

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Septiembre 2024



LOGÍSTICA DEL FRÍO

Edición 2024

 logistics made in Spain



Logística internacional a temperatura controlada.
Especialistas en frutas y hortalizas.



ALEMANIA AUSTRIA BÉLGICA BULGARIA DINAMARCA ESLOVENIA ESLOVAQUIA ESPAÑA
FINLANDIA FRANCIA GRECIA GRAN BRETAÑA HOLANDA HUNGRÍA IRLANDA ITALIA LUXEMBURGO
MARRUECOS NORUEGA POLONIA PORTUGAL 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. LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO	12
ENTREVISTA. JOSÉ MARÍA ARNEDO - ATFRIE	24

CADENA DE SUMINISTRO

TRANSPORTE POR CARRETERA	18
RANKING DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA	26
DISTRIBUCIÓN POR MODOS DE TRANSPORTE	38
TRANSITARIOS	40
OPERADORES LOGÍSTICOS	42
ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO	46
ECOMMERCE	52
TRANSPORTE MARÍTIMO	54
TRANSPORTE POR FERROCARRIL	66
TRANSPORTE AÉREO	70

Patrocinadores



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | PRODUCCIÓN MUNDIAL

TORMENTA PERFECTA

EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LAS TENSIONES GEOPOLÍTICAS RALENTIZAN EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN DE FRUTAS Y HORTALIZAS

La industria agroalimentaria mantiene su curva ascendente. No obstante, el crecimiento se ha ralentizado debido a las tensiones geopolíticas, la desaceleración económica y el cambio climático. En el difícil 2022, marcado por el inicio de la guerra en Ucrania, la producción de frutas y hortalizas superó los 2.270 millones de toneladas. Esta cifra, última disponible con datos oficiales, supone un avance del 1 por ciento con respecto al año anterior, situándose un 4 por ciento por encima de los niveles prepandemia.

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 gran distancia de sus perseguidores, se mantiene China,

'la huerta del mundo'. El gigante asiático superó los 924 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, con una progresión del 2 por ciento con respecto al año anterior, el doble que la media mundial. Esta cifra representa más del 40 por ciento de la producción mundial de frutas y hortalizas. A continuación, se sitúa India, con 271 millones de toneladas, un 4 por ciento más que un año antes. Completa el podio, Brasil. El país sudamericano alcanzó una producción de 70 millones de toneladas en 2022, un 2 por ciento más que en 2021. Los tres primeros países controlan más de la mitad de la producción mundial (55,7 por ciento).

España, pese a caer la producción un 14 por ciento, logra mantenerse en el 'Top10', cerrando la lista. Un descenso

ESPAÑA LIDERA LA CLASIFICACIÓN EUROPEA

España logra mantenerse en el 'Top 10' mundial, pese a desplomarse la producción de productos hortofrutícolas un 14%, y sigue al frente de la clasificación en Europa.

RK	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	China	924.754	+2%	+4%	907.424	890.866	887.424
2	India	271.467	+4%	+9%	260.528	257.223	250.034
3	Brasil	70.104	+2%	0%	68.700	69.039	69.875
4	Turquía	57.001	0%	+7%	57.118	54.574	53.064
5	EE.UU.	53.585	-6%	-14%	56.763	60.256	62.411
6	México	49.632	+5%	+4%	47.278	47.926	47.693
7	Indonesia	41.054	+5%	+16%	38.971	38.405	35.544
8	Nigeria	37.219	+3%	+17%	36.287	34.289	31.740
9	Egipto	34.860	0%	0%	34.740	35.847	34.840
10	España	33.935	-14%	-10%	39.279	38.836	37.587
11	Vietnam	32.974	+4%	+14%	31.662	30.177	29.004
12	Italia	31.561	0%	+3%	31.473	31.617	30.586
13	Irán	30.760	-4%	-6%	31.926	31.788	32.578
14	Filipinas	23.506	0%	0%	23.555	23.349	23.607
15	Rusia	20.002	+2%	0%	19.632	19.858	20.096
16	Uzbekistán	17.641	+8%	+11%	16.352	15.964	15.938
17	Pakistán	17.353	-6%	+1%	18.384	17.926	17.195
18	Argelia	16.568	+4%	+4%	16.004	16.607	15.949
19	Colombia	15.999	0%	+8%	16.025	14.444	14.830
20	Sudáfrica	14.929	+7%	+15%	13.891	13.095	12.954
TOTAL TOP 20		1.794.903	+2%	+4%	1.765.992	1.742.088	1.722.950
TOTAL MUNDIAL		2.272.410	+1%	+4%	2.247.265	2.211.379	2.182.955

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

motivado fundamentalmente por una meteorología adversa y la subida de los costes operativos. La "tormenta perfecta", según expertos y analistas del sector. Con todo, el campo es-

pañol se mantiene como el primer productor europeo, con casi 34 millones de toneladas de productos hortofrutícolas. La caída con respecto a 2019 se sitúa en el 10 por ciento.

Especialistas en transporte refrigerado



Desde 1917 transportando



Flota propia de más de 1.000 camiones



Transporte refrigerado en Europa, Marruecos, Argelia...



Equipo humano de más de 600 personas



Líderes en tráficos marítimos a las Islas Canarias

@grupomazo



www.grupomazo.com



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO INTERNACIONAL

UN PASEO
POR EL
MUNDOLOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE FRUTAS Y
HORTALIZAS SIGUEN LA CURVA ASCENDENTE

El comercio internacional de frutas y hortalizas sigue fluyendo. No para. Eso sí, el crecimiento se ha ralentizado, al igual que la producción. En el difícil 2022, marcado por la invasión de Rusia a Ucrania y la imparable escalada de los precios de la energía, que impactaron en el consumo, los intercambios comerciales superaron los 536 millones de toneladas. Esta cifra supone un aumento del 1 por ciento respecto al año anterior, en un escenario de fletes marítimos al alza. El avance frente a los niveles prepandemia se eleva hasta el 4 por ciento, según las últimas estadísticas disponibles de la FAO.

El informe también 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, pese a la caída de los flujos.

Las importaciones y exportaciones españolas rozaron los 22 millones de toneladas en 2022, un 3 por ciento menos que un año antes. Un recorte que le impide superar a Países Bajos como primer exportador de Europa, gracias al papel que juegan sus puertos como centros de distribución. Además, retrocede otro puesto, al verse superado por China (ver cuadro adjunto). Las ventas al exterior superaron los 16 millones de toneladas, lo que su-

pone el 73 por ciento del comercio exterior español. 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, las exportaciones españolas de frutas y hortalizas ascendieron a 13,2 millones de toneladas en 2022. Es decir, casi 3 millones de toneladas menos que los datos reflejados en la estadística de la FAO.

La clasificación mundial, sumando importaciones y exportaciones, está encabezada por Estados Unidos, con un flujo comercial de 48 millones de toneladas, casi 14 millones de toneladas más que la producción española. Esta cifra supone un crecimiento del 3 por ciento frente a 2021.

A continuación, se sitúa China, con un flujo de 40,3 millones de toneladas de frutas y verduras. Es decir, un 7 por ciento más que en 2021 y un avance del 21 por ciento frente a 2019.

Países Bajos, completa el podio, con un movimiento de 31,6 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 1 por ciento con respecto a 2021 y del 5 por ciento frente a 2019.

EL
COMERCIO
SUPONE LA
CUARTA
PARTE DE LA
PRODUCCIÓN

ESPAÑA SE ALEJA DE LAS 'MEDALLAS'

España mantiene su protagonismo en el comercio internacional de productos hortofrutícolas, consolidando su cuarta posición mundial, aunque la brecha con el tercer clasificado, Países Bajos, se hace más grande.

RK	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	Estados Unidos	48.336	+3%	+8%	47.036	44.906	44.725
2	China	40.353	+7%	+21%	37.644	35.695	33.334
3	Países Bajos	31.590	+1%	+5%	31.189	29.613	30.226
4	España	21.987	-3%	-4%	22.755	22.572	22.960
5	Tailandia	20.788	+12%	+55%	18.587	15.062	13.409
6	Alemania	20.511	-4%	-3%	21.397	21.575	21.076
7	Bélgica	19.650	+1%	+3%	19.416	19.630	19.159
8	Francia	17.128	+5%	+4%	16.286	16.062	16.468
9	México	15.953	-0%	+6%	15.983	14.841	15.081
10	Canadá	15.384	-3%	-6%	15.910	17.665	16.414
11	Italia	13.264	+2%	+2%	13.011	12.968	12.992
12	India	12.010	+12%	+19%	10.688	9.739	10.058
13	Reino Unido	11.268	+7%	-4%	10.506	12.171	11.734
14	Turquía	10.671	+2%	+20%	10.426	9.282	8.917
15	Rusia	10.401	-8%	-9%	11.319	10.813	11.426
16	Vietnam	10.199	-5%	+12%	10.778	8.783	9.138
17	Polonia	8.418	+1%	+4%	8.335	7.684	8.098
18	Ecuador	7.972	+2%	+5%	7.820	8.043	7.581
19	E.A.U.	7.716	+15%	+29%	6.703	6.254	5.970
20	Egipto	7.542	+22%	+13%	6.171	5.938	6.684
TOTAL TOP 20		351.142	+3%	+8%	341.960	329.295	325.451
TOTAL MUNDIAL		536.408	+1%	+7%	529.051	510.070	503.248

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

ESPAÑA, UNA POTENCIA EN VENTAS AL EXTERIOR

España, otrora primer país exportador del mundo, pierde la segunda posición, tras el sorpasso de China, mientras Estados Unidos sigue siendo el que más productos hortofrutícolas compra.

TOP EXPORTADORES

RK	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	Países Bajos	18.155	+3%	+5%	17.697	16.807	17.289
2	China	16.918	+3%	+0%	16.475	17.420	16.851
3	España	16.120	-6%	-8%	17.224	17.052	17.490
4	Tailandia	14.410	+6%	+59%	13.614	9.581	9.066
5	México	14.038	+1%	+9%	13.935	12.957	12.889
TOTAL MUNDIAL		268.621	+1%	+9%	265.023	249.782	247.261

TOP IMPORTADORES

RK	PAÍS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
1	Estados Unidos	36.019	+7%	+13%	33.811	30.791	31.763
2	China	23.435	+11%	+49%	21.170	17.373	15.766
3	Alemania	14.529	-5%	-4%	15.357	15.529	15.191
4	Países Bajos	13.435	-0%	+5%	13.493	12.658	12.799
5	Francia	10.323	+1%	+0%	10.253	9.932	10.298
TOTAL MUNDIAL		267.787	+3%	+10%	260.432	245.163	243.719

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.



En Grupo PrimaFrio llevamos 60 años apostando por la excelencia en los servicios logísticos y de transporte a temperatura controlada que ofrecemos.

Lideramos la transición del sector hacia un objetivo cero emisiones netas en 2040 a través de la descarbonización de nuestra flota y centros logísticos.

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

DE LA HUERTA A EUROPA

LA UE CONCENTRA EL 83% DE LAS VENTAS ESPAÑOLAS AL EXTERIOR DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

España, otrora primer país exportador del mundo de productos hortofrutícolas -ahora tercero, por detrás de Países Bajos y China-, ha logrado retomar este año la senda de crecimiento, pese a la difícil coyuntura actual, con factores adversos como la climatología, que no acompaña, las tensiones geopolíticas y el incremento de los costes de producción.

LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES A LA UE RECUPERAN EL PASO EN 2024

Las importaciones y exportaciones a la Unión Europea, mercado que concentra el 70,5 por ciento del comercio exterior español de frutas y hortalizas, aumentaron un 7,3 por ciento en el primer cuatrimestre, con un flujo de cerca de 5 millones de toneladas. Así se recoge en la estadística facilitada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Las buenas cifras cosechadas en este arranque de 2024 permiten avanzar en la recuperación de los intercambios comerciales de productos hortofrutícolas con la UE, tras la caída del 3 por ciento registrada en 2023. La subida de las importaciones en dicho ejercicio (+3

MANDA EL MEDITERRÁNEO

Las exportaciones de frutas y hortalizas en Andalucía, Comunidad Valenciana, Murcia y Cataluña representan el 89% del total, con un flujo de más de 10 millones de toneladas.

CCAA	CUOTA	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019
Andalucía	33%	3.725	-9%	-18%	4.095	4.408	4.486	4.568
Com. Valenciana	28%	3.232	-8%	-22%	3.504	3.765	3.896	4.117
Murcia	19%	2.163	-6%	-17%	2.297	2.595	2.622	2.611
Cataluña	8%	954	+6%	-7%	897	1.018	982	1.022
Castilla-La Mancha	2%	218	-19%	+2%	268	222	182	214
Castilla y León	2%	203	+25%	+38%	163	175	158	147
Aragón	2%	188	+58%	-14%	119	156	176	217
Madrid	2%	179	-7%	-31%	192	231	255	260
Extremadura	1%	137	-16%	-17%	162	159	136	164
Galicia	1%	100	+27%	-3%	78	98	96	103
Navarra	1%	64	-7%	+8%	69	83	69	59
País Vasco	0%	54	-37%	+390%	85	39	8	11
Canarias	0%	19	-41%	-71%	32	35	54	66
La Rioja	0%	12	+154%	+30%	5	8	8	9
Baleares	0%	11	-11%	-45%	12	16	18	20
Asturias	0%	0	0%	+62%	0	1	0	0
Cantabria	0%	0	-82%	+90%	0	0	0	0
Resto	1%	111	+98%	+164%	56	44	38	42
TOTAL	100%	11.367	-6%	-17%	12.035	13.053	13.184	13.630

Datos en miles de toneladas. Fuente: Fepex.

por ciento), una tendencia en los últimos años, no logró compensar el descenso de las exportaciones (-4,4 por ciento).

“El descenso del volumen exportado de frutas y hortalizas frescas en 2023 es el resultado de múltiples factores como la climatología adversa, es-

pecialmente la sequía y la falta de recursos hídricos, así como el incremento de los costes de producción y el retroceso de la competitividad frente a países terceros”, según destacan desde FEPEX (Federación Española de Asociaciones de Productores de Frutas y Hortalizas).

La caída de las ventas al exterior con la UE a lo largo del pasado año fue más acusada en las frutas. Un 5,6 por ciento menos que en 2022, con 5,5 millones de toneladas. La exportación de hortalizas, por su parte, bajó un 3 por ciento respecto a 2022, situándose en 4,8 millones de toneladas.

La UE, principal mercado

En cuanto a los países de destino, la Unión Europea representó el 83 por ciento del total exportado por España en 2023, totalizando 10,3 millones de toneladas, porcentaje que se eleva al 97 por ciento si se considera Europa (incluyendo países como Reino Unido, Suiza o Noruega). Según FEPEX, “esto muestra la poca presencia que tienen las producciones españolas en los mercados extraeuropeos”. Entre las causas, la asociación española señala la “dificultad de acceso a mercados no comunitarios, lo que depende, en la mayoría de los casos, de la negociación de protocolos específicos entre el Estado miembro y el país tercero, negociación que se prolonga entre 2 y 5 años”. Una situación que contrasta con “la facilidad de acceso de las producciones de terceros países a la UE”, advierten desde FEPEX.

Por su parte, las importaciones españolas desde la UE mantuvieron su tendencia re-

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 a temperatura controlada 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 +34 946612293

E Bilbao@sharelogistics.com

Madrid

E Madrid@sharelogistics.com

Algeciras

E Algeciras@sharelogistics.com

Valencia

E Valencia@sharelogistics.com



www.sharelogistics.com



ciento, con un avance del 3 por ciento en volumen, totalizando 2,4 millones de toneladas.

En origen, Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia se mantienen como las principales comunidades autónomas exportadoras. Andalucía, representa el 33 por ciento de la exportación nacional, situándose en 3,7 millones de toneladas, un 9 por ciento menos que en 2022. A continuación, se sitúa la Comunidad Valenciana, con 3,2 millones de toneladas (-8 por ciento) y Murcia, con 2,1 millones de toneladas (-6 por ciento). En cuarto lugar, figura Cataluña con 897.144 toneladas (+6 por ciento).

ANDALUCÍA LIDERA LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS

En cuanto a las áreas geográficas de destino, Europa supone el 96 por ciento del total exportado, siendo la UE el primer destino, con cerca de 10,3 millones de toneladas (el 83 por ciento del total), seguida de Reino Unido, donde se vendieron 1,3 millones de toneladas (-11,8 por ciento). Los envíos fuera de Europa se desplomaron un 32 por ciento con respecto a 2022, con un flujo cercano de 418.000 toneladas.

ESPAÑA HABLA FRANCÉS Y ALEMÁN

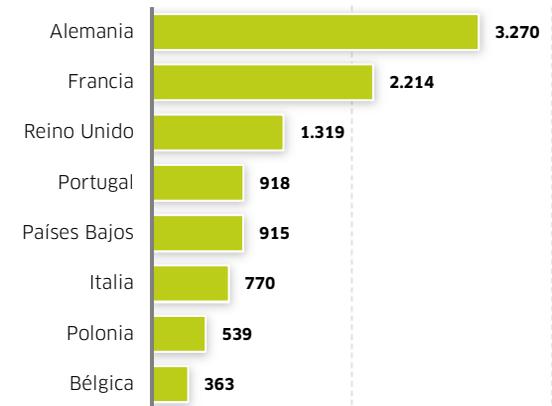
El flujo de frutas y hortalizas con estos dos países supera los 6,6 millones de toneladas, el 37% del comercio exterior español de productos hortofrutícolas.

TOP 25 SOCIOS COMERCIALES

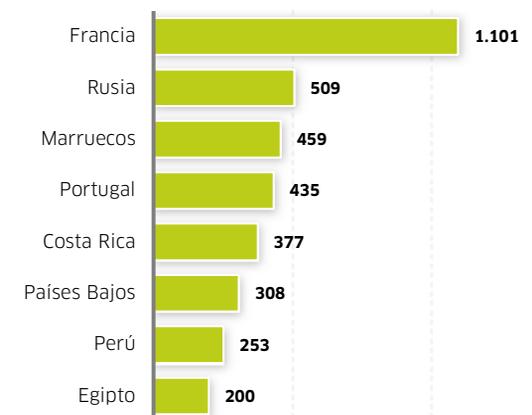
RK	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2019
1	Francia	3.315	-8%	-7%	3.594	3.574	3.559
2	Alemania	3.308	-2%	-13%	3.363	3.714	3.794
3	Reino Unido	1.369	-13%	-25%	1.568	1.679	1.831
4	Portugal	1.352	+7%	15%	1.264	1.246	1.179
5	Países Bajos	1.223	-4%	-10%	1.268	1.272	1.356
6	Italia	942	-2%	-17%	957	1.067	1.136
7	Polonia	596	-3%	-19%	613	704	734
8	Marruecos	561	-18%	0%	680	614	561
9	Bélgica	547	+1%	+2%	541	546	537
10	Rusia	509	>999%	>999%	37	87	22
11	Costa Rica	381	+14%	+41%	333	337	270
12	Perú	253	+10%	+76%	229	212	144
13	Estados Unidos	246	-5%	-10%	258	254	274
14	Suecia	227	-15%	-23%	268	298	294
15	República Checa	226	-3%	-3%	233	254	233
16	Brasil	215	+12%	-15%	192	208	252
17	Egipto	203	+572%	+653%	30	75	27
18	Suiza	185	+4%	-5%	177	202	194
19	Dinamarca	160	-9%	-20%	176	195	201
20	Austria	144	-10%	-27%	160	182	197
21	Colombia	128	+38%	+8%	93	99	119
22	Sudáfrica	120	+32%	+124%	91	90	54
23	Noruega	115	+1%	+5%	113	122	109
24	Canadá	104	+4%	-16%	100	95	124
25	Irlanda	103	-5%	+5%	108	109	98
TOTAL MUNDO		18.094	+0%	-6%	18.024	18.812	19.187

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

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



PARTIDA

LOGISTICS

100 años de confianza

Algeciras
Almería
Motril
Tánger

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	* %24/23	2023	%23/22	2022	2021	CUOTA 2023	2019
Europa **	+7%	14.454	-4%	15.049	15.838	79,9%	84,5%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	+3%	1.260	+12%	1.121	1.083	7,0%	5,5%
África	+15%	1.127	+8%	1.041	991	6,2%	4,4%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	-74%	527	+820%	57	126	2,9%	0,8%
Norteamérica	-0%	396	+0%	396	416	2,2%	2,4%
Asia **	+74%	153	+16%	132	120	0,8%	1,0%
Oriente Medio	-13%	113	-28%	156	156	0,6%	1,0%
Oceania	+30%	63	-11%	71	81	0,3%	0,4%
Otros	+77%	1	-6%	2	1	0,0%	0,0%
TOTAL	+6%	18.094	+0%	18.024	18.812		

EUROPA **

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	+3%	2.899	-23%
Otras hortalizas frescas	+9%	1.656	-5%
Melones, sandías y papayas	+2%	1.007	-27%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+39%	793	-20%
Lechugas, escarolas, endibias...	+2%	781	-5%
Resto	+11%	4.813	-10%
TOTAL	+8%	11.947	-15%

IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Patatas	+5%	1.003	+25%
Manzanas, peras y membrillos	-11%	281	+8%
Hortalizas cocidas o congeladas	-22%	241	+19%
Tomates	-2%	130	-0%
Otras frutas, frescas	-5%	125	+37%
Resto	+17%	726	+8%
TOTAL	+2%	2.507	+16%

NORTEAMÉRICA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Hortalizas cocidas o congeladas	+17%	52	+6%
Cítricos	+13%	37	-50%
Cebollas, ajos, puerros...	-24%	22	-2%
Hortalizas conservadas provision.	-60%	12	-1%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+224%	5	+14%
Resto	+38%	16	-60%
TOTAL	+1%	144	-28%

IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Hortalizas de vaina secas	+0%	114	+9%
Otros frutos de cáscara	+11%	112	-6%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-77%	11	-61%
Cebollas, ajos, puerros...	-68%	7	+305%
Otras hortalizas frescas	+2%	3	+79%
Resto	+66%	5	-62%
TOTAL	-1%	252	-6%

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA Y CARIBE

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Manzanas, peras y membrillos	+17%	25	-1%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	>999%	24	-27%
Cítricos	+24%	22	-37%
Hortalizas cocidas o congeladas	-10%	18	+67%
Cebollas, ajos, puerros...	-31%	8	-80%
Resto	+14%	9	-17%
TOTAL	+13%	106	-32%

IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	-2%	424	+51%
Bananas y plátanos	+2%	355	+40%
Melones, sandías y papayas	+16%	80	-5%
Cebollas, ajos, puerros...	+7%	63	+26%
Cítricos	-46%	52	+18%
Resto	+4%	173	+12%
TOTAL	+3%	1.154	+27%

ÁFRICA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Manzanas, peras y membrillos	+1%	43	-36%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+16%	19	+39%
Otras frutas, frescas	+3%	17	+38%
Cebollas, ajos, puerros...	-22%	17	-13%
Bananas y plátanos	+36%	10	+642%
Resto	+13%	30	-57%
TOTAL	+4%	136	-26%

IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	-3%	228	+256%
Melones, sandías y papayas	-7%	142	+63%
Bananas y plátanos	+7%	114	+31%
Otras hortalizas frescas	+31%	107	+19%
Otras frutas, frescas	+6%	71	+18%
Resto	+35%	329	+18%
TOTAL	+16%	991	+49%

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Otras frutas, frescas	+622%	4	-26%
Cítricos	+97%	4	-59%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+55%	1	-29%
Otras hortalizas frescas	+28%	1	-54%
Hortalizas conservadas provision.	>999%	1	+381%
Resto	+101%	2	+2%
TOTAL	+113%	13	-38%

IMPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Hortalizas de vaina secas	-82%	511	+297%
Frutas y frutos, secos	+97%	1	-
Otros frutos de cáscara	-28%	1	-13%
Hortalizas conservadas provision.	-83%	0	+28%
Uvas, incluidas las pasas	+861%	0	+33%
Resto	+234%	1	+229%
TOTAL	-81%	514	+294%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	*%24/23	2023	%23/22	2022	2021	CUOTA 2023	2019
Cítricos	+2%	3.341	-12%	3.814	3.838	18,5%	22,1%
Otras hortalizas frescas	+11%	1.855	-2%	1.889	2.049	10,3%	10,0%
Patatas	+11%	1.482	+3%	1.443	1.232	8,2%	6,0%
Melones, sandías y papayas	+1%	1.241	-2%	1.265	1.544	6,9%	8,1%
Otras frutas, frescas	+9%	883	-2%	902	1.000	4,9%	5,0%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+37%	857	+13%	760	909	4,7%	5,6%
Hortalizas cocidas o congeladas	+11%	819	+215%	260	300	4,5%	2,2%
Hortalizas de vaina secas	-7%	817	-3%	900	960	4,6%	5,1%
Lechugas, escarolas, endibias...	-2%	811	-1%	821	893	4,5%	4,5%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+4%	752	+6%	712	724	4,2%	3,1%
Tomates	+15%	748	-9%	820	839	4,1%	5,1%
Pepinos y pepinillos	+2%	684	-4%	711	672	3,8%	3,7%
Cebollas, ajos, puerros...	+1%	658	+3%	640	688	3,6%	3,8%
Bananas y plátanos	+1%	616	+16%	530	543	3,4%	2,6%
Manzanas, peras y membrillos	-6%	514	+1%	509	530	2,8%	2,9%
Coles, coliflores, colinabos...	+9%	501	-5%	526	541	2,8%	2,7%
Otros frutos de cáscara	+9%	317	-8%	346	356	1,8%	1,6%
Uvas, incluidas las pasas	+2%	213	-21%	271	284	1,2%	1,2%
Resto	+13%	949	+5%	905	959	5,2%	5,2%
TOTAL	+6%	18.094	+0%	18.024	18.812		

OCEANÍA

EXPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Hortalizas cocidas o congeladas	+72%	3	-27%
Cebollas, ajos, puerros...	-69%	1	-47%
Otros frutos de cáscara	-	0	-65%
Raíces de mandioca, batatas...	+201%	0	+6%
Hortalizas secas	-41%	0	+372%
Resto	+18%	0	-89%
TOTAL	+65%	4	-44%

IMPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Otras frutas, frescas	+110%	39	-19%
Otros frutos de cáscara	-52%	11	+156%
Cebollas, ajos, puerros...	-12%	7	+27%
Hortalizas de vaina secas	-30%	2	+90%
Manzanas, peras y membrillos	-58%	1	-46%
Resto	+978%	0	-93%
TOTAL	+27%	59	-3%

ASIA **

EXPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Cítricos	-22%	6	-88%
Hortalizas cocidas o congeladas	-13%	4	-26%
Otros frutos de cáscara	+61%	3	+75%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-9%	3	-44%
Otras frutas, frescas	-40%	2	-56%
Resto	>999%	7	-68%
TOTAL	+273%	25	-72%

IMPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Hortalizas conservadas provision.	+6%	27	+45%
Hortalizas cocidas o congeladas	+72%	25	+111%
Cocos, nueces...	+8%	23	+15%
Cebollas, ajos, puerros...	-5%	10	+224%
Uvas, incluidas las pasas	+67%	9	-31%
Resto	+12%	34	+26%
TOTAL	+24%	128	+36%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Cítricos	+8%	17	-69%
Manzanas, peras y membrillos	-11%	10	-69%
Hortalizas cocidas o congeladas	+24%	10	-42%
Otras frutas, frescas	+56%	7	-38%
Cebollas, ajos, puerros...	-26%	6	-72%
Resto	-31%	11	-73%
TOTAL	+5%	59	-66%

IMPORTACIONES

	*%24/23	2023	%23/19
Patatas	-19%	37	+437%
Zanahorias, nabos, remolachas...	-88%	7	+974%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	+138%	4	+23%
Hortalizas conservadas provision.	+22%	3	+460%
Cítricos	-69%	2	+36%
Resto	-53%	1	+68%
TOTAL	-24%	53	+312%

(**) 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

RUMBO A LA DIGITALIZACIÓN

EL SECTOR APUESTA POR AUTOMATIZAR PROCESOS PARA “MEJORAR LA EFICIENCIA” DE LA CADENA DE FRÍO

Transportistas y operadores logísticos consultados por este periódico lo tienen claro: la digitalización está transformando la logística del frío, “mejorando la eficiencia”. Eso sí, ponen el foco en el elevado esfuerzo inversor y en la ciberseguridad, principales retos. En materia de sostenibilidad, el sector destaca el papel de los biocombustibles renovables para ir quemando etapas en la ambiciosa apuesta ‘verde’ de la UE, sin apostar todo a la electromovilidad, que “hoy por hoy, no es una opción válida para la larga distancia”.

> PARA SECTORES DIFÍCILES DE ELECTRIFICAR, COMO EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA, ¿DEBERÍA BRUSELAS IMPULSAR EL USO DE LOS BIOCOMBUSTIBLES RENOVABLES?

Alex de Vaan / Grupo Caliche

Ahora mismo, para el transporte internacional, la alternativa “eléctrica” no es una opción realista. Las tractoras eléctricas son caras y no se producen aún en grandes cantidades, pero el mayor problema sigue siendo la batería: la autonomía es limitada y falta una infraestructura para cargar las baterías en las carreteras europeas. Esto no se va a resolver en un par de años. Por

ALEX DE VAAN

Director de Expansión de Transportes Grupo Caliche



“AHORA, LA ALTERNATIVA ‘ELÉCTRICA’ NO ES UNA OPCIÓN”

tanto, cualquier impulso de otras alternativas, como la de los biocombustibles renovables (y no olvidemos la del hidrógeno), será bienvenido, tanto para el ámbito nacional como internacional. También está claro que la clave la tienen las autoridades europeas en Bruselas, porque sólo con una política transparente y unificada entre los 27 países de la Unión Europea podemos conseguir una importante reducción de emisiones de CO2.

Ángel González / Ontime

No nos cabe duda. Cualquiera que hemos vivido el mundo de las empresas, de los proyectos y de los cambios, sabemos que para afrontar un plan de calado, como lo es la descarbonización, hay que tomar medidas a corto, medio y largo plazo.

Alguien, en Europa y en el Gobierno español, se ha saltado los dos primeros puntos y solo le interesa el final del camino, donde la electricidad y el hidrógeno seguro estarán en una posición más que dominante. Sin embargo, de aquí a que eso suceda, nada que fomente la descarbonización hoy.

A base de motores diésel, pero mucho más eficientes, de mejoras de eficiencia transportando más con menos y últimamente del gas y del HVO, On-

time ha conseguido reducir su huella en un 35 por ciento en los últimos 6 años, lo que supone miles de toneladas menos de CO2 que hay en la atmósfera. Si nos ayudan por esta vía llegaremos a la electricidad, al hidrógeno y a todo lo que conforme la solución del futuro con un mundo mucho más limpio, más “regenerable”. No veo por qué hay que jugársela al “milagro final” y no trabajar por el camino.

Javier Jiménez / Molinero Logística

Y la pregunta nuestra sería: ¿Quién va a pagar esto? Porque el coste es de 0,30 céntimos más el litro.

José Esteban Conesa / Primafrío

En Primafrío somos conscientes de la necesidad de descarbonizar el sector del transporte, combinando las diferentes opciones con las que contamos en la actualidad y sobre las que estamos trabajando directamente desde el área de innovación de la compañía. En este contexto, y si bien los camiones eléctricos son una opción válida para recorridos cortos y distribución de última milla; no lo son, sin embargo, para largas distancias, debido a tres motivos principales: su alto coste, una autonomía limitada y la falta de infraestructura para recargar las baterías.

Portal
líder en
España



Logística & Transport Jobs



Portal de empleo de Logística & transporte



JEFE DE CAMIÓN



JEFE DE CAMIÓN



JEFE DE TRÁFICO



JEFE DE TRÁFICO



JEFE DE TRÁFICO



JEFE DE TRÁFICO

Más de **22.000**
conductores de
camión.

Más de **1.000**
jefes de tráfico.

Más de **3.000**
profesionales de
la logística &
transporte.




tdrjobs.com

Así, el uso de biocombustibles renovables como el HVO o el biometano se presenta como una opción más viable. Estos combustibles permiten una autonomía adecuada sin aumentar significativamente el coste de adquisición del vehículo, a diferencia de los eléctricos, y pueden aprovechar la red actual de estaciones de servicio para su abastecimiento. Como ejemplo de nuestro compromiso, participamos activamente en proyectos de investigación de alto nivel junto con la Comisión Europea, como Longrun, Zefes o Escalate. En estos proyectos, contribuimos a definir la hoja de ruta que necesita la Comisión y a dotar de los recursos necesarios a los principales ejes y corredores TEN-T. En estos corredores, testamos y validamos tecnologías que maximizan el rendimiento y la eficiencia de nuevos medios de transporte sin comprometer nuestro servicio, la cadena de suministro ni la sostenibilidad.

Creemos que utilizar una combinación de varias opciones para encontrar la mejor solución según el tipo de uso y los recorridos es hoy una buena elección. Es por eso que apoyamos las iniciativas de la UE para impulsar el uso de biocombustibles sostenibles y abogamos por un marco regulatorio estable que fomente su producción y distribución. Un marco robusto y duradero es fundamental para que los planes estratégicos que hemos definido junto a nuestros clientes y fabricantes de equipos originales (OEMs) se cumplan y nos permitan alcanzar nuestros ambiciosos objetivos de transición energética. Además, no se deberían dejar de lado otros factores como el coste y la operatividad que podrían obstaculizar

el desarrollo sostenible y crear problemas de insostenibilidad económica para las empresas.

