO
A LA CARRETERA”

APM TERMINALS

Goal to be
net zero by 2040



Learn more on apmterminals.com



Lifting Global Trade

CADENA DE SUMINISTRO | AUTOPISTAS FERROVIARIAS

OPORTUNIDAD PARA EL TRANSPORTE ESPAÑOL

LA PROLIFERACIÓN DE PROYECTOS DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS PARA LOS TRÁFICOS DOMÉSTICOS DIBUJA UNAS NUEVAS EXPECTATIVAS EN LA ESTRATEGIA DE FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD EN NUESTRO PAÍS

En los últimos años, el intermodal había ido ganando peso con respecto al vagón completo. Sin embargo, en 2022 representó un 57,7 por ciento del total de toneladas-kilómetro netas, frente al 58,4 por ciento de 2021. En toneladas netas, el intermodal sí que ganó cuota, puesto que representó un 52,8 por ciento del total frente al 51,6 por ciento de 2021, según datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Si el ferrocarril de mercancías quiere crecer, debe poner la carne en el asador de la intermodalidad, coinciden los expertos. El presidente ejecutivo de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, deja claro que “prácticamente todo el ferrocarril es intermodal, porque no podemos llegar directamente a casa del cliente, salvo en algunas factorías con apartadero propio, principalmente en la automoción”. De ahí la importancia de apostar por la intermodalidad en los próximos años.

La iniciativa ‘Mercancías 30’ del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que pretende impulsar el ferro-

carril de mercancías en España, tiene puesto el foco en las autopistas ferroviarias como una de las principales palancas de crecimiento. El objetivo es impulsar la implantación de servicios de autopistas ferroviarias, tanto de ancho ibérico como de ancho UIC, en aquellos corredores que, por su interés para el sector logístico y de transporte, sean sostenibles económica y medioambientalmente.

Al calor de las ayudas públicas contempladas en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia están surgiendo un buen número de proyectos de autopistas ferroviarias, que previsiblemente verán la luz en los próximos años.

Adif ha ido evaluando en estos últimos meses una serie de propuestas de distintos operadores interesados en poner en marcha sus propios proyectos de autopistas ferroviarias. Estas propuestas, según ha avanzado la pública, corresponden a 11 proyectos en ancho ibérico y 4 en ancho UIC. Adif trabaja en la adaptación de la infraestructura en distintos tramos de la red ferroviaria, adecuando gálibos y terminales de mercancías pa-

€
150

MILLONES DE INVERSIÓN
EN LA AUTOPISTA
FERROVIARIA
ALGECIRAS-ZARAGOZA

Transitalia impulsa una autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia.



ra que puedan cargar y descargar semirremolques.

Proyectos

Los proyectos más avanzados son los de Madrid-puerto de Valencia y puerto de Algeciras-Zaragoza. Además, otros proyectos de autopistas ferroviarias presentados a Adif son los recorridos: Azuqueca-Zaragoza-Tarragona; puerto de Huelva-Madrid-Zaragoza; Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona; Oporto-Lisboa-Badajoz-Madrid; Valencia-Puertollano-Badajoz-Lisboa; Azuqueca-Valladolid-Burgos-Vitoria; Tarragona-Zaragoza-Noain-Vitoria; Murcia-Madrid; y Madrid-Barcelona. Todos ellos en ancho ibérico. Además, se suman las conexiones en ancho UIC de Murcia, Tarragona y Barcelona con Le Pertus y de Vitoria-Irún.

En este contexto, en enero de 2024, según las previsiones, tendrá lugar el nacimiento de la primera autopista ferroviaria

en España, de la mano de Transitalia y Tramesa, que conectará la terminal de Madrid-Abroñigal con el puerto de Valencia. Se tratará de un tren semanal dedicado al acarreo de semirremolques, un servicio inédito hasta ahora entre terminales intermodales en nuestro país.

El propósito final del proyecto es cerrar el círculo de la intermodalidad con el embarque de los semirremolques procedentes del servicio ferroviario en las líneas de autopistas del mar que opera la naviera Grimaldi en el puerto de Valencia. A más largo plazo, esta autopista ferroviaria se pretende de extender hasta Portugal.