Vincent Duranton / ID Logistics Iberia

Sí, sería interesante que desde Bruselas se impulsara el uso de biocombustibles renovables para el transporte por carretera. Los biocombustibles renovables representan una alternativa viable y sostenible a los combustibles fósiles tradicionales, ya que pueden reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero y contribuir a los objetivos climáticos de la UE. Las empresas del sector son conocedoras de ello y muchas están implementando sus propias iniciativas en base a estos carburantes, a pesar de que el incentivo de su uso y su regularización por parte de Europa sea testimonial en estos momentos.

En ID Logistics, ya hemos tomado medidas a este respecto y somos conscientes de que estos avances moldearán el transporte del futuro. Por ello, desde 2023 trabajamos con biocombustible renovable HVO para gestionar las operaciones de cada vez más clientes.

Por otra parte, el impulso de los biocombustibles también puede fomentar la innovación tecnológica y la inversión en infraestructuras de producción y distribución, lo que, a su vez, puede generar empleo y crecimiento económico en la región en cuestión.

Queda claro, entonces, que esta promoción debe ir acompañada de políticas y regulaciones que aseguren la sostenibilidad de la producción de biocombustibles y eviten impactos negativos en la biodiversidad y la seguridad alimentaria, en este caso.

► LA IMPLANTACIÓN DE LAS 44 TONELADAS Y LOS CONJUNTOS EUROMODULARES, QUE ENCARA LA CUENTA ATRÁS EN ESPAÑA, ¿QUÉ IMPACTO TENDRÁ EN LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO?

Alex de Vaan

Esta implantación nos facilitará a todos el transporte transfronterizo y la transición a un transporte más sostenible. Hasta ahora, en unos países de la Unión Europea se puede circular con 44 toneladas, en otros no, y lo mismo para los conjuntos euromodulares. Esa fragmentación normativa ahora va a desaparecer. En la cadena logística del frío, el mayor impacto será en los conjuntos euromodulares: gran parte de las mercancías que necesitan temperatura controlada no son muy pesadas (salvo ciertos tipos de fruta, como los melones) pero sí se pueden transportar en vehículos con más capacidad de carga, por lo que habrá un ahorro de coste y -muy importante- una reducción de emisiones de CO2 por cada pieza transportada.

Ángel González

Ya lo está siendo, pero necesitamos su liberalización para que se convierta en una mejora de eficiencia importante. Desde que Ontime y Acotral comenzamos con el trabajo de popularizar y legalizar los 25,25 metros, seguimos defendiendo lo mismo, palabra por palabra. Esto era el año 2005, que se dice pronto, y hoy lo estamos viendo materializado:

1.- Socialmente: un transporte segu-

(pasa a la página 14)

ÁNGEL GONZÁLEZ

Director general
Ontime



“HAY QUE TOMAR MEDIDAS A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO”

DESCUBRE MÁS EN FRUIT ATTRACTION. IFEMA
8 AL 10 DE OCTUBRE 2024 - PABELLÓN 3. STAND 3C25

ADN
BIODEGRADABLE

100% CARTÓN

EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD
EN ENVASES AGRÍCOLAS UNIQ

ENCUESTA | LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 13)

ro para nuestros trabajadores y nuestras carreteras y que no va a cambiar nada apreciable la composición del sector de cara al papel de los autónomos y pequeños empresarios en el mundo del transporte de mercancías, que seguirán teniendo su importantísimo nicho en el sector.

2.- Medioambientalmente: una palanca más de reducción de emisiones. Como decimos siempre, ninguna palanca es la definitiva, hoy por hoy, pero sumando entre todas las toneladas de CO2 que hoy emitimos son menores que las que emitiríamos sin estos vehículos. Gracias a ellos, hoy ya hay menos CO2 en la atmósfera, sin tener que esperar, como decíamos, a soluciones que no estarán en los próximos años aún a nuestro alcance.

3.- Económicamente: Este tipo de vehículos solo sirve para escenarios cerrados, por lo que en nuestra capacidad de negociación está el conseguir un Ganar-Ganar en su utilización. La reducción de costes totales es tal que permite un reparto más equitativo del margen que el que habitualmente conseguimos vendiendo un servicio en *trailer* tradicional.

Javier Jiménez

Ayudará a que nuestros clientes sean más competitivos. Eso sí, que sean conscientes de que tendremos un sobrecoste en consumo de gasoil y que tendrán que pagarlo y, por otro lado, que sean también conscientes de que el Euromodular tiene una inversión mucho mayor.

José Esteban Conesa

Estas medidas no cuentan con nuestro respaldo, ya que consideramos que no se adaptan a los intereses de sector del transporte por carretera. En primer lugar, la implantación tendrá impacto sobre la seguridad, afectando no solo al resto de usuarios de las vías, sino a los propios conductores que tendrán que arrastrar esa carga superior que pasa de 40 a 44 toneladas. Además, tendrá impacto en el gasto por vehículo, no solo incrementándose el consumo de combustible por recorrido, sino también los costes de mantenimiento, siendo el transportista el que deberá asumir ese aumento. Al mismo tiempo, habrá que sumar el importante deterioro y desgaste que se producirá en las infraestructuras viarias, lo que tendrá incidencia en la seguridad y requerirá aumentar el gasto en la reparación de infraestructuras.

Por todo esto, insistimos en la necesidad de modificar, al mismo tiempo, el

reglamento existente para no hacer responsable al transportista de ese exceso de peso que actualmente no está recogido. En lo que se refiere a nuestra actividad en el transporte de mercancías de larga distancia, siempre hemos insistido en la necesidad de realizar una armonización de la legislación en el ámbito europeo, de modo que todos estemos sujetos a la misma normativa. Así, la eficacia de esta medida se encuentra también limitada por este motivo.

Vincent Duranton

La implantación de las 44 toneladas y los conjuntos euromodulares en España tendrá un impacto significativo en la cadena de frío. Con capacidad para transportar mayores volúmenes de mercancías en un solo viaje, se mejorará la eficiencia operativa, reduciendo el número de viajes necesarios y, por ende, los costes de transporte. Esto puede resultar en una disminución de las emisiones de CO2 por tonelada transportada, alineándose con los objetivos de sostenibilidad de la UE. Además, los conjuntos euromodulares pueden optimizar el uso del espacio y mejorar la gestión del tiempo, algo que se antoja crucial para la logística del frío, donde el mantenimiento de la temperatura es esencial. Sin embargo, esto obligará a llevar a cabo distintas adaptaciones en infraestructuras y equipos, como la capacidad de carga en los muelles y almacenes, así como la formación de los conductores para manejar estos vehículos.

> ¿LA LOGÍSTICA DEL FRÍO Y LA INTERMODALIDAD, PUEDEN CONVIVIR EN EL MISMO ESPACIO? ¿QUÉ MEDIDAS DEBERÍA PONER EN MARCHA EL GOBIERNO PARA QUE LOS CAMIONES SE SUBAN AL TREN Y AL BARCO?

Alex de Vaan

Pueden convivir perfectamente, siempre y cuando haya suficientes medios de transportes intermodales disponibles. Ya (por fin) se están quitando las "barreras" de rieles de diferentes tamaños entre las redes de ferrocarril en España y Francia, por lo que los trenes que están llevando productos refrigerados podrán aumentar su capacidad en los próximos años. En cuanto al *short sea*, desde puertos como Barcelona, Valencia y Bilbao, una mayor capacidad en los barcos ayudaría al crecimiento del transporte de muchos productos refrigerados a países como Reino Unido e Irlanda. En ambos casos (tren y barco), el Gobierno podría conceder más subvenciones para las partes involucradas y así fomentar una al-

ternativa más contundente al transporte vía carretera.

Ángel González

En el tema del barco, los transportistas nos hemos hecho usuarios masivos del *short sea*. Es impensable viajes desde la península con destino, por ejemplo, Roma, sin pensar en esta opción. Con el tema de Reino Unido aún nos queda por hacer (la velocidad de tránsito perjudica demasiado), pero estoy seguro de que es cuestión de tiempo que vayamos encontrando la manera de agilizarlo. En el tema del tren sí que tenemos claro que, saliéndonos de lo que es posicionar contenedores en los *hinterland* de los puertos, la única solución para intensificar el transporte ferroviario de mercancías son las autopistas ferroviarias. Si queremos acercarnos a la agenda 2030 propuesta por el Ministerio hay que agilizar las obras de gálibo y tramos no competitivos, como el Algeciras-Bobadilla. Si las obras terminan en el 2027 o 2028 no hace falta ni decir que es imposible para el transporte de mercancías pasar del actual 3 por ciento de transporte ferroviario al objetivo del 10 por ciento si empezamos a trabajar dentro de 4 años.

Javier Jiménez

Las empresas tienen que ser competitivas por sí mismas. Cuando se habla de subvenciones, pasa que por la caridad llega la peste. Dejémonos de pensar en subvenciones y traslademos el coste real de nuestros servicios. Actualmente las infraestructuras que tenemos no hacen posible que ferrocarril y carretera coexistan. El transporte es el almacén del flujo tenso, no habiendo suficientes productos en *stock* (cuesta mucho dinero), y para el suministro de esos productos que se dirigen a cadenas muy tensas de consumo se necesita un transporte rápido y eficiente.

José Esteban Conesa

La logística del frío y la intermodalidad pueden convivir siempre y cuando se considere que el tren y el barco son medios de transporte utilizados en ciertos tramos de la operación logística. Mientras que el camión puede operar independientemente del tren y solo ocasionalmente del barco, los otros medios siempre requieren del camión, ya sea en el origen o en el destino. Es posible incorporar el uso del tren y el barco en una logística específica, ya que pueden ser complementarios en ciertos tramos. Sin embargo, el tren o el barco nunca completarán el recorrido total de una operación. Lo más importante para integrarlos es que aporten beneficios y no generen rigidez o retrasos en la cade-

JAVIER JIMÉNEZConsejero delegado
Moliner Logística

“LAS EMPRESAS TIENEN QUE SER COMPETITIVAS POR SÍ MISMAS”

na logística. El cumplimiento del servicio en términos de calidad y horarios no debe verse comprometido por retrasos en el tren o el barco, ni por la falta de capacidad que ponga en cuestión el uso de estas opciones. Actualmente, las líneas existentes para subir camiones a un tren enfrentan problemas de capacidad. Por ejemplo, un año de tránsito de camiones transportando por tren desde la zona de La Junquera para cruzar Francia supone tan solo una semana de tránsito por carretera en el mismo punto. La capacidad y la fiabilidad son factores esenciales, y hoy por hoy, España no dispone de una red que pueda ofrecer este tipo de servicio. Francia, que sí tiene una red, se encuentra actualmente saturada. Por lo tanto, las medidas que el Gobierno debería tomar incluyen finalizar una red fiable que permita el tránsito de trenes con regularidad y alta frecuencia. Varios trenes al día con 40 camiones máximo (por longitud del tren y peso) no aportarán mucho. Es fundamental desarrollar una infraestructura que garantice capacidad y fiabilidad para integrar efectivamente la intermodalidad en la logística del frío.

Vincent Duranton

La logística del frío y la intermodalidad pueden convivir perfectamente en el

mismo espacio. De hecho, la integración de diferentes modelos de transporte puede mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de la cadena de frío. Ahora bien, para fomentar esta convivencia, es importante que desde los gobiernos aumenten sus inversiones en infraestructuras específicas, lo que incluye el desarrollo y la mejora de puertos secos, terminales ferroviarias y centros logísticos que estén equipados para manejar mercancías refrigeradas. También sería interesante ofrecer incentivos fiscales y financieros a las empresas que adopten estas soluciones. A esto habría que sumarle la implementación de regulaciones y normativas que promuevan el uso de modos de transporte más sostenibles y eficientes. Es importante asegurar la compatibilidad de los estándares de refrigeración entre distintos modelos para que los productos puedan ser transferidos sin comprometer su calidad. Por último, pero no menos importante, es fundamental fomentar la cooperación público-privada, lo que puede facilitar el desarrollo de proyectos piloto y la difusión de buenas prácticas en logística intermodal de frío. Además, estas colaboraciones pueden ser cruciales a la hora de superar barreras iniciales y demostrar los beneficios tangibles de la intermodalidad de la logística refrigerada.

¿QUÉ IMPACTO ESTÁ TENIENDO LA DIGITALIZACIÓN Y LA AUTOMATIZACIÓN EN LA LOGÍSTICA FRIGORÍFICA Y QUÉ DESAFÍOS TIENE EL SECTOR A MEDIO PLAZO?

Alex de Vaan

La digitalización y la automatización están transformando la logística frigorífica, mejorando la eficiencia, precisión y sostenibilidad. Con la digitalización, el uso de sensores IoT permite monitorear en tiempo real las condiciones de temperatura, humedad y ubicación de productos perecederos, garantizando la integridad de la cadena de frío y, en última instancia, la seguridad alimentaria para el consumidor final. Esto reduce el riesgo de deterioro y optimiza la gestión de inventarios, minimizando desperdicios y mejorando la satisfacción del cliente y la calidad de los productos que llegan a los lineales de los supermercados. La automatización está revolucionando los almacenes frigoríficos mediante robots y sistemas automatizados tanto en la gestión de temperatura como de mercancías, que incrementan la precisión y la eficiencia operativa, mejorando la calidad y seguridad del producto. Sin embargo, estos avances presentan desafíos a medio

JOSÉ ESTEBAN CONESA
Presidente
Grupo Primafrio



“LAS 44 T NO SE ADAPTAN A LOS INTERESES DE LA CARRETERA”

(pasa a la página 16)

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

www.apc.es

Belzunces®

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

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

ENCUESTA | LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 15)

plazo. La integración de nuevas tecnologías requiere una inversión considerable en infraestructura y capacitación del personal, lo que podría ser una barrera para algunas empresas. La seguridad cibernética y la interoperabilidad de los sistemas son preocupaciones clave, ya que aumentan los riesgos de ciberataques y fallos técnicos. Además, las empresas deben garantizar el cumplimiento normativo en el manejo de productos perecederos y la protección de datos. En resumen, aunque las tecnologías digitales y automatizadas ofrecen grandes beneficios, es crucial abordar los desafíos de inversión, seguridad y cumplimiento para maximizar su potencial en la logística del frío y asegurar la seguridad alimentaria para el consumidor final.

Ángel González

El nivel tecnológico del sector es altísimo y ahora mismo, nuestros clientes, sentados en el salón de sus casas, saben más del estado de sus mercancías en nuestros camiones que nuestro propio conductor. Localización; paradas; velocidad puntual; temperatura media, anterior y posterior; soplado; gradientes... Y con todo tipo de alarmas configurables a su voluntad. Por esta vía, creo que no nos queda mucho que avanzar. El reto, que no por inmediato es menor, es la digitalización de las cartas de porte, los famosos e-CMR. Parece mentira que, algo tan sencillo y tan resuelto como es digitalizar un documento, nos esté llevando tanto esfuerzo al sector. Yo insto siempre a la administración a que desarrolle el estándar de comunicación ahora marcado, y esto no sucederá si no se dotan las ayudas suficientes para el que sector pueda implantarlo. También forma parte de su responsabilidad ser el guardián de la inmensa (e interesantísima) información que el sistema va a recoger. No pretendo que lo hagan ellos, ni mucho menos; hay empresas privadas ya más que preparadas y que ya lo hacen bien. Pero no podemos permitir que, una vez más, este sector tenga que atacar un cambio de este calado sin la formación suficiente, ni que se vea con 4 o 5 estándares distintos, que cada cargador elija uno y nos obligue al suyo, que tengamos que llevar 4 o 5 APP distintas, etc. Debemos conseguir que, funcionalmente, nos ayude en nuestro trabajo y no se convierta en un problema. Por cierto, también que, cuando tengamos carta de porte electrónica, prohíba a los cargadores solicitar la devolución física de los documentos y albaranes, tal como ahora sucede. Si nos alineamos

Ministerio de Transportes, asociaciones de transportistas y cargadores, somos capaces de hacerlo muy rápido.

Javier Jiménez

Cuando no hay colaboración por ambas partes (cargador-transportista) es muy difícil. La automatización en el transporte es muy complicada; necesitaríamos camiones autónomos que no necesiten conductores y eso es una utopía. La falta de conductores, que cada vez es mayor, hará que quien quiera un servicio de transporte deberá de pagar lo que cuesta. Hace 30 años, un conductor ganaba mucho más dinero que una persona que trabajaba en una fábrica; hoy, sin embargo, si a lo que pagamos a un conductor le quitas la parte de dietas que necesita para sobrevivir, su periodo de trabajo, apenas gana más dinero que un carretillero.

Se habla de conductores sudamericanos, indios y solo falta hablar de chinos. Pero hasta cuándo vamos a tener que estar así. Que una persona que se desplaza fuera de su casa para trabajar faltando de una a dos semanas de su hogar haciendo ese sacrificio tan grande para los tiempos en los que vivimos, o se paga o no tendremos personas para llevar un camión.

Hay que cambiar la curva piramidal de la edad de los conductores, que ahora ronda por encima de los 55 años y mientras no se consigue este efecto rebote no tendremos un sector saneado y, sobre todo, profesional.

José Esteban Conesa

La digitalización y la automatización están transformando la logística frigorífica a un ritmo acelerado. En Primafrio, hemos adoptado estas tecnologías para optimizar nuestros procesos, mejorar la trazabilidad y garantizar la calidad de los productos que transportamos. Si afrontamos los desafíos de manera conjunta y colaborativa, estas tecnologías nos permitirán optimizar la eficiencia de la cadena de suministro reduciendo así los tiempos de entrega y la huella ambiental, lo que se traduce en un retorno claro para toda la cadena de valor. Desde hace muchos años, optamos por tener un departamento propio de sistemas que, a lo largo de este tiempo, se han ido profesionalizando. Ejemplo de ello es la implementación de nuestro sistema de gestión de flotas basados en la nube conectando más de 6.000 vehículos en tiempo real mediante sensores IoT, que nos permite conocer la eficiencia de nuestra actividad y las ratios de mejora, tomando decisiones más rápidas y certeras e, incluso, adelantándonos a eventos predecibles por nuestra expe-

riencia e inteligencia predictiva. Además, los centros logísticos están conectados con los vehículos para tener un servicio óptimo cuando se trata de operaciones logísticas, revisiones mecánicas o repostajes/recargas eléctricas.

En los próximos años, estamos convencidos de que, gran parte de nuestro trabajo seguirá supervisado por las personas que son nuestro principal activo, con grandes ayudas de los sistemas de inteligencia artificial consiguiendo así, la excelencia logística. Sin embargo, la digitalización también presenta desafíos. Uno de los principales retos es la ciberseguridad. Es fundamental proteger los datos de nuestros clientes y nuestra empresa de ciberataques. Por ello, renovamos anualmente nuestro compromiso con la ISO 27001 e implementamos, tanto interna como externamente, avanzadas técnicas y tecnologías. Todo esto no sería posible si no contáramos con personal cualificado y programas de transferencia que tenemos con universidades, centros tecnológicos y de investigación.

Vincent Duranton

La digitalización y la automatización está transformando profundamente la manera en que se gestionan y operan las cadenas de suministro de frío. En primer lugar, la eficiencia operativa ha mejorado notablemente. La automatización de procesos y el uso de tecnologías digitales permiten una mejor gestión del inventario, la optimización de las rutas y el monitoreo en tiempo real de parámetros como las condiciones de temperatura y humedad, salvaguardando así la integridad de los productos. Empezamos por ejemplo a usar la IA con módulos de GPT para mejorar la toma de decisiones. Asimismo, la digitalización puede reducir los costes operativos al disminuir la necesidad de intervención manual o mejorar la trazabilidad de los productos de alto valor en el caso del *blockchain*, lo que es crucial en la logística de frío para asegurar la calidad y la seguridad alimentaria. Sin embargo, el sector enfrenta varios desafíos a medio plazo. Uno de los más notables es la inversión en tecnología, lo que supone un esfuerzo considerable para algunas empresas, ya que se deben destinar recursos significativos tanto para la adquisición de estos equipos como para la capacitación del personal. También aumenta la preocupación por la ciberseguridad, ya que la digitalización lleva implícito un mayor riesgo ante ciberataques. De igual manera, hay que destinar esfuerzos a la hora de crear un sistema que integre estas tecnologías, garantizando la interoperabilidad en la cadena logística.

VINCENT DURANTON

Director de R&D e Innovación
ID Logistics Iberia



“LOS CAMIONES EURO-MODULARES PUEDEN MEJORAR LA GESTIÓN DEL TIEMPO”

Carrier Transicold lanza el Vector HE 17, un equipo que ofrece una reducción significativa del consumo de combustible y del ruido



Rueil-Malmaison, Francia. 30 de mayo de 2024

Ya está disponible el equipo frigorífico de trailer con control de temperatura Vector® HE 17, que se suma a la gama Vector High Efficiency (HE) de Carrier Transicold. Este nuevo equipo, que ofrece una versatilidad total para todas las aplicaciones de trailer, ofrece una potencia de refrigeración superior a 16 kW, así como una reducción significativa del consumo de combustible y de los niveles de ruido. Carrier Transicold es parte de Carrier Global Corporation (NYSE: CARR), líder mundial en soluciones inteligentes para el clima y la energía.

Mediante la integración de la avanzada tecnología del inverter con la probada arquitectura totalmente eléctrica E-Drive, el Vector HE 17 establece un nuevo punto de referencia en cuanto a Coste Total de Propiedad (TCO) y rendimiento en su categoría. Ofrece una excelente capacidad de refrigeración, reduce el consumo de combustible hasta un 30 % y disminuye las emisiones sonoras en 6 dB, para una reducción superior al 50 % en la percepción del sonido en comparación con el Vector 1550.

“El Vector HE 17 se posiciona como una solución versátil, que se adapta perfectamente al

transporte de larga distancia y las entregas urbanas, proporcionando a nuestros clientes acceso a una solución de trailer más eficiente y sostenible,” dijo Víctor Calvo, Vicepresidente y

forma digital Lynx Fleet de Carrier Transicold, que combina los datos de los equipos frigoríficos con el aprendizaje automático. Ayuda a los clientes a tomar decisiones más rápidas basadas en datos y contribuye a mejorar la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de sus cadenas de suministro.

El lanzamiento del Vector HE 17 es otro hito en la trayectoria de Carrier Transicold, ya que contribuye al objetivo medioambiental, social y de gobernanza (ESG) de Carrier de ayudar a los clientes a evitar más de una gigatonelada de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030.



Director General de International Truck & Trailer de Carrier Transicold.

El Vector HE 17 también se basa en los puntos fuertes probados del modelo Vector HE 19: un compresor herméticamente sellado y un economizador que aumentan la eficiencia de la máquina. Este sistema ofrece una mayor eficiencia, reduce el riesgo de fugas de refrigerante y disminuye significativamente el consumo de combustible, gracias a la tecnología inverter, que adapta constantemente la velocidad del compresor para satisfacer la demanda de refrigeración.

Además, el equipo incorpora una caja telemática que garantiza su compatibilidad con la plata-



Equipo frigorífico Vector® HE 17 + Información



Objetivo medioambiental, social y de gobernanza (ESG) de Carrier

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

ESPAÑA, 'MEDALLA DE ORO' DE LA FLOTA EUROPEA

EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO GANA PROTAGONISMO GRACIAS A SU APUESTA POR LA RENOVACIÓN DE EQUIPOS Y LA INNOVACIÓN, BASES DE SU REFERENCIAL DE COMPETITIVIDAD

El transporte frigorífico viene siendo un modelo a imitar por el resto de subsectores. Innovación, calidad, especialización y nuevos mercados, todo bajo un sistema de inversión constante, son parte de los secretos de una flota que hoy mantiene un protagonismo destacado en la industria logística europea.

La flota española es una referencia de calidad. Es 'meda-

lla de oro' de la flota europea, aunque el sector "está en una olimpiada de calidad permanente", explica un empresario del sector. La prueba constante es el nivel inversor de los flotistas, con renovaciones de material cada 48 meses de media en el sector, y con el convencimiento de ir con un pie por delante de las empresas europeas. "Una competencia con las



La flota española es una referencia de calidad en Europa.

flotas europeas que solo tiene ante sí el problema del tamaño y de la fiscalidad, así como la problemática laboral, al no existir condiciones homogéneas entre países comunitarios y extracomunitarios", coinciden en apuntar empresarios consul-

tados por Transporte XXI. Así las cosas, el transporte frigorífico supone el 23 por ciento del global del negocio en España, absorbiendo unas ventas de 6.269 millones de euros en 2022 según el Libro Blanco del Transporte por Carretera y



Logista

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



Solicite información comercial **aquí**



Your partner
along the way,
all the way





Operadores Logísticos que edita anualmente este periódico. Las ventas crecieron un 18 por ciento, impulsadas por el buen comportamiento de los sectores de alimentación y 'farma', pero influenciadas por las ayudas otorgadas por el Ministerio de Transportes a las empresas.

El sector está formado por más de 500 empresas, que viene manteniendo una alta atomización, pero donde hay una treintena de empresas que sobresalen del resto, con tres grandes líderes: Primafrio, Transportes J. Carrión y Lineage Spain Transportation.

Un negocio en el que están aterrizando, poco a poco, fondos de inversiones y operadores logísticos, junto a las cadenas de distribución, que necesitan fidelizar proveedores de transporte para garantizar su cadena de suministro.

Y es que el sector ha logrado atraer, gracias a sus resultados y su forma de hacer las cosas, a nuevos capitales que obser-

van una rentabilidad adecuada en un sector que sobresale como referencia de competitividad en la logística terrestre de los productos perecederos.

La entrada de fondos y operadores permiten a los flotistas modernizar sus estructuras con la digitalización de procesos y la descarbonización del sector, un aspecto que va a ser primordial en los próximos años para

las compañías en su relación con los cargadores, dentro del objetivo de minimizar el impacto y procurar una cadena de suministro libre de carbono. Un reto al que deberán ayudar los cargadores, ya que

la puesta en marcha de tractoras más sostenibles supone un mayor desembolso para afrontar con éxito la descarbonización del transporte.

Pese a la mejoría de la talla y estructura interna de las empresas de transporte, una realidad en marcha, el sector no logra desembarazarse de problemas endémicos que atraviesan

al sector desde hace muchos años. La estructuración de las relaciones entre cargadores y transportistas con contratos, la escasez de profesionales para las labores de conducción o la estacionalidad de las campañas de productos perecederos siguen estando ahí y son problemas difíciles de sortear por las empresas de transporte.

Dependencia

Uno de los hándicaps del sector del transporte frigorífico es su dependencia directa con la evolución del sector agroalimentario, así como los tráficos de retorno. Junto a la estacionalidad del sector, cualquier perturbación en la climatología y en el descenso del consumo en Europa tiene un impacto directo en las flotas para un sector que se viene encargando de las exportaciones de frutas y verduras a Europa, y que han sorteado en los últimos años trabas burocráticas como la del 'Brexit', así como una coyuntura energética que ha disparado los costes de equipamientos y suministros vitales para el desempeño del sector.

EL SECTOR FRIGORÍFICO HA LOGRADO ATRAER A NUEVOS INVERSORES

KRONE COOL LINER

PORQUE NO

ME ARRIESGO

CON EL TRANSPORTE

FRIGORÍFICO



¡ESCANEA EL CÓDIGO QR
AHORA
Y DESCUBRE MÁS!



KRONE TRAILER ESPAÑA S.L.U.
Tel.: +34 976 149 294, Mobile: +34 699 441 968
www.krone-trailer.com





Las matriculaciones de transporte refrigerado entraron en 2023 en fase de descenso tras los dos años anteriores con crecimientos.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

EL SEMIRREMOLQUE ENTRA EN FASE DE DESCENSO

LAS MATRICULACIONES DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO BAJARON UN 8,4% EN 2023

La flota de transporte frigorífico registró el pasado año una disminución del 8,4 por ciento, tras matricular 4.632 semirremolques, según revelan los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos). Este dato supone romper con los dos años anteriores de crecimiento en el que llegó a superar la barrera de las 5.000 matriculaciones.

Sin embargo, la tendencia de descenso en la comercialización de semirremolques frigoríficos se ha atenuado durante el primer semestre de este año, al disminuir un 2,2 por ciento con respecto al mismo periodo de 2023.

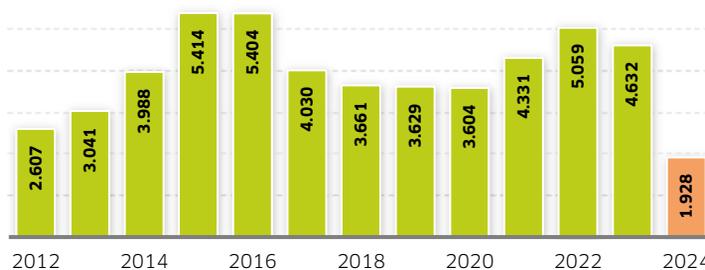
Schmitz Cargobull se sitúa entre los principales referentes del segmento frigorífico, con 1.335 unidades matriculadas durante el pasado año y una cuota de mercado del 28,8 por ciento. Entre las principales operaciones comerciales de los últimos meses, destaca la protagonizada por Grupo Primafrío, que ha incorporado a su flota 200 semirremolques frigoríficos de su modelo S.KO COOL.

La multinacional alemana, que en 2023 abrió su nueva fábrica en Figueruela (Zaragoza), ha adquirido, el pasado mes de junio, una

LA CAÍDA SE MODERA

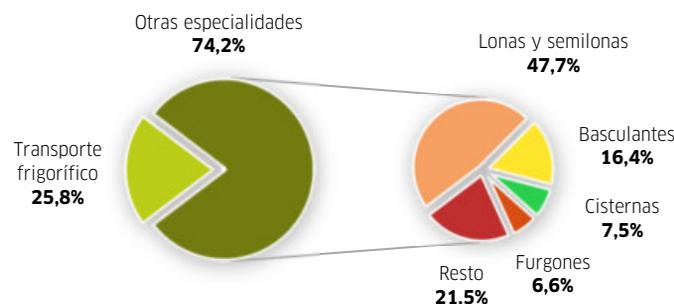
La tendencia de descenso en las matriculaciones de frío se han atenuado en el primer semestre del 2024 al disminuir a una tasa del 2,2%.

MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



Datos en unidades. Los datos de 2024 son del primer semestre.

DISTRIBUCIÓN POR TIPOS



Fuente: Asfares.

participación mayoritaria de Atlantis Global System (AGS). Esta compañía es el especialista español en telemática para la logística refrigerada, con unos desarrollos están presentes en una gran parte de las principales empresas ibéricas de transporte de mercancías sujetas a temperatura controlada.

Con esta operación, el sistema telemático de AGS para datos frigoríficos digitales en tiempo real, estará disponible para todos los semirremolques frigoríficos Schmitz Cargobull producidos en la planta de Zaragoza. Además, la información de TrailerConnect, que la multinacional alemana instala de serie en todos sus semirremolques, también se puede consultar en la plataforma de AGS.

Lecitrailer, con una cuota del mercado del 23,38 por ciento en 2023, ha desarrollado destacadas operaciones, como la venta a Tudefrigo de dos conjuntos duotrailer frigorífico Evolution, además de otros 27 frigoríficos Evolution del mismo fabricante. Durante el presente ejercicio ha suministrado una decena del mismo modelo al Grupo Gar&Cía, con sede en Sevilla y que gestiona una flota que supera el medio millar.

Por su parte, Sor Ibérica equipó dos de sus semirremolques multitemperatura con equipos con funcionamiento íntegramente eléctrico. Este sistema, desarrollado conjuntamente por Thermo King y BPW, permite al equipo de frío Advancer Multitemperatura funcionar sin producir emisiones y con un bajo nivel sonoro. De este modo, la flota puede realizar descargas nocturnas en zonas urbanas y de bajo nivel de emisiones, aumentando así su eficiencia. El sistema Axle Power recupera energía mientras el vehículo circula por carretera y la convierte en una fuente de alimentación para el equipo de frío, manteniendo la carga a una temperatura óptima y con un nivel de autonomía suficiente.

Por otra parte, la matriculación de remolques y semirremolques de más de 10 toneladas en 2023 fue de 14.116 unidades, un 2,3 por ciento menos que las del anterior ejercicio, según los datos de Asfares. Además, sus previsiones esperan terminar el año entre 14.300 y 14.400 unidades, para situarse por encima del año anterior y muy próximo al resultado de 2022.

DOS GRUPOS SUMAN EL 50% DEL MERCADO



Innovación en el transporte de mercancías

MICHELIN ofrece soluciones seguras, rentables y sostenibles como MICHELIN Connected Mobility, que combina la gestión integral de los neumáticos, su mantenimiento predictivo con MICHELIN Smart Predictive Tire y la conectividad de los vehículos

Michelin es una compañía con 135 años de historia que es reconocida por su alta capacidad de innovación en el neumático y alrededor del neumático. La firma, que dedicó 1.000 millones de euros de inversión para innovación y desarrollo en 2023, pone especial foco en el transporte de mercancías por carretera, para lo que ofrece soluciones seguras, rentables y sostenibles.

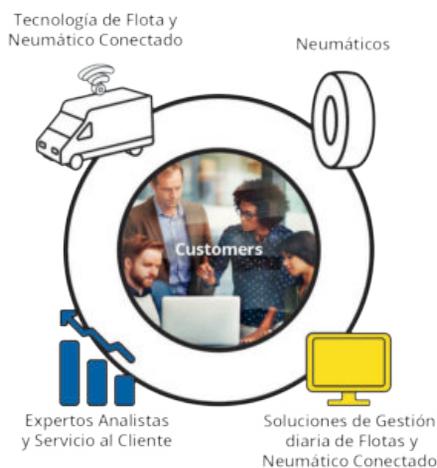
MICHELIN Connected Mobility es una solución global que incluye neumáticos Michelin, servicios para gestionar y optimizar el rendimiento de los neumáticos, mantenimiento predictivo y alertas, así como servicios conectados para la gestión diaria de flotas, asistencia al cliente y asesoramiento.

Esta solución complementa la experiencia del fabricante en neumáticos y servicios de gestión de flotas con MICHELIN Smart Predictive Tire, solución de mantenimiento predictivo, que cuenta con alertas de desgastes

te y presión que permiten aumentar la eficacia, la seguridad en la conducción, la productividad y la sostenibilidad

40%
de impacto del neumático en el coste total por uso (TCO) de la flota

de las flotas. Desde su lanzamiento en julio de 2023, 5.000 vehículos de las principales empresas de transporte europeas confían y se benefician ya de sus ventajas.



MICHELIN Smart Predictive Tire, que utiliza la tecnología MICHELIN QuickScan, permite una reducción del consumo de carburante de hasta un 3%, gracias a la reducción del consumo del 2% asociada a la medición de la presión en tiempo real combinada con las operaciones de mantenimiento y un 1% al permitir utilizar hasta 1,3 mm² más de goma en la fase en la que el neumático presenta menor resistencia a la rodadura, lo que equivale a un 10% más en la vida del neumático.

La solución permite también una reducción del número de averías por pérdida de presión de los neumáticos de hasta un 80%, lo que mejora la seguridad y aumenta la productividad al reducir los tiempos de inactividad de los vehículos. Al mismo tiempo, reduce las emisiones de CO₂, el consumo de materias primas y residuos, gracias al ahorro de carburante, a la optimización del desgaste y a la reducción del número de neumáticos dañados.

Casos de éxito

Grandes compañías del sector confían en Michelin para el mantenimiento preventivo y la gestión integral de los neumáticos de su flota. José Esteban Conesa, presidente de Primafrio, asegura que la asociación con Michelin les ha permitido "constatar la reducción del consumo de carburante, la optimización del uso de los neumáticos, una mayor seguridad para los conductores, una reducción de las emisiones de CO₂ y una mejora en la productividad".

Por su parte, Gloria Martí Romero, CEO del Grupo Cariño, señala que "la solución Smart Predictive Tire nos permite tener información relevante e inmediata sobre nuestra flota". En esta línea, "la reducción de las paradas innecesarias se ha traducido en un aumento de la productividad y una mayor eficiencia de la flota", afirma Martí.

Otras compañías del sector que apuestan por las soluciones de Michelin son Carreras Grupo Logístico, Transportes J. Cano y el operador logístico portugués DOHM. Mário Araújo, gerente de DOHM, destaca que "la externalización de toda la gestión de los neumáticos era algo que llevábamos tiempo buscando y nos permite centrarnos en lo que realmente es nuestra actividad principal".



Sostenibilidad

La elección del neumático adecuado, con correcta gestión de su mantenimiento y la digitalización en la gestión de las flotas es clave en la rentabilidad sostenible de las flotas. Sean cuales sean las necesidades o expectativas del transportista, el impacto de su elección de neumáticos es visible en el rendimiento kilométrico, en el consumo de carburante y en el medio ambiente.

Michelin ayuda a los transportistas a reducir sus emisiones de CO₂ y el consumo de carburante con neumáticos de baja resistencia a la rodadura. La compañía diseña los neumáticos para que funcionen a largo plazo, de modo que puedan ser utilizados hasta que se alcance el límite de desgaste legal y luego se recauchutan, una de las principales formas en que el grupo se asegura de consumir menos recursos en el camino hacia la movilidad sostenible.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

LA TRANSICIÓN SIGUE PENDIENTE

LOS OPERADORES DE FRÍO CONTINUÁN DANDO PASOS PARA REDUCIR SUS EMISIONES, UN PROCESO QUE REQUIERE MÁS TIEMPO, ALTERNATIVAS Y RECURSOS

El transporte frigorífico continúa con su objetivo de avanzar en la descarbonización. El modo eléctrico se sitúa como una de las puertas para alcanzarlo, aunque su despliegue tiene un ritmo moderado. Esta situación fue reflejada por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) al mostrar que en los cinco primeros meses del 2024 se comercializaron 130 camiones eléctricos, que suponen una cuota del 0,8 por ciento del total. El sector demanda más tiempo y recursos, así como tener en cuenta todas las soluciones en combustibles alternativos para avanzar en la transición a las cero emisiones.

En este proceso evolutivo, las alianzas entre transportistas y cargadores son fundamentales, destacando el sector de la gran distribución entre los más dinámicos para apoyar el cambio.

Así, Grupo Mazo ha incorporado dos tractoras eléctricas e-Actros de Mercedes-Benz para la distribución regular de mercancías a las tiendas de Lidl en Gran Canaria, dentro de un plan de descarbonización de la cadena alemana de supermercados.

Makro anunció la incorporación de 11 nuevos camiones eléctricos en la flota que opera las rutas de última milla de su servi-

cio de distribución a hostelería. Estos camiones, cuyo funcionamiento arrancó en Barcelona y Palma, se han extendido a Madrid, Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Vitoria y Málaga.

Para esta apuesta de movilidad sostenible Makro ha confiado en su principal proveedor de distribución en la última milla en España, Transporte Inmediato, la filial navarra de Ader, englobada en la multinacional sudafricana SuperGroup, así como en JAC Motors Iberia, subsidiaria del fabricante chino de camiones eléctricos.

Eroski, a su vez, ha sumado un nuevo camión eléctrico del modelo Renault E-Tech D 16, gestionado por la empresa vizcaína Aukera Logística, para su operativa de distribución en Bilbao. Eroski incorporó en 2022 un Volvo FE Electric, del Grupo Fuentes (ahora Lineage), para el reparto en Pamplona.

El flotista cántabro Transvasa, que junto con su matriz Garvasa Logística tienen al sector de la gran distribución como cliente referente, también ha incluido este año un Volvo FH Electric.

Por su parte, Mercadona ha mantenido su apuesta por la ecoeficiencia utilizando en 2023, por primera vez, cuatro camiones eléctricos para la distribución a tiendas y



carga en proveedores. Para esta operativa, el grupo que preside Juan Roig cuenta con los proveedores Disfrimur y Acotral.

Disfrimur, que dispone de 8 vehículos eléctricos en su flota, tiene cargadores rápidos en las bases logísticas de Alicante y Murcia, con una potencia de hasta 180 kW para realizar recargas en apenas dos horas y cuarto.

Además, Disfrimur ha incorporado en su base logística de Murcia el primer cargador MCS (Megawatt Charging System), puesto en marcha por Iberdrola y bp pulse. Este equipo, que puede alcanzar los 1.440 kW, facilita a la flota pesada la carga ultrarrápida de sus baterías del 10 al 80 por ciento en solo unos 30 minutos.

MASCARÓMORERA
Serveis Logístics



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





Imagen del cargador MCS puesto en marcha por Disfrimur.

Primafrío también continúa con las 15 unidades tractoras Volvo FH Eléctricas, incorporadas el pasado año, para la recolección de productos hortofrutícolas a temperatura controlada en la región de Murcia, que posteriormente son distribuidos en la cadena alemana de supermercados Edeka.

La industria alimentaria también tracciona hacia la descarbonización del transporte refrigerado. Así, Campofrío, propiedad del grupo mexicano Sigma, colabora con Noriega Grupo Logístico y Alianza Logisticals, marca comercial del grupo valenciano Galadtrans, para incorporar una tractora eléctrica y un semirremolque frigorífico.

Por su parte, Transnugon ha puesto en marcha este año dos tractoras eléctricas Mercedes e-actros 300, para cargamentos, principalmente, de Manantiales del Portell, Heineken y del grupo de distribución Consum.

Entre los acuerdos firmados en los últimos meses también destaca el de Coca-Cola Europacific Partners, Ontime, y Volvo Trucks, que siguen avanzando en su iniciativa conjunta para incorporar una veintena de camiones eléctricos.

COCA-COLA, ONTIME Y VOLVO IMPULSAN LA FLOTA ELÉCTRICA

EL GAS SE CONSOLIDA

Frente a un ritmo de electrificación moderado de la flota eléctricos, el gas se consolida como una solución más inmediata para la mejorar la sostenibilidad ambiental. En este ámbito, Delgo Operador de Transporte cuenta con 155 tractoras propulsadas por gas natural licuado (GNL), y este año contempla incorporar otro medio centenar más. Noriega Grupo Logístico también se ha reforzado en los últimos años con 86 vehículos pesados de GNL. Igualmente, ESP Solutions apuesta por el gas natural licuado, al disponer en torno al 8 por ciento de su flota de 1.350 camiones que emplea dicho carburante.

Sin embargo, desde Gasnam-Neutral Transport defienden reforzar esta motorización de gas con la utilización de biometano. Para la viabilidad de este recurso en el transporte de mercancías es necesario disponer de un marco regulatorio estable, "con reglas de juego claras", así como ayudas directas para su empleo.

Las mejores flotas necesitan el mejor equipo.
Y la mejor tarjeta.



we simplify mobility

Solicita tu tarjeta y dispositivo de peajes en uta.com





ENTREVISTA | JOSÉ MARÍA ARNEDO MEDINA, PRESIDENTE DE ATFRIE

“SOMOS UN SECTOR ESENCIAL QUE DEBE GANAR DIMENSIÓN”

JOSÉ MARÍA ARNEDO, PRESIDENTE DE LA PATRONAL ATFRIE, DEFIENDE EL PAPEL QUE JUEGA EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO EN LA LOGÍSTICA DE LOS PRODUCTOS PERECEDEROS, AL TIEMPO QUE DEMANDA PONER FIN A TEMAS PROBLEMÁTICOS COMO EL INTERCAMBIO DE PALÉS EN EUROPA Y MODERNIZAR LAS RELACIONES LABORALES CON UN CONVENIO PROPIO. Por Antonio Martínez

► ¿En qué situación se encuentra el transporte frigorífico en España?

Viendo las cuentas de muchas de las empresas, no creo que haya que considerar que la salud es buena, pero tampoco mala. Las empresas apuntan a unas cifras que con cualquier constipado pueden morir. Afortunadamente quedan compañías que tienen riñón y pueden tirar adelante.

► En los últimos años, ha habido muchos movimientos de compras y adquisiciones, ¿el frigorífico es un sector de moda, un valor refugio para fondos?

No está de moda, es un sector necesario, esencial, que tiene la amenaza del fracaso en muchas empresas. Las grandes superficies, a través de fondos, se están garantizando tener un transporte que nadie ve, pero que sí es necesario como eslabón para poner los productos del campo en la estantería de la tienda. No puede ser un sector refugio, debe ganar dimensión. Hemos valorado que las empresas tengan músculo y ha habido casos en que gracias a la aparición de un fondo han aumentado su dimensión y han adquirido participaciones en empresas. Hoy, hay fondos que están tomando posiciones, pero ya veremos qué pasa en el futuro.

► Corre el riesgo el sector de dejar de estar formado por emprendedores y por empresas familiares para ser propiedad de inversores especulativos?

Sin ninguna duda. Las pymes van a tener que tomar mayor volumen y toda empresa que no llegue a una talla va a desaparecer. Por debajo de cien camiones tienen muy difícil su supervivencia. Y las que tengan entre 150 o 200 camiones van a ser los autónomos que darán servicio a los grandes grupos.

► ¿Las marcas de tractoras y semirremolques se han quedado como las únicas financieras del sector?

Llegó un momento en el que los bancos dejaron de financiar y aparecieron

“HACEMOS GRANDES INVERSIONES Y NECESITAMOS CLARIFICAR EL FUTURO DEL SECTOR”

“EL OFICIO DE CONDUCTOR ES ESENCIAL PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE Y PARA LOS CARGADORES”

las marcas. Sus financieras actúan con el ADN de los bancos. ¿Qué es lo que motiva a una financiera de marca dar un crédito? El comportamiento que has tenido durante mucho tiempo con esa financiera, si no has devuelto nada y si eres una persona honorable. La verdad es que cuidan mejor a un segmento del sector que a otro. Los autónomos, por ejemplo, dependen de muchos, por lo que los miran con lupa. Las financieras no es que aprieten más, es que seleccionan mejor, porque saben más de la vida de las empresas de transporte que los bancos. Tienen un mejor conocimiento del mercado.

► También ha aparecido el fenómeno del flotista que vende camiones con su propio concesionario.

Sí, hay transportistas que se han convertido en concesionarios con taller autorizado, que tienen una relación larga con la marca. Con eso consiguen que a nivel de garantías o repuestos tienen mejores oportunidades. Y también están apareciendo las centrales de compra, donde hay diferentes transportistas asociados y empiezan a gestionar la compra que tiende a terminar en dirigirse hacia las marcas.

► El transporte frigorífico en España alcanzó unas ventas superiores a los 6.200 millones de euros en 2022, según el Libro Blanco de Transporte XXI, un 17 por ciento más que en 2021. Una facturación engañosa por las ayudas del Gobierno...

Son unas ventas dopadas, porque las ayudas que se consiguieron de la Administración fueron 2.500 euros por camión y 20 céntimos por litro de combustible de subvención. Todo eso ha hecho que los balances de la campaña 2022-23 hayan sido más positivos. Vamos a ver los balances de este año. Ahora no hay ayudas, salvo el gasóleo profesional.

► Usted ha reclamado que el sector tu-

viera una rentabilidad industrial. ¿Eso está más cerca de conseguirse?

La rentabilidad fue aceptable en la campaña 2022-23, pero por el dopaje de las ayudas. Ahora veremos a ver qué pasa. Eso sí, observamos que sigue habiendo empresas que no presentan cuentas durante varios años.

► De los acuerdos “históricos” con el Gobierno, ¿hay un antes y un después?

Sí. Ha habido un antes y un después con el Ministerio de Transportes, pero creo que estábamos con una buena dirección, porque escuchaban nuestros problemas; hoy estamos en un periodo de inactividad. No se le ve al Gobierno al lado nuestro. Se deberían sacar todos los temas que se quedaron pendientes con la anterior ministra, porque hasta el momento solo hemos visto del actual ministro un desplante a CETM, que es la organización más potente del sector, y le ha hecho desplantes a otras asociaciones como la nuestra. Merecemos un poco de atención. Somos la asociación de transporte frigorífico más potente de España, donde están todas las grandes flotas, las medianas y pequeñas.

► ¿Qué balance hace de la prohibición de la carga y descarga?

¿Los cargadores han internalizado el coste o ha salido en buena medida de los transportistas?

Noticias de que se esté cobrando por la carga y descarga a mí no me han llegado. Es una pena que teniendo una ley que prohíbe de forma tajante la carga y descarga tanto para el transporte nacional como el internacional no se lleve al cien por cien a cabo. Entendemos que alguien no se ha leído la ley si deja que un chófer tenga un accidente cargando y descargando un camión, porque por una fatalidad puede haber penas de cárcel. Quiero volver a recalcar que el intercambio de palés está completamente prohibido en España y estamos batallando el tema en Europa. No va a tardar que se implante la prohibición del intercambio de palés en toda Europa, Los transportistas debe-



mos ser capaces de quitar los portapalés.

► **¿Y cómo está funcionando la revisión obligatoria de la cláusula del gasóleo?**

El que no la aplique es porque le sobra el dinero. La Ley dice que se puede aplicar y se está haciendo.

► **La descarbonización, ¿cómo está afrontando el sector este desafío?**

Este tema lo hemos abordado en el Comité Nacional del Transporte para ver

► **Las tractoras eléctricas para la corta distancia están entrando poco a poco en el sector. ¿Tendrán su espacio?**

Sí, en la corta distancia. Al principio, el cliente te acompaña y luego el transportista termina pagando un *leasing* cuatro veces mayor. El cliente pone que su marca respeta al medio ambiente, pero hoy es más buscar una fotografía que una realidad. Esas energías alternativas van a tardar.

al conductor. Antes no veías ninguna empresa que tuviera un lugar destinado para los conductores para que puedan descansar y también algunos cargadores ya han empezado a concienciarse. El oficio de conductor es esencial para ellos y para nosotros.

► **¿Hay que subir los salarios?**

Sí. Hoy un conductor de internacional cobra entre 2.500 y 3.000 euros mensuales. Debería cobrar entre 4.000 y



TRANSPORTE XXI

cómo va a afectar económicamente a las empresas. Se necesita clarificar si es un impuesto o un peaje. Creo que es un impuesto sobre la descarbonización. Las empresas de transporte frigorífico hacemos grandes inversiones en equipos y hay que clarificar el futuro del sector. Si fuéramos capaces de presentar un contrato al cargador, nos quitaríamos muchos problemas.

► **¿Cómo ve la utilización del HVO que permite reducir hasta un 90 por ciento las emisiones de CO2 frente al diésel?**

Es una gran posibilidad. No se le puede pedir más a un camión. La adquisición de un eléctrico es cuatro veces superior a la de uno convencional, aparte de la limitación de kilómetros que tiene y su recarga que lleva horas. El HVO es la alternativa más viable.

► **¿Cómo les está afectando la escasez de conductores?**

Es verdad que hay camiones parados porque no hay suficientes conductores, pero a la vez también hay adquisiciones de nueva flota y eso quiere decir que alguien los lleva. Si mañana compras 150 camiones más, tienes muchas posibilidades de aumentar el porcentaje de camiones parados. En campaña hemos visto camiones parados.

► **¿Cómo se está organizando el sector para que la profesión de conductor sea más atractiva?**

Se ha dado un paso adelante, si hablamos de transporte nacional, con el tema de la prohibición de la carga y descarga y de no tener que intercambiar palés. El sector se está modernizando. Se está respetando a la mano de obra,

5.000 euros. Tenemos que tener en cuenta que un conductor de internacional se va una semana o semana y media. El hecho de no poder disfrutar de su familia se tiene que ver recompensado de alguna forma. De poder darles una buena vida y que luego tenga un confort cuando vuelve de viaje.

► **Hace años que Atfrie viene demandando un convenio colectivo propio para el transporte frigorífico. ¿Se ha marcado una fecha en rojo para tenerlo?**

Queremos un convenio único para el transporte frigorífico nacional e internacional porque tenemos una idiosincrasia. Con UGT tenemos un acuerdo y vemos a Comisiones Obreras más receptivo. Espero que todos tengamos la altura de miras que debemos tener para mejorar nuestro sector.

“EL HVO ES LA ALTERNATIVA MÁS VIABLE PARA REDUCIR EMISIONES”

CADENA DE SUMINISTRO | RANKING DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO

EL FRÍO SE DISPARA EN UN AÑO 'CALIENTE'

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA Y LOS OPERADORES LOGÍSTICOS ELEVAN SUS VENTAS UN 16% EN 2022 Y FIJAN UN NUEVO TECHO

Pese a las dificultades de 2022, marcado por la guerra en Ucrania y un paro de transportistas en el mes de marzo, que duró poco más de dos semanas, la logística del frío logró encadenar su segundo año consecutivo de crecimiento. Las empresas de transporte frigorífico por carretera y los operadores logísticos especializados en esta actividad superaron los 8.140 millones de euros en el ejercicio analizado, un 16 por ciento más que un año antes y un 23 por ciento por encima de los niveles prepandemia.

Así se recoge en el Libro Blanco del Transporte por Carretera y Operadores Logísticos, que elabora cada año Transporte XXI, con una muestra, en su última edición, de más de 4.500 empresas, de las que 600 centran su negocio en el almacenamiento y transporte bajo temperatura dirigida. Una especialidad que supone el 22,5 por ciento de las ventas del conjunto del sector de la carretera y operadores logísticos.

LAS VENTAS SUPERARON LOS 8.140 MILLONES DE EUROS EN 2022

La parte del león se la lleva el camión, el gran aliado de la huerta española para colocar sus productos en el mercado, especialmente en Europa. El transporte frigorífico por carretera, con unos ingresos de cerca de 6.270 millones de euros (+17,6 por ciento), representa el 77 por ciento del total. La cuota de los operadores logísticos, con una facturación de más de 1.870 millones (+12 por ciento), se sitúa en el 23 por ciento.

El fuerte avance de la logís-

tica del frío en el año 2022 contrasta con la estadística del comercio exterior español de productos hortofrutícolas, que prácticamente repitió sus registros en el ejercicio analizado, con un flujo de 18 millones de toneladas (-0,04 por ciento).

La explicación, por tanto, podría estar vinculada con la subida de los precios y costes operativos, junto a las medidas incluidas en el Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, que activó

el Ejecutivo de Sánchez. En el caso concreto de la carretera, no hay que olvidar la bonificación del gasóleo con 20 céntimos de euro por litro consumido y las ayudas directas a las empresas, por número y tipo de vehículo, con una significativa incidencia en las cuentas de resultados.

Hecha esta aclaración, 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', con una cuota del 59,5 por ciento.

Los operadores logísticos de frío, por su parte, concentran el

LAS PYMES DOMINAN EL PAISAJE

Solo hay 34 grandes empresas (250 trabajadores o más y un volumen de facturación anual superior a los 50 millones), que sumaron unos ingresos de casi 4.000 millones. Es decir, el 5,6% de las empresas del estudio concentra la mitad del negocio (49,1%).

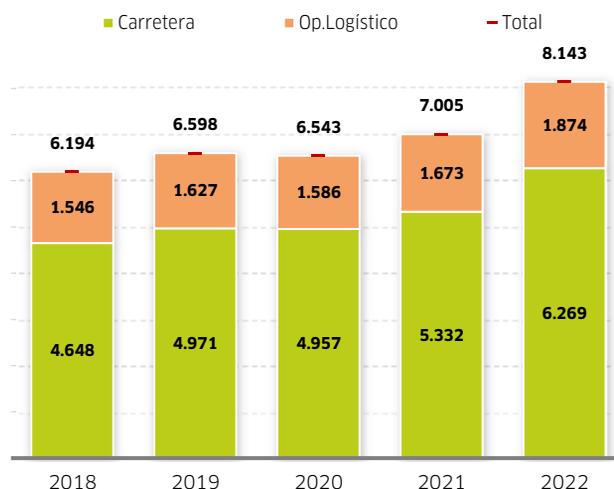
	2022			%22/21			%22/20		
	Nº	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA
Grandes (> 50 mill.)	34	3.996,4	49,1%	+4	+712,2	+22%	+9	+1.217,5	+44%
PYME	523	4.146,5	50,9%	-14	+426,2	+11%	-42	+327,4	+9%
Medianas (50-10 mill.)	174	2.936,0	36,1%	-1	+337,7	+13%	-8	+295,8	+11%
Pequeñas (10-2 mill.)	268	1.147,2	14,1%	-6	+89,6	+8%	-19	+45,0	+4%
Micro (< 2 mill.)	81	63,3	0,8%	-7	-1,1	-2%	-15	-13,5	-18%
Ext / inac	43	0	-	+10	-	-	+33	-	-
TOTAL	600	8.142,9		+0	+1.138,4	+16%	+0	+1.544,9	+23%

Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO PISA EL ACELERADOR

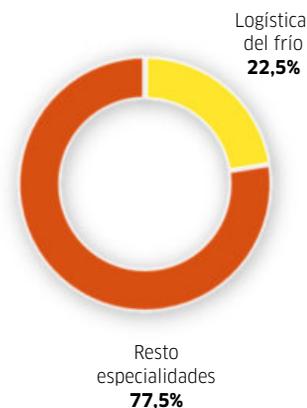
Esta especialidad, con unas ventas de más de 8.140 millones de euros en 2022 (+16%), supone el 22,5% de las ventas del conjunto del sector del transporte por carretera y operadores logísticos.

EVOLUCIÓN



Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

CUOTA 2022



21,4 por ciento de las ventas del conjunto de esta especialidad, que superó en 2022 los 8.750 millones de euros.

El ranking está encabezado, un año más, por Primafrío, líder en España del sector del transporte por carretera. La compañía murciana, bajo los mandos de la familia Conesa, superó en 2022 la barrera de los 600 millones, con un avance del 17 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Las ventas con respecto al año 2019, previo a la pandemia, aumentaron un 42 por ciento.

LA CARRETERA MUEVE LOS HILOS CON UNA CUOTA DEL 77%

A continuación, se encuentran los operadores logísticos DHL Exel Supply Chain Spain, con unas ventas de 454 millones de euros (+8 por ciento), y STEF Iberia, que superó los 264 millones de euros, un 21 por ciento más que en 2021.

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 255 millones de euros en 2022, lo que supuso un crecimiento del 25 por ciento.

AL PIE DE LA HUERTA

Murcia y Andalucía, que venden al exterior más de la mitad del total de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas (52%), lideran el ranking por facturación, con unos ingresos de más de 3.510 millones de euros, lo que supone el 43% del negocio de la logística del frío en España.

COMUNIDAD	Nº EMPRESAS	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018	EMPLEO		CUOTA	
									2020	VENTAS	EXPORT	
Murcia	93	1.908,5	+16%	+33%	1.638,9	1.486,8	1.438,9	1.336,3	6.325	23%	18%	
Andalucía	117	1.607,2	+19%	+21%	1.345,5	1.267,9	1.327,6	1.236,8	8.691	20%	34%	
Madrid	29	1.402,4	+13%	+19%	1.240,6	1.122,3	1.182,3	1.138,7	7.779	17%	2%	
Com. Valenciana	85	954,6	+17%	+25%	817,2	768,7	760,6	712,5	4.307	12%	28%	
Cataluña	62	788,7	+14%	+29%	693,1	647,4	612,2	587,8	3.898	10%	7%	
Galicia	46	346,4	+15%	+22%	301,8	277,6	283,3	260,8	1.586	4%	1%	
País Vasco	22	258,3	+26%	+38%	204,7	185,4	187,4	170,9	1.254	3%	1%	
Castilla - La Mancha	22	257,5	+21%	+11%	212,3	249,6	232,2	214,2	1.780	3%	2%	
Aragón	21	148,3	+16%	+7%	127,6	120,1	138,3	131,5	931	2%	1%	
Castilla y León	19	129,5	+5%	0%	122,8	123,4	129,2	116,1	1.193	2%	2%	
Navarra	13	98,7	+13%	+11%	87,2	88,5	89,1	84,6	525	1%	3%	
Baleares	11	53,1	+10%	-7%	48,2	49,3	57,4	55,5	397	1%	0%	
Cantabria	8	49,4	+13%	+22%	43,8	41,4	40,5	36,4	503	1%	0%	
Asturias	16	49,0	+18%	+17%	41,6	40,3	41,9	39,4	337	1%	0%	
La Rioja	11	42,0	+20%	+27%	34,9	33,1	33,0	30,4	344	1%	0%	
Canarias	18	34,3	+11%	+11%	30,9	29,5	30,8	30,0	346	0%	0%	
Extremadura	7	15,2	+13%	+13%	13,4	12,2	13,4	12,0	145	0%	1%	
TOTAL	600	8.142,9	+16%	+23%	7.004,5	6.543,5	6.598,0	6.193,9	40.341	100%	100%	

Datos en millones de euros. Cuota de ventas: Cuota de mercado sobre el total nacional en 2022. Cuota de exportación: Cuota sobre las exportaciones de productos hortofrutícolas en 2022 (por peso). Fuente: Transporte XXI.

Logista Pharma, de Logista, completa el 'Top 5'. La compañía, especializada en la distribución farmacéutica, cerró 2022 con unas ventas de cerca de 195 millones de euros y un crecimiento del 5 por ciento.

En cuanto a la localización de las empresas, la fachada me-

diterránea es la gran protagonista. La Región de Murcia encabeza el ranking de comunidades autónomas por ventas, con una cuota del 23 por ciento. Las 93 empresas de esta región alcanzaron en 2022 unos ingresos de 1.900 millones de euros, un 16 por ciento más

que un año antes. De hecho, cuatro de las empresas de esta comunidad se encuentran en el 'Top 10': Primafrío, la primera del ranking, Lineage Spain Transportation (antigua Transportes Agustín Fuentes e Hijos), A.T. La Espada y Transportes Grupo Caliche.

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

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	AÑO		VENTAS				Resultado	Patrimonio	Empleo	
			PROVINCIA	CONSTIT.	2022	%22/21	%22/19	2021				2020
1	Primafrio SL	Carretera	Murcia	1999	600,50	+17%	+42%	511,42	456,76	24,84	16,96	412
2	DHL Exel Supply Chain Spain SL	Op. Logístico	Madrid	1984	454,13	+8%	+7%	419,94	390,67	10,37	36,70	3.280
3	STEF Iberia SA	Op. Logístico	Madrid	1989	264,19	+21%	+24%	218,88	201,01	12,04	100,11	1.321
4	Transportes J Carrión SA	Carretera	Almería	1980	255,17	+25%	+1%	204,40	190,12	8,93	22,29	1.386
5	Logista Pharma SA	Op. Logístico	Madrid	1998	194,93	+15%	+58%	170,05	135,32	9,58	10,86	518
6	Lineage Spain Transportation SL	Carretera	Murcia	1992	183,50	+7%	+16%	170,83	162,83	15,80	22,27	837
7	AT La Espada SL	Carretera	Murcia	2000	137,29	+26%	+75%	108,82	90,93	4,26	9,17	105
8	Salvesen Logística SA	Op. Logístico	Madrid	1996	s.d.	-	-	137,26	136,64	-	-	901
9	Grupo Transonuba SL	Carretera	Huelva	1985	126,18	+11%	+26%	113,27	105,62	2,61	8,83	179
10	Transportes Grupo Caliche SL	Carretera	Murcia	1987	123,47	+22%	+56%	100,93	87,89	2,85	18,68	229
11	Isabel Alonso Alonso SL	Carretera	Almería	1999	120,95	+26%	+62%	96,37	84,61	7,56	30,28	430
12	Hermes Logística SA	Carretera	Barcelona	1982	116,49	+12%	+109%	104,38	104,13	1,65	10,47	191
13	Transportes Mazo Hermanos SA	Carretera	Valencia	1972	114,29	+14%	+9%	100,50	103,90	-0,60	42,28	523
14	Sabetrans SL	Carretera	Huelva	1987	111,91	+21%	+92%	92,71	88,94	5,64	30,08	664
15	Agencia Transportes Trota SA	Carretera	Lleida	1984	106,38	+22%	+38%	87,49	81,05	2,61	14,30	480
16	Delgo Operador de Transporte SL	Carretera	Valencia	2007	86,03	+37%	+138%	63,01	46,47	1,17	4,26	478
17	Transintercano SL	Carretera	Almería	1991	77,33	+10%	+22%	70,19	68,33	6,49	48,17	547
18	Molinero Logística SL	Op. Logístico	Soria	1989	75,82	+6%	+1%	71,64	72,79	1,03	10,45	741
19	Tudefrigo SL	Carretera	Gipuzkoa	1993	68,10	+35%	+81%	50,62	42,39	0,58	4,56	228
20	Transportes Penades e Hijos SL	Carretera	Albacete	1987	67,29	+45%	+78%	46,35	38,99	2,79	9,58	500
21	Disfrimur SL	Carretera	Murcia	1997	62,26	+10%	+4%	56,61	56,63	0,84	7,56	752
22	Galadtrans 2009 SL	Carretera	Castellón	2009	58,77	+23%	+25%	47,93	45,48	0,99	2,52	48
23	Explotación Internacional de Transportes SL	Carretera	Alicante	1965	s.d.	-	-	56,36	43,59	-	-	200
24	Olano Seafood Ibérica SA	Carretera	Gipuzkoa	1989	52,41	+15%	+19%	45,51	43,24	2,25	7,77	77
25	Campillo Palmera SL	Carretera	Murcia	2012	49,69	+17%	+12%	42,41	39,84	1,56	15,31	218
26	Fresh & Carry SA	Carretera	Murcia	1998	48,06	+27%	+99%	37,76	24,69	0,23	1,61	23
27	Castillo Trans SA	Carretera	Alicante	1983	46,13	+4%	-2%	44,44	43,86	1,15	9,08	353
28	Francisco Pérez Rodríguez SA	Carretera	Almería	1986	45,95	+25%	+63%	36,88	31,61	0,75	3,51	249
29	Transportes Yagüe 1955 SL	Carretera	Madrid	1978	41,55	+94%	+162%	21,47	18,82	1,61	3,85	52
30	STEF Los Olivos SA	Op. Logístico	Madrid	1988	40,70	+35%	+150%	30,23	19,36	2,38	3,60	403
31	Juan Francisco Aranda SL	Carretera	Granada	1994	40,42	+36%	+68%	29,83	23,00	3,11	12,33	267
32	Transmoro SL	Carretera	Huelva	1992	40,29	+88%	+211%	21,42	15,26	0,20	3,28	335
33	Aralogic SL	Carretera	Zaragoza	2006	40,20	+22%	+29%	32,89	30,88	0,32	2,15	187
34	Transportes Eurocruz SL	Carretera	Murcia	1996	40,13	-1%	-6%	40,38	41,93	0,26	7,59	223
35	Primavia Europe SL	Carretera	Murcia	2018	39,77	+98%	+333%	20,09	10,47	0,02	0,51	329
36	Zolve España Logística y Transporte SA	Carretera	Madrid	1990	s.d.	-	-	37,99	34,65	0,33	7,35	228
37	Capitrans SL	Carretera	Murcia	1992	37,56	+15%	+13%	32,70	31,90	2,51	10,29	192
38	Operadores Logísticos del Mediterráneo SA	Op. Logístico	Murcia	1992	35,97	+9%	+17%	32,94	32,06	0,66	2,77	51
39	Transfrío Rias Baixas SL	Carretera	Pontevedra	2016	35,72	+32%	+65%	27,12	23,18	0,70	3,48	121
40	Alloga Logística (España) SL	Op. Logístico	Toledo	1997	35,52	+56%	+111%	22,75	17,81	1,88	8,25	153
41	Transportes Frigoríficos Narval SL	Carretera	Madrid	1998	35,49	+19%	+35%	29,79	22,94	0,23	2,00	205
42	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Carretera	Murcia	2000	34,73	+24%	+54%	27,91	24,01	0,98	3,78	259
43	Transportes Tresserras SA	Carretera	Girona	1947	34,02	+17%	+10%	29,17	25,83	0,29	3,03	102
44	Transportes Hermanos Corredor SA	Carretera	Murcia	1982	33,01	+27%	+39%	26,01	24,52	0,53	6,37	173
45	Austrian Fruits SL	Carretera	Lleida	2009	32,76	+17%	+2306%	28,07	8,96	0,36	1,25	245
46	Inter Trans Pérez Casquet SL	Carretera	Almería	1999	32,72	+8%	+33%	30,32	27,27	0,47	8,75	268
47	Transportes J Carbó SL	Carretera	Barcelona	1989	s.d.	-	-	s.d.	32,47	-	-	194
48	Montfrisa SA	Op. Logístico	Madrid	1964	32,00	+19%	+20%	26,90	22,51	0,30	3,97	250
49	Serfri Trucks SA	Carretera	Murcia	2007	30,79	+24%	+65%	24,87	22,50	1,11	2,45	23
50	Servicios Combinados de Logística y Distribución SL	Op. Logístico	Valencia	1998	30,67	+48%	+160%	20,69	18,54	0,75	1,46	97
51	Picking Farma SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	30,36	+18%	+37%	25,63	24,06	3,30	24,03	177
52	Olano Norte SL	Carretera	Gipuzkoa	2017	29,95	+75%	+173%	17,16	13,97	0,70	3,17	140
53	Brivio & Viganò España SL	Carretera	Madrid	2018	29,56	+55%	+146%	19,10	18,21	1,30	2,99	71
54	Ondara Logística SL	Op. Logístico	Lleida	2002	29,39	+17%	+47%	25,04	21,66	0,89	5,93	51
55	Frío Nature Almería SL	Carretera	Almería	2012	28,88	+29%	+89%	22,33	17,91	0,75	2,80	10
56	Transportes J Prats SA	Carretera	Girona	1980	28,81	+24%	+21%	23,19	20,23	1,25	5,14	83
57	Transportes Cruz SL	Carretera	Navarra	1975	28,65	+17%	+27%	24,51	23,63	1,07	9,40	167
58	Transfried SL	Carretera	Cuenca	2003	s.d.	-	-	27,70	24,41	-	-	148
59	Agencia Transportes Robles SA	Carretera	Lleida	1985	27,42	+14%	+23%	23,95	22,72	0,75	2,24	311
60	Hervían SL	Carretera	Murcia	1991	26,40	+18%	+33%	22,43	19,93	0,35	6,44	287