Una vez en marcha, el convoy de la autopista ferroviaria estará compuesto por un máximo de 20 vagones con capacidad para dos semirremolques P-400 cada uno, por lo que un convoy completo tendrá una capacidad de carga de 40 semirremolques.

ADIF EVALÚA
HASTA 15
NUEVOS
PROYECTOS

LA PRIMERA
CONEXIÓN
ARRANCARÁ
EN 2024



OBJETIVO, INCREMENTAR LA CUOTA

El ferrocarril alcanzó una cuota del 4,5 por ciento en el transporte terrestre nacional, medido en toneladas-kilómetro en el año 2021, frente al 95,5 por ciento de la carretera. Así lo reflejan los últimos datos oficiales recopilados por el Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE), que elabora el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Estos datos siguen reflejando una distancia elevada respecto a las previsiones de la iniciativa 'Mercancías 30', que impulsada por el Ministerio pretende que el ferrocarril sitúe su cuota modal en el 10 por ciento en España en el horizonte de 2030.

La cuota modal del ferrocarril en los tráficos domésticos no solo no ha crecido, sino que se ha reducido en dos puntos entre los años 2014 y 2021. La participación del tren de mercancías en el transporte terrestre español tocó fondo en 2020, en plena pandemia, con una cuota del 4,3 por ciento, según datos del observatorio.

Sin embargo, el futuro apunta en la dirección del ferrocarril. Tanto desde el prisma de la Unión Europea como en el del Gobierno español. Iniciativas como los 'ecoincentivos', que destina recursos a la oferta para conseguir incrementar la cuota, tendrán mucho que ver en el crecimiento de los tráficos ferroviarios.

Por su parte, Rail & Truck Strait Union, que explotará la futura autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, cuando los trabajos de acondicionamiento de Adif en el trazado de la vía estén concluidos, va a ob-

tener una subvención cercana a los 46 millones de euros para la adquisición de vagones y locomotoras eléctricas. La intención inicial del operador es desplazar 15 camiones por sentido con un tren diario y escalar

hasta los tres trenes diarios a medio plazo. La inversión prevista por la sociedad constituida por Eco Rail, Marcotran y Continental Rail (CMA CGM), se eleva al entorno de los 150 millones de euros.

ViiA

CO₂ SAVER

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

www.viia.com

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE AÉREO

UN BUEN ALIADO

EL MODO MÁS INDICADO PARA ALGUNAS TIPOLOGÍAS DE MERCANCÍAS A TEMPERATURA CONTROLADA E IMPRESCINDIBLE CUANDO LA PRIORIDAD ES LA RAPIDEZ

El modo aéreo es un buen aliado para el transporte de productos que requieren temperatura controlada. Es verdad que el coste del flete aéreo es más elevado en comparación con otros medios de transporte. Pero, también es el más indicado para algunas tipologías de mercancías e imprescindible cuando la prioridad es la rapidez, como quedó demostrado durante la pandemia. De hecho, uno de los productos que más se mueven por avión son los farmacéuticos, junto a la mercancía perecedera.

La industria farmacéutica asentada en España se convirtió en el tercer sector más exportador con 26.818 millones de euros en ventas de medicamentos al exterior en 2022, sólo por detrás de automóviles y combustibles, según datos de Farmaindustria. Y ello supuso un incremento del 53

por ciento en comparación con 2021, una evolución debida, en parte, a las vacunas, aunque las exportaciones farmacéuticas siguen una estela ascendente desde hace una década.

Sin contar las vacunas para el coronavirus, las exportaciones de este sector alcanzaron un valor de 14.465 millones de euros, lo que significa un incremento del 12,8 por ciento sobre los 12.825 millones de euros que registraron en 2021. De este modo, “el dato de exportaciones del año pasado supone un nuevo máximo en la historia del sector”, superando en un 12,5 por ciento el récord anterior de 2020 (12.870 millones de euros) y en un 20 por ciento los volúmenes pre-pandemia (12.098 millones de euros en 2019), destacan desde la patronal farmacéutica.