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2022	%22/21	%22/19	2021	2020			
61	Rau Load Cargo Barcelona SL	Carretera	Valencia	1998	26,11	+29%	+38%	20,17	17,94	0,98	1,06	17
62	Trans Manolet SL	Carretera	Alicante	1983	25,98	+12%	+16%	23,23	23,11	1,51	7,69	151
63	Transportes Internacionales Eurotransfret SL	Carretera	Alicante	2009	25,55	+6%	+63%	24,04	s.d.	0,20	2,08	205
64	Trans Jaylo SA	Carretera	Navarra	1995	s.d.	-	-	25,46	22,27	-	-	170
65	Indapak Logistic SL	Carretera	Almería	2002	s.d.	-	-	25,46	24,08	-	-	11
66	Rau Load Cargo SL	Carretera	Valencia	1993	25,31	+10%	+19%	23,10	22,62	0,54	2,40	32
67	Organización Farmacéutica SA	Op. Logístico	Guadalajara	1987	25,09	+2%	+31%	24,48	20,77	0,87	15,80	175
68	Transportes Vigar SL	Carretera	Sevilla	1990	24,54	+24%	+32%	19,81	19,74	1,72	16,25	194
69	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Carretera	Murcia	2006	24,52	+2%	-9%	23,92	23,10	0,18	1,94	41
70	Mascaró Morera SL	Carretera	Baleares	1995	s.d.	-	-	24,15	18,41	-	-	148
71	Movianto España SL	Op. Logístico	Madrid	2000	22,64	+14%	+5%	19,92	18,22	1,49	11,86	98
72	SA Transvasa	Carretera	Cantabria	1978	22,07	+18%	+31%	18,74	18,04	2,52	19,40	36
73	Euroloma SL	Carretera	Murcia	1993	22,00	+12%	+15%	19,67	19,05	1,13	8,95	1
74	Logidis Sístems SL	Carretera	Almería	1997	21,99	+16%	-3%	18,92	17,41	0,12	2,29	19
75	Rafa Grau Transports SL	Carretera	Valencia	2014	21,95	+10%	+55%	19,89	17,02	0,34	1,31	143
76	Frigoríficos de Vigo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1940	21,85	-0%	+6%	21,89	19,61	1,69	10,31	98
77	Fredist SL	Op. Logístico	Barcelona	2002	21,31	+31%	+75%	16,27	14,04	1,81	6,06	55
78	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Carretera	Zaragoza	1988	21,14	+25%	+28%	16,95	14,56	1,33	17,91	105
79	Tradomi SL	Carretera	Murcia	1996	20,14	+30%	+46%	15,50	14,61	0,62	4,92	142
80	Transportes Fruteros SL	Carretera	Alicante	1968	20,08	+74%	+244%	11,55	5,98	0,02	1,25	97
81	STEF Transportes Frigoríficos SA	Carretera	Madrid	1967	20,07	+114%	+98%	9,37	9,32	0,43	2,68	124
82	Trans Frío Higueral SL	Carretera	Almería	1997	20,03	+13%	+22%	17,72	17,66	0,09	5,78	196
83	Transportes Piadela SL	Carretera	Coruña	1990	20,02	+17%	+22%	17,09	17,64	1,23	8,67	61
84	Inter Cañabate SL	Carretera	Almería	1995	19,99	+18%	+3%	17,01	17,34	0,33	6,09	12
85	TAE Transports i Serveis Integrals SL	Carretera	Barcelona	1995	19,92	-0%	-10%	19,96	23,56	0,14	4,99	119
86	Armesa Logística Internacional SA	Carretera	Valencia	2013	19,83	+3%	+7%	19,19	19,80	0,98	7,18	15
87	Innova Logic Transportes SL	Carretera	Valencia	2006	19,57	+40%	+57%	13,96	12,71	1,18	1,84	71
88	Transportes el Mirador Miratrans SL	Carretera	Murcia	1995	19,42	+25%	+41%	15,48	14,90	0,37	1,79	129
89	Logifrio Gestión Frigorífica SL	Op. Logístico	Madrid	2002	s.d.	-	-	19,32	20,63	-0,01	0,39	1
90	Rau Load Cargo Marítima SL	Carretera	Valencia	2004	19,32	+13%	+45%	17,11	15,17	0,94	1,00	22
91	Antonio Marco SL	Carretera	Alicante	1985	19,28	+12%	+31%	17,20	15,04	0,21	2,41	121
92	Interfrive SA	Carretera	Almería	1994	19,26	+14%	-6%	16,91	17,61	0,78	15,24	183
93	S Cabrera SL	Carretera	Almería	1991	19,22	+27%	+27%	15,16	14,88	1,22	16,41	146
94	Frijo Líneas Nórdicas SL	Carretera	Almería	2005	18,83	+24%	+40%	15,24	13,86	1,43	11,72	117

www.cbl-logistica.com



EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2022	%22/21	%22/19	2021	2020			
95	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Carretera	Sevilla	1993	s.d.	-	-	18,50	17,70	-	-	53
96	Transportes Valín e Hijos SA	Carretera	Lugo	1988	18,23	+16%	-1%	15,66	15,84	0,27	4,02	140
97	Transportes Pibejo SL	Carretera	Madrid	1995	18,04	+26%	+107%	14,35	10,81	0,85	1,62	74
98	Farmavenix SA	Op. Logístico	Guadalajara	2004	18,01	+8%	+18%	16,60	24,81	0,40	9,10	150
99	Getru Logística SL	Carretera	Valencia	2011	17,59	+26%	+51%	13,97	13,36	-0,01	0,49	129
100	Bonfrig FDC Ultracongelados SA	Carretera	Pontevedra	2002	17,55	+18%	+187%	14,88	12,34	0,11	0,14	38
101	Grupo Salas Águila SL	Carretera	Almería	1994	17,45	+27%	+35%	13,76	13,53	1,06	7,63	139
102	Transportes Caudete SL	Carretera	Albacete	1967	17,37	+2%	+76%	17,00	16,96	-2,01	2,53	133
103	Antonio Gijón Operador del Transporte SL	Carretera	Granada	2006	17,27	+12%	+28%	15,47	13,96	0,36	1,96	105
104	Antonio Marfil SL	Carretera	Málaga	1996	17,19	-2%	-	17,61	s.d.	1,18	4,87	190
105	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Carretera	Sevilla	2001	17,08	+44%	+51%	11,85	11,41	0,51	1,94	43
106	Trans Rocamar SL	Carretera	Valencia	1977	17,07	+18%	+22%	14,51	14,06	0,93	11,10	91
107	Tudefrigo Logística SL	Op. Logístico	Navarra	1999	17,06	+60%	+95%	10,64	8,21	0,13	1,96	19
108	Garvasa Logística SL	Op. Logístico	Cantabria	2002	16,84	+6%	+35%	15,84	14,48	1,12	16,02	383
109	Devesa Express SL	Carretera	Gipuzkoa	1997	16,55	+38%	+23%	11,97	11,55	1,10	3,75	80
110	Transportes Bolipesk SL	Carretera	Cádiz	2004	16,48	+21%	+37%	13,57	12,28	0,45	2,50	36
111	Disalfarm SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	16,13	+9%	+10%	14,75	15,19	0,26	5,47	64
112	Transgallego Logístico SL	Carretera	Murcia	1991	15,97	+30%	+38%	12,26	9,64	0,57	2,57	17
113	Tudefrigo Sur SL	Carretera	Almería	1991	15,89	+26%	-17%	12,66	17,10	0,02	0,73	142
114	Aza Logistics SL	Op. Logístico	Valencia	2005	15,71	+71%	+146%	9,21	7,06	-2,05	3,28	138
115	Eurosol Cargo SA	Carretera	Murcia	2005	15,41	+5%	-4%	14,70	14,24	0,66	3,57	92
116	Transportes Euro Almería 2000 SL	Carretera	Almería	2000	15,36	+42%	+104%	10,79	7,56	0,61	1,96	10
117	Transportes Las Maravillas SA	Carretera	Murcia	1987	s.d.	-	-	15,36	13,59	-	-	116
118	Transportes Valle del Oja SL	Carretera	La Rioja	1996	15,24	+18%	+25%	12,96	11,72	2,20	10,33	69
119	Grupo Miguel Ramón SL	Carretera	Tarragona	1986	14,83	+14%	+58%	12,99	9,90	0,40	6,26	80
120	Nova Frío Logística SL	Carretera	Valencia	2018	14,71	+33%	+36%	11,06	10,53	0,10	0,62	26
121	Frío Guerrero SL	Carretera	Almería	2006	14,65	+28%	+57%	11,41	10,06	0,11	0,28	11
122	José María Navajas SL	Carretera	La Rioja	1998	14,45	+26%	+31%	11,50	11,37	0,51	6,28	106
123	Transportes Sindo SL	Carretera	Sevilla	1976	14,36	+4%	-18%	13,76	15,72	0,18	6,29	81
124	Frialia Logística SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	14,13	+10%	+28%	12,82	9,45	1,95	12,58	44
125	Delta Stocks Logistics Global SL	Carretera	Tarragona	2017	14,04	+6%	-8%	13,22	13,25	0,49	1,99	16
126	Cronofrío SA	Carretera	Girona	2001	14,02	+8%	-4%	12,94	12,54	0,12	2,21	57
127	Estela Trans SL	Carretera	Almería	1994	13,70	+19%	+36%	11,49	9,68	0,29	2,91	87
128	Alianza Galadtrans SL	Carretera	Castellón	2012	13,48	+2%	+1%	13,19	11,72	0,19	0,49	9
129	Almacenes Pogar SL	Carretera	Cuenca	1987	13,41	+30%	+25%	10,31	9,11	0,29	1,05	137
130	Tojeiro Transportes SA	Carretera	Coruña	1977	12,79	+23%	+28%	10,44	10,37	0,60	15,19	41
131	Transportes Internacionals R Fuster SL	Carretera	Alicante	2005	12,70	+6%	+26%	12,00	10,05	0,09	1,25	98
132	Transportes y Logística TLX SL	Carretera	Murcia	2011	12,63	+53%	+89%	8,23	7,42	1,19	2,32	107
133	Transportes Tarragona SA	Carretera	Lleida	1985	12,50	-20%	-37%	15,70	18,30	-0,72	0,11	39
134	Kronofrío Logísticas SL	Op. Logístico	Alicante	2012	12,49	+11%	+25%	11,24	10,72	0,10	0,65	86
135	Logística Eurocruz SL	Carretera	Murcia	2005	12,17	-3%	+41%	12,54	8,81	0,43	1,56	79
136	Ondatrans Tractores SL	Carretera	Lleida	2014	12,05	+46%	+158%	8,24	5,82	0,08	0,55	89
137	Interbalsa SL	Carretera	Murcia	1993	12,04	+20%	+15%	10,01	10,23	0,44	3,08	85
138	Kartin SL	Carretera	Pontevedra	1997	11,97	+16%	+13%	10,28	9,97	0,45	1,51	70
139	SC Gallega Cofrívigo	Carretera	Pontevedra	1982	11,92	+17%	+8%	10,22	11,39	0,02	0,51	10
140	Frío Alcontar SL	Carretera	Almería	2010	11,71	+52%	+231%	7,71	5,32	0,08	0,40	92
141	Orcelitrans SL	Carretera	Alicante	1996	11,63	+41%	+41%	8,26	8,49	0,05	1,00	82
142	Rau Load Cargo Sevilla SL	Carretera	Valencia	1996	11,63	+21%	+54%	9,63	8,41	0,34	0,40	15
143	Murgi Cargo SL	Carretera	Almería	1997	11,55	+10%	+25%	10,49	9,37	0,09	0,67	24
144	Operador Logístico Vitotrans SL	Op. Logístico	Álava	2012	11,35	+26%	+35%	9,03	8,50	0,61	2,14	7
145	Transdonat SA	Carretera	Valencia	1970	11,28	+7%	-	10,51	9,76	0,02	3,18	93
146	Vicente E Escudero SL	Carretera	Alicante	2002	11,26	+15%	+25%	9,77	8,97	0,73	2,29	72
147	Olano Logística del Mar SL	Carretera	Gipuzkoa	2018	11,10	+13%	+18%	9,85	9,52	0,05	0,43	197
148	Vicente Loureda García SL	Carretera	Coruña	1991	11,05	+15%	+14%	9,59	7,90	0,05	2,60	23
149	Cefrusa Servicios Frigoríficos SA	Op. Logístico	Barcelona	1967	10,82	+6%	+41%	10,21	7,91	-0,28	4,42	114
150	Gestión de Manipulación Alimentaria SL	Op. Logístico	Zaragoza	2004	10,78	-1%	-5%	10,93	11,16	1,07	9,86	112
151	Martínez Cobo e Hijos SL	Carretera	Girona	2000	10,77	+10%	+19%	9,83	9,44	0,36	2,83	26
152	Trans Miquel Benavent SL	Carretera	Barcelona	2001	10,63	+15%	+11%	9,21	9,82	0,01	0,76	94
153	Amodo Mio Logist Cargo SL	Carretera	Murcia	2018	10,60	+26%	+98%	8,42	5,91	0,15	0,25	20
154	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Carretera	Huelva	1997	10,30	-6%	+18%	10,94	10,87	0,19	1,95	48

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2022	%22/21	%22/19	2021	2020			
155	Satfer España SL	Carretera	Valencia	1983	s.d.	-	-	10,29	10,87	-	-	59
156	Omega Delivery SL	Carretera	Madrid	1998	10,26	+3%	-19%	9,99	10,70	2,58	4,34	7
157	Servicios Logísticos del Pla SL	Carretera	Lleida	1996	10,19	+16%	+15%	8,78	8,43	0,61	6,85	94
158	Frigoríficos de Galicia SA	Op. Logístico	Pontevedra	1972	10,13	+10%	+6%	9,22	8,80	0,21	7,52	51
159	Transgesol SL	Carretera	Almería	2003	s.d.	-	-	s.d.	10,11	-	-	90
160	Frigoríficos de Navarra SA	Op. Logístico	Navarra	1987	10,10	-2%	+43%	10,32	9,47	-0,41	14,65	66
161	Transaguimu SL	Carretera	Almería	2014	10,03	+23%	+32%	8,19	7,06	0,70	5,02	67
162	Interlogística del Frío SA	Op. Logístico	Barcelona	1958	9,99	+21%	+22%	8,28	7,45	0,12	4,92	46
163	Aupatrans Transporte Internacional SL	Carretera	Granada	2013	9,87	-3%	+68%	10,20	7,91	0,31	1,19	70
164	Logística de Cox SL	Carretera	Alicante	2006	9,85	+14%	-14%	8,64	10,58	0,34	0,67	55
165	Frigoríficos del Mercat del Peix SA	Op. Logístico	Barcelona	1990	9,73	+16%	+9%	8,36	8,16	0,82	9,16	87
166	Transmado Express 2002 SL	Carretera	Jaén	2002	9,57	+27%	+19%	7,53	7,39	0,93	3,33	96
167	Pharma Logistics Solutions SL	Carretera	Cádiz	2014	9,50	+93%	+1288%	4,93	1,21	0,24	0,51	174
168	Transportes Cameselle SL	Carretera	Pontevedra	1988	9,50	+26%	+36%	7,53	6,69	0,68	1,86	69
169	Transportes José Valero Ridaó SL	Carretera	Almería	2010	9,49	+39%	+49%	6,82	6,68	0,53	3,26	87
170	Sauratrans SL	Carretera	Murcia	1995	9,43	+5%	+3%	8,97	8,65	0,17	1,86	40
171	Cargo Nijar SL	Carretera	Almería	2012	9,22	+14%	+25%	8,07	8,53	0,31	1,51	15
172	Frío Limpio de Aragón SL	Op. Logístico	Zaragoza	2000	9,12	-13%	+9%	10,46	9,13	-0,37	0,37	94
173	Ascensión García SL	Carretera	Murcia	1998	9,08	+50%	+38%	6,07	5,74	0,54	1,46	50
174	Transportes Frigoríficos RP SL	Carretera	Jaén	1997	s.d.	-	-	9,06	9,91	-	-	72
175	Tircarhe SL	Carretera	Córdoba	2003	8,99	+18%	+29%	7,63	7,08	0,46	5,17	64
176	Transportes Farmacéuticos SA	Carretera	Madrid	1986	8,96	+2%	-1%	8,76	8,97	-0,21	1,70	16
177	Protea Productos del Mar SA	Op. Logístico	Pontevedra	1997	8,91	-5%	+4%	9,34	8,40	0,80	12,22	22
178	Transportes Barceló 2010 SL	Carretera	Baleares	2001	8,85	+12%	+0%	7,88	7,68	0,43	0,85	119
179	Agencia Transportes Almiramar SL	Carretera	Lleida	1997	8,80	+10%	+46%	7,97	6,62	0,01	0,95	58
180	Yonatan Pérez Suárez SL	Carretera	Lugo	2013	8,69	+1%	-28%	8,57	8,95	0,18	-0,29	53
181	Rau Load Cargo Denia SL	Carretera	Valencia	2005	8,66	+31%	+10%	6,63	7,65	0,27	0,34	8
182	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Carretera	Jaén	1995	8,65	+21%	+42%	7,15	5,86	0,00	0,78	85
183	Merlatrans SA	Carretera	Murcia	1990	8,64	-8%	-24%	9,39	10,32	-0,97	0,92	44
184	Caserfri SL	Op. Logístico	Zaragoza	1999	8,55	+6%	+5%	8,07	8,38	0,66	14,50	72
185	Deco Pharma Servicios Logísticos SL	Op. Logístico	Madrid	2008	8,53	-13%	-56%	9,77	7,78	0,37	3,43	66
186	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Carretera	Girona	2008	8,53	+28%	+44%	6,66	6,26	0,19	0,85	51
187	Gestión de Servicios Logísticos Silla SL	Op. Logístico	Valencia	2008	8,52	+23%	+3%	6,93	7,45	-0,07	0,32	6
188	TTC Logística Frigorífica SL	Op. Logístico	Coruña	2015	8,52	+13%	+9%	7,54	6,61	-0,03	0,69	28



25 YEARS ALTIUS

“ Su especialista en cargas perecederas ”

MADRID → ALGECIRAS → BARCELONA → BILBAO → GIJÓN → SEVILLA → VALENCIA → VALLADOLID → VIGO → ZARAGOZA → OPORTO (PORTUGAL) → 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



EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2022	%22/21	%22/19	2021	2020			
189	Fri Olvega SL	Op. Logístico	Soria	2001	8,46	+7%	+34%	7,93	7,67	0,49	11,15	114
190	Logísticas Goyanes SL	Carretera	Lugo	2006	8,46	+16%	-1%	7,29	7,64	0,42	2,68	48
191	Hermanos Lardín Vivancos SL	Carretera	Murcia	1991	8,39	-	+49%	s.d.	5,21	0,02	0,21	34
192	Betese Gestión de Servicios de Almacenes y Portes SL	Carretera	Barcelona	2000	8,39	+17%	+4%	7,20	6,94	0,24	1,84	17
193	Potel Torres Transportes SL	Carretera	Pontevedra	2006	8,27	-1%	+10%	8,37	7,94	0,45	3,88	30
194	Logística i Serveis del Fred de Ponent SL	Op. Logístico	Lleida	2014	8,22	+11%	+45%	7,41	6,91	0,95	8,24	50
195	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Carretera	Murcia	2006	s.d.	-	-	8,22	7,65	-	-	33
196	Refrilog SL	Carretera	Baleares	2005	8,22	+66%	+1%	4,95	8,57	0,49	1,64	49
197	Logística y Paquetería Horeca SL	Carretera	Sevilla	2015	8,17	+16%	+30%	7,02	5,79	0,06	0,37	39
198	Transportes Arrastio SL	Carretera	Gipuzkoa	1999	8,17	+17%	+19%	6,97	7,20	0,40	2,76	44
199	Transportes Robles Castañón SL	Carretera	León	2003	8,14	+31%	+60%	6,19	5,55	0,00	1,64	59
200	Transleo Sur SL	Carretera	Sevilla	2012	s.d.	-	-	8,00	7,82	-	-	88
201	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Carretera	Lleida	2000	7,99	+4%	-5%	7,66	7,10	0,10	1,08	48
202	Olano Valencia SL	Op. Logístico	Valencia	2003	7,96	+33%	+74%	5,99	5,14	0,80	4,22	43
203	Trans Fruit Logístic Penedés SL	Carretera	Barcelona	2012	7,95	+25%	+8%	6,36	5,06	0,30	2,04	61
204	Servicios Logísticos Souto SL	Carretera	Pontevedra	1983	7,91	+30%	+43%	6,11	5,36	0,94	2,57	36
205	Truck-One SL	Carretera	Madrid	2007	s.d.	-	-	7,78	5,95	-	-	49
206	José Hernández Quijada e Hijos SL	Carretera	Murcia	1994	7,72	+23%	+43%	6,27	5,78	0,13	2,35	49
207	Carnes Erdella SL	Carretera	Bizkaia	1984	7,70	+19%	+28%	6,44	6,14	0,46	2,95	79
208	Murgi Servicios Logísticos SL	Carretera	Almería	1995	7,67	+57%	-	4,87	4,86	0,26	0,77	53
209	Hermanos Robledo SL	Carretera	Asturias	1982	7,65	+51%	+69%	5,08	4,16	0,39	2,14	35
210	Fruport Tarragona SL	Op. Logístico	Tarragona	2008	7,56	+1%	+13%	7,47	6,64	0,96	3,00	37
211	Frigo Vanfer SL	Carretera	Lleida	2010	7,47	+5%	+14%	7,08	6,43	0,15	1,96	30
212	Transportes Indo SA	Carretera	Gipuzkoa	1983	7,43	+9%	+10%	6,82	6,27	0,23	2,99	54
213	Americold Algeciras SL	Op. Logístico	Cádiz	2010	7,40	+24%	+56%	5,98	5,27	-0,55	1,19	27
214	Pitarch Logística SA	Carretera	Castellón	1984	7,40	+9%	-7%	6,78	6,82	0,02	5,61	55
215	Lineage Murcia SL	Op. Logístico	Murcia	2001	7,40	-4%	+8%	7,69	7,76	2,18	5,02	74
216	Perea SL	Carretera	Alicante	1972	7,34	-	+15%	s.d.	s.d.	0,02	0,92	49
217	Transportes Frigoríficos Oriol SL	Carretera	Alicante	2005	7,32	-	-	s.d.	s.d.	0,01	1,03	47
218	Giltrans Llutxent SL	Carretera	Valencia	2013	7,29	+57%	+609%	4,65	2,29	0,24	1,32	34
219	Cool Cargo Solutions SL	Carretera	Barcelona	2012	7,28	+10%	+7%	6,62	7,54	0,19	0,46	7
220	Los Gemelos 2001 SL	Carretera	Murcia	2001	7,25	+45%	+59%	4,99	4,67	0,37	1,94	57
221	Lofriastur SL	Carretera	Asturias	2013	7,24	+13%	+13%	6,43	6,29	-0,02	1,78	61
222	Transportes Zaragoza y Merlos SL	Carretera	Murcia	2007	7,23	+30%	+35%	5,57	4,78	0,01	0,35	53
223	Transportes Frigoríficos Transfrikar SL	Carretera	Murcia	2018	7,04	+22%	+77%	5,75	5,84	0,12	0,84	63
224	Olano Murcia SL	Carretera	Murcia	1986	6,99	+5%	-7%	6,68	6,81	0,02	1,15	40
225	Transportes Antonio Belzunces SA	Carretera	Almería	1992	6,98	-	-	s.d.	s.d.	0,04	8,81	37
226	Transportes Papa Alí SL	Carretera	Murcia	1996	6,93	+1%	+7%	6,87	6,50	0,02	0,31	46
227	Trío Operadores Logísticos SL	Carretera	Zaragoza	1997	6,90	+42%	+36%	4,85	5,21	0,15	0,25	56
228	Logística Cerecedo SL	Carretera	León	2011	6,84	+35%	+67%	5,07	4,72	0,02	0,28	45
229	Vicente Colomar Blanco SL	Carretera	Valencia	1988	s.d.	-	-	6,83	5,78	-	-	44
230	Americold Barcelona Palau SA	Op. Logístico	Barcelona	1987	6,81	+16%	+8%	5,88	5,58	-0,95	14,68	24
231	Servi Global Trans 2015 SL	Carretera	Pontevedra	2002	6,75	+60%	+259%	4,23	3,56	0,20	0,61	52
232	Logística Transloyma Huelva SL	Carretera	Huelva	2016	6,73	+66%	+80%	4,05	3,42	0,25	0,75	36
233	Tajotrans SL	Carretera	Toledo	1993	6,72	+7%	+15%	6,31	5,64	0,13	2,49	55
234	Transportes Eugenio Ortiz Novillo SL	Carretera	Ciudad Real	1999	6,72	+32%	-	5,08	s.d.	0,30	2,10	55
235	Frío Albatana SL	Carretera	Albacete	2004	6,70	+9%	+13%	6,12	5,71	0,23	1,12	50
236	Transportes Frigoríficos Huella SL	Carretera	Almería	2018	6,70	+13%	+12%	5,94	6,80	0,14	1,09	49
237	Betrex España SA	Carretera	Valencia	1990	6,68	+13%	+11%	5,92	5,92	0,04	0,38	10
238	Friocavana Internacionals SL	Carretera	Sevilla	2016	6,65	+29%	+45%	5,17	5,48	0,12	0,44	11
239	Moncho Logística de Refrigeración SL	Carretera	Pontevedra	1993	6,63	+12%	+51%	5,92	5,70	0,42	0,88	25
240	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Carretera	Huelva	1999	6,63	+13%	+17%	5,86	6,44	0,01	0,10	71
241	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Carretera	Badajoz	2014	6,60	+35%	+28%	4,88	4,30	0,39	1,24	46
242	Betiko Trans SL	Carretera	Bizkaia	1996	6,60	-4%	-3%	6,88	6,69	0,28	1,65	38
243	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Carretera	Albacete	2007	6,55	+11%	+10%	5,88	5,62	0,22	1,86	24
244	Trafema SL	Carretera	Pontevedra	1987	6,55	+15%	+29%	5,68	4,81	0,36	3,19	23
245	Americold Barcelona Santa Perpétua SA	Op. Logístico	Barcelona	2004	6,45	+50%	+70%	4,29	4,40	-0,57	25,93	45
246	Cantero Cargo SL	Carretera	Valladolid	2006	6,32	-1%	-19%	6,37	6,88	-	-	52
247	Inter Cox SL	Carretera	Alicante	2004	6,27	+14%	+42%	5,51	4,64	0,37	0,62	25
248	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Carretera	Huelva	2008	6,22	+10%	+24%	5,63	5,13	0,97	3,00	36

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2022	%22/21	%22/19	2021	2020			
249	Frigoríficos Tisco I SL	Carretera	Alicante	2001	6,21	+33%	+81%	4,65	3,66	0,12	0,43	61
250	AT Vega Halcón SL	Carretera	Alicante	2013	6,20	+30%	+163%	4,78	4,96	0,08	0,49	-
251	Transportes Manuel Ares SL	Carretera	Coruña	1999	s.d.	-	-	6,19	5,75	-	-	49
252	Suditrans SL	Carretera	Murcia	1993	6,10	+13%	+11%	5,41	5,58	0,33	4,70	45
253	Soapa Galicia SL	Carretera	Coruña	1994	s.d.	-	-	6,09	5,01	-	-	13
254	Transportes Vila y Fayos SL	Carretera	Albacete	1977	6,06	+7%	+0%	5,69	5,69	0,10	2,93	36
255	Tir Compostela SL	Carretera	Coruña	2015	6,06	+60%	+250%	3,80	1,80	0,14	0,28	18
256	Arimon Logistics SL	Carretera	Barcelona	2007	6,05	+28%	+35%	4,72	4,22	0,61	1,76	45
257	Transportes Familia Pico SL	Carretera	Asturias	2014	6,03	+31%	+84%	4,60	4,12	0,05	0,29	31
258	Aberrri Trans SL	Carretera	Navarra	1993	6,00	+20%	+21%	4,99	4,86	0,08	0,10	22
259	Frío Huelva SL	Carretera	Huelva	2000	5,99	+13%	+12%	5,31	5,39	0,30	1,82	29
260	Teletransporte Aragón SL	Carretera	Zaragoza	1991	5,99	-	+13%	s.d.	5,33	0,00	1,91	35
261	Transportes Frío Nature SL	Carretera	Almería	2021	5,99	+476%	-	1,04	0	0,35	0,53	39
262	Lan Logística SL	Op. Logístico	Bizkaia	1999	5,96	+38%	+39%	4,31	3,79	0,03	0,47	16
263	Panero Logística SL	Carretera	Asturias	2003	5,96	+3%	+7%	5,77	5,81	-0,06	2,83	61
264	Transportes Frigoríficos Nazarenos SA	Carretera	Sevilla	1996	5,94	+11%	+22%	5,37	5,13	0,08	0,79	43
265	Frío Logística Soluciones SL	Carretera	Alicante	2014	5,94	+4%	+215%	5,73	8,84	0,01	0,44	4
266	Cibelpa Logística SL	Carretera	Alicante	2011	5,94	+45%	+230%	4,09	2,43	0,07	0,46	2
267	Lofritrans Noroeste SL	Carretera	Pontevedra	2009	5,93	+27%	+52%	4,68	3,92	0,79	2,33	36
268	Disalfrío Centros Logísticos SL	Carretera	Jaén	2002	s.d.	-	-	s.d.	5,89	-	-	22
269	Laytor Trans SL	Carretera	Castellón	2002	5,87	+17%	+9%	5,02	5,71	0,53	3,00	22
270	Whitmore West Company SL	Carretera	Zaragoza	2014	5,80	+27%	+80%	4,57	s.d.	0,04	0,29	24
271	Transfarm Lleida SL	Carretera	Lleida	2012	5,80	+27%	+89%	4,56	4,01	0,09	0,26	119
272	Hermanos García Camilo SL	Carretera	Almería	1997	5,80	+17%	+16%	4,96	5,26	0,56	2,49	38
273	Transportes El Mosca Murcia SA	Carretera	Murcia	1986	s.d.	-	-	5,79	4,08	-	-	71
274	Logística Gens SL	Carretera	Pontevedra	2012	5,76	+6%	+0%	5,42	5,14	0,18	1,16	35
275	Transportes Miguel Parrilla SL	Carretera	Sevilla	1991	5,74	-2%	-28%	5,86	6,52	0,11	-0,63	40
276	Conservas y Frigoríficos del Morrazo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	5,70	-5%	-10%	5,99	5,21	1,03	7,10	36
277	Solditrans Transporte y Logística SL	Carretera	Murcia	2005	5,60	+21%	+34%	4,61	3,85	0,02	0,60	6
278	Frío Alquería SL	Carretera	Valencia	1995	5,56	+18%	+14%	4,71	4,61	0,53	5,04	41
279	Trans Wences SL	Carretera	Barcelona	1993	5,55	+1%	-48%	5,47	7,85	0,62	3,69	43
280	Transportes Segura y Guevara SL	Carretera	Almería	1992	5,55	+8%	+11%	5,14	5,28	0,21	4,31	45
281	Servicios Logísticos de Caravaca de la Cruz SL	Carretera	Murcia	2007	5,43	-6%	+13%	5,80	4,96	0,07	0,40	33
282	Criado Grupo Logístico SL	Carretera	Zaragoza	2005	5,42	+26%	-1%	4,31	4,12	0,14	-0,03	51



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

- Estudios de Aseguramiento Individualizados.
- 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.
- Representar a las empresas asociadas en la UE a través de la pertenencia a ECSLA (Asociación Europea de Almacenaje Frigorífico y Logística).
- Proyectos de Desarrollo Empresarial.



EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2022

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2022	%22/21	%22/19	2021	2020			
283	Inter Cera SL	Carretera	Almería	2012	5,40	+31%	+12%	4,12	4,09	0,16	1,24	33
284	Logística Nieves SL	Carretera	Málaga	2005	5,35	+29%	+43%	4,15	3,32	0,03	0,12	43
285	Transportes Frigoríficos Macael SL	Carretera	Almería	2000	5,34	+33%	+844%	4,02	1,41	0,23	1,69	38
286	AT Friobaza SL	Carretera	Granada	2007	5,33	-3%	-4%	5,48	5,84	0,04	0,83	25
287	Salvesen Logística Canarias SL	Op. Logístico	S.C. Tenerife	2006	5,33	+18%	+15%	4,53	4,44	0,51	0,52	30
288	Transdiana SL	Carretera	Murcia	2004	5,27	+18%	+3%	4,46	4,73	0,07	0,97	8
289	Transfrizalo SA	Carretera	Almería	2010	5,18	+42%	+23%	3,66	3,87	0,06	0,65	37
290	Molenbergnatie España SL	Op. Logístico	Barcelona	1994	5,15	+1%	-36%	5,13	6,10	-0,31	1,09	15
291	García Carrasco SA	Carretera	Murcia	1987	5,12	+3%	-7%	4,96	5,14	0,61	4,89	38
292	Hijos de Luis Jurado Transportes SL	Carretera	Jaén	2007	5,11	-15%	-15%	6,03	5,16	0,07	0,73	44
293	Logística Orfeón SL	Carretera	Murcia	2018	s.d.	-	-	5,11	1,41	-	-	36
294	Frío Norte Logistics SL	Op. Logístico	Álava	2020	5,05	+14%	-	4,44	0	0,20	0,41	69
295	Transportes Erustes SL	Carretera	Toledo	1987	5,02	+13%	-3%	4,45	4,48	0,13	2,23	34
296	Trans Simó SL	Carretera	Valencia	1980	4,95	+23%	+12%	4,04	3,85	0,35	0,80	26
297	Trans Hnos Hernández SL	Carretera	Murcia	2008	4,94	+11%	+32%	4,43	3,99	0,25	1,29	31
298	Dalias Transport SL	Carretera	Alicante	1987	4,91	-18%	-23%	5,99	7,24	-0,09	1,16	42
299	Royaspar Distribuciones y Logísticas SL	Carretera	Madrid	2002	s.d.	-	-	4,90	5,30	-	-	6
300	Trans Dusan SL	Op. Logístico	Zaragoza	1998	4,89	+3%	-10%	4,74	4,81	0,75	1,47	18
301	Transfrygoastur SL	Carretera	Asturias	1999	4,89	+5%	-11%	4,64	4,39	-0,02	0,13	30
302	Transzurano SL	Carretera	Murcia	1994	4,86	+2%	-2%	4,76	4,64	0,02	0,32	5
303	Frío Urgente SA	Carretera	Lugo	1992	4,83	+5%	+4%	4,61	4,08	0,01	0,97	22
304	Transportes Callejero Bueno SL	Carretera	Zaragoza	1991	4,79	+30%	+71%	3,69	3,14	0,01	1,16	29
305	Olano Sur SL	Carretera	Huelva	1991	4,78	+22%	+140%	3,92	3,55	0,22	0,56	57
306	Transportes Francisco Pérez Álvarez SL	Carretera	Granada	1999	4,76	+26%	+45%	3,78	3,71	0,72	3,87	20
307	Logista Pharma Canarias SA	Op. Logístico	Las Palmas	1996	4,62	-5%	-5%	4,87	4,88	0,90	0,97	29
308	Transportes Frigoríficos Juan Flores SL	Carretera	Barcelona	1993	4,62	-	+28%	s.d.	3,92	0,15	2,20	27
309	Logística del Frío Margui SL	Carretera	Murcia	2007	4,60	+7%	-6%	4,30	4,69	0,11	0,91	11
310	Transportes Belzunmena SL	Carretera	Almería	1998	4,59	+7%	+13%	4,30	4,19	0,11	3,43	37
311	Frigoríficos Collbatallé SL	Op. Logístico	Barcelona	2006	s.d.	-	-	4,58	3,67	-	-	62
312	Exem Oit SL	Carretera	Lleida	2003	4,57	+135%	+119%	1,95	1,46	0,23	0,89	8
313	Transportes Frigoríficos Sandoval SL	Carretera	Asturias	1986	4,57	+9%	+3%	4,19	4,03	0,00	1,98	39
314	Mailogist SL	Carretera	Almería	2014	s.d.	-	-	4,52	5,28	-	-	17
315	Disfrimur Logística SL	Op. Logístico	Murcia	1999	4,51	+10%	+19%	4,11	3,26	0,16	6,33	19
316	Servicios de Mediación de Transporte Pardo's SL	Carretera	Ourense	1998	4,51	+34%	+23%	3,35	2,98	0,20	3,44	34
317	Ekar Garraioak SL	Carretera	Gipuzkoa	1992	4,42	+11%	-2%	3,99	3,99	0,77	13,28	26
318	Caldero y Navarro SL	Carretera	Lleida	1998	4,41	+5%	-1%	4,21	4,38	0,00	0,60	57
319	Hegoak Logística SL	Carretera	Bizkaia	1997	4,36	+18%	+24%	3,70	3,51	0,15	1,52	49
320	Trans Codegasa SL	Carretera	Pontevedra	2002	4,35	+4%	+3%	4,17	3,76	0,01	0,56	29
321	Trans Frío López SL	Carretera	Sevilla	2007	4,32	+20%	+11%	3,60	3,39	0,43	0,85	25
322	Pepetruck SL	Carretera	Almería	2007	s.d.	-	-	4,27	5,08	-	-	4
323	In Time Express Europe SL	Carretera	Barcelona	2004	4,24	+16%	+26%	3,65	3,04	0,05	0,56	8
324	Transportes Manuel Cid Díaz SL	Carretera	Pontevedra	1989	4,24	+27%	+38%	3,35	3,11	0,36	2,00	24
325	Nabari Logística SL	Carretera	Bizkaia	1995	4,24	+9%	+10%	3,87	3,85	0,02	0,73	48
326	Transpunxin SL	Carretera	Pontevedra	1999	4,21	+49%	+131%	2,83	1,96	0,19	0,94	13
327	Transportes Frigoríficos Revilla SL	Carretera	Segovia	1996	4,19	+27%	+4%	3,30	4,03	0,11	0,24	30
328	Trans Guillén Serrano SL	Carretera	Zaragoza	1993	4,18	+10%	+9%	3,79	3,80	0,00	2,08	30
329	Frigo Express Europe SL	Carretera	Lleida	1987	4,15	-15%	-36%	4,90	5,59	-0,59	-0,45	46
330	Frío Hnos Portero SL	Carretera	Granada	2003	4,14	+2%	-4%	4,07	3,68	0,40	3,29	34
331	Dispa Cedres SL	Carretera	S.C. Tenerife	1994	s.d.	-	-	4,13	s.d.	-	-	43
332	Avher Logistics SL	Carretera	Murcia	2008	4,11	-19%	-19%	5,05	4,65	-0,02	0,26	8
333	Mortretrans SL	Carretera	Huesca	2012	4,11	+17%	+38%	3,50	3,12	0,30	2,05	15
334	Logística Frigolepe SL	Carretera	Huelva	2010	4,10	+17%	+46%	3,51	3,17	0,22	0,79	35
335	Transjuneda SL	Carretera	Lleida	2000	4,08	+15%	+26%	3,56	3,29	0,01	0,92	25
336	Apellán SL	Carretera	Murcia	1994	4,08	+61%	+32%	2,54	2,40	0,16	1,63	4
337	Transportes Mafir SL	Carretera	Coruña	1985	4,04	+19%	+13%	3,39	3,99	0,32	4,93	32
338	Tránsitos Julián SL	Carretera	Cádiz	2008	4,00	+22%	+27%	3,28	3,01	0,07	0,45	18
339	Begavill Transport SL	Carretera	Alicante	2003	3,97	+15%	+28%	3,45	3,11	0,02	0,47	27
340	Lanza Kalifa SL	Carretera	Murcia	2019	3,96	-11%	+49%	4,47	5,45	0,10	0,73	33

Taking part in change

An evolving SMART hub

● Transparent

● Sustainable

● Efficient

● Connected



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

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

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A LA U.E. POR CARRETERA

	* %24/23	2023	%23/22	2022	2021	CUOTA 2023	2019
Alemania	+9%	3.303	-2%	3.358	3.707	26,2%	27,3%
Francia	+6%	3.299	-8%	3.578	3.550	26,2%	25,5%
Portugal	+7%	1.340	+6%	1.260	1.234	10,6%	8,5%
Países Bajos	+0%	1.208	-2%	1.237	1.235	9,6%	9,4%
Italia	+5%	929	-1%	940	1.056	7,4%	8,1%
Polonia	+10%	590	-2%	603	693	4,7%	5,2%
Bélgica	-6%	536	+1%	531	538	4,3%	3,8%
Suecia	+4%	227	-15%	267	297	1,8%	2,1%
Rep. Checa	+7%	225	-3%	233	253	1,8%	1,7%
Dinamarca	+4%	152	-12%	172	191	1,2%	1,4%
Austria	+2%	144	-10%	160	182	1,1%	1,4%
Resto	+35%	640	-6%	678	741	5,1%	5,5%
TOTAL UE 27	+7%	12.594	-3%	13.018	13.678		

DINAMARCA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	-9%	41	-17%
Resto	+9%	107	-26%
TOTAL	+5%	148	-24%
IMPORTACIONES	-20%	4	+100%

ALEMANIA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	+1%	869	-20%
Otras hortalizas frescas	+15%	463	+3%
Melones, sandías y papayas	-9%	347	-27%
Pepinos y pepinillos	+7%	302	+8%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	+53%	262	-20%
Resto	+15%	1.023	-10%
TOTAL	+9%	3.266	-13%
IMPORTACIONES	-1%	37	+17%

PAÍSES BAJOS

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	+2%	168	-30%
Otras hortalizas frescas	+3%	153	-17%
Melones, sandías y papayas	+13%	89	-21%
Lechugas, escarolas, endibias...	+3%	66	-12%
Coles, coliflores, colinabos...	+8%	61	-9%
Resto	+7%	365	-6%
TOTAL	+5%	903	-15%
IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Patatas	-13%	92	+41%
Hortalizas cocidas o congeladas	-35%	44	+23%
Cebollas, ajos, puerros...	-7%	34	+452%
Tomates	-18%	28	-19%
Resto	-12%	108	+8%
TOTAL	-15%	306	+26%

IRLANDA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	+41%	26	+20%
Resto	+14%	74	+3%
TOTAL	+20%	100	+7%
IMPORTACIONES	-14%	0	-50%

BÉLGICA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	-5%	92	-16%
Hortalizas cocidas o congeladas	+22%	48	-29%
Otras hortalizas frescas	+2%	38	-3%
Patatas	+42%	34	+8%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	-2%	25	+8%
Resto	+0%	156	+2%
TOTAL	-11%	126	-4%
IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Hortalizas cocidas o congeladas	-31%	68	+114%
Manzanas, peras y membrillos	+18%	25	+10%
Resto	-5%	81	+15%
TOTAL	-13%	174	+39%

FRANCIA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	+0%	651	-18%
Otras hortalizas frescas	+6%	306	-12%
Melones, sandías y papayas	-2%	178	-36%
Lechugas, escarolas, endibias...	+7%	149	-0%
Hortalizas cocidas o congeladas	+12%	148	-5%
Resto	+13%	772	-9%
TOTAL	+6%	2.203	-14%
IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Patatas	+10%	771	+29%
Hortalizas cocidas o congeladas	-12%	94	-18%
Manzanas, peras y membrillos	-39%	55	-18%
Hortalizas de vaina secas	+4%	39	-1%
Resto	+5%	138	-12%
TOTAL	+5%	1.096	+12%

LUXEMBURGO

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
	-10%	10	+47%
IMPORTACIONES	+68%	8	-1%

PORTUGAL

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Patatas	+25%	161	+34%
Bananas y plátanos	-10%	110	+21%
Otras hortalizas frescas	+16%	89	+39%
Cítricos	+12%	76	+33%
Hortalizas cocidas o congeladas	-16%	67	+35%
Resto	+15%	406	-2%
TOTAL	+10%	909	+14%
IMPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Tomates	+16%	82	+20%
Patatas	+8%	54	+18%
Otras frutas, frescas	-4%	44	+132%
Otras hortalizas frescas	+121%	42	+59%
Manzanas, peras y membrillos	+14%	42	-14%
Resto	-20%	168	-3%
TOTAL	-2%	431	+14%

AUSTRIA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
Cítricos	-14%	43	-36%
Resto	+15%	94	-23%
TOTAL	+5%	137	-28%
IMPORTACIONES	-55%	7	-10%

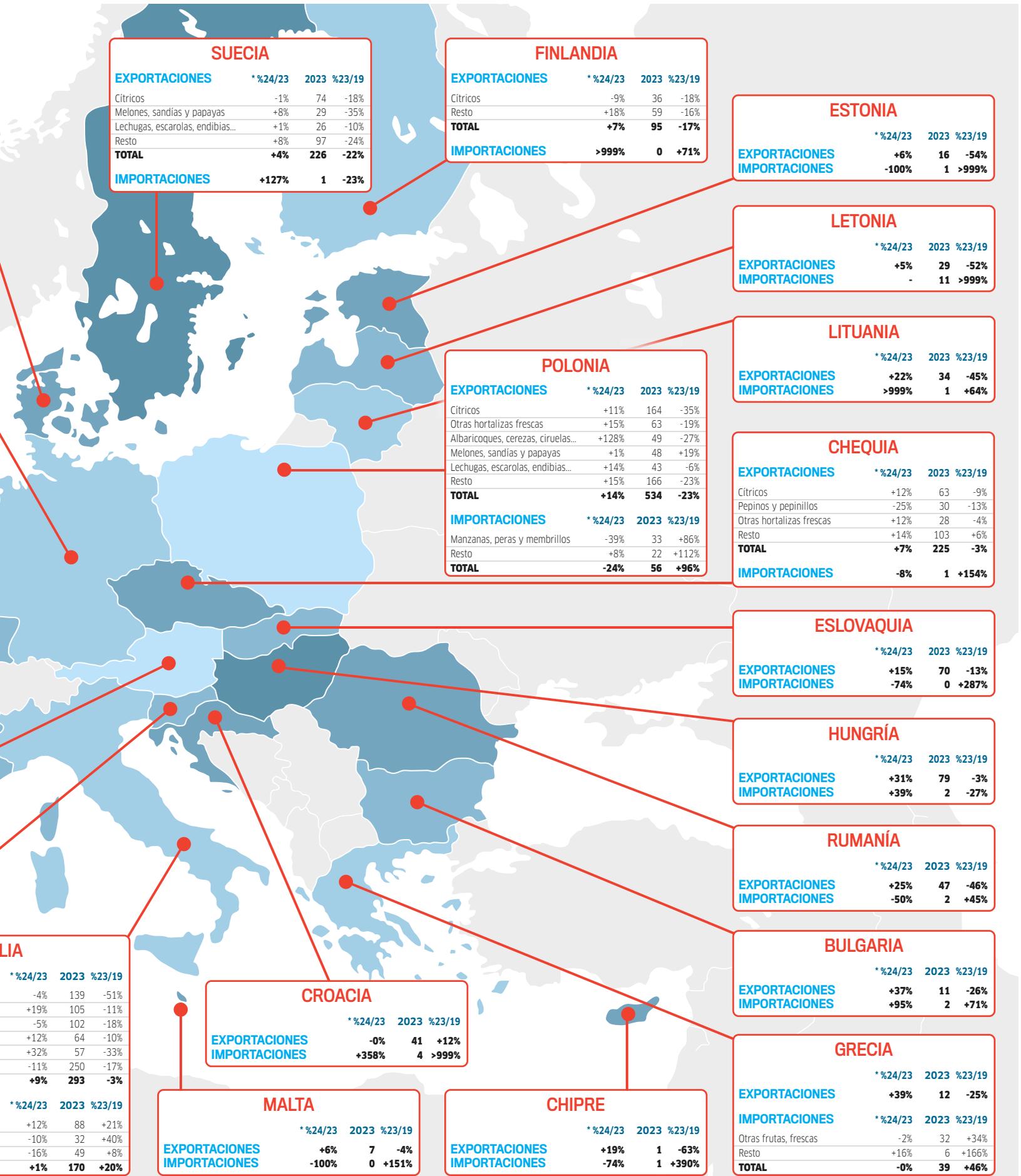
ESLOVENIA

EXPORTACIONES	* %24/23	2023	%23/19
	-15%	15	-47%
IMPORTACIONES	>999%	0	-35%

ITALIA

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

TRANSPORTE SOBRE RUEDAS

LA CARRETERA CANALIZA EL 80% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS, PORCENTAJE QUE SE ELEVA HASTA EL 99% EN EL TRÁFICO CON LA UE

El transporte por carretera es el principal *partner* logístico del campo español. La estadística manejada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, procesada por Transporte XXI, no deja lugar a dudas.

El camión mueve el 80 por ciento del comercio exterior español de productos hortofrutícolas. Un porcentaje que se eleva hasta el 99 por ciento en el ámbito de la Unión Europea, el principal mercado, que concentra el 70,5 por ciento del total de los intercambios comerciales de España con el mundo (ver gráficos adjuntos).

Los transportistas movieron el pasado año 14,5 millones de toneladas de frutas y hortalizas. Y el 87 por ciento del total, unos 12,6 millones de toneladas, se concentró en la UE. Es decir, el equivalente a más de medio millón de camiones. O lo que es lo mismo, una media de más de 10.000 vehículos pesados a la semana.

La estadística también refleja las dificultades de la industria agroalimentaria en España, con la 'tormenta perfecta' provocada por las condiciones meteorológicas adversas y los elevados costes de producción. El transporte por

**LAS FRUTAS
Y HORTALIZAS
NO SE SUBEN
AL TREN,
NI AL AVIÓN**

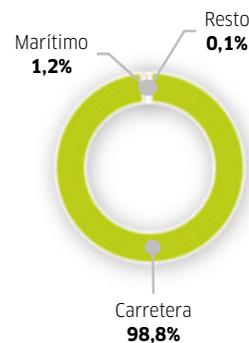
DOMINIO SIN PALIATIVOS

El transporte marítimo, con cierto protagonismo en el comercio mundial, irrelevante en la UE.

MUNDO



UE - 27



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

carretera de productos hortofrutícolas registró el pasado año un descenso del 3,2 por ciento. Una caída motivada por el recorte de las exportaciones a la UE (-4 por ciento), que suponen el 80 por ciento de los intercambios comerciales de España con esta zona geográfica. Las importaciones, por el contrario, aumentaron un 1 por ciento, lo que permitió amortiguar, en cierta medida, el descenso del comercio exterior español con Europa (-3 por ciento).

Un análisis más al detalle de la estadística del comercio exterior español de productos hortofrutícolas revela los principales países de destino.

La clasificación está liderada, un año



más, por Alemania, con más de 3,2 millones de toneladas, lo que representa el 31,7 por ciento de las ventas españolas a Europa.

A continuación, aparece Francia, con 2,2 millones de toneladas. Un flujo que, sumando las importaciones, supera los 3,31 millones de toneladas. Una cifra que convierte al país vecino en el primer socio comercial, seguido muy de cerca por Alemania, con un flujo de 3,30 millones de toneladas, entre importaciones y exportaciones.

Completa el podio de las ventas de frutas y hortalizas a la Unión Europea otro vecino, Portugal, donde España envió más de 900.000 toneladas en

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.

Arola
Logistics & Customs

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



Los camiones transportaron 14,5 millones de toneladas de frutas y hortalizas en 2023.

2023. Estos tres países, con un movimiento de más de 6,3 millones de toneladas concentran el 62,1 por ciento de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas a la Unión Europea.

El siguiente modo de transporte más utilizado es el marítimo, con una cuota del 19 por ciento en la estadística de comercio exterior de productos hortofrutícolas, con un volumen de casi 3,5 millones de toneladas en 2023. Este porcentaje se queda reducido a la mínima expresión en el ámbito de la Unión Europea, con un peso del 1 por ciento.

MÁS DE MEDIO MILLÓN DE CAMIONES AL AÑO

'Convidados de piedra'

Por último, el ferrocarril y el aéreo siguen teniendo una presencia testimonial, como 'convidados de piedra'. Para más inri, las importaciones y exportaciones por tren se desplomaron un 60 por ciento en 2023, con un tráfico que no alcanzó las 14.000 toneladas. El transporte aéreo, por el contrario, registró un aumento del 22,1 por ciento el pasado año, con un volumen de más de 64.200 toneladas.

Ofrecemos soluciones eficientes y personalizadas para un mundo en movimiento

Conectamos mercancías con el mundo y llevamos el valor y las aspiraciones de nuestros clientes a su destino final de la forma más eficiente posible.



info@espsolutions.es
www.espsolutions.es



Las transitarias trabajan más con las navieras para asegurar espacio y equipos.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSITARIOS

UN CRECIMIENTO SIN FIN

LAS TRANSITARIAS ESPECIALIZADAS EN EL NEGOCIO REEFER CAPEAN LOS PROBLEMAS GENERADOS POR EL DESVÍO DE BUQUES A TRAVÉS DEL CABO DE BUENA ESPERANZA ANTE EL CONFLICTO DEL MAR ROJO

El negocio *reefer* sigue siendo atractivo para las transitarias. Y es que el crecimiento de la demanda de productos perecederos y sensibles a la temperatura, como alimentos y productos farmacéuticos, no tiene fin, según las empresas consultadas. “La capacidad de mantener la cadena de frío y garantizar la calidad del producto final sigue siendo una ventaja competitiva significativa”, señala una de las fuentes consultadas.

Además, el margen de beneficio en el transporte refrigerado es mayor que en contenedores secos “debido a la especialización requerida y a los servicios adicionales que se pueden ofrecer”. En un negocio transitario, donde hay numerosos competidores, “el conocimiento técnico y la experiencia que se requiere para la gestión del transporte *reefer* sigue haciendo atractiva y desafiante esta actividad”, añaden.

Como el transporte marítimo en general, el *reefer* también está sufriendo las consecuencias del conflicto en el mar Rojo. La necesidad de desviar los buques por

el cabo de Buena Esperanza “ha incrementado el tiempo de tránsito y los costes operativos”. Y ello ha provocado, por ejemplo, que “determinadas mercancías, principalmente las que van refrigeradas, como puede ser la fruta, hayan dejado de exportarse a determinados destinos por el incremento del tránsito”.

Los puertos alternativos “han experimentado congestiones adicionales, dificultando la gestión eficiente de la carga”. Otra consecuencia ha sido la mayor escasez de contenedores refrigerados y equipos adecuados, “afectando a la capacidad de cumplir con los plazos de entrega”.

En algunos puertos españoles como Barcelona, que habitualmente recibe menos equipos *reefer* de los que precisa para la exportación, “el incremento del *transit time* y la modificación de rutas, y por consiguiente de *hubs* de transbordo, ha provocado nuevos desafíos para la reposición de equipos y ha acabado por generar problemas de disponibilidad”.

Como en la carga seca, el *reefer* sufre la falta de espacio, “aunque hay matices en rutas específicas”, puntualizan desde el sector. En servicios a Latinoamérica, por ejemplo, “la carga *reefer* ha tenido y tiene total prioridad”, ya que se precisan contenedores refrigerados en esta zona para sus campañas de fruta. En cualquier caso, a nivel general, “podemos decir que la falta de espacio ha afectado tanto a los contenedores secos como a los refrigerados”. Eso sí, “la demanda constante de productos perecederos ha exacerbado la situación para los *reefer*, ya que no pueden esperar tanto como la carga seca y los problemas de espacio pueden suponer contratiempos de mayor calado”.

La situación por la crisis en el mar Rojo ha impactado en los precios del transporte *reefer*, que “han experimentado aumentos significativos, en algunos casos de manera más pronunciada que en el transporte de contenedores secos debido a la escasez de equipos especializados y a la necesidad de

mantener la cadena de frío durante desvíos más largos”.

Las transitarias están capeando los problemas por el desvío de tráfico por el cabo de Buena Esperanza con medidas como anticipar y planificar con mayor precisión los envíos para minimizar el impacto de los retrasos o trabajar más con las compañías navieras para asegurar espacios y equipos, así como negociar condiciones más flexibles. También están implementando sistemas avanzados de seguimiento y gestión de carga para mejorar la visibilidad y el control durante el tránsito, además de “asesorar a los clientes en materia de riesgos a evitar y ofreciendo tantas alternativas como sea posible para poder sortear imprevistos devengados de la disrupción que ha supuesto en la cadena logística el desvío de buques”, entre otras medidas.

LOS PUERTOS DEBEN SEGUIR INVIRTIENDO EN MEJORAS PARA MANTENER SERVICIOS

La situación ha provocado el trasvase de mercancías hacia el avión “en algunos casos críticos, especialmente para productos de alto valor o extremadamente perecederos, para evitar el riesgo de pérdida de calidad”. Sin embargo, el modo aéreo “no es una solución general debido a los altos costes asociados a este transporte”.

Las fuentes consultadas ponen en valor que los principales puertos españoles “están bien equipados para manejar contene-

dores refrigerados, con suficientes conexiones eléctricas y capacidad de almacenamiento en frío”. Eso sí, “es crucial seguir invirtiendo en mejoras y expansiones para mantener los servicios”.

En cuanto a la reforma de la inspección fronteriza anunciada recientemente por el Gobierno, “esperamos que reduzca las duplicidades y demoras que actualmente afectan el flujo de mercancías”. Y es que “es crucial para la competitividad de nuestras operaciones que los procesos de inspección sean eficientes y no añadan tiempos innecesarios a la cadena de suministro”. El colectivo pide que la implementación sea ra-



Tráficos muy concretos se han desviado al avión.

gada y bien coordinada para ver resultados tangibles.

Respecto a la evolución económica del presente ejercicio para las empresas transitarias, “con una planificación adecuada y adaptabilidad, esperamos que sea un año de crecimiento sostenido, aunque con már-

genes más ajustados de cara al segundo semestre”. No obstante, “todo esto son conjeturas, ya que cambiarían las reglas del juego casi de forma inmediata con el desbloqueo de la situación en el mar Rojo”.

Mejora de los servicios

Las transitarias no dejan de mejorar sus servicios *reefer*, lo que prueba la vitalidad de esta actividad. Es el caso, por ejemplo, de Transped, que cuenta con el nuevo certificado GDP para el transporte y distribución internacional de principios activos y de medicamentos de uso humano, una acreditación que “afianza el compromiso de la empresa con la excelencia en la cadena de suministro”, señaló, en su día, la filial del Grupo Alonso. El certificado GDP (buenas prácticas de distribución) es un estándar reconocido internacionalmente, que asegura que las empresas que participan en el transporte y distribución de productos farmacéuticos y aditivos para medicamentos cumplen con las regulaciones y directrices más estrictas para garantizar la integridad de los productos y la seguridad de los pacientes.

Por otra parte, el Grupo Rhenus ha reforzado recientemente su servicio Rhenus Fresh para mercancía perecedera en el sur de Europa y en el comercio mediterráneo con la incorporación de un equipo especializado en España. Además, la multinacional alemana ha anunciado, bajo el paraguas de Rhenus Fresh, la creación de un equipo de expertos para gestionar el transporte de productos frescos entre China, Europa y Latinoamérica.



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



ALCAMPO

CADENA DE SUMINISTRO | OPERADORES LOGÍSTICOS

EN PLENA EBULLICIÓN

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO ES COMPLEJA, POR LO QUE PRODUCTORES Y COMERCIALIZADORES APUESTAN CADA VEZ MÁS POR LA EXTERNALIZACIÓN EN MANOS DE OPERADORES LOGÍSTICOS ESPECIALIZADOS

La logística del frío es una de las actividades más complejas de toda la cadena de suministro, por el mayor coste en los procesos logísticos y el riesgo de roturas a lo largo de la cadena logística. Esto implica fuertes inversiones en la dotación tecnológica de los vehículos de transporte y de las instalaciones de almacenaje, muy por encima de la logística convencional o de producto seco.

Por tanto, el transporte, almacenaje y distribución de pro-

ductos a temperatura controlada queda en mayor medida en manos de especialistas que en otros nichos de actividad logística. Es aquí donde los operadores logísticos específicos del negocio del frío o con una de sus áreas de negocio en este ámbito toman un destacado papel específico.

En este contexto, el negocio de la logística del frío está en plena ebullición, con una tendencia creciente al incremento de volúmenes y con un margen

Nave operada por ID Logistics para Alcampo con 25.000 m² de refrigerado.

de crecimiento significativo en nichos de negocio concretos, como el del congelado.

Una de las operaciones más llamativas registradas en los últimos meses en el mercado ha sido el acuerdo de colaboración alcanzado por STEF Iberia con Montfrisa. El operador logístico de origen francés refuerza así su red nacional en la península ibérica. Desde la compañía reconocen que esta operación permitirá responder de manera más eficaz a la evolución del mercado de los alimentos congelados en España.

Montfrisa es uno de los principales actores en el negocio del transporte y la logística de productos de alimentación congelados. La firma centenaria dispone de una flota integrada por 65 vehículos de transporte y cuenta con cuatro plataformas logísticas de frío, con una capacidad conjunta de 60.000 palés, que se encuentran ubicadas en Madrid, Valencia, Barcelona y Pontevedra.

STEF Iberia reforzó también recientemente su red en Castilla y León con la adquisición de Grupo Centeno, formado por las empresas Frigoríficos Fernández Centeno y Congelados Villanubla. La operación incluyó un almacén en la zona de Valladolid y terrenos adyacentes para absorber futuros crecimientos, así como una flota de 16 vehículos de transporte. Esta adquisición se suma a las realizadas en los últimos años de las compañías Enaboy

Castilla, en Castilla y León, y Grupo TTC, en Galicia.

Nuevas plataformas

Por su parte, el operador Ontime se encuentra inmerso en las obras de construcción de su nueva plataforma logística de alimentación de temperatura controlada y congelados en el Parque Tecnológico-Logístico de Noblejas (Toledo).

La plataforma contará con una superficie de 51.000 metros cuadrados y estará equipa-

ONTIME SUMARÁ 25.000M² DE FRÍO EN SU NAVE DE NOBLEJAS



mitirá una ampliación adicional de otros 15.000 metros cuadrados. Además, la nave logística se completa con un módulo de oficinas y edificios auxiliares de instalaciones, así como placas solares fotovoltaicas en la cubierta y un sistema de control de acceso.

A su vez, ID Logistics es el operador logístico que se encarga de la gestión de la nueva macroplataforma logística de Alcampo en Illescas (Toledo), que cuenta con 98.500 metros cuadrados de superficie y que inició actividad en una primera fase recientemente, para estar completamente operativa a finales de verano, si se cumplen las previsiones.

ID Logistics es responsable de la gestión de las plataformas logísticas de Alcampo en Alcalá de Henares y Valdemoro, que serán reemplazadas por la nueva instalación. La nave de Valdemoro, especializada en fresco, seguirá operativa hasta la total integración, según han avanzado desde la compañía.

El operador logístico, que estima contar con una plantilla de 600 personas en la nueva instalación, ha sido el encargado, en colaboración con Alcampo, de diseñar e implementar

da con cámaras de almacenamiento de frío negativo y positivo que suman 25.000 metros cuadrados, además de áreas de seco para alimentación y otros productos. La instalación se

asentará sobre una parcela de 100.000 metros cuadrados y se prevé que inicie actividad en el año 2025.

La parcela en la que se ubicará la nueva plataforma per-

los procesos logísticos y automatizaciones de este nuevo centro.

Las nuevas instalaciones se ubican sobre una parcela de 183.000 metros cuadrados, disponen de 12,2 metros de altura y tienen capacidad para 54.000 huecos palé, 228 muelles de carga y descarga, 120 plazas de aparcamiento para camiones y cinco salas de descanso para transportistas. La nave dispondrá, al mismo tiempo, de zonas específicas para temperatura controlada. En concreto, 65.700 metros cuadrados serán para temperatura ambiente y 25.000 para refrigerado en distintas temperaturas.

La nueva plataforma servirá productos de alimentación, tanto fresca como seca, a más de 200 tiendas. Las instalaciones dispondrán de un clasificador de cinta con una capacidad de 12.000 cajas a la hora que duplicará la capacidad actual de movimiento de cajas y tecnología AMR (Autonomous Mobile Robots) para mover palés.

€
50

**MILLONES DE INVERSIÓN
EN LA NUEVA
PLATAFORMA LOGÍSTICA
DE FRÍO DE HAVI
EN MADRID**

Inversiones

El operador logístico HAVI Logistics, cuyo cliente de referen-

(pasa a la página 44)

¡DISFRUTA DEL VIAJE!

**UNA ÚNICA TARJETA
+ 900 ESTACIONES DE SERVICIO
9 PAÍSES DE EUROPA**

ANDAMUR
PRO EUROPE
RESOLVEDO PROFESIONAL

CADENA DE SUMINISTRO | OPERADORES LOGÍSTICOS



SEGR

(viene de la página 43)

cia es la multinacional McDonald's, estrenará una nueva plataforma logística de frío en San Fernando de Henares en el primer trimestre de 2025. Segro destinará una inversión de 50 millones de euros a la puesta en marcha del proyecto 'llave en mano' que será arrendado a largo plazo por HAVI.

Las instalaciones, que se asientan sobre una parcela de 57.000 metros cuadrados, contarán con 30.000 metros cuadrados de nave, en las que 7.000 metros cuadrados se-

mos 15 años", ha señalado Rafael Pillado, Senior Manager HAVI Iberia.

Otro de los especialistas del sector es Logifrio, que en el marco de su estrategia de crecimiento tiene en marcha las obras de construcción de una nueva plataforma logística en Fuenlabrada (Madrid). Está previsto que las nuevas instalaciones, que contarán con una

15.000 palés, que al cierre de esta edición estaba próxima a su inauguración. Ambas instalaciones estarán dedicadas a la logística de productos de alimentación que requieren control de temperatura.

Sostenibilidad

Por su parte, Transportes Frigoríficos Narval, empresa dedicada a la distribución y logística

HAVI estrenará plataforma de frío en 2025 en San Fernando de Henares.

tros cuadrados, equivalentes a 481 palés, en un módulo que opera totalmente en frío positivo, entre 0 y 2 grados.

Además, Narval ha dado un paso adelante en el sistema de refrigeración habitual en sus delegaciones al pasar de un gas sintético de alto coste y menor potencia calorífica, a la refrigeración con amoníaco y glicol, que son opciones más económicas y ofrecen un mayor rendimiento en la generación de frío. De esta manera, el operador puede reorganizar las cámaras de congelado de los actuales módulos en uno con

LOGIFRIO OPERARÁ UNA NUEVA PLATAFORMA EN MADRID EN 2025

rán de frío negativo y otros 7.000 de frío positivo. HAVI Logistic trasladará su sede central en el mercado ibérico a esta nueva instalación. "Con la nueva nave, estaremos a menos de 15 kilómetros del centro de la ciudad, lo que representa un ahorro del 12 por ciento de los kilómetros recorridos en un año, equivalentes a 6.000 toneladas de CO2 que se dejarán de emitir a la atmósfera en los próxi-



NARVAL

NARVAL HA APOSTADO POR UN NUEVO SISTEMA PARA REFRIGERAR

mayor capacidad y que permite trabajar con más calidad en ambas temperaturas.

En esta línea de eficiencia y sostenibilidad, Logicor ha culminado la instalación de una planta fotovoltaica en la plataforma de 6.000 metros cuadrados que tiene arrendada a Cronofrio, empresa de transporte por carretera y operador logístico especializado en frío, en Palol de Revardit (Girona).

superficie de 22.000 metros cuadrados y capacidad para 25.000 palés, inicien actividad en primavera de 2025. Además, Logifrio ampliará su red con otra plataforma logística en las proximidades de Lisboa que contará con 13.000 metros cuadrados y capacidad para

a temperatura controlada que opera en el mercado con el nombre comercial de Narval Logística Frigorífica, reafirmó su posición en el mercado ibérico con la ampliación el pasado año de su delegación en Madrid. Esta ampliación supuso un crecimiento de 1.000 me-

Narval cuenta con un módulo de frío positivo en su nave de Madrid.



- » 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** 

www.apba.es



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORIFICO

EL IMPULSO SIGUE

LA INDUSTRIA MUNDIAL DE ALMACENAMIENTO REFRIGERADO CONTINÚA DESARROLLANDO SUS ACTIVOS LOGISTICOS, ASÍ COMO LAS OPERACIONES DE INTEGRACIÓN

Los asociados a Global Cold Chain Alliance (GCCA) poseen o gestionan actualmente una capacidad de 209 millones de metros cúbicos en almacenes refrigerados, conforme a los datos publicados el pasado mes de abril. Las 25 principales empresas del mundo operan con unos activos que suman unos 189 millones de metros cúbicos, 17 más que un año antes, debido a la actividad de fusiones y adquisiciones y a la apertura de nuevas instalaciones.

“Vaticinamos que la incertidumbre en 2023 frenaría las inversiones en el sector, pero una vez más la cadena de frío ha demostrado ser resistente frente a la adversidad”, afirmó Adam Thocher, vicepresidente sénior de Programas y Perspectivas Globales de la GCCA. Además, resaltó que los asociados “han seguido creando y haciendo crecer sus redes en todo el mundo”.

En este sentido, Thocher aseguró que “la industria de la cadena de frío sigue viendo una fuerte demanda y que existe un impulso constante para invertir en infraestructura sostenible, tanto en las economías establecidas como en desarrollo”.

Lineage mantiene su liderazgo en el sector con cerca de 84 millones de metros cúbicos de capacidad de almacenamiento frigorífico, tras acometer más de 110 adquisiciones desde su fundación en 2012. El gigante ha acrecentado su huella en los últimos meses con nuevas instalaciones frigoríficas en Hazleton, Pensilvania (Estados Unidos); en Foothills, Calgary (Canadá); y en Tauranga (Nueva Zelanda). Además, ha

firmado una *joint venture* con el operador SK Logistics, con sede en Hanoi y que gestiona dos almacenes de frío en Vietnam.

A continuación, en segunda posición, se encuentra Americold Logistics, con más de 42 millones de metros cúbicos. El operador también continúa su desarrollo en Estados Unidos con la puesta en marcha de un centro en Russellville (Arkansas), así como con la construcción de un almacén en Kansas City, que forma parte de una colaboración estratégica con la empresa ferroviaria Canadian Pacific Kansas City (CPKC).

Además, a finales del 2023, Americold anunció, a través de su empresa conjunta RSA Cold Chain, los planes de construir y operar una nueva instalación en la Zona Franca de Jebel Ali (Jafza) en el puerto de Jebel Ali en Dubái. Este desarrollo se basa en la colaboración estratégica que mantiene con DP World.

El pódium se completa con United States Cold Storage, que gestiona una capacidad de 11,4 millones de metros cúbicos de almacenamiento frigorífico concentrada en el país norteamericano.

Por su parte, NewCold Coöperatief se ha consolidado en sus 12 años de actividad como el cuarto mayor operador de almacenamiento frigorífico, con unos activos que ofrecen 7,2 millones de metros cúbicos. El operador neerlandés se ha reforzado en Estados Unidos con la apertura en McDonough, en el estado de Georgia, de una instalación con capacidad para 85.000 palés. En Canadá contempla ampliar su operativa con un centro en Coaldale, en el sur de

Lineage en Richland, Washington (Estados Unidos).

EL 'TOP 25' ELEVA SU HUELLA

Los mayores operadores mundiales gestionan 189 millones de metros cúbicos, 17 millones más que en su anterior comparativa.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage	83.817
2	Americold Logistics	42.228
3	United States Cold Storage	11.483
4	NewCold Cooperatief	7.227
5	Nichirei Logistics Group	5.639
6	Emergent Cold Latin American	4.445
7	Constellation Cold Logistics	4.113
8	Frialsa Frigoríficos	3.560
9	Interstate Warehousing	3.434
10	FreedzPark Logistics	3.264
11	SuperFrio Logística Frigorificada	2.306
12	Vertical Cold Storage	2.189
13	Arcadia Cold Storage	2.132
14	Snowman Logistics	2.111
15	Conestoga Cold Storage	2.007
16	Congebec	1.863
17	Comfrio Inteligencia	1.681
18	Magnavale	1.506
19	Core X Partners	1.438
20	Friozem Logística	1.141
21	Nor-Am Cold Storage	1.129
22	Trenton Cold Storage	970
23	Agri-Norcold	864
24	Commercial Cold Storage	800
25	RLS Logistics	784

Datos en miles de m3. Fuente: GCCA.

Alberta. Además, en Australia el pasado año adquirió al transportista refrigerado Karras.

Nichirei Logistics Group, con 5,6 millones de metros cúbicos a temperatura controlada, también ha abordado nuevas operaciones. Así, su filial china, Zhejiang Fresh Line Logistics, ha iniciado este año operaciones en un almacén en Zhuji.

Igualmente, Emergent Cold Latin America, con 4,4 millones de metros cúbicos de almacenamiento refrigerado, en sexta posición del ranking, se ha reforzado con nuevas plantas de almacenamiento en Callao (Perú), Apodaca y Villagrán (México); Palín (Guatemala); Talcahuano (Chile); Río de Janeiro y Sao Paulo (Brasil) y Panamá. Además, ha adquirido Red Polar y Frigorífico Modelo (Frimosa), empresas de almacenamiento en frío ubicadas en Bogotá (Colombia) y Montevideo (Uruguay).

Además, Constellation Cold Logistics, ha escalado a la séptima posición del 'Top 25', tras haber superado los 4,1 millones de metros cúbicos de frío. Frialsa Frigoríficos también sube en la clasificación mundial al situarse en la octava plaza con más de 3,5 millones de metros cúbicos. Interstate Warehousing y FreedzPark Logistics completan los 10 primeros puestos del ranking.

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

LA CAPACIDAD SE MANTIENE

LOS PRINCIPALES OPERADORES EUROPEOS ESTABILIZARON EL VOLUMEN ACUMULADO DE SUS ACTIVOS DE FRÍO DURANTE EL PASADO AÑO, PESE A LOS NUEVOS DESARROLLOS EN INSTALACIONES

Las 10 principales empresas de almacenamiento frigorífico de Europa operan con unas instalaciones de 33 millones de metros cúbicos, un volumen que se ha mantenido en el pasado ejercicio.

Lineage mantiene su liderazgo con más de la mitad de los almacenes de frío. El gigante estadounidense ha completado este año la adquisición de la italiana Eurofrigor, que gestiona 24.000 metros cuadrados de instalaciones frigoríficas. En los últimos meses también ha abierto su complejo en Lebork, en la región de Pomorskie, en el norte de Polonia. Además, ha expandido su instalación en Campus Vejle (Dinamarca) y está abordando un proyecto en Fischereihafen, ubicada en Bremerhaven (Alemania), que se extenderá sobre más de 19.000 metros cuadrados. Lineage abrió oficialmente, en noviembre, sus instalaciones de última generación en Harnes (Francia), que tienen una superficie de aproximadamente 17.000 metros cuadrados.

Por su parte, Constellation Cold Logistics se ha posicionado en el segundo puesto del ranking europeo frigorífico. El pasado mes de junio, el fondo EQT Infrastructure VI (EQT) acordó adquirir esta compañía, fundada en 2020 por Arcus Infrastructure Partners, tras reunir a tres empresas de Bélgica, Noruega y los Países Bajos. Solo cuatro años después, Constellation posee y opera hoy 26 grandes instalaciones de almacenamiento frigorífico en siete países de Europa occidental y los países nórdicos, con una capacidad que supera los 4,1 millones de metros cúbicos.

Entre los proyectos en curso de Constellation destaca un almacén para 32.000 palés congelados en Rollsbo/Kungälv (Suecia) y la ampliación de su complejo de Grimsby (Reino Unido) para añadir 49.000 palés. Este año realizó la apertura en Tønsberg (Noruega) de una nave para 13.000 palés y otra en Nijkerk (Países Bajos) para 8.500 palés. Además, en octubre del pasado año adquirió a Colso Coldstorage que tiene una capacidad de almacenamiento de 24.000 palés en el sur de Irlanda.

Americold Logistics ha escalado en el ranking europeo, a la tercera posición, con 3,4 millones de metros cúbicos. El operador norteamericano amplió el pasado año sus instalaciones

en Santa Perpetua, Barcelona, tras añadir 11 muelles de atraque para la carga y descarga y 12.000 posiciones para palés.

Por otra parte, la neerlandesa NewCold Coöperatief se ha consolidado en sus 12 años de actividad como el cuarto mayor operador de almacenamiento frigorífico europeo, con unos activos que ofrecen 7,2 millones de metros cúbicos. El operador neerlandés ha destinado una inversión de 112 millones de euros en Nowy Modlin, cerca de la capital polaca de Varsovia, para añadir 94.600 posiciones para palés. Además, está invirtiendo 60 millones de euros en la ampliación de sus instalaciones de almacenamiento automatizado en Rheine (Alemania).

Nichirei completa el 'Top 5' con cerca de 1,6 millones de metros cúbicos de frío. Su filial británica, Thermotrafic, ha adquirido Admark Shipping Solutions, una empresa dedicada al transporte marítimo y despacho de aduanas de mercancías congeladas.

CAMBIOS EN EL 'TOP 10'

Constellation y Americold entran el podium y la polaca Chlodnia Gdansk se incorpora al ranking.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage	17.443
2	Constellation Cold Logistics	4.113
3	Americold Logistics	3.417
4	NewCold Cooperatief	3.160
5	Nichirei	1.572
6	Magnavale	1.506
7	Agri-Norcold	864
8	Frigolanda Cold Logistics Group	368
9	Groupe Conhexa	327
10	Chlodnia Gdansk	98

Datos en miles de m3. Fuente:GCCA.

Gestión eficaz de su flota

SPEDION
information logistics

Colaboramos con usted para optimizar sus procesos mediante sistemas telemáticos.

spedion.es



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

MÁS INVERSIÓN EN ACTIVOS

LA PATRONAL ESPAÑOLA ALDEFE AUGURA QUE SEGUIRÁN LOS PROCESOS DE CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL

“Nos encontramos con un cambio de tendencia. Antes se invertía en centros comerciales y ahora se invierte en logística”. Así lo pone de manifiesto Beatriz Valencia Vallepuga, presidenta de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas Logística y Distribución de España (Aldefe). Como ejemplo, señala que “hay cada vez más empresas nuevas dedicadas a prestar servicios logísticos y de transporte para operaciones de *ecommerce* ante las nuevas necesidades del sector”.

En su análisis, incide en que “los fondos y *family offices* quieren entrar en el sector para invertir, ganar volumen y así ser más eficientes y competitivos en el mercado. Pero los operadores pequeños y medianos se enfrentan a una crisis de liquidez debido al incremento de costes operativos por la falta de mano de obra y la elevada inflación de los

LOS FONDOS DE INVERSIÓN QUIEREN ENTRAR EN EL SECTOR FRIGORÍFICO

LAS PYMES SE ENFRENTAN A UNA CRISIS DE LIQUIDEZ

últimos años, el cual no pudieron repercutir en muchas ocasiones a sus clientes, y por los altos tipos de interés”. La presidenta de Aldefe augura que “habrá concentración, sin duda, pero se deberían mantener empresas grandes y pymes ya que están enfocadas a un tipo de cliente diferente con unas necesidades específicas”.

Este dinamismo de la logística refrigerada tiene su reflejo en la apertura de nuevas instalaciones.

Entre las desarrolladas a lo largo del pasado año se encuentra la planta de frío impulsada por Glaciarr 2030, integrada en el Grupo Empresarial Raimundo Rodríguez, que dispone de más de 5.300 metros cuadrados a una temperatura de hasta -25 grados y con capacidad para 10.200 huecos de almacenamiento en el polígono Fahala de Cártama (Málaga).

Mercapacífico Norte también abrió el pasado año unas instalaciones frigoríficas, especializadas en pulpo, de 10.000 metros cuadrados en el polígono industrial de Palencia, tras una inversión de 17 millones de euros.

LA GRAN DISTRIBUCIÓN CRECE EN FRÍO

Por su parte, Frialia Logística, que gestiona más de 210.000 metros cúbicos refrigerados en Galicia, tiene en curso una ampliación de su planta de Mos para añadir 25.000 metros cúbicos de almacenamiento para pescados y mariscos, con un desembolso que ronda los 6 millones de euros.

El sector de la gran distribución también tiene en desarrollo diversos proyec-

tos. Lidl ha puesto en marcha este año su mayor almacén en Andalucía sobre una parcela de 132.000 metros cuadrados dentro de la Ciudad Industrial, Tecnológica y Área de Innovación (CITAI) de Escúzar (Granada), tras una inversión de 88 millones de euros. Este complejo dispone de 20.500 metros cúbicos de cámaras frigoríficas, incluyendo 6.000 metros cuadrados de solera especial para congelación y 139 muelles de carga y descarga de vehículos.

Igualmente, Mercadona ya ha invertido 24 millones en las obras de una nueva nave para productos refrigerados de 15.200 metros cuadrados, un proyecto de ampliación que arrancó a finales del año 2022. Otro de los bloques logísticos que ha experimentado mejoras a lo largo del año ha sido el ubicado en Vitoria-Gasteiz, donde se han in-



Imagen de las instalaciones de Glaciarr 2030 en Málaga.

vertido 4 millones de euros en la ampliación de la nave de pescado

Aldi también ha activado nuevas plataformas logísticas en Miranda de Ebro (Burgos) y en Sagunto. En la primera dispone de más de 12.500 metros cuadrados de cámaras frigoríficas, con capacidad para más de 5.000 palés, mientras que las instalaciones valencia-

nas cuentan con otros 4.300 metros cuadrados a temperatura controlada para acoger a 2.750 palés.

Por su parte, BonÁrea sigue desarrollando su plataforma logística en Epila (Zaragoza), que absorberá una inversión de 400 millones de euros, de los que la mitad ya se realizó. El complejo dispone de una nave refrigerada de 94.000 metros cuadrados en varios regímenes de temperatura según la conservación del producto que alberga. Para producto congelado tiene en funcionamiento tres de las cuatro cámaras. A

finales de año añadirá una zona para producto perecedero y otra sala de 25.000 metros cuadrados para no perecedero. Además, la instalación aragonesa de BonÁrea también incluye 14.000 metros cuadrados adicionales refrigerados, destinados a zonas de *ecommerce*, espacio Horeca, despaletizado de frescos, oficinas, vestuarios, rampas de acceso entre P0 y P1, sala de máquinas, centros de transformación y diversos cuadros técnicos.

En total la nave está previsto que cuente con una capacidad de almacenamiento total para 8.350 palés y 340.000 cajas.

Grupo Hermanos Martín, que gestiona en Andalucía la cadena Supermercados Mas, también ha inaugurado un nuevo centro logístico en una parcela de más de 130.000 metros cuadrados en Guillena (Sevilla) que dispone de cerca de 14.000 metros cuadrados de salas para productos refrigerados y congelados.

Y el grupo Gadisa, a través de su filial Pescamar, destina cerca de 5 millones de euros a unas instalaciones de 4.000 metros cuadrados situadas en la dársena interior del puerto de A Coruña.

Por último, Grupo Cuevas puso en marcha, en febrero, su nueva plataforma de distribución de frutas y hortalizas frescas en el polígono de San Cibrao das Viñas (Ourense). La instalación, denominada Frunatur, tiene 3.500 metros cuadrados, 2.100 más que su anterior complejo, así como diez muelles.

113

MILLONES
FACTURARON LAS
EMPRESAS DE
ALDEFE

CRECIMIENTO ROBUSTO

La facturación total del sector creció un 58,6 por ciento en el periodo comprendido entre primer trimestre del año 2022 y el cuarto trimestre del 2023, al pasar de 66,25 millones de euros a 112,9 millones, respectivamente, lo cual significa “un crecimiento robusto que pone de manifiesto la expansión y el fortalecimiento del sector en su conjunto”, según reveló el secretario general de Aldefe, Marcos Badenes.

Con todo, la presidenta de la patronal, Beatriz Valencia, puso de relieve los retos que tienen la logística de frío y la alimentación “debido a los incrementos en costes operativos y con el auge de las marcas de distribuidor (MDD) que ahora ocupan casi el 50 por ciento del mercado y presionan los márgenes y facturación de los involucrados en la cadena de suministro”.

Además, la presidenta de Aldefe también remarcó el desafío que representa el acuerdo de la UE para eliminar los gases fluorados para 2050, dado que más del 90 por ciento de los puntos de venta y almacenes frigoríficos utilizan en España estos gases.

Desde la patronal Aldefe, en colaboración con Aenor, se está trabajando en soluciones que permitan una transición hacia sistemas de refrigeración más sostenibles sin requerir una renovación completa de las instalaciones existentes, proponiendo la adaptación a gases A2L con menor potencial de calentamiento global.

Puerto líder en logística del frío

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

Puerto de Vigo

Visítanos en:

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO

IRRUMPE CON FUERZA EL 'FARMA'

EL ALMACENAMIENTO DE PRODUCTOS FARMACÉUTICOS Y SANITARIOS ES UNA DE LAS ESPECIALIDADES DE LA LOGÍSTICA DEL FRÍO QUE MÁS CRECERÁN EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

El volumen de ingresos del mercado del almacenamiento farmacéutico mundial en 2024 se estima en algo más de 111.000 millones de euros y se espera que supere los 154.000 millones de euros en 2029, según un informe de la consultora Mordor Intelligence. La tasa de crecimiento anual prevista para este negocio se sitúa en una media del 6,82 por ciento, según el citado estudio.

Los fabricantes de productos farmacéuticos de todo el mundo están ampliando su capacidad de producción y sus operaciones, relata el estudio, lo que lleva a una mayor necesidad de logística para almacenar materias primas y productos terminados. La externalización de los servicios de almacenamiento farmacéutico puede reducir los costes logísticos en torno a un 12 por ciento, los costes de inventario en un 8 por ciento y los costes logísticos de activos fijos en un 20 por ciento.

El mencionado informe subraya que los principales retos a los que se enfrenta la gestión de la cadena de suministro farmacéutica pasan por la visibilidad en tiempo real, la fiabilidad y la gestión del inventario. Debido a la creciente complejidad de la cadena de suministro para las empresas farmacéuticas, ciertas funciones se subcontratan a proveedores de servicios de almacenamiento, apunta el informe.

Uno de los movimientos más llamativos en el ámbito de la logística de productos farmacéuticos en España en los últimos meses lo ha protagonizado Alloga. El operador logístico de Alliance Healthcare especialista en la industria farmacéutica y sanitaria, inauguró el pasado mes de mayo la primera fase de su nuevo centro logístico en Illescas (Toledo).

La compañía ha puesto en marcha una primera nave de 21.000 metros cuadrados y 26 muelles de carga y descarga, a la que

Imagen de la inauguración del centro logístico de Alloga en Illescas.



se unirá una segunda instalación gemela que estará totalmente automatizada y que se encuentra actualmente en fase de construcción. Está previsto que esta segunda nave vea la luz en el primer trimestre de 2025, según avanzaron los responsables de la compañía.

Temperatura controlada

Con esta apertura, Alloga consigue una mayor disponibilidad de almacenamiento para productos sanitarios, especialmente para aquellos que requieren una conservación a baja temperatura, entre 2 y 8 grados, y a media temperatura, entre 15 y 25 grados. La capacidad de ambas instalaciones en logística para media temperatura será de 106.600 palés, mientras que en baja temperatura alcanzará los 4.100 palés.

También hace unos meses, DSV obtenía la certificación ISO 13485 para el almacenamiento y distribución de productos sanitarios en su centro logístico de Cabanillas

III. Además, este centro logístico, especializado en el almacenamiento de medicamentos, cuenta también con licencia de funcionamiento como almacén por contrato de distribución de medicamentos de uso humano, concedida por la Consejería de Sanidad de Castilla-La Mancha en 2022. El ámbito de autorización del centro logístico abarca las actividades de conservación y suministro de medicamentos de uso humano, con licencia de comercialización en países del Espacio Económico Europeo.

Por su parte, Cofares, Sociedad Cooperativa Farmacéutica Española, sigue avanzando en su hoja de ruta en el marco de su plan logístico de modernización, adecuación y apertura de nuevos centros que puso en marcha en 2021. El plan director tiene como objetivo tener operativo un almacén a menos de una hora de cada farmacia en España. El pasado año, la compañía realizó inversiones por valor de más de 23,5 mi-

12%
DE REDUCCIÓN
DE COSTES
LOGÍSTICOS CON LA
EXTERNALIZACIÓN DEL
ALMACENAMIENTO
FARMACÉUTICO



TRANSPORTE XXI

llones de euros en este capítulo, un 14,5 por ciento más que en 2022.

Centros logísticos

En el marco de este plan, la firma inauguró sendos centros el pasado año en Linares (Jaén) y Ourense, a los que se ha sumado la inauguración este verano de un nuevo centro logístico en Onda (Castellón) que ha representado una inversión de 12 millones de euros. El nuevo centro cuenta con una superficie de 7.900 metros cuadrados y tiene capacidad para gestionar más de 27.000 referencias y 10.000 líneas diarias, lo que le permite una capacidad de carga de hasta 14 rutas de transporte de forma simultánea.

COFARES MEJORA Y AMPLÍA SUS CENTROS LOGÍSTICOS

Cofares también tiene prevista la apertura en 2024 de un nuevo centro logístico en Tarragona, con capacidad para gestionar hasta 25.000 referencias, y poner en marcha en 2025 un nuevo almacén en Zaragoza que representará una inversión de 12 millones de euros. Todo esto se suma a las obras de mejora, ampliación o modernización que realiza de mane-

ra constante en sus instalaciones. La red logística de Cofares sumará 48 centros y plataformas logísticas a lo largo de 2024.

A su vez, Movianto, filial ibérica de Walden Group, puso en marcha el pasado año una nueva plataforma logística de 32.000 metros cuadrados en Numancia de la Sagra (Toledo). Las instalaciones, dedicadas a ofrecer servicio logístico a la industria farmacéutica, han representado una inversión de 38 millones de euros.

La nueva plataforma le ha permitido a Movianto aumentar en un 75 por ciento su

Alloga es el operador logístico para farma de Alliance Healthcare.



ALLOGA

capacidad de almacenaje en el rango entre 15 y 25 centígrados y duplicar el espacio entre 2 y 8 grados. La nueva instalación está completamente automatizada y puede albergar hasta 35.000 palés a temperatura controlada.



920.000 M² OF LAND

- Plots from 4,370 m²
- Warehouses from 2,289 m²
- Road and rail access
- Maritime connections
- Operations with high added value

SUSTAINABLE URBAN PLANNING

- Reuse of up to 50% of water
- Implementation of renewable energies
- Urban planning with wooded areas and landscaping
- Restoration of the Natura 2000 Network
- Consolidation of the Roman villa of Callipolis

New logistics area

Port Tarragona is investing more than 30 million euros to create a logistics zone of over 900,000 m² within the port area to boost maritime traffic and economic activity in the region.

Logistics at the service of people

CADENA DE SUMINISTRO | ECOMMERCE

LAS VENTAS ONLINE SE ESTABILIZAN

EL COMERCIO ELECTRÓNICO DE ALIMENTACIÓN REPRESENTA UN 4,8% SOBRE EL TOTAL, MIENTRAS QUE EL MIXTO SE SITÚA EN EL 22,3%, SEGÚN DATOS DE LA PATRONAL DE SUPERMERCADOS ASEDAS

Los compradores *online* de productos de alimentación representan un 4,8 por ciento sobre el total en el presente año. La cuota de compradores de alimentación vía comercio electrónico se consolida respecto al ejercicio anterior, si bien ha registrado un pequeño descenso frente al 5,8 y el 5,9 por ciento que representaba en los años 2021 y 2022, en pleno impacto de la pandemia.

Si lo comparamos con los ejercicios prepandemia, la compra de alimentación *online* se sitúa claramente por encima, según el último 'Observatorio de Comercio Electrónico en Alimentación', elaborado por la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados (Asedas), en colaboración con las universidades Complutense y Autónoma de Madrid.

Por su parte, los consumidores de tipo mixto u omnicanal, que compaginan tanto la compra de alimentación *online* como la presencial, alcanzan un 22,3 por ciento de cuota y registran un retroceso de cerca de 4,9 puntos respecto al año anterior. El pico de ventas de productos de alimentación en formato mixto tocó techo en 2022 al alcanzar una cuota del 33,2 por ciento, según refleja el informe. La gran beneficiada ha sido la compra de alimentación en tiendas físicas, que ha pasado del 60,9 por ciento en 2022 al 72,9 por ciento en 2024.

Por tipo de alimentos, en los productos frescos y congelados se observa un retroceso general de la compra *online* aún más acentuado que en el resto de las categorías (alimentación envasada). En concreto, el 43 por ciento de los consumidores no compra nunca productos frescos *online*, mientras que el 49 por ciento no compra nunca productos congelados *online*.

Siendo los frescos la categoría que supone un mayor freno a la compra *online*, el estudio recuerda que no todos los productos frescos suponen un freno. En este sentido, frutas y verduras, charcutería y quesos son las más aceptadas, mientras que generan más desconfianza panadería y bollería y, fundamentalmente, pescados y mariscos. En este caso, la explicación puede estar ligada a la rapidez de su caducidad y necesidad de transporte rápido y que se mantenga la cadena de frío.

60,3%

DE LOS
CONSUMIDORES
ESPAÑOLES NUNCA
HA COMPRADO
ALIMENTACIÓN
POR VÍA ONLINE

Contraste
La alimentación sigue estando muy atrás en las ventas de comercio electrónico si se le compara con otros sectores. Según el informe de Asedas, el 60,3 por ciento de los consumidores no ha comprado nunca productos de alimentación por vía *online*, mientras que el 31,2 por ciento lo ha hecho alguna vez y el 8,5 por ciento con fre-



La alimentación sigue estando atrás en las ventas *online*.

cuencia. Esto contrasta con el 34,2 por ciento de la moda o el 23 por ciento del mercado en general.

El barómetro de Asedas señala que la principal ventaja asociada al canal *online* es la comodidad por volumen y peso, lo



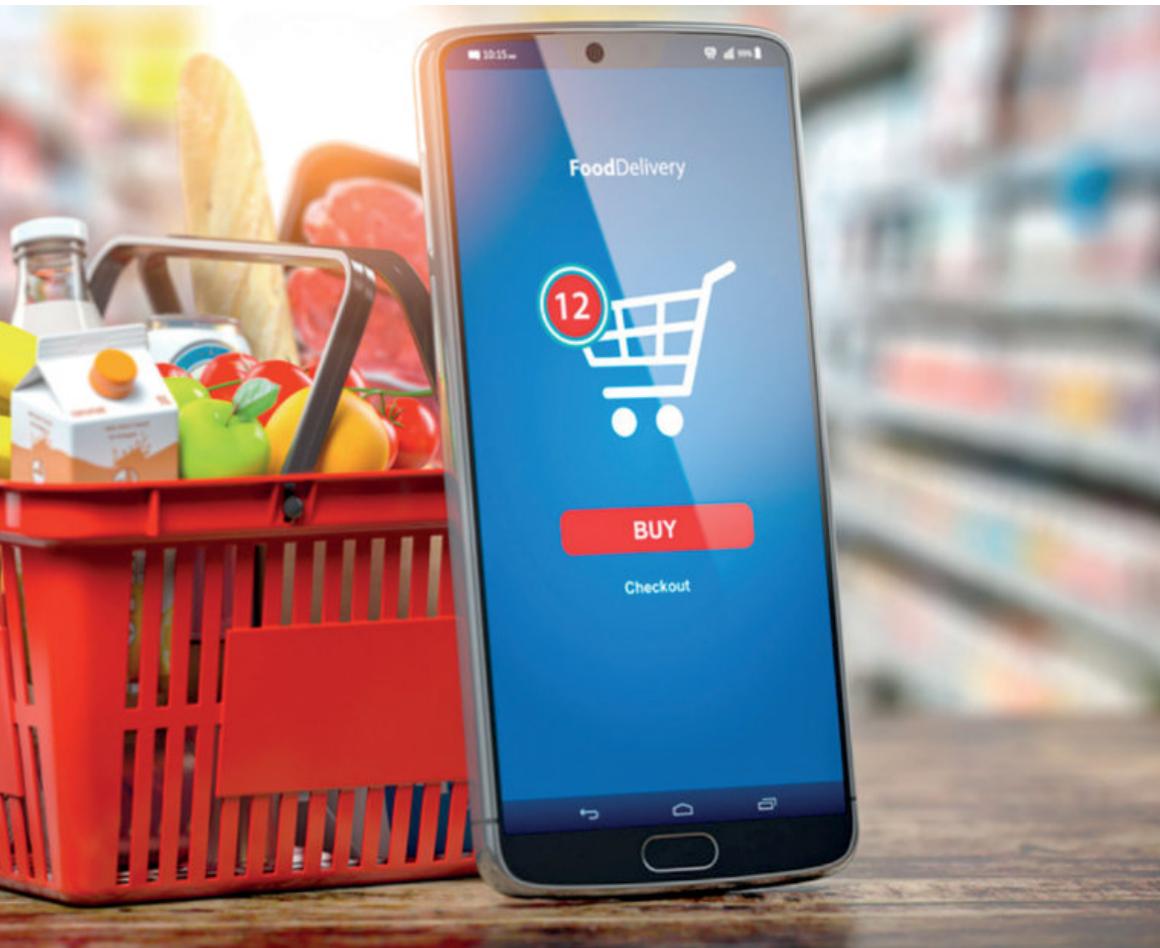
Los compradores *online* de alimentación representan el 4,8% sobre el total.

que permite asumir grandes compras en momentos específicos como llenar la despensa, salida o vuelta de vacaciones. Esta teoría se ve sustentada por la diferencia histórica de carritos, siempre a favor del *online*, según detalla el informe.