En cuanto a los países



El avión capta buena parte de los flujos de exportación.

receptores de estas exportaciones, la Unión Europea de los 27 es la principal compradora de medicamentos y vacunas fabricados en España, seguida por Suiza, Estados Unidos, Canadá, China y Reino Unido.

La industria farmacéutica cuenta en España con un total de 103 plantas de producción de medicamentos de uso humano, 11 de

las mismas de medicamentos biológicos. Sumando las fábricas de producción de principios activos (46) y de uso veterinario (24), el total de plantas farmacéuticas en nuestro país asciende a 173.

El avión capta una parte de los flujos de exportación del sector farmacéutico, sobre todo, a destinos intercontinentales como Estados

LA INDUSTRIA FARMACÉUTICA ES EL TERCER SECTOR QUE MÁS EXPORTA



TU PROVEEDOR LOGÍSTICO DE CONFIANZA

TRANSPORTE MARÍTIMO - TRANSPORTE AÉREO
TRANSPORTE TERRESTRE

- ◆ ESPECIALISTA EN MANEJO DE MERCANCÍA PERECEDERA
- ◆ TRAMITES ADUANEROS (DESPACHOS EXPORTACIÓN), IMPORTACIÓN, EMISIÓN / RECEPCIÓN DE TRÁNSITOS, ASISTENCIA EN INSPECCIONES PARA-ADUANERAS
- ◆ ALMACENES E INSTALACIONES DE FRÍO EN EL CENTRO DE CARGA AÉREA

+34 91 746 18 72 | +34 91 746 18 74
+34 91 746 18 72 | +34 91 746 18 74
info@cacesa.com | www.cacesa.com



cacesa
tech&logistics



Estados Unidos, Canadá o China. España exportó e importó productos farmacéuticos por valor de 8.749 millones de euros en 2022 por el modo aéreo, según datos de la Agencia Tributaria. Las exportaciones alcanzaron los 3.213 millones, mientras que las importaciones sumaron 5.536 millones.

El Aeropuerto Adolfo

Suárez Madrid-Barajas y el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, los dos principales de la red de Aena, canalizan buena parte de los tráficos de mer-

EL PRAT Y BARAJAS CANALIZAN LA CARGA REEFER

cancías que requieren temperatura controlada.

El *farma* fue el segundo producto en volumen que importó y exportó Cataluña por avión con una cuota del 19 por ciento, tras la moda (20 por ciento) en 2021. Fue el primero (34 por ciento) por valor de las mercancías, de acuerdo con los datos facilitados por GPA (Gestió i Promoció Aeroportuària), consultora aérea de la Cámara de Comercio de Barcelona.

El año pasado, los productos farmacéuticos bajaron dos puestos quedando en la cuarta posición en cuanto a volumen con una cuota del 15 por ciento y sumando 23.000 toneladas (16.900 toneladas exportadas y 6.100 toneladas importadas). Sin embargo, el *farma* mantuvo la primera posición por valor de las mercancías con la misma cuota del 34 por ciento, hasta sumar 1.300 millones de euros (357,41 millones las exportaciones y 939 millones las importaciones). Cataluña es la primera comunidad exportadora de productos farmacéuticos y químicos, siendo la segunda en importaciones, por detrás de la Comunidad de Madrid, que ocupa la segunda plaza en salidas.

Por su parte, en cuanto

al Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la alimentación, que suele requerir temperatura controlada, ocupa la tercera posición por volumen de mercancías exportadas, seguida por los productos farmacéuticos, que son cuartos. En importación, la alimentación lidera el ranking, ocupando la quinta plaza el *farma*, de acuerdo con uno de los últimos análisis realizados por Foro MadCargo.

Los principales destinos de las exportaciones del sector de la alimentación desde las pistas madrileñas son, por este orden, Italia, Emiratos Árabes Unidos, Israel, China y Portugal. El Top 5 de las importaciones alimentarias son Perú, Costa Rica, México, Chile y Brasil.

8.749

MILLONES
ES EL VALOR DEL
'FARMA' MOVIDO POR
EL MODO AÉREO



La mercancía refrigerada, buen cliente del modo aéreo.

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

RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del
presente para conquistar los
retos del futuro.



Puertos del Estado