El estudio también pone el foco en las barreras con la que se encuentra la compra *online* de productos de alimentación. Entre ellos se encuentran la preferencia por ver y comprobar los productos personalmente antes de comprarlos, la elección de los productos frescos a la vista de lo que hay ese día en la tienda, no poder elegir el punto de maduración deseado para las frutas y verduras o no poder elegir la fecha de caducidad, entre otras.

En el observatorio se analizan posibles factores que inclinarían más a los consumidores a apostar

por la compra *online* de alimentación, entre los que se encuentran que no se cobrasen gastos de envío, que la página web pudiese ayudar a seleccionar con mayor fiabilidad los frescos (aspecto, punto de maduración, fecha de caducidad, etc.) y tam-



bién que se pudiese abonar la compra una vez comprobado que los productos recibidos son los adecuados, y en el estado que se desean.

En definitiva, la desconfianza hacia la categoría de los productos frescos es la

principal barrera ante la compra *online*. Por su parte, uno de los aspectos más valorados es la claridad en el plazo y horario de entrega y que quede claro el coste del envío. También es muy relevante para la elección del proveedor *online* que en la

web haya presencia de fotografías de los productos para facilitar la elección y esté claro en todo momento el contenido del carro virtual y de su importe.

Seur Frío

Un buen termómetro de la situación del comercio electrónico de productos a temperatura refrigerada lo ofrecen las compañías paqueteras especializadas en este nicho de negocio.

Seur ha logrado consolidar su servicio a temperatura controlada como uno de los ejes de crecimiento clave para la compañía. El pasado año, Seur Frío experimentó un crecimiento del 15 por ciento en los envíos

HORARIO DE ENTREGA Y COSTE DEL ENVÍO, CLAVES PARA EL ONLINE

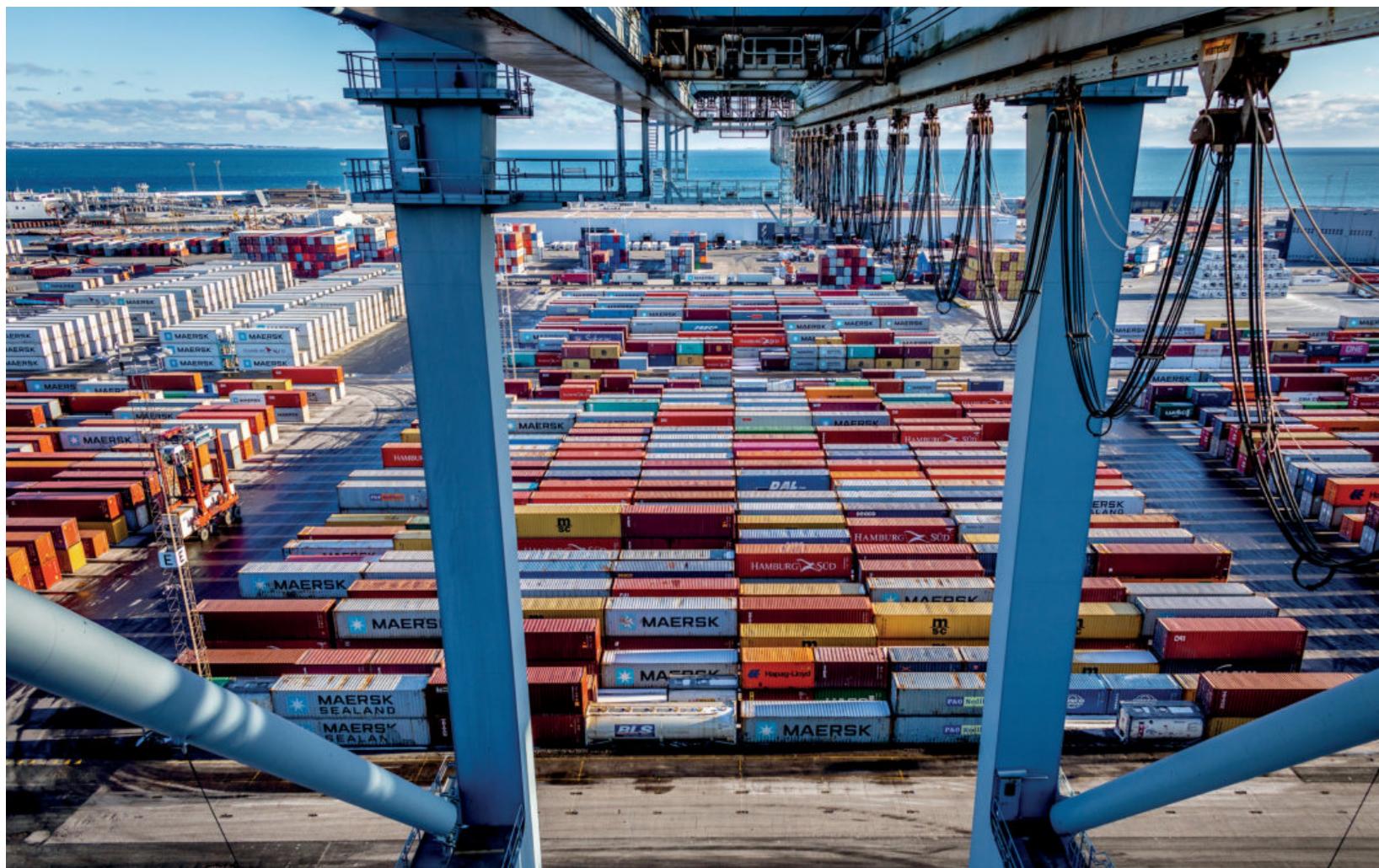
gestionados, lo que supone repetir el incremento de doble dígito registrado el ejercicio anterior. Seur Frío alcanzó una media de entregas de 7.000 envíos diarios en 2023, frente a los 6.100 del ejercicio anterior. Para hacer frente a este incremento de los envíos, la compañía ha reforzado su flota específica, que ahora cuenta con más de 400 vehículos, dedicados tanto a entregas de larga distancia como a distribución local. Además, 80 de las naves con las que cuenta la compañía disponen de instalaciones de frío.

Los principales productos que transporta Seur Frío, en este sentido, están relacionados con el sector de la alimentación. En este sentido, destacan los alimentos frescos como carnes, pescados, mariscos, platos preparados, lácteos, bebidas pasteurizada y productos procesados.

VIAJAMOS CONTIGO

- Una única tarjeta para España, Francia, Bélgica y Luxemburgo.
- Máxima seguridad con PIN dinámico, servicio 24/7, control on-line de todos sus movimientos.
- Peajes, parkings seguros, lavaderos, recuperación de impuestos, ...

PETROMIRALLES
www.petromiralles.com



El auge del mercado de contenedores refrigerados es una constante en las terminales portuarias, que cada día utilizan más espacio e inversiones para la atención a este tipo de envases.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

UN DESAFÍO DE CAPACIDAD

EL MERCADO REEFER DUPLICARÁ SU DIMENSIÓN EN SEIS AÑOS PARA TRATAR MÁS DE 7 MILLONES DE TEU ANTE EL AUGUE DEL COMERCIO ELECTRÓNICO Y LA EXPANSIÓN DE RUTAS COMERCIALES

El número total de contenedores refrigerados superará los 7 millones de TEU en 2030, según las previsiones de la industria, con una tasa de crecimiento anual que se estima del 8,8 por ciento durante los próximos seis años. En 2023, el tamaño del mercado mundial alcanzó los 4 millones de TEU, dentro de un escenario que está experimentando un crecimiento significativo, impulsado por la creciente demanda de productos farmacéuticos, la expansión de las rutas comerciales, la floreciente in-

dustria del comercio electrónico y los avances en la tecnología de seguimiento en tiempo real, según destacan las consultoras especializadas en este segmento de la actividad del *liner shipping*.

El principal desafío al que se enfrentan navieras y operadores logísticos en los próximos años es distribuir la cantidad adecuada de contenedores refrigerados en todas las zonas geográficas y durante todo el año.

El mercado actual mantiene importantes desequilibrios entre importaciones

7

MILLONES DE TEU
ES EL VOLUMEN
QUE TENDRÁ EL
REEFER EN 2030

y exportaciones de las principales regiones exportadoras de alimentos y bebidas, por ejemplo, América del Sur y América Central y las regiones importadoras como China o Europa

En segundo lugar, las cargas refrigeradas, como los productos frescos, son altamente estacionales, lo que complica aún más la planificación de la capacidad, coinciden los operadores consultados.

A estos dos problemas, hay que añadir la congestión portuaria actual, especialmente en Estado Uni-

dos y Europa, agravada con la crisis del mar Rojo, que está ralentizando la circulación de contenedores refrigerados. Como resultado, la escasez de contenedores refrigerados en las regiones exportadoras se está manteniendo en los niveles del último año y desde el sector se explica que se seguirá ejerciendo presión al alza sobre las tarifas de los contenedores refrigerados.

El mercado de contenedores refrigerados viene siendo estratégico para el transporte global de productos sensibles a la tem-

peratura, incluidos alimentos perecederos y medicamentos farmacéuticos. Estos contenedores garantizan que las frutas, verduras, carnes, productos del mar y medicamentos conserven su calidad y eficacia durante el transporte de larga distancia.

La expansión del mercado mundial tiene como uno de sus vectores de crecimiento el rápido auge de la industria farmacéutica, que ha tenido un profundo impacto en el mercado de contenedores refrigerados.

EL AUQUE DE LA INDUSTRIA FARMACÉUTICA HA AUMENTADO LOS VOLÚMENES

Desde el sector se explica que “con el envejecimiento de la población mundial y una mayor preocupación por la salud, existe una mayor demanda de medicamentos farmacéuticos, muchos de los cuales son sensibles a la temperatura”. Y es que el transporte de vacunas, productos biológicos y otros productos sanitarios requiere un control preciso de la temperatura para preservar su

eficacia, “lo que impulsa la necesidad de soluciones avanzadas para contenedores refrigerados”, explica el directivo de una naviera especializada en logística reefer. Por otro lado, el aumento del comercio electrónico ha acelerado aún más la demanda de contenedores refrigerados, según destacan las consultoras.

El mercado mundial asiste a un crecimiento del número de consumidores que recurren cada vez más a las plataformas en línea para realizar sus compras, por lo que “el sector de la logística de los contenedores refrigerados debe adaptarse para entregar productos perecederos de manera eficiente”. Los contenedores refrigerados permiten “mantener la calidad del producto desde el almacén hasta la puerta de entrada del supermercado”, indican estos medios.

En este sentido, la expansión de las rutas comer-

ciales gracias al aumento de los acuerdos comerciales y la apertura de nuevos mercados vienen facilitando el acceso a una gama más amplia de productos perecederos, lo que ha estimulado aún más la demanda de contenedores refrigerados. Para ello, la imple-

mentación de regulaciones más estrictas sobre la seguridad alimentaria y el transporte de productos farmacéuticos viene a procurar una mayor necesidad en el uso de contenedores refrigerados avanzados, así como en la reducción de la huella de carbono y la mejora de la sostenibilidad en la logística con equipos más eficientes.

Estos avances tecnológicos son cruciales para dar mayor impulso al mercado, así como para promover

El uso de equipos avanzados es una constante entre las principales navieras mundiales.



ZIM CONTAINER

mentación de regulaciones más estrictas sobre la seguridad alimentaria y el transporte de productos farmacéuticos viene a procurar una mayor necesidad en el uso de contenedores

una estandarización y transparencia a los cargadores, con equipos que permiten una atmósfera controlada y dedicada en función de la mercancía transportada.

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

TRÁFICOS EN VÍA DE RECUPERACIÓN

El sistema portuario español mejoró en 2023 sus flujos de carga perecedera en contenedor, con aumentos que fueron más destacados en Valencia, Las Palmas, Vigo, Gijón, Cartagena y Castellón.

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
Bahía de Algeciras	3.391	-2%	+1%	3.464	3.972
Valencia	1.873	+5%	-8%	1.789	2.330
Las Palmas	837	+38%	+44%	608	661
Barcelona	477	-16%	-74%	564	678
Vigo	232	+33%	>999%	175	177
S.C. Tenerife	222	+17%	+8%	189	219
Bahía de Cádiz	107	+19%	>999%	90	103
Gijón	95	+46%	+7%	65	71
Alicante	80	-24%	-42%	106	98
Cartagena	80	+116%	+186%	37	14
Tarragona	62	-0%	+18%	62	52
Málaga	57	-40%	+111%	94	104
Bilbao	54	+18%	-60%	46	71
Castellón	48	+241%	+225%	14	11
Sevilla	24	+40%	+57%	17	14
Huelva	8	-17%	-61%	10	14
Santander	5	-27%	>999%	7	12
Almería	4	+77%	+201%	2	2
Vilagarcía	3	-37%	-85%	4	12
Ferrol - San Cibrao	1	-32%	-	1	-
Baleares	1	-21%	-67%	1	4
Marín - Pontevedra	0	+30%	-100%	0	0
Melilla	0	-42%	-95%	1	0
Ceuta	0	+53%	-99%	0	0
TOTAL	7.660	+4%	-12%	7.348	8.620

Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



Área de estocaje de contenedores refrigerados en la instalación de APM Terminals Barcelona.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL FRÍO AVANZA

LA CARGA PERECEDERA CRECE UN 4% FRUTO DEL AUMENTO LINEAL DE LOS VOLÚMENES EN CONTENEDORES REFRIGERADOS

El tráfico marítimo de frutas y hortalizas por los puertos españoles alcanzó los 11,9 millones de toneladas durante 2023, superando los 11,1 millones de 2022, según la estadística

de Puertos del Estado. De esta cifra, casi la mitad, 5,4 millones de toneladas, fue en desembarque sin tránsito, es decir importaciones para consumo nacional. Unos flujos que vienen uti-

lizando mayoritariamente el contenedor para alcanzar los mercados nacionales e internacionales. De hecho, más de 7,6 millones de toneladas se movilizaron en contenedores duran-

APM TERMINALS

Goal to be
net zero
by 2040



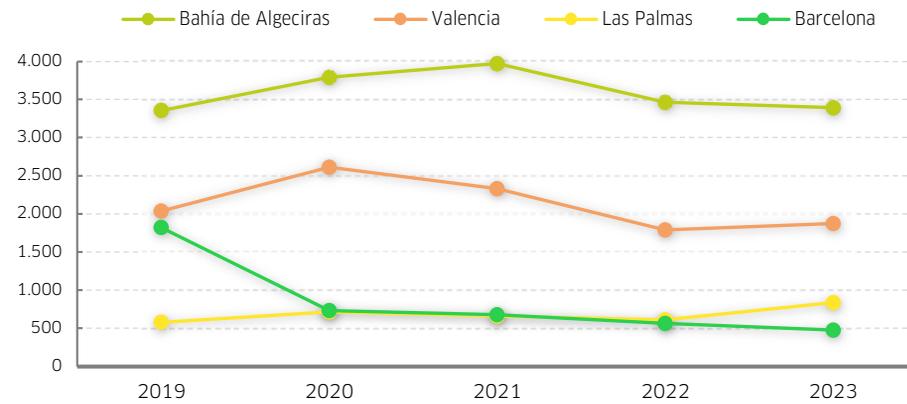
Learn more on apmterminals.com



Lifting Global Trade

LA CARGA PERECEDERA, UN NEGOCIO DEL ALTO VALOR AÑADIDO PARA LOS PUERTOS ESPAÑÓLES

Los puertos de Bahía de Algeciras, Valencia, Las Palmas y Barcelona gestionaron el 86% de los flujos en contenedores de mercancía perecedera durante 2023.



Miles de toneladas. 2023, provisional. Fuente: Puertos del Estado.



te el pasado año, según los indicadores del organismo público. Este tipo de tráfico registró un avance del 4 por ciento, empezando a detener, en parte, la caída que estos flujos habían tenido desde el final de la pandemia en los muelles españoles.

Los principales puertos españoles en la gestión de contenedores refrigerados son Algeciras y Valencia. En menor medida, Las Palmas, Barcelona y Vigo mantie-

nen una importante cuota, especialmente de la mano de Maersk, MSC y CMA CGM, así como de los flujos de Hapag-Lloyd, ONE y ZIM, que apuestan por el mercado *reefer*.

Crecimiento global

“El transporte de mercancías perecederas mantiene un crecimiento anual del 3 por ciento en flujos internacionales”, explica a este periódico el directivo de una naviera interoceánica. “Es-

ALGECIRAS Y VALENCIA, A LA CABEZA DE LOS FLUJOS DE MERCANCÍA PERECEDERA

tamos observando un progresivo uso del contenedor para ciertas frutas que, hasta la fecha, solo se venían transportando en buques convencionales, lo cual requiere una mayor capacidad logística”, añade el mismo directivo.

De ahí, que una de las principales inversiones que acometen actualmente las navieras, junto a los buques, es dotarse de equipos que garanticen la última tecnología para mantener

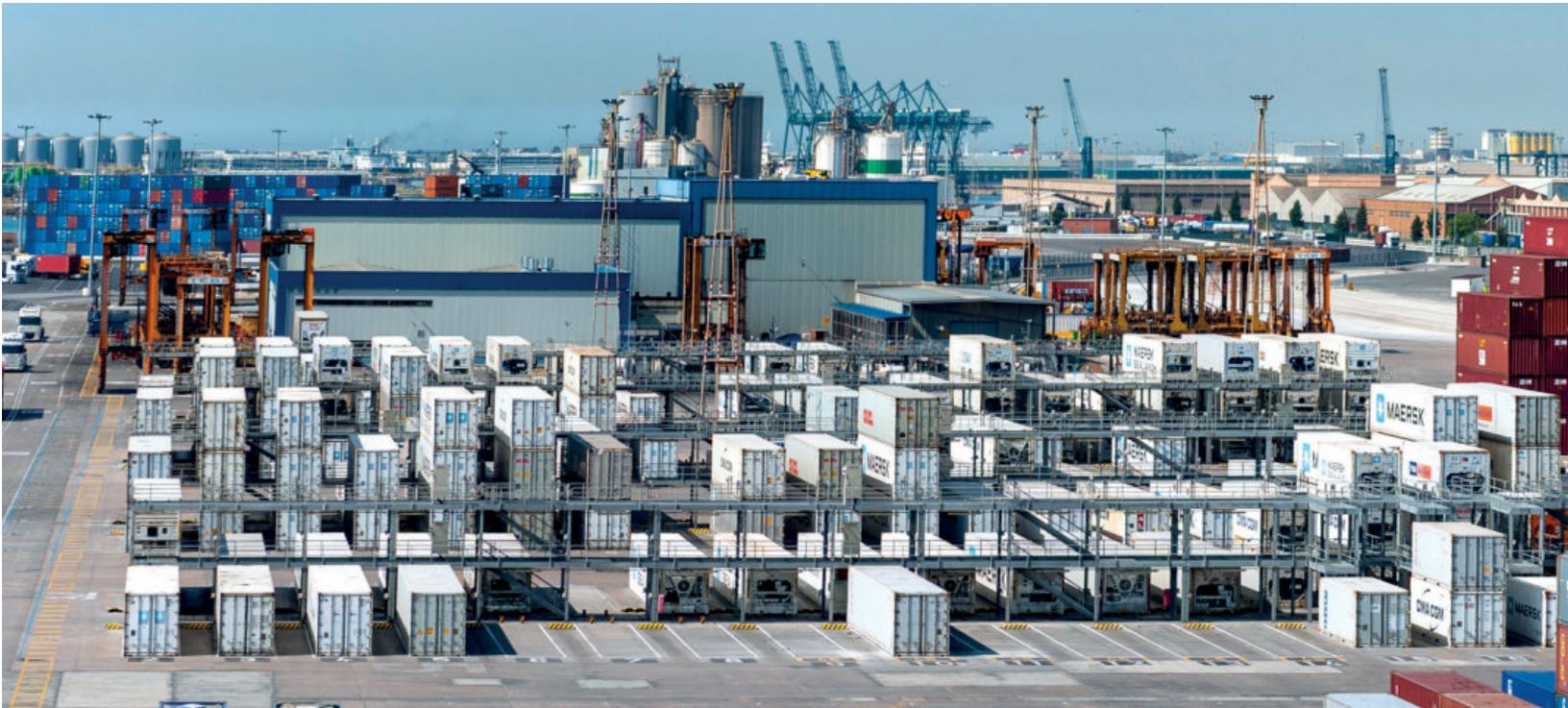
los productos transportados en perfectas condiciones durante todo el trayecto.

Para ello, uno de los enfoques que viene desarrollando el sector es asegurar y promover la tecnología en tierra, en las terminales portuarias y en las plataformas de distribución, “asegurando el futuro digital de la cadena de suministro”, indica a este periódico un operador logístico especializado en tráficos de carga perecedera.

Bilbao
PORT

Compromiso
Hacer del transporte marítimo una alternativa eficiente y más sostenible

www.bilbaoport.eus



Zona de contenedores reefer en la instalación de APM Terminals Barcelona.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPACIDAD PARA FLUJOS DE ALTO VALOR AÑADIDO

LOS PUERTOS ESPAÑOLES REÚNEN UNA RED EFICIENTE DE INFRAESTRUCTURAS DEDICADAS AL TRÁFICO DE PRODUCTOS PERECEDEROS EN LÍNEA CON EL AVANCE DEL NEGOCIO REEFER

Los puertos españoles, que disponen de más de 85 millones de metros cuadrados de superficie terrestre y áreas de depósito, reúnen una red de almacenes frigoríficos con cerca de dos millones de metros cúbicos de capacidad, lo que permite dar servicio a las líneas regulares de las navieras nacionales e internacionales.

Junto a la logística de valor añadido, los puertos españoles destacan por su abanico de conexiones con cualquier puerto del mundo, al tiempo que vienen maximizando las inversiones para la adecuación de sus puestos de control fronterizo (PCF), los servicios fitosanitarios, y todo tipo de soluciones logísticas, según destacan desde Puertos del Estado.

En concreto, las terminales de puertos como Bahía de Algeciras, Barcelona, Valencia y Vigo, principales enclaves dedicados a la logística reefer, vie-

nen mejorando año tras año sus infraestructuras dedicadas a este emergente negocio para poder tratar una mayor número de mercancías bajo temperatura dirigida, como son las frutas, verduras, pescados y carnes, pero también otra serie de mercancías de un alto

valor añadido, como son aquellos productos líquidos, cosméticos y farmacéuticos que necesitan un tratamiento específico para su transporte por vía marítima.

Con el paso de los años, España viene manteniendo un notable protagonismo entre los enclaves europeos en este espacio de tráfico de alto valor añadido, lo que le ha convertido, gracias a su conectividad marítima, en uno de los hubs para 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.

Los operadores coinciden en destacar que el mundo de la carga refrigerada se caracteriza por un servicio de alto valor añadido, “un mercado muy exigente, donde no se puede ir con pruebas sino con hechos, y que tiene un destacado potencial de crecimiento en los próximos años”.

América y África

Transitarios especializados en estos flujos destacan que “España debe maximizar su estrategia de atracción de nuevos volúmenes, sobre todo, procedentes de América del Sur y África, ya que nuestros puertos deben servir de puerta de entrada de las producciones de muchos productos de temporada de estas zonas geográficas”.

Los operadores apuntan que “es vital mejorar las instalaciones, porque los contenedores frigoríficos necesitan de almacenes modernos para ser tratados

2
MILLONES
DE M3
DE ALMACENES
EN LOS PUERTOS

**ALGECIRAS,
VALENCIA, VIGO
Y BARCELONA,
PRINCIPALES
PUERTOS**



APM TERMINALS

y puntos de intercambio de carga, tanto para la exportación como para la importación”.

En la actualidad, la oferta portuaria para el contenedor frigorífico en Espa-

ña destaca entre los puertos del sur de Europa, un negocio que está en constante expansión ante las necesidades operativas de las navieras en los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona y Vigo. Las terminales de los cuatro enclaves suman más de 13.500 conexiones para contenedores reefer.

Red en expansión

Por ejemplo, en el caso de Barcelona, hay más de 3.500 enchufes destinados al negocio reefer, la terminal BEST, en manos de Hutchison, dispone de 2.750 enchufes, mientras que APM Terminals Barcelona, bajo la propiedad de Maersk, tiene una capacidad de 724, extensibles a 940. En el enclave catalán se han venido primando las operaciones con este tipo de contenedores, proporcionando, en el caso de la instalación de Maersk, un servicio de conexión específica para la carga reefer más sensible, manteniendo la unidad conectada hasta el último momento previo a la carga, con una monitorización continua.

Por su parte, Bahía de Algeciras dispone, en sus dos terminales, de más de 5.000 enchufes monitorizados. APM Terminals Algeciras dispone de 4.000 conexiones, mientras que TTI Algeciras tiene capacidad para 1.296 contenedores reefer en su patio semiautomatiza-

do. Estas conexiones se complementan con 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 más 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.

Conectividad

Por su parte, Valencia viene creciendo como hub logístico para los tráficoss reefer, gracias al desarrollo de su conectividad marítima. El enclave dispone de 3.431 conexiones para contenedores refrigerados. En concreto, la terminal de CSP Spain cuenta con 1.635 conexiones reefer, APM Terminals Valencia dispone de 576, mientras que MSC Terminal tiene 1.220 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 frío.

Por último, Vigo sobresale en el norte de España en el desarrollo de tráficoss de carga perecedera en la instalación que gestiona Termavi en el muelle de Guixar, con más de 1.300 tomas operativas en la instalación.

ALGECIRAS ES EL PUERTO CON MAYOR FLUJO DE PRODUCTOS PERECEDEROS

**HUTCHISON PORTS
BEST**

**THE COOLEST
TERMINAL IN
THE MED**

2.200
Reefer plugs

+1.000
Coming soon

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR, FOCO DE CRECIMIENTO

LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS DESDE MARRUECOS CONSOLIDA A ALGECIRAS COMO PRINCIPAL ENLACE LOGÍSTICO DE LA CADENA DE SUMINISTRO EN EL SUR DE EUROPA



STENA LINE

El Estrecho de Gibraltar está siendo especialmente emergente en el desarrollo de la actividad de carga frigorífica a través de los servicios marítimos que se prestan entre los enclaves del sur de España y el norte de África. Medias superiores a los mil camiones diarios se vienen gestionando en las bodegas de las navieras de carga rodada procedentes de la huerta marroquí y que tienen como des-

tino tanto España como el resto de países europeos.

Una gran mayoría de esta logística desde los campos y almacenes del norte de Marruecos se embarca en la relación entre los puertos de Tánger y Algeciras, un puente logístico que genera alrededor de medio millón de camiones donde la carga agroalimentaria tiene especial protagonismo, junto a los flujos de la industria textil

El negocio en el Estrecho ha despertado el interés de las navieras.

y de la automoción asentada en el reino alauita.

Miles de frigoríficos vienen pasando a diario por las instalaciones portuarias de Algeciras, una vía logística que une con Tánger, que registró en 2023 un flujo de 428.098 UTI, en un itinerario que destaca por su progresión lograda en la última década. Este mercado, el que se origina entre las dos orillas, europea y africana, del Estrecho de Gibraltar, viene abriendo oportunidades para otros enclaves españoles, con un volumen superior a los 16 millones de toneladas de carga de exportación e importación dominado por las empresas de transporte, tanta de Marruecos como de España.

ALGECIRAS, CÁDIZ, HUELVA, ALMERÍA, MÁLAGA Y MOTRIL, ENLACES A ÁFRICA

Es un mercado en el que, junto al protagonismo de Algeciras, se están viendo beneficiados otros enclaves como Cádiz, Huelva, Almería, Málaga y Motril, que van a tener una oportunidad para la expansión de sus actividades logísticas y portuarias con la ampliación de sus zonas de influencia generando servicios alternativos para mercancías en la península.

Durante el pasado ejercicio, España importó de Marruecos 459.000 toneladas de frutas y hortalizas, un 104 por ciento más que diez años antes, según los datos facilitados por el Instituto de Comercio Exterior.

Por volumen, el ranking de productos importados de Marruecos lo encabeza la sandía. Las empresas españolas compraron a los exportadores marroquíes un total de 78.400 toneladas, mientras que el segundo producto fue el pimiento, con un movimiento de 77.400 toneladas. Junto a estos dos productos, la judía, con un volumen de 61.400 toneladas, el tomate con 57.900 toneladas y la frambuesa, con un volumen a lo largo del pasado ejercicio de 32.300 toneladas, son los cin-



A.P. DE ALGECIRAS

co principales productos que España recibe de Marruecos.

Y es que la entrada en vigor en 2010 del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Marruecos, con el establecimiento de una zona de libre comercio entre los países mediterráneos limítrofes, ha supuesto

que las importaciones de frutas y hortalizas en España procedentes de Marruecos se han multiplicado por cuatro, mientras que con el entorno comunitario se han duplicado.

Ante esta evolución, tener activos como el puerto de

Algeciras es determinante para España. El enclave andaluz mantiene activo las 24 horas del día el enlace del Estrecho que conecta España y Marruecos, Algeciras con Tánger Med, en menos de hora y media, actividad básica para el transporte de viajeros y el comercio entre ambos continentes.

Para atender la mercancía

16

MILLONES DE TONELADAS ANUALES PASAN POR EL ESTRECHO



a 30 puertas, 18 más que las 12 actuales.

Al mismo tiempo, el puerto trabaja junto al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en mejorar su conectividad terrestre, tanto viaria como ferroviaria. El enclave se configura como el kilómetro cero de los corredores prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), el Mediterrá-

104%

DE CRECIMIENTO EN LA EXPORTACIÓN DE MARRUECOS A ESPAÑA EN DIEZ AÑOS

neo y el Atlántico. Su extensión hasta Zaragoza acogerá, además, la futura autopista ferroviaria que dará salida al crecimiento de los flujos con Marruecos.

Asimismo, la mejora de la infraestructura viaria incluye actuaciones en el acceso sur y la mejora del acceso norte al puerto, la construcción de la variante exterior de Algeciras, para canalizar el canalizar tráfico de largo recorrido entre la N-340 y A-351/A-7, y el aumento de capacidad de la A-7 hasta San Roque, con la ampliación a tercer carril.

Medio millón de camiones anuales atraviesan el Estrecho de Gibraltar.

percedera que traen a Europa estas líneas, tanto de contenedores como desde el norte de África, el puerto de Algeciras cuenta con un Puesto de Con-

trol Fronterizo catalogado como de primera categoría, que funciona las 24 horas del día y 7 días a la semana. Este punto, clave para garantizar la seguri-

dad alimentaria de la Unión Europea, va a ser ampliado en un 150 por ciento de su capacidad de las puertas destinadas a inspección vegetal, pasando



Puerto de Málaga, conectado con el mundo.

Tu puerto boutique para conectar con cualquier punto del planeta.

Con todos los #servicios necesarios.

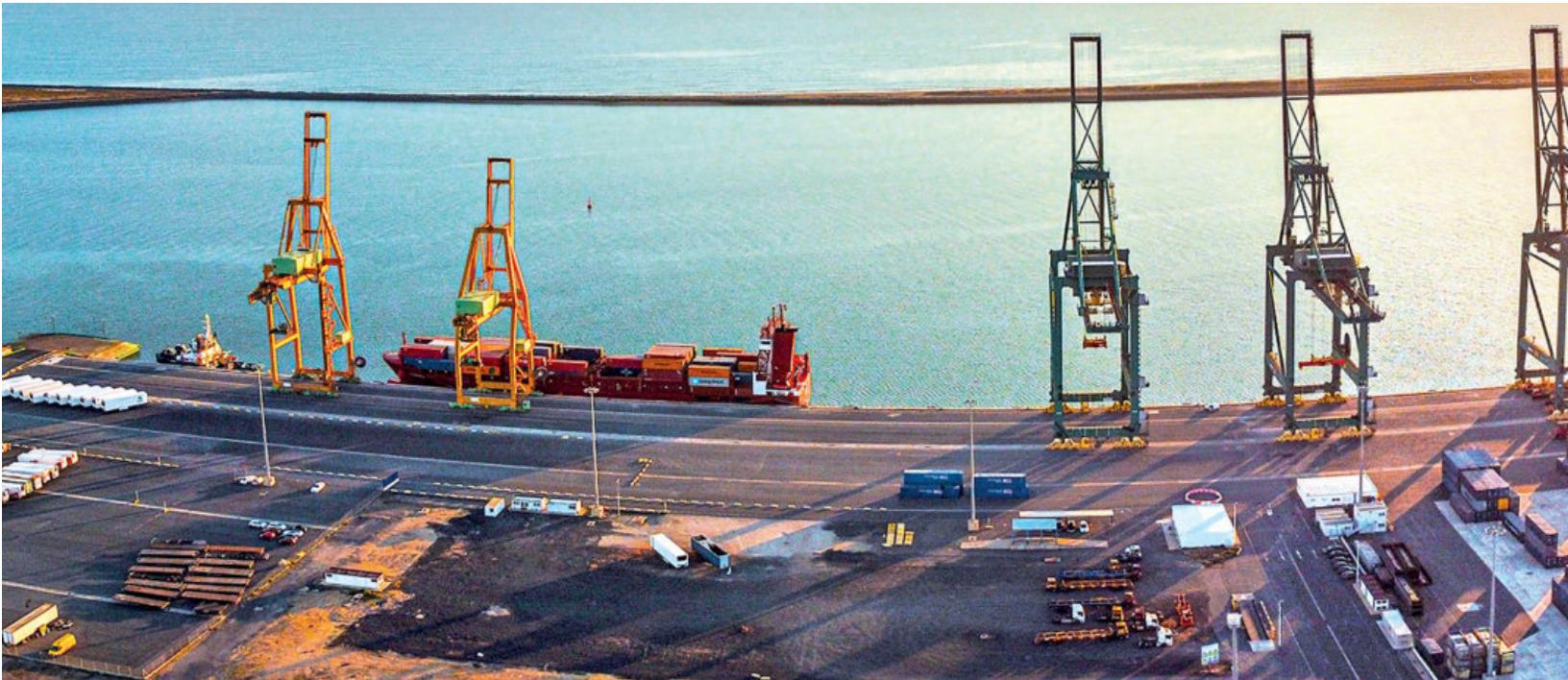
Puerto #sostenible.

Aplicando la #innovación en los procesos.



#PuertodeMálaga | X @ in y f | puertomalaga.com





El Muelle Sur es un espacio de crecimiento y nuevas oportunidades para el desarrollo de la logística frigorífica en el Puerto de Huelva.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

HUELVA SE POSICIONA EN EL NEGOCIO DEL FRÍO

LA PLATAFORMA FRIGORÍFICA DE FRIPORTSUR IMPULSARÁ LA LOGÍSTICA DE PRODUCTOS PERECEDEROS EN EL ENCLAVE ONUBENSE, TRAS UNA INVERSIÓN DE 34 MILLONES DE EUROS

El Puerto de Huelva ha puesto su gota de novedad en la logística portuaria con la puesta en servicio del nuevo centro logístico de Friportsur, ubicado en el Muelle Sur del enclave onubense, una instalación polivalente que está dotada de la última tecnología en sistemas de frío.

El 'Hub Logístico del Frío' del puerto de Huelva es un proyecto englobado dentro de un marco de colaboración

entre la Autoridad Portuaria y la empresa Enagás, para el aprovechamiento del frío residual producido en el proceso de regasificación. En concreto, este proceso se realiza en la planta de Enagás en Huelva del Gas Natural Licuado (GNL), mediante el que se consigue producción de frío a temperaturas de hasta -35 °C con un ahorro considerable de los costes energéticos, para el aprovechamiento de este frío en el almacén.

El proyecto de Friportsur ha sido concebido como un espacio portuario esencial y de alta especialización de almacenamiento y gestión de mercancía a temperatura controlada.

La instalación está formada por un conjunto de edificios singulares con las prestaciones de funcionalidad, seguridad y habitabilidad, y cumpliendo los máximos estándares de calidad, detallan los responsables del centro.

Los almacenes aprovechan el frío ecológico proveniente de parte del residual que se genera en los procesos de regasificación de gas natural de la planta de Enagás ubicada también en el puerto, lo que supone "una solución clave para la implantación de nuestro negocio en el puerto de Huelva", explica Salvador Urbistondo, consejero delegado de Friportsur.

La instalación dispone de 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. Permite desarrollar distintas actividades asociadas a la congelación y almacenaje a temperatura controlada como control de calidad, *cross-docking*, repaletizado y manipulación de la mercancía.

La plataforma, que dispone de una capacidad de 180.000 metros cúbicos de almacenaje, tiene una cámara bitépera para el alojamiento de 3.000 palés y cuatro túneles de congelación rápida. El centro permite atender rangos de temperatura desde -60 grados a frío positivo de conservación a cámaras de congelados de hasta -25 grados, túneles de congelación de -35 grados y salas de refrigerados entre cero y cuatro grados centígrados positivos.

3.000

PALÉS
VA A PODER
ALMACENAR
FRIPORTSUR

Junto a los importantes ahorros de costes energéticos, Friportsur destaca que la instalación dispone de un acceso directo al Puesto de Control Fronterizo, así como de un acceso directo

al muelle, lo que permite que no existan acarros adicionales a la terminal de contenedores y carga rodada del enclave onubense.

La plataforma permite posicionar en Huelva un nuevo concepto logístico como es la conservación de mercancía tanto en congelado en el silo automatizado autoportante, como en refrigerado en la cámara bitépera anexa.

Asimismo, la instalación va a incrementar el movimiento de *cross-docking* de contenedores, consolidación y desconsolidación de mercancía en las zonas previstas para tales servicios, así



YILPORT

Por último, el centro va a ofrecer a los clientes diversas áreas de la plataforma para atender carga y descarga de mercancía paletizada, paletizado, etiquetado, flejado, limpieza y control de calidad, entre otras.

La instalación, con un desarrollo en dos fases y una inversión de 18 millones en la primera y 16 millones en la segunda, “supone una clara innovación tecnológica en España, única, desde

FRIPORTSUR RECIBIRÁ ENERGÍA DE LA PLANTA DE GNL DE ENAGÁS

un enfoque sostenible, utilizando energías alternativas, consiguiendo una reducción del 95 por ciento del coste ambiental”, explicaron fuentes de la compañía. Friportsur ha recibido incentivo de la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía IDEA, de la Junta de Andalucía, por un importe de 5,6 millones de euros cofi-

como la congelación rápida de mercancías al disponer de cuatro túneles de congelación estáticos con capacidad para congelar un camión de producto cada 24 horas.

Las instalaciones podrán congelar un camión de producto cada 24 horas.



FRIPORTSUR

nanciado en un 80 por ciento por la Unión Europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER para la realización del proyecto de Huelva.

En este sentido, el proyecto de Friportsur recibió el pasado mes de febrero la bandera al Mérito Medioambien-

tal otorgada por la Junta de Andalucía, que ha calificado la inversión como un “importante” proyecto de economía circular y sostenible que “va a suponer riqueza para Huelva”.

GRIMALDI LINES

ECO VALENCIA

GRIMALDI HYBRID RoRo

La PRIMERA NAVIERA Ro-Ro GREEN en el MEDITERRÁNEO

130 Autopistas del Mar y conexiones marítimas

INFO y RESERVAS: +34 96.306.13.00 | info@grimaldilogistica.com | www.grimaldi.napoli.it

The advertisement features a large image of the Grimaldi Hybrid RoRo ship 'ECO VALENCIA' sailing on the sea. The ship is white with a green hull and a red stripe. The Grimaldi Lines logo is visible on the ship's superstructure. The background is a clear blue sky and sea. Below the image, there is text in white and red on a dark blue background, including the company name, ship name, and promotional message. At the bottom, there is contact information in white text on a dark blue background.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL FRIGO CONFÍA EN EL SHORT SEA

AUMENTA LA OFERTA DE SERVICIOS ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS, CON IMPORTANTES FLUJOS HORTOFRUTÍCOLAS SUR-NORTE, SIENDO LA MAYORÍA DE LAS CONEXIONES AUTOPISTAS DEL MAR



El transportista de *frigo* tiene cada vez más confianza en el *short sea shipping* para subir el remolque al barco sin temor a que se eche a perder la carga por la rotura de la cadena del frío. La confianza es cada vez mayor “especialmente porque las experiencias anteriores o de otros colegas avalan la seguridad que existe para la mercancía en la travesía a bordo de los buques”, señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Los observatorios que elabora periódicamente SPC-Spain no disgrega los tráficos de mercancías a temperatura controlada del conjunto. No obstante, “la información de que disponemos revela que hay una cierta estabilidad, tanto en la fa-

chada 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 llegar a sus destinos”. Lógicamente, los volúmenes de transporte frigorífico

ESTABILIDAD DE LOS TRÁFICOS EN LOS ARCOS ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO

son superiores en la fachada mediterránea que en la atlántica, dado que “los servicios son mucho más numerosos en la primera”.

En el arco mediterráneo es donde están las conexiones con

Marruecos, “con importantes flujos hortofrutícolas en el sentido sur-norte”, añade la experta.

Como los tráficos entre España y Marruecos no pueden beneficiarse de los ‘ecoincentivos’, ya que tienen que ser entre países comunitarios, de acuerdo con la normativa europea, “todo ese importante transporte frigorífico se queda fuera de las ayudas”.

Las empresas que han resultado beneficiadas de la primera convocatoria del programa de los ecoincentivos (las empresas de transporte habían presentado las solicitudes para la segunda convocatoria, pero no estaban aprobadas al cierre de esta edición) “son en general multiproducto, es decir, que prestan servicio a distintos tipos de mercancías, entre las

Experiencias anteriores avalan la confianza en el barco.

que, probablemente, están también las que requieren temperatura controlada”. No obstante, en la relación de beneficiarios “no se encuentran empresas que destacan por estar focalizadas en este tipo de transporte”.

Precisamente, la inclusión de los tráficos con terceros países en los ‘ecoincentivos’ es una de las reivindicaciones de SPC-Spain para conseguir que más transportistas se beneficien de las ayudas. Que los tráficos con Marruecos no estén incluidos en los eco bonos no es óbice para la positiva evolución de este mercado: “Venimos observando un gran crecimiento de los flujos con Marruecos”.

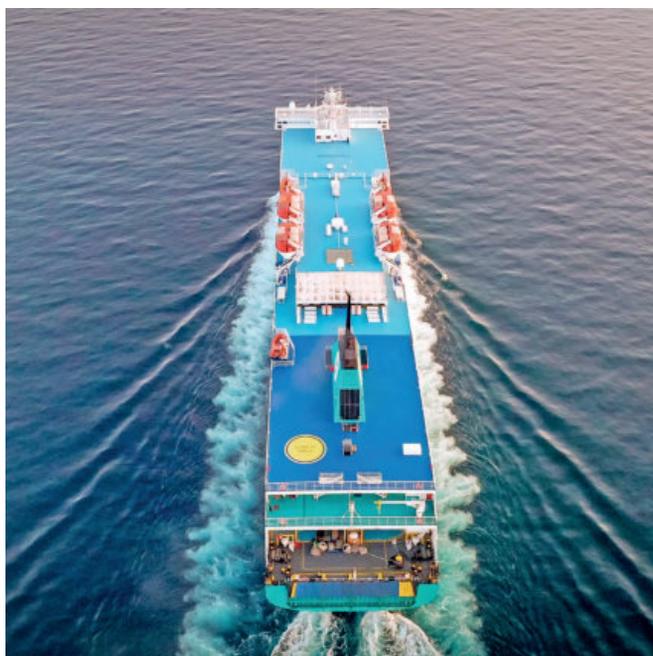
Desde el año 2009, primero de la serie de observatorios estadísticos del TMCD de SPC-Spain, los flujos entre España y

Marruecos se han multiplicado por cuatro. Y este dinamismo “hace que de forma natural surjan nuevos servicios desde distintos puertos españoles” con el país norteafricano.

Por ejemplo, en el último informe del observatorio estadístico del TMCD correspondiente al año pasado, “constatamos un gran aumento de la oferta con Marruecos, debido tanto a nuevas líneas como a un incremento de la frecuencia en las ya existentes”. SPC-Spain ha contabilizado un total de ocho servicios desde los puertos de Motril, Málaga, Almería y Barcelona hacia distintas dársenas de Marruecos.

Es más, siete de estos servicios “tienen la consideración de autopistas del mar en atención a sus frecuencias”, es decir, cuentan con tres o más frecuencias semanalmente. Ello supone “un gran dinamismo por el lado de la oferta que se va adaptando, incluso, se adelanta al crecimiento de la demanda”, añade la directora general de SPC-Spain.

El *short sea shipping* perdió fuelle el año pasado tras dos



Ha aumentado la oferta con Marruecos en el último año.

ejercicios récord, 2021 y 2022, en estos tráficos de los puertos españoles. Y es que el TMCD internacional ro-ro no fue ajeno a la atonía que experimentó el comercio mundial.

La carga rodada transportada en servicios internacionales

(sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) sumó 26,3 millones de toneladas, el 5,6 por ciento menos que en 2022, año en el que este tipo de flujos logró su mejor registro histórico, 27,8 millones de toneladas, según el análisis rea-

lizado por Transporte XXI de los observatorios publicados por SPC-Spain desde 2009. Eso sí, los puertos españoles superaron los volúmenes de 2021 (25,7 millones de toneladas).

Al margen de la situación económica en general, el *short sea shipping* es una de las actividades que resultó afectada por el corte de las relaciones comerciales de Argelia con España, que abarcó la totalidad del pasado ejercicio, a pesar de ser un mercado pequeño en comparación con Marruecos e Italia para los puertos españoles de la fachada mediterránea.

La fachada mediterránea registró globalmente un descenso del 5,9 por ciento de los tráficos y la atlántica, del 3,8 por ciento menos. Los puertos mediterráneos siguen acaparando casi 9 de cada 10 toneladas del TMCD internacional ro-ro.

El transporte marítimo de corta distancia (incluyendo cabotaje y graneles) saldó globalmente el ejercicio con un retroceso del 3,9 por ciento, hasta los 259,5 millones de toneladas, según el último observatorio de SPC-Spain.



Puerto de Huelva

Al servicio de las cadenas logísticas globales



RUTA 1400
Huelva - Canarias

FRED. OLSEN
Express
BALEARIA



MCI



ORIENTADO AL CLIENTE | INTERMODAL | SOSTENIBLE | DIGITAL

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

REDUCIR LA HUELLA DE CARBONO

LOS CARGADORES PONEN CADA VEZ MÁS EN VALOR LA APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD EN LA CADENA DE TRANSPORTE, CON LO QUE EL FERROCARRIL GANA ENTEROS PARA LOS TRÁFICOS A TEMPERATURA REFRIGERADA



TRANSPORTE XXI

La política de reducción de la huella de carbono que están adoptando las principales empresas cargadoras juega a favor del crecimiento de los flujos ferroviarios de mercancías. Uno de los tráficos más al alza es el de mercancía refrigerada, principalmente productos de alimentación, a través de contenedores reefer.

A principios del presente año, en España se movían semanalmente un total de 33 trenes de contenedores reefer. Así lo avanzó el comisionado del Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, en el marco de la inauguración el pasado mes de marzo de la primera terminal intermodal especializada en contenedores reefer en Madrid, impulsada por Athos Rail.

Precisamente, esta nueva terminal, ubicada en Fuenlabrada, representa “un primer paso” en el marco de un plan más am-

bicioso diseñado por la compañía en el ámbito de la intermodalidad, en el que apostará por más terminales de este tipo en los próximos años, según confirmó a Transporte XXI el director general de Athos Rail, Ignacio Domecq Benjumea. Domecq explicó a este periódico que tienen previsto impulsar a largo plazo una segunda terminal de más capacidad en el polígono Cobo Calleja, ubicada también en la misma localidad del sur de Madrid.

La terminal de Athos Rail cuenta con una superficie de 18.000 metros cuadrados, ampliable hasta los 27.000 metros cuadrados de los que dispone la actual parcela, así como en parcelas aledañas, que son también propiedad del grupo liderado por la familia Domecq, destacó el directivo. Las instalaciones disponen de dos vías de acceso de 260 metros y tienen capacidad para más de

Imagen de la terminal intermodal de Athos Rail en Fuenlabrada.

300 contenedores, principalmente reefer, es decir, de congelado y refrigerado. La terminal intermodal tiene capacidad para operar dos trenes al día, cada uno de ellos con entre 35 y 45 contenedores refrigerados y congelados.

El negocio intermodal de Athos Rail se complementará con las sinergias con el operador logístico del grupo, Athos Innovaciones Logística, especializado en logística de alimentación a tres temperaturas (ambiente, refrigerado y congelado). El operador logístico se encargará del consolidado y desconsolidado de mercancía, así como de las entregas de última milla.

Servicios

Por su parte, Synergy, operador logístico de Hutchison Ports BEST, es otra de las compañías que ha puesto su foco en los servicios ferroviarios de carga refrigerada. La firma ha consolidado un servicio de este tipo que conecta el puerto de Barcelona con la Terminal Intermodal de Noáin, en Pamplona.

33

TRENES SEMANALES DE CONTENEDORES REFRIGERADOS CIRCULAN POR ESPAÑA

na (Navarra). La conexión concentra cargas refrigeradas y congeladas para sectores como el agroalimentario, farmacéutico y químico.

A su vez, Maersk ha consolidado también un servicio ferroviario de mercancías refrigeradas desde el puerto de Algeciras a la terminal de Madrid-Abroñigal que puso en marcha el pasado año. El tren, traccionado por Renfe Mercancías, ofrece despacho aduanero y la entrega directa de los contenedores en los almacenes de los clientes en Mercamadrid. Este servicio se ha unido al que había puesto en marcha un año antes la naviera entre Algeciras y Marín, también reefer y dedicado al transporte de pescado congelado. Maersk mueve contenedores refrigerados con productos congelados, frutas y verduras, entre otros.

Uno de los servicios ferroviarios de productos refrigerados más consolidado en España es CoolRail, especializado en la exportación de productos hortofrutícolas españoles con destino a los mercados del norte de Europa. Se trata de un servicio 'puerta a puerta' impulsado por Transfesa Logistics y EuroPool System. Este servicio conecta en 48 horas Valencia con Colonia, Bruselas y Róterdam, en 72 horas con Reino Unido y 96 horas con los países nórdicos.

La autopista ferroviaria de VIFA también transporta mercancía refrigerada de exportación desde España. El 70 por ciento de la mercancía que se mueve desde España hacia Reino Unido por VIFA es refrigerada, principalmente frutas y verduras.

BIOCOMBUSTIBLES EN EL FERROCARRIL

Uno de los principales hitos en materia de sostenibilidad lo protagonizaron Maersk, Renfe Mercancías y Cepsa con la ejecución de una prueba piloto de transporte ferroviario de mer-

ses, entre julio y octubre de 2023, realizó esta ruta con un movimiento de 5.000 TEUs y sin ningún tipo de incidencia. El consumo de HVO, un biocombustible que se obtiene a través de

ficos con tracción eléctrica, pero después del éxito de esta prueba piloto planea poner en marcha un proyecto similar en tráficos en la zona de Galicia. En cuanto al coste superior del HVO respecto al diésel, Silvia Oltra, South West Europe and Magreb HSSE Manager de Maersk, asegura que se trata de "economías de es-



CEPSA

Prueba piloto con HVO de Maersk, Cepsa y Renfe Mercancías.

cancías con HVO o biocombustible. La prueba se concentró en un tramo de cerca de 200 kilómetros que no está electrificado en la conexión entre Algeciras y Madrid. Se trató de un tren diario que durante tres me-

residuos de aceite, durante este período fue de 160.000 litros, lo que permitió un ahorro del 90 por ciento de emisiones respecto al combustible fósil.

Renfe Mercancías opera el 80 por ciento de sus trá-

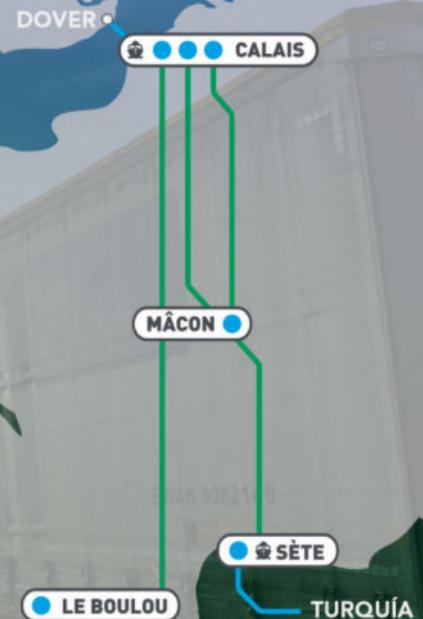
cala y que cuando en lugar de hacer un tren diario hagamos muchos y no solo para un cliente sino para muchos, el coste se igualará". En esta línea, "a más trenes, más producción de HVO y menos coste", matiza el gerente de Mercado Intermodal de Renfe Mercancías, Julián Mata.

EL PILOTO CON HVO PERMITIÓ UN AHORRO DEL 90% EN EMISIONES

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS. SOLUCIÓN ECOLÓGICA PARA BENELUX Y UK.
Le Boulou<>Calais: 11 rotaciones semanales



www.vifa.com





CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

EL CLIENTE ES EL SEMIRREMOLQUE

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS SE CONSTITUYEN COMO LA SOLUCIÓN ADECUADA PARA QUE LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA SE SUBAN AL FERROCARRIL, CON EL CONSIGUIENTE IMPULSO DE LA INTERMODALIDAD

El director general de Continental Rail, Mario Buñuel, se congratula del impulso decidido por parte de la UE y los gobiernos, como el español, para el fomento del ferrocarril de mercancías en Europa. “El ferrocarril nunca había tenido ayudas directas en España”, señala. “Ahora tenemos ayudas económicas para renovar y ampliar flota a través de los Fondos Next Generation y los ecoincentivos”, añade.

En este contexto, resultará clave para el impulso de la intermodalidad “la creación de una red de autopistas ferroviarias”, puesto que “tenemos todos bastantes esperanzas de que sea una solución adecuada para que consigamos el crecimiento que el ferrocarril necesita”, matiza Buñuel.

La estrategia del Ministerio de Transportes y Movilidad

Sostenible, de la mano con el Adif, pone el foco en las autopistas ferroviarias como la principal baza para que el ferrocarril de mercancías consiga incrementar su cuota modal en los próximos años. Bajo este modelo, “la mercancía ‘ferroviaria’ se va a multiplicar exponencialmente”, apuntan desde la pública.

OPORTUNIDAD PARA ATRAER CARGA DEL NORTE DE ÁFRICA

Por el lado de la carretera, David Raposo, director general de Marcotran, apuesta por la colaboración entre la carretera y el ferrocarril. “Las navieras han dado un paso histórico, entendieron un modelo claro de

desarrollo a través de la intermodalidad con el ferrocarril y nosotros tenemos que hacer lo mismo”, afirma. El directivo también recuerda que estamos ante “una gran oportunidad de pasar de ser un país periférico en transporte a convertirnos en un país en el que las mercancías circulen procedentes del norte de África, que está creciendo exponencialmente”.

Bien es cierto que, para consolidar esta red de autopistas ferroviarias, el sector va a tener que “atravesar en los próximos dos o tres años una auténtica travesía en el desierto”, como consecuencia de las obras de mejora y adaptación de la infraestructura ferroviaria. Un impacto que se extenderá durante los próximos años y que superará los 200 millones de euros en su conjunto, según la advierten desde AEF.

La primera autopista ferroviaria en ancho ibérico es ya realidad.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible reconoce que las actuaciones en la red ferroviaria implican sobrecostes y retrasos en la cadena logística, que pueden llegar a provocar la pérdida de contratos y clientes, “desincentivando que se vuelva a hacer uso del ferrocarril una vez que ha desaparecido la restricción ante la falta de garantías futuras sobre la disponibilidad de la infraestructura”. En esta línea, Transportes ultima un nuevo sistema de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico (SA-PET).

Los expertos aplauden este novedoso fervor por las autopistas ferroviarias, si bien auguran que la lógica evolución de la autopista ferroviaria será hacia su cambio por el transporte en contenedor, “dadas sus ventajas técnicas y económicas, una vez que los transportistas de carretera que se pasen a la autopista ferroviaria hayan comprobado la fiabilidad y lealtad del ferrocarril”. Así lo asegura Andrés Herbada, miembro de la Comisión de Transportes y Logística del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid (COOIM).

Desarrollar una agencia europea y una agencia estatal de transporte terrestre que sea capaz de regular las actividades de transporte por carretera y ferrocarril con la clara visión de integrarlas es otra de las aspiraciones que se ponen sobre la



M. DE TRANSPORTES

to de Valencia y Madrid, es ya una realidad. Se trata de un proyecto impulsado por Transitalia y Tramesa, en colaboración con Adif y el puerto de Valencia, bajo tracción de Medway, que va a permitir sacar más de 300 semirremolques semanales de la carretera a lo largo del segundo semestre de 2024. Las previsiones hablan de duplicar esta cifra en 2025.

El proyecto ha representado una inversión de 20 millones de euros de capital público-privado, y la segunda fase, con su extensión a Lisboa, tendrá un coste añadido de otros 20 millones de euros. El objetivo es lograr movilizar cuatro trenes semanales por sentido. Los semirremolques son posteriormente embarcados en los servicios de autopistas del mar de la naviera italiana Grimaldi. Con esta apuesta, Transitalia consi-

gue abrir un corredor libre de carbono entre Madrid y el corazón de Italia, al permitir enviar los semirremolques por tren y baro, ahorrando emisiones de CO2 a la atmósfera.

€
468

MILLONES
INVERTIRÁ ADIF
EN LA AUTOPISTA
FERROVIARIA
ALGECIRAS-
MADRID-ZARAGOZA

Por su parte, el segundo gran proyecto de autopista ferroviaria (AF) en España es el itinerario Algeciras-Madrid-Zaragoza, que movilizará una inversión sin precedentes, por encima de los 468 millones de euros, según Adif. Las actuaciones van dirigidas, principalmente, a adecuar gálibos en pasos superiores y túneles, modernizar la señalización, ampliar vías en es-

taciones hasta los 750 metros y mejorar la infraestructura en puntos clave.

En total, el itinerario de autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, que discurre entre el puerto Bahía de Algeciras y la terminal de Adif de Zaragoza

Plaza, contará con una actuación sobre 43 túneles y 131 pasos superiores.

Desde enero, Adif comparte las actuaciones planificadas con todos los agentes implicados. Se trata de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Aragón Plataforma Logística y Rail&Truck, en el caso de la AF Algeciras-Zaragoza; Autoridad Portuaria de Sevilla, Rail&Truck y Grupo Pantoja para la AF Sevilla-Zaragoza; y la Autoridad Portuaria de Huelva y Renfe para la AF entre Huelva y Zaragoza.

Por el itinerario Algeciras-Zaragoza circularán 6 trenes diarios (tres por sentido) con camiones con origen/destino Marruecos, a los que se suman 2 trenes diarios (uno por sentido) desde Huelva a Zaragoza, con camiones con origen/destino Canarias y entorno de Huelva; y otros 4 trenes diarios (dos por sentido) Sevilla-Zaragoza, con camiones con origen/destino puerto de Sevilla y Andalucía. De esta forma, diariamente se transportarán unos 360 camiones en este itinerario, según previsiones.

mesa en el sector para cambiar el rumbo en los próximos años.

Tiempo de realidades

La primera autopista ferroviaria del país en ancho ibérico, que cubre la ruta entre el puer-

PUERTO DE CÁDIZ

“especialistas en frío”



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE AÉREO

IN CRESCENDO

LOS TRÁFICOS POR VÍA AÉREA DE PRODUCTOS PERECEDEROS Y FARMACÉUTICOS, QUE PRECISAN DEL MANTENIMIENTO DE LA CADENA DEL FRÍO, SON DE LOS QUE MÁS REPUNTAN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

El transporte aéreo de productos refrigerados sigue en ascenso. Los productos perecederos y el 'farma' son las dos grandes categorías de mercancías que se mueven en contenedores refrigerados en los tráficos aéreos.

El valor de las mercancías internacionales transportadas por vía aérea en España en 2023 se situó en 50.978 millones de euros, según datos de Aena. Además, el 17 por ciento de las exportaciones fuera de la Unión Europea en términos de valor correspondieron al modo aéreo. El valor medio de cada kilogramo transportado fue de 91,9 euros en exportación y de 67,7 euros en importación.

La cuota de los productos perecederos sobre el total del tráfico aéreo de mercancías en España en 2023 fue del 15 por ciento en el total de la exportación e importación, mientras que el valor en euros superó los 500 millones de euros, es decir, en torno al 1 por ciento del total.

Por su parte, la cuota de los productos farmacéuticos fue del 2 por ciento y su valor en euros superó los 9.685 millones, lo que representa en torno al 19 por ciento del total de productos transportados por vía aérea en España el pasado año.

En el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el principal aeropuerto de España en movimiento de carga aérea, la alimentación (productos perecederos) es la principal mercancía en fase de importación, con un total de 34.105 toneladas manipuladas en el año 2023, según datos de Foro MADCargo.

Import-export

En la fase de importación, los productos perecederos sumaron 28.588 toneladas el pasado año, lo que supuso un crecimiento del 27 por ciento. Por su parte, en la fase de exportación, la alimentación alcanzó las 5.516 toneladas manipuladas en el aeropuerto de Madrid-Barajas en 2023, con una caída del 3 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

Por destinos en exportación, Italia lideró los tráficos con 756 toneladas, seguida por Emiratos Árabes con 669 toneladas, Israel con 627, China con 396 toneladas y Hong-Kong con 265. En importación, el particular 'Top 5' estuvo liderado por Perú con 5.079 toneladas, seguido por Brasil (4.013 toneladas), Costa Rica (3.270), Chile (3.082) y México (2.898).

En el caso del 'farma', registró una caída del 16 por ciento en fase de exportación, superando las 3.000 toneladas, mientras que en el caso de la importación el descenso se situó en el 21 por ciento, después de alcanzar el entorno de las 1.000 toneladas. Hay que recordar el efecto pandemia en esta categoría de productos. Si atendemos a la comparativa con el último ejercicio

prepandemia (2019), los productos farmacéuticos muestran un crecimiento en volúmenes tanto en importación como en exportación en Barajas.

IAG Cargo afrontará una inversión de 1,5 millones de euros en la ampliación de su centro de perecederos en el centro de carga aérea de Barajas. Esta

iniciativa viene a reforzar la posición de la aerolínea en el transporte de productos frescos entre Latinoamérica y Europa.

La ampliación supone un incremento de la capacidad total de la instalación del 45 por ciento, alcanzando una superficie de 1.340 metros cuadrados dedicados a temperatura controlada para productos perecederos. Las nuevas instalaciones, que estarán equipadas con cámaras de refrigeración de última generación, permitirán a IAG Cargo aumentar la capacidad de almacenamiento y manipulación de frutas, verduras, carnes y pescados.

Al mismo tiempo, la ampliación del centro de perecederos de Barajas le permitirá a IAG Cargo garantizar la cadena de frío de manera óptima, gracias a la tecnología y al monitoreo constante de las cámaras las 24 horas al día, los siete días de la semana. Del mismo modo, la compañía reducirá los tiem-

34.105

TONELADAS
DE PRODUCTOS
PERECEDEROS FUERON
MANIPULADAS
EN BARAJAS EN 2023



Operativa de transporte de material farmacéutico en Madrid-Barajas.



pos de tránsito y entrega, para asegurar que sus productos frescos lleguen a su destino final en perfectas condiciones.

Centros especializados

Por su parte, Federal Express Corporation (FedEx) anunciaba el pasado mes de julio la puesta en marcha de su primer Centro Europeo de Ciencias Biológicas en Veldhoven (Países Bajos). Se trata del sexto en el mundo, tras los de Memphis (Estados Unidos), Mumbai (India), Singapur, Seúl (Corea del Sur) y Tokio (Japón).

El almacén especializado cuenta con una superficie de 1.000 metros cuadrados en los que ofrece cuatro salas de temperatura controlada y congeladores para temperaturas que oscilan entre -80 °C y +25 °C. También está monitorizado 24 horas al día, 7 días a la semana y cada zona de temperatura tiene su propio sistema de alarma. Además de las instalaciones de refrigeración, incluye embalaje especializado, soluciones de seguimiento proactivo y servicios de valor añadido como etiquetado y logística inversa.

EN 2023, EL IMPORT DE ALIMENTOS CRECIÓ UN 27% EN BARAJAS

FedEx ofrece una solución de proceso completo de un extremo a otro en la cadena de suministro para el almacenamiento y transporte de productos médicos sensibles a la temperatura. El centro de Veldhoven es una instalación con licencia de buenas prácticas de distribución (Good Distribution Practices- GDP).

Dachser ha anunciado la renovación de las certificaciones para el transporte de productos farmacéuticos por vía

aérea. La sucursal ubicada en Shanghái está certificada según IATA CEIV Pharma y las sedes de Barcelona, Madrid, Mumbai (India), Frankfurt (Alemania) y la sede central de Kempten (Alemania) según GDP (Goods Distribution Practice).

FedEx dispone de seis centros para transporte de mercancías biológicas por vía aérea.



FEDEX

El interés de los operadores por la certificación 'CEIV Pharma' ha crecido significativamente desde la pandemia y la proliferación de desastres medioambientales y conflictos bélicos. "Son muchos los gobiernos y ONGs co-



IAG CARGO

IAG Cargo ampliará su centro de Barajas, que incrementará un 45% su capacidad.

ordinadoras de envíos de material sanitario que nos consultan a diario por los operadores certificados y más adecuados para realizar el transporte de material sanitario en todas las regiones y países", confirman desde IATA. "No olvidemos que la certificación se elaboró en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS)", matizan.

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport