

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Septiembre 2025



LOGÍSTICA DEL FRÍO

EDICIÓN
2025

logistics made in Spain



International temperature-controlled logistics.
Specialised in fruit and vegetables.



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

+34 950 21 20 20 info@jcarrion.es jcarrion.es Follow JCARRION at 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

GRÁFICAS EUJOA SA



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. RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO	12
---	----

CADENA DE SUMINISTRO

TRANSPORTE POR CARRETERA	20
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

AL MANDO DE EUROPA

ESPAÑA, A LAS PUERTAS DE ENTRAR EN EL 'TOP 10' MUNDIAL, ES EL PRIMER PRODUCTOR DE FRUTAS Y HORTALIZAS DE LA UE

La industria agroalimentaria mantiene su curva ascendente, pero el crecimiento sigue ralentizándose en proporción al avance observado en los ejercicios anteriores, debido a las tensiones geopolíticas y el cambio climático (ver cuadro adjunto). La producción mundial de frutas y hortalizas superó los 2.300 millones de toneladas en 2023, últimos datos oficiales. Esta cifra supone una progresión del 1 por ciento respecto al año anterior, marcado por el inicio de la guerra en Ucrania, situándose un 6 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.

El sector hortofrutícola español vivió una encrucijada en

2023, año crítico por la sequía, enfrentando dos años de precipitaciones deficientes. Aunque la producción, en volumen, retrocedió ligeramente (-0,3 por ciento), el valor creció, apoyado por precios más altos y la resiliencia frente al cambio climático. Los datos, un 10 por ciento por debajo del año 2019, dejan a España a las puertas de volver a entrar en el 'top 10', tras el sorpaso de Vietnam, aunque conserva su influencia en Europa, donde lidera la producción hortofrutícola.

China, la 'huerta del mundo'

En clave internacional, China, la 'huerta del mundo', se mantiene al frente de la clasificación mundial. El gigante asiático superó los 936 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, con una progresión del 1 por ciento. Esta cifra re-

CHINA E INDIA MUEVEN LOS HILOS

Los dos países asiáticos concentran más de la mitad de la producción mundial de productos hortofrutícolas, con China al frente de la clasificación, a años luz de sus más inmediatos perseguidores.

RK	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	China	936.054	+1%	+7%	924.675	905.470	888.325
2	India	273.600	+1%	+9%	270.931	258.467	254.895
3	Brasil	72.792	+3%	+4%	70.401	68.701	69.068
4	Turquía	62.563	+10%	+18%	57.010	57.238	54.604
5	EE.UU.	57.692	+3%	-8%	56.272	58.645	60.254
6	México	52.097	+7%	+10%	48.812	47.079	47.683
7	Indonesia	41.739	+1%	+17%	41.175	39.082	38.326
8	Egipto	38.769	+1%	+11%	38.366	34.978	36.033
9	Nigeria	36.897	-1%	+16%	37.267	36.408	34.478
10	Vietnam	33.871	+3%	+17%	32.816	31.666	30.186
11	España	33.844	-0%	-10%	33.935	39.279	38.836
12	Irán	30.022	+1%	-7%	29.683	31.575	31.717
13	Italia	29.648	-6%	-3%	31.561	31.473	31.617
14	Filipinas	23.699	+0%	+0%	23.589	23.617	23.511
15	Rusia	20.420	+2%	+2%	20.002	19.632	19.858
16	Argelia	17.954	+8%	+13%	16.674	16.004	16.607
17	Uzbekistán	17.591	+0%	+10%	17.589	16.311	15.973
18	Pakistán	17.109	-1%	+6%	17.335	18.311	16.571
19	Colombia	15.733	+1%	+6%	15.508	14.910	14.444
20	Francia	15.168	+2%	+11%	14.804	14.263	15.044
TOTAL TOP 20		1.827.262	+2%	+7%	1.798.605	1.764.148	1.738.030
TOTAL MUNDIAL		2.307.977	+1%	+6%	2.280.416	2.247.135	2.208.142

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

presenta más del 40 por ciento de la producción mundial de frutas y hortalizas. A continuación se sitúa India, con 273,6 millones de toneladas, también un 1 por ciento más que en

2022. Estos dos países concentran más de la mitad de la producción mundial (52 por ciento). Brasil, con cerca de 72,8 millones de toneladas (+3 por ciento), completa el podio.

ALTIUS
" Su especialista en cargas perecederas "

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

www.grupotaltius.com
YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO INTERNACIONAL

SE ROMPE LA TENDENCIA ASCENDENTE

LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE FRUTAS Y HORTALIZAS CAEN UN 1% EN EL "DIFÍCIL" 2023

El comercio internacional de frutas y hortalizas, un sector especialmente sensible a las disrupciones logísticas, climáticas y económicas, rompió su tendencia de crecimiento en 2023. Pese al ligero avance de la producción mundial (+1 por ciento), los intercambios comerciales cayeron un 1 por ciento, hasta alcanzar los 535 millones de toneladas. Una cifra que se mantiene por encima de los niveles prepandemia (+6 por ciento), según las últimas estadísticas disponibles de la FAO.

El ejercicio 2023 fue "difícil", advierten expertos consultados por este periódico. Entre las causas que explican este retroceso en los tráficos apuntan a los fenómenos climáticos extremos

(olas de calor, sequía e inundaciones), las nuevas barreras fitosanitarias y arancelarias, la inflación y la caída del consumo, como consecuencia de la subida de los precios.

El informe también revela el protagonismo del campo español en el escenario internacional. España, pese a la caída de los flujos de comercio exterior de productos hortofrutícolas (-1 por ciento), se mantiene en el cuarto puesto del ranking mundial, solo por detrás de Estados Unidos, China y Países Bajos.

Las importaciones y exportaciones españolas superaron los 21,8 millones de toneladas en 2023. Una

cifra que aleja a España de la lucha por las medallas. La tercera plaza sigue ocupada por Países Bajos, primer exportador de Europa, gracias al papel que juegan sus puertos como centros de distribución. Las ventas españolas al exterior rozaron los 15 millones de toneladas (-7 por ciento), lo que supone el 69 por ciento del comercio exterior español de frutas y hortalizas. Esta cifra deja a España como tercer país exportador del mundo. Un ranking que llegó a liderar en 2019. Actualmente, la clasificación está encabezada por China (ver cuadros adjuntos).

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 12,6 millones de toneladas en 2023. Es decir, casi 2,5 millones de toneladas menos que los datos reflejados en la estadística de la FAO.

La clasificación mundial, sumando importaciones y exportaciones, está encabezada por EE.UU., con 48 millones de toneladas.

EL TRÁFICO SIGUE POR ENCIMA DE LOS NIVELES PREVIOS A LA COVID

ESPAÑA, EN EL 'TOP 5' MUNDIAL

España mantiene su protagonismo en el comercio internacional de productos hortofrutícolas, consolidando su cuarta posición mundial, pese a caer los flujos un 1% en 2023. El descenso frente a 2019 se eleva al 5%.

RK	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	EE.UU.	48.183	+0%	+8%	48.104	47.036	44.906
2	China	42.980	+2%	+24%	42.287	39.230	37.222
3	Países Bajos	30.986	-2%	+3%	31.590	31.189	29.613
4	España	21.853	-1%	-5%	21.987	22.755	22.572
5	Alemania	20.606	+0%	-2%	20.508	21.397	21.575
6	Bélgica	19.648	-0%	+3%	19.691	19.416	19.630
7	Tailandia	18.470	-11%	+38%	20.788	18.587	15.062
8	Francia	16.991	-1%	+3%	17.128	16.286	16.062
9	Canadá	16.083	+5%	-2%	15.384	15.910	17.665
10	México	15.942	+0%	+6%	15.938	15.970	14.841
11	India	14.318	+19%	+42%	12.010	10.688	9.739
12	Italia	13.426	+1%	+3%	13.264	13.011	12.968
13	Rusia	11.530	+11%	+1%	10.397	11.319	10.813
14	Vietnam	10.668	+4%	+17%	10.232	10.782	8.787
15	Reino Unido	10.630	-6%	-9%	11.268	10.506	12.171
16	Turquía	10.619	-0%	+19%	10.671	10.426	9.282
17	Polonia	8.191	-3%	+1%	8.418	8.335	7.684
18	Emiratos Árabes Unidos	7.006	-9%	+17%	7.716	6.703	6.254
19	Egipto	7.000	-7%	+5%	7.543	6.172	5.938
20	Brasil	5.985	+2%	+8%	5.857	5.731	5.5144
TOTAL TOP 20		351.115	-1%	+7%	352.894	344.366	332.232
TOTAL MUNDIAL		535.363	-1%	+6%	541.557	534.001	515.955

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

'MEDALLA DE BRONCE' EN LAS VENTAS AL EXTERIOR

España, primer país exportador del mundo en 2019, se mantiene en 2023 en la tercera posición en el ranking y como segundo de Europa. EE.UU. sigue siendo el que más productos hortofrutícolas compra.

TOP EXPORTADORES

RK	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	China	18.981	+12%	+10%	16.918	16.475	17.715
2	Países Bajos	17.727	-2%	+2%	18.155	17.697	16.892
3	España	15.026	-7%	-15%	16.120	17.224	17.241
4	México	13.795	-2%	+5%	14.023	13.994	13.163
5	EE.UU.	12.769	+4%	-4%	12.317	13.220	13.291
TOTAL MUNDIAL		266.626	-2%	+4%	271.384	271.126	262.935

TOP IMPORTADORES

RK	PAÍS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020
1	EE.UU.	35.414	-1%	+13%	35.786	33.816	31.615
2	China	23.999	-5%	+38%	25.369	22.756	19.507
3	Alemania	14.586	+0%	-5%	14.529	15.357	15.631
4	Países Bajos	13.259	-1%	+3%	13.435	13.493	12.721
5	Francia	10.190	-1%	-2%	10.323	10.253	10.002
TOTAL MUNDIAL		268.737	-1%	+8%	270.173	262.874	253.020

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.



LEADING COOL LOGISTICS



SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | ESPAÑA

ESPAÑA, COSECHA EUROPEA

EL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE FRUTAS Y HORTALIZAS AUMENTÓ UN 2% EN VOLUMEN EN EL PRIMER CUATRIMESTRE DE ESTE AÑO, HASTA ALCANZAR LOS 7 MILLONES DE TONELADAS

España, tercer país exportador del mundo, solo por detrás de China y Países Bajos, mantiene en el arranque de este año su protagonismo en la logística de productos hortofrutícolas.

El comercio exterior español de frutas y hortalizas registró en el primer cuatrimestre de 2025 un aumento del 2 por ciento en volumen, hasta alcanzar los 7 millones de toneladas, y un 12 por ciento en valor, con 11.358 millones de euros. El principal mercado, con diferencia, es la Unión Europea, con una cuota del 73 por ciento del total de los intercambios comerciales. Así se recoge en la estadística facilitada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

El sector exportador, con un peso del 71 por ciento, logró un nuevo repunte hasta abril de este año. Las exportaciones de frutas y hortalizas sumaron más de 5 millones de toneladas durante los cuatro primeros meses de este año, con un valor superior a los 8.500 millones de euros. En comparación con el mismo período del año anterior, las ventas al exterior crecieron un 2 por ciento en volumen y un 11 por ciento en valor. El repunte se explica sobre todo por el buen comportamiento de las frutas, cuyas exportaciones crecieron un 5 por ciento en volumen y un 12 por ciento en valor. En cambio,

las hortalizas, que continúan siendo el principal componente de la balanza agroalimentaria española, repitieron prácticamente los mismo registros en volumen, con 2,8 millones de toneladas, y un avance del 9 por ciento en valor, situándose en los 4.500 millones de euros.

Si bien la exportación sigue siendo la gran palanca del sector, las importaciones también brillaron con luz propia durante los cuatro primeros meses del año. En el acumulado anual, España importó 2 millones de toneladas de frutas y hortalizas, un 2 por ciento más que en 2024, por un valor estimado de más de 2.700 millones de euros (+14 por ciento). Las frutas lideraron este aumento, con una subida interanual del 3 por ciento en volumen y del 21 por ciento en valor. Las hortalizas, por su parte, registraron un incremento más moderado: un 1 por ciento en volumen y un 2 por ciento en valor.

Uno de los proveedores que más ha incrementado su peso en las importaciones españolas ha sido Marruecos. En el primer cuatrimestre de este año, las compras procedentes del vecino del sur aumentaron un 6 por ciento en volumen y un 27 por ciento en valor. Esta tendencia ha generado preocupación en algunas organizaciones agrarias, que reclaman un "mayor control de las condicio-

€
11.358
MILLONES,
EL VALOR DEL
IMPORT-EXPORT
HASTA ABRIL



Europa es el principal destino de los productos hortofrutícolas españoles.

FRUTAS Y HORTALIZAS CON SABOR MEDITERRÁNEO

Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia concentran el 79% de las exportaciones de productos hortofrutícolas a Europa, con unas ventas al exterior de casi 9,9 millones de toneladas en 2024.

CCAA	CUOTA	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021	2020
Andalucía	32%	3.998	+6%	-12%	3.787	4.095	4.408	4.486
Com. Valenciana	28%	3.507	+7%	-15%	3.274	3.504	3.765	3.896
Murcia	19%	2.388	+5%	-9%	2.264	2.297	2.595	2.622
Cataluña	8%	994	+4%	-3%	953	897	1.018	982
Castilla-La Mancha	3%	310	+41%	+45%	220	268	222	182
Aragón	2%	203	+7%	-7%	189	119	156	176
Madrid	2%	201	+13%	-23%	178	192	231	255
Castilla y León	1%	170	-17%	+16%	204	163	175	158
Extremadura	1%	137	+0%	-16%	137	162	159	136
Galicia	1%	105	+4%	+2%	101	78	98	96
Navarra	1%	63	-3%	+7%	65	69	83	69
País Vasco	0%	15	-71%	+40%	54	85	39	8
Baleares	0%	13	+21%	-34%	11	12	16	18
La Rioja	0%	8	-34%	-9%	12	5	8	8
Canarias	0%	7	-74%	-90%	25	32	35	54
Asturias	0%	1	+99%	+222%	0	0	1	0
Cantabria	0%	0	+70%	+240%	0	0	0	0
Resto	1%	183	+66%	+337%	111	56	44	38
TOTAL	100%	12.304	+6%	-10%	11.587	12.035	13.053	13.184

Datos en miles de toneladas. Datos 2024 provisionales. Fuente: Fepex.

nes de entrada y una reciprocidad real en las exigencias sanitarias y laborales aplicadas a los productos comunitarios".

En origen, Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia, las regiones clave en la producción

agrícola, se mantienen como las principales comunidades autónomas exportadoras. Andalucía, representa el 32 por ciento de la exportación nacional, situándose en 3,9 millones de toneladas en 2024, un 6 por



ESPAÑA, LA NEVERA DE EUROPA

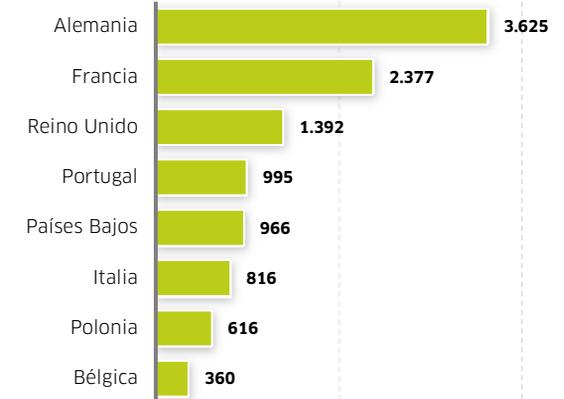
La UE concentra el 73% del comercio exterior español de frutas y hortalizas, con Alemania, Francia y Portugal como los principales socios comerciales.

TOP 25 SOCIOS COMERCIALES

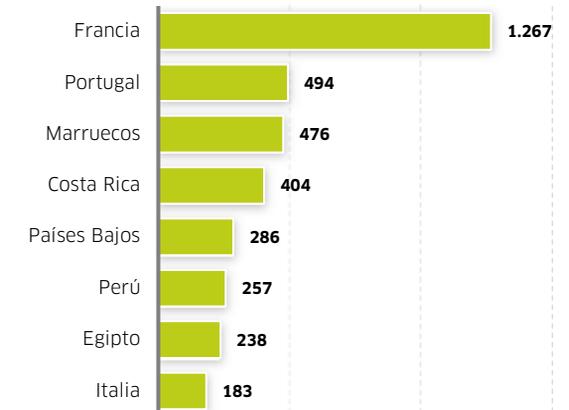
RK	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	Alemania	3.664	+9%	-3%	3.366	3.363	3.714
2	Francia	3.644	+9%	+2%	3.356	3.594	3.574
3	Portugal	1.489	+5%	+26%	1.417	1.264	1.246
4	Reino Unido	1.438	+0%	-21%	1.437	1.568	1.679
5	Países Bajos	1.252	+1%	-8%	1.238	1.268	1.272
6	Italia	998	+5%	-12%	953	957	1.067
7	Polonia	660	+10%	-10%	601	613	704
8	Marruecos	586	+5%	+4%	561	680	614
9	Bélgica	540	-2%	+0%	551	541	546
10	Costa Rica	408	+7%	+51%	381	333	337
11	Perú	258	+1%	+79%	254	229	212
12	Estados Unidos	249	+1%	-9%	246	258	254
13	República Checa	247	+9%	+6%	226	233	254
14	Egipto	245	+21%	+807%	203	30	75
15	Suecia	240	+4%	-18%	231	268	298
16	Brasil	228	+6%	-10%	215	192	208
17	Suiza	201	+7%	+4%	188	177	202
18	Austria	165	+14%	-17%	145	160	182
19	Dinamarca	162	+0%	-19%	161	176	195
20	Colombia	131	+2%	+10%	128	93	99
21	Irlanda	120	+14%	+22%	105	108	109
22	Noruega	116	+2%	+7%	115	113	122
23	Sudáfrica	103	-14%	+92%	121	91	90
24	Finlandia	102	+6%	-11%	97	113	125
25	Hungría	100	+23%	+18%	81	82	96
TOTAL MUNDO	18.950	+3%	-1%	18.397	18.024	18.812	

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

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



ciento más que en 2023. A continuación se sitúa la Comunidad Valenciana, con 3,5 millones de toneladas (+7 por ciento) y Murcia, con 2,3 millones de toneladas (+5 por ciento).

En cuanto a los principales socios comerciales, la clasificación está encabezada por Alemania y Francia. El primer país extracomunitario es Reino Unido, en cuarta posición.

APM TERMINALS
Lifting Global Trade

Goal to be net zero by 2040

Learn more on apmterminals.com

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	2024	%24/23	%24/19	2023	2020	CUOTA 2024	2019
Europa *	15.671	+6%	-3%	14.748	16.214	82,7%	84,5%
Centroamérica, Sudamérica y Caribe	1.294	+3%	+22%	1.261	1.061	6,8%	5,5%
África	1.191	+6%	+40%	1.128	851	6,3%	4,4%
Norteamérica	369	-7%	-21%	397	469	1,9%	2,4%
Asia *	201	+31%	+9%	153	184	1,1%	1,0%
Oriente Medio	99	-12%	-47%	113	188	0,5%	1,0%
Oceania	80	+26%	+17%	63	68	0,4%	0,4%
CEI - Comunidad de Estados Indep.	43	-92%	-72%	533	151	0,2%	0,8%
Otros destinos	2	+26%	+102%	1	1	0,0%	0,0%
TOTAL	18.950	+3%	-1%	18.397	19.187		

EUROPA *

EXPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Cítricos	3.014	+3%	-20%	
Otras hortalizas frescas	1.807	+8%	+4%	
Melones, sandías y papayas	1.145	+10%	-17%	
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	869	+7%	-12%	
Lechugas, escarolas, endibias...	827	+4%	+1%	
Resto	5.297	+8%	-1%	
TOTAL	12.959	+7%	-8%	
IMPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Patatas	1.178	+17%	+47%	
Manzanas, peras y membrillos	269	-6%	+3%	
Hortalizas cocidas o congeladas	212	-13%	+4%	
Tomates	142	-21%	+9%	
Hortalizas de vaina secas	127	-2%	+30%	
Resto	784	+6%	+17%	
TOTAL	2.712	+5%	+25%	

NORTEAMÉRICA

EXPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Hortalizas cocidas o congeladas	66	+27%	+34%	
Cítricos	33	-10%	-55%	
Cebollas, ajos, puerros...	27	+20%	+17%	
Otras hortalizas frescas	5	+88%	-50%	
Hortalizas conservadas provision.	5	-61%	-62%	
Resto	13	-25%	-60%	
TOTAL	149	+4%	-26%	
IMPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Otros frutos de cáscara	112	+0%	-5%	
Hortalizas de vaina secas	92	-20%	-12%	
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	6	-49%	-80%	
Otras hortalizas frescas	3	-8%	+64%	
Cebollas, ajos, puerros...	2	-67%	+33%	
Resto	5	+6%	-60%	
TOTAL	220	-13%	-18%	

CENTROAMÉRICA, SUDAMÉRICA, CARIBE

EXPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Manzanas, peras y membrillos	27	+10%	+8%	
Cítricos	26	+18%	-26%	
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	21	-12%	-36%	
Hortalizas cocidas o congeladas	16	-11%	+49%	
Cebollas, ajos, puerros...	15	+84%	-63%	
Resto	10	+6%	-12%	
TOTAL	115	+9%	-26%	
IMPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	423	-0%	+51%	
Bananas y plátanos	378	+7%	+49%	
Melones, sandías y papayas	90	+13%	+7%	
Cebollas, ajos, puerros...	67	+6%	+33%	
Uvas, incluidas las pasas	41	-2%	+74%	
Resto	179	-6%	-16%	
TOTAL	1.179	+2%	+30%	

ÁFRICA

EXPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Manzanas, peras y membrillos	49	+14%	-28%	
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	21	+5%	+47%	
Cebollas, ajos, puerros...	16	-4%	-16%	
Otras frutas, frescas	15	-13%	+20%	
Bananas y plátanos	15	+51%	>999%	
Resto	35	+17%	-50%	
TOTAL	150	+10%	-19%	
IMPORTACIONES		2024	%24/23	%24/19
Cítricos	199	-13%	+210%	
Otras hortalizas frescas	135	+26%	+51%	
Bananas y plátanos	107	-6%	+23%	
Melones, sandías y papayas	90	-36%	+3%	
Otras frutas, frescas	80	+13%	+34%	
Resto	429	+30%	+54%	
TOTAL	1.041	+5%	+56%	

COMUNIDAD DE ESTADOS INDEP.

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	5	+37%	-44%
Otras frutas, frescas	5	+7%	-21%
Hortalizas conservadas provision.	2	+267%	>999%
Otras hortalizas frescas	2	+53%	-29%
Tomates	1	+675%	+61%
Resto	4	+27%	+37%
TOTAL	19	+45%	-10%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Hortalizas de vaina secas	22	-96%	-83%
Otros frutos de cáscara	1	-17%	-27%
Otras frutas, frescas	1	+74%	-
Uvas, incluidas las pasas	0	-1%	+32%
Hortalizas conservadas provision.	0	-47%	-33%
Resto	0	-69%	+89%
TOTAL	24	-95%	-81%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	2024	%24/23	%24/19	2023	2019	CUOTA 2024	2019
Cítricos	3.415	+1%	-19%	3.379	4.239	18,0%	22,1%
Otras hortalizas frescas	2.054	+9%	+7%	1.878	1.919	10,8%	10,0%
Patatas	1.676	+13%	+47%	1.484	1.143	8,8%	6,0%
Melones, sandías y papayas	1.341	+5%	-14%	1.275	1.562	7,1%	8,1%
Otras frutas, frescas	962	+7%	+0%	899	961	5,1%	5,0%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	931	+6%	-14%	877	1.077	4,9%	5,6%
Hortalizas cocidas o congeladas	890	+4%	-1%	857	902	4,7%	4,7%
Tomates	884	+9%	-9%	810	975	4,7%	5,1%
Lechugas, escarolas, endibias...	859	+4%	+0%	827	857	4,5%	4,5%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	794	+6%	+34%	751	592	4,2%	3,1%
Pepinos y pepinillos	767	+10%	+7%	694	718	4,0%	3,7%
Cebollas, ajos, puerros...	669	+2%	-9%	657	735	3,5%	3,8%
Bananas y plátanos	641	+4%	+31%	616	490	3,4%	2,6%
Coles, coliflores, colinabos...	550	+9%	+7%	505	513	2,9%	2,7%
Manzanas, peras y membrillos	489	-5%	-11%	517	551	2,6%	2,9%
Hortalizas de vaina secas	381	-54%	-8%	837	414	2,0%	2,2%
Otros frutos de cáscara	348	+8%	+11%	322	314	1,8%	1,6%
Uvas, incluidas las pasas	261	-1%	+12%	264	233	1,4%	1,2%
Resto	1.037	+9%	+5%	949	991	5,5%	5,2%
TOTAL	18.950	+3%	-1%	18.397	19.187		

OCEANÍA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Hortalizas cocidas o congeladas	6	+88%	+38%
Cebollas, ajos, puerros...	1	+9%	-42%
Otros frutos de cáscara	0	+38%	-52%
Raíces de mandioca, batatas...	0	+46%	+55%
Cortezas de cítricos, melones...	0	+44%	>999%
Resto	0	-47%	-94%
TOTAL	7	+67%	-6%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Otras frutas, frescas	60	+55%	+25%
Cebollas, ajos, puerros...	6	-16%	+7%
Otros frutos de cáscara	5	-55%	+14%
Manzanas, peras y membrillos	1	+18%	-36%
Hortalizas de vaina secas	1	-36%	+22%
Resto	0	-90%	-99%
TOTAL	73	+23%	+20%

ASIA *

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Hortalizas secas	37	>999%	>999%
Otros frutos de cáscara	6	+86%	+225%
Cítricos	5	-22%	-91%
Hortalizas cocidas o congeladas	3	-40%	-56%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	2	-40%	-66%
Resto	6	-25%	-76%
TOTAL	58	+132%	-36%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Hortalizas conservadas provision.	33	+22%	+79%
Hortalizas cocidas o congeladas	28	+11%	+134%
Cocos, nueces...	27	+15%	+32%
Uvas, incluidas las pasas	12	+24%	-15%
Hortalizas secas	10	+25%	+49%
Resto	34	-5%	+46%
TOTAL	143	+12%	+52%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	17	+4%	-68%
Hortalizas cocidas o congeladas	12	+25%	-27%
Cebollas, ajos, puerros...	10	+65%	-54%
Manzanas, peras y membrillos	8	-18%	-75%
Otras frutas, frescas	6	-14%	-47%
Resto	8	-33%	-81%
TOTAL	60	+1%	-66%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Patatas	29	-23%	+314%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	6	+51%	+85%
Hortalizas cocidas o congeladas	3	-4%	+438%
Zanahorias, nabos, remolachas...	1	-89%	+13%
Cítricos	0	-74%	-65%
Resto	1	-30%	+17%
TOTAL	39	-27%	+203%

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EL 'FRÍO' PIENSA EN 'VERDE'

ACTORES DE LA CADENA DE SUMINISTRO ASEGURAN QUE "LA SOSTENIBILIDAD NO ES NEGOCIABLE" Y PONEN EL FOCO EN LA APUESTA POR LA INNOVACIÓN PARA AVANZAR HACIA UNA "LOGÍSTICA INTELIGENTE"

"La sostenibilidad no es negociable". Así coinciden transportistas, operadores logísticos y cargadores consultados por Transporte XXI, al tiempo que ponen el foco en la necesidad de apostar por la innovación y la digitalización. Además, valoran de forma positiva el incremento de la capacidad de carga de los camiones y reclaman el estatus de sector electrointensivo. "En un escenario de costes energéticos al alza, esta dependencia supone un riesgo estructural para la rentabilidad y competitividad", advierten.

► CON EL AUMENTO DE LA DEMANDA MUNDIAL DE ALIMENTOS FRESCOS Y CONGELADOS, ¿LA LOGÍSTICA DEL FRÍO ES UN SECTOR AL ALZA?

Andrés Valverde / Primafrio

En Primafrio somos testigos directos del crecimiento sostenido de la demanda de alimentos frescos y congelados, tanto en el ámbito nacional como internacional. Este aumento, impulsado por factores como el cambio en los hábitos de consumo, la globalización de los mercados y la necesidad de mantener la calidad y seguridad alimentaria, está situando a la logística del frío como un sector estratégico en expansión.

La cadena de suministro a temperatura controlada se ha convertido en un elemento esencial. Ya no es únicamente una cuestión de cantidad o volumen, también de calidad y de garantía de suministro. En el caso de los productos perecederos que requieren de una logística del frío, los pedidos se van ajustando más a la realidad de las ventas y obliga a la logística a ajustar sus procesos para seguir la evolución de los clientes que demandan cada vez alimentos más frescos y que haya menos mermas en la distribución. Es como si cada día se cargara en los camiones la cesta de la compra diaria de los consumidores finales, lo que conlleva más multiproducto, más pedidos pequeños, más lugares de carga y, en definitiva, una logística de detalle, más precisa, que requiere más medios y más capacidad de adaptación y reactividad en el último momento. Esto ha llevado a un aumento de la inversión en tecnología, digitalización y sostenibilidad en todo el sector. En nuestro caso, estamos continuamente innovando en materia de eficiencia energética, automatiza-

ción y trazabilidad para responder a las necesidades del mercado con soluciones fiables, sostenibles y competitivas.

José Ramón Mazo / Grupo Mazo

El sector de la logística del frío está creciendo de manera continuada, impulsado por el cambio en los hábitos de consumo y porque el mundo cada vez está más conectado. El movimiento de mercancías a nivel global es cada vez más rápido. Esa necesidad de una logística del frío viene derivada por el estilo de vida que adoptan cada vez más personas. El consumidor exige calidad, seguridad alimentaria y frescura.

María Tena / Aecoc

Absolutamente. La logística del frío se encuentra en plena expansión, tanto por el crecimiento del consumo como por la necesidad de garantizar calidad, seguridad y trazabilidad a lo largo de toda la cadena de suministro.

En España, el mercado de alimentos congelados alcanzó en 2024 los 6.000 millones de euros. En cuanto a productos frescos, representan el 31 por ciento del gasto total en gran consumo. Es decir, cada hogar español destina unos 127 euros a productos frescos, según informa Circana. Cada vez más consumidores alternan entre producto fresco y congelado.

Pero el crecimiento no solo se explica por la demanda. En este sector, mantener intactas las propiedades del producto depende de la coordinación técnica y sanitaria de toda la cadena, desde el origen hasta el punto de consumo. Esto implica controlar temperaturas desde la recolecta, captura o fabricación, pasando por el almacenamiento, el transporte y la tienda, hasta llegar al consumidor final.

En ese sentido, las Recomendaciones de Aecoc juegan un papel clave: recogen especificaciones técnicas que permiten asegurar la correcta manipulación y conservación de los productos en todas las etapas logísticas. La colaboración entre productores, operadores logísticos, distribuidores y consumidores es esencial para garantizar un flujo de producto seguro, eficiente y conforme a las normativas.

Marta Sánchez / Narval

Está claro que la logística de frío está despertando gran interés en muchos

sectores que antes se dedicaban al seco o a otro tipo de mercancía y que actualmente se están introduciendo en el frío. El aumento de los requerimientos de frío hace que operadores de otro tipo de carga, como la carga completa, también estén lanzando ofertas de grujaje y entregas de menor tamaño tal y como está demandando el mercado. Todo esto hace que el número de opciones esté creciendo.

Antonio Pérez / ID Logistics

Nos encontramos en un momento claramente positivo para la logística del frío, impulsado por varios factores estructurales. El más relevante de ellos es la evolución de los hábitos de consumo, cada vez más orientados a productos frescos, saludables y listos para consumir, junto con el crecimiento sostenido del canal *online*, una combinación que ha generado una mayor necesidad de soluciones logísticas fiables, eficientes y con temperatura controlada. Sin embargo, este auge abarca igualmente otros sectores como el cosmético o el farmacéutico, donde el control térmico es crítico.

Por otra parte, esta tendencia afecta a toda la cadena de suministro refrigerada, desde la gestión en plataforma hasta la distribución capilar. Lo que antes era un servicio especializado, hoy se convierte en una exigencia habitual del mercado, que demanda no solo cumplimiento normativo, sino también flexibilidad operativa, trazabilidad y eficiencia energética.

Alex de Vaan / Grupo Caliche

Sin duda, es un sector al alza desde hace años. Ya se ha demostrado en tiempos de crisis anteriores, como después de la financiera de 2008, y, más recientemente, durante la pandemia global. El sector de los alimentos, en general, es de los más estables del mercado. La población mundial continúa aumentando y los ciudadanos siguen comprando alimentos de todo tipo, incluso en tiempos de consumo a la baja de otros productos.

Ángel González / Ontime

Sin duda, es un sector al alza. Y, aunque es cierto que crece la demanda de alimentos frescos y congelados, creemos que uno de los factores clave en este sector está siendo el incremento de

ANDRÉS VALVERDE

Dir. de Operaciones
Primafrio



"ES ESENCIAL RECONOCER EL CARÁCTER ESTRATÉGICO DEL SECTOR"

la exigencia de calidad por parte del consumidor final y, consecuentemente, del distribuidor. Lo que antes era “frío positivo”, sin muchas más especificaciones, para casi todo, hoy se han convertido en tramos muy estrechos y en temperaturas bien diferenciadas en cada producto. Tenemos productos que, si se registra una temperatura distinta a la “ventana” de 2 grados permitida, quedan fuera de “la garantía de calidad”, lo que siempre tiene consecuencias para el sector logístico. Esto nos lleva también a mayores y mejores inversiones.

David Moreno / ESP Solutions

Por supuesto que el sector de la logística del frío está al alza. Las compañías distribuidoras de alimentación ofrecen cada vez mejores productos a sus clientes y estas necesidades se traducen en mayor exigencia y profesionalidad en la cadena de suministro, desde el campo hasta el lineal. En nuestro caso, no solo para el tema de alimentos frescos y congelados, sino también para el sector ‘farma’. Somos plenamente conscientes de la importancia de la temperatura idónea. Es una exigencia crítica para garantizar su eficacia, seguridad y calidad. Las vacunas, insulinas o reactivos biológicos son extremadamente sensibles a las variaciones térmicas y pueden perder sus propiedades terapéuticas si se rompe la cadena de frío durante su almacenamiento o distribución. Por ello, es imprescindible contar con sistemas logísticos especializados: vehículos refrigerados y dispositivos de monitorización continua que aseguren el cumplimiento de las normativas sanitarias, como las Buenas Prácticas de

JOSÉ RAMÓN MAZO

Director general Grupo Mazo



“LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR NO PUEDE CONSTRUIRSE A COSTA DE SU VIABILIDAD”

Distribución. Preservar la cadena de frío no solo protege la salud del paciente final, sino que también refuerza la responsabilidad y la reputación.

Montse Cobos / DHL Supply Chain

Sin duda, la logística del frío está en auge. En DHL Supply Chain hemos observado un crecimiento constante en la demanda de soluciones logísticas para productos hortofrutícolas frescos. Este aumento está impulsado por el interés de los consumidores en productos de calidad y sostenibles, lo que nos lleva a innovar continuamente en nuestras operaciones para ofrecer una logística más eficiente y respetuosa con el medio ambiente.

Carlos García / FVET

La logística del frío mantiene una línea de crecimiento constante año tras año. El aumento de la demanda de perecederos es uno de los motivos, pero no el único. Hay que sumar la mejora de la competitividad de nuestras empresas: inversiones en digitalización, en eficiencia energética, formación especializada, innovación y mejora de las infraestructuras tecnológicas, entre otros. Trabajamos también para minimizar el impacto de la ‘estacionalidad’ de determinados productos y para adelantarnos a los efectos climáticos extremos que pueden impactar en el sector de forma negativa.

Javier Jiménez / Molinero Logística

Sí, claro. El transporte y logística es un sector en alza.

Ángel de la Rosa / Alcampo

Sin duda, la logística del frío está en

auge. El crecimiento del consumo de productos frescos, preparados y congelados, unido a una mayor concienciación del consumidor sobre la calidad y seguridad alimentaria, está impulsando inversiones en capacidad, tecnología y eficiencia en la cadena de suministro a temperatura controlada. Además, el desarrollo del canal *online* en alimentación ha reforzado la necesidad de soluciones logísticas fiables y versátiles en frío, capaces de dar respuesta a una demanda más fragmentada, pero con altos estándares de servicio.

¿QUÉ IMPACTO TIENE EL INCREMENTO DE LA CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE EN LA LOGÍSTICA DEL FRÍO?

Andrés Valverde

La implantación tendrá impacto, en primer lugar, 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 el reglamento exist-

(pasa a la página 14)



PortTarragona Terminal

GUADALAJARA - MARCHAMALO

La logística al servicio de las empresas

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

Enclave estratégico en el centro de la península

UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 50.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros

CONEXIÓN CON EUROPA

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



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



Puertos del Estado



Port Tarragona

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 13)

tente 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 estos sujetos a la misma normativa. Así, la eficacia de esta medida se encuentra también limitada por este motivo.

José Ramón Mazo

Estos vehículos suponen, en teoría, una oportunidad para mejorar la eficiencia en el transporte, reduciendo el número de viajes. Ahora bien, es fundamental que este avance no recaiga exclusivamente sobre el transportista. En Grupo Mazo, tenemos la capacidad y la voluntad de adaptarnos a las exigencias del mercado, como hemos hecho siempre, pero creemos que es justo que esta adaptación sea equilibrada y sostenible también desde el punto de vista económico. La modernización del sector no puede construirse a costa de su viabilidad.

María Tena

El aumento de capacidad de los vehículos representa una gran oportunidad para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte frigorífico. Poder operar con vehículos de 44 toneladas, *duotrailers* o megacamiones permite reducir el número de trayectos, optimizar los costes por tonelada transportada y disminuir la huella de carbono.

Sin embargo, uno de los principales desafíos es que los vehículos refrigerados cargan ya con un importante peso propio asociado al equipo de frío, el aislamiento y las medidas de seguridad térmica. Esto implica que, con la masa máxima autorizada actual, muchas veces no se pueden aprovechar completamente las ventajas de volumen adicional. Por ello, desde el sector se demanda una regulación específica que permita una compensación de peso o el reconocimiento del sobrepeso estructural del equipamiento frigorífico.

Sin duda, el incremento de capacidad es una palanca de eficiencia y sostenibilidad, pero solo será plenamente aprovechable en la logística del frío si se adapta la regulación y se garantiza la integridad térmica y operativa del producto durante todo el transporte.

Marta Sánchez

Cualquier medida que sirva para incrementar la capacidad de los vehículos y, por tanto, mejorar la eficiencia de la carga, es algo positivo, máxime con las

circunstancias de escasez de recursos que actualmente sufre el sector.

Antonio Pérez

El aumento de la capacidad de carga en los vehículos de transporte tiene un impacto muy positivo en la eficiencia del transporte frigorífico por razones obvias. Estos vehículos permiten mover un mayor volumen de mercancía por trayecto, lo que reduce el número de viajes necesarios y, por tanto, las emisiones de CO2 y el consumo de combustible. En un contexto donde la sostenibilidad es prioritaria y los márgenes son cada vez más ajustados, estas soluciones aportan valor añadido, tanto en lo económico como en lo medioambiental. Aplicado al caso concreto de la logística del frío, la utilización de estos vehículos debe ir acompañada de una planificación meticulosa y de infraestructuras preparadas para su recepción y gestión. En este sentido, es crucial apostar por una logística inteligente que combine capacidad, trazabilidad y control térmico constante en trayectos largos, por lo que la incorporación de este tipo de vehículos forma parte de una estrategia global orientada a mejorar la productividad sin sacrificar la calidad del servicio.

Es importante también considerar que su uso exige un marco normativo claro y colaboración con las administraciones para asegurar la viabilidad en determinadas rutas y accesos.

Alex de Vaan

Se gana en eficiencia y en ahorro de costes, aunque hasta la fecha el impacto en España no ha sido aún tan grande. En todo caso, el número de estos vehículos crecerá en el futuro cercano. En Reino Unido, por ejemplo, los vehículos con mayor capacidad llevan ya circulando desde hace bastantes años, sobre todo para las grandes cadenas de supermercados. Lo que sí hará falta es una adaptación en ciertos lugares para poder efectuar las cargas y descargas de gran volumen, ya que no en todas las plataformas logísticas se pueden gestionar fácilmente en estos momentos los *duotrailers* y megacamiones, debido a su tamaño.

Ángel González

La repercusión en productividad que han tenido los EMS (vehículos Euromodulares), en sus dos variantes, 60 y 72 toneladas, en España ha sido espectacular, lo que se demuestra por su aceptación e implantación en el sector.

No es lo que contemos los que llevamos desde 2005 impulsando la iniciativa, sino lo que la carretera nos demuestra cuando ahora vemos innumerables conjuntos euromodulares circu-

lando. Aún mayor va a ser la repercusión de las 44 toneladas. Ya nos convencimos hace ya diez años, y con Pere Padrosa como director general de Transportes de la Generalitat, porque también allí estaba Ontime y realizó numerosas pruebas de campo (durante meses) que demostraron la sencillez de su aplicación y la seguridad en su ejecución. Creemos firmemente que, para España, va a suponer una ventaja competitiva a nivel país, ahora que tanta necesidad tenemos de mejorar nuestra eficiencia.

En cualquier caso, también es un buen momento para recordar que todas estas mejoras de productividad tienen sobrecostes para el transportista y la mejora neta resultante tiene que ser compartida entre cargadores y transportistas. Si mejoramos lo que tenemos podemos beneficiarnos todos.

David Moreno

El incremento de capacidad de los vehículos tiene varios impactos a analizar. Mayor capacidad supone menor necesidad de medios de transporte, que en la actual situación de falta de chóferes es positivo. A nivel medioambiental, personalmente tengo mis dudas sobre la neutralidad del impacto, puesto que por un lado se eliminan camiones al incrementar la capacidad de carga, pero el consumo de combustible de los camiones es mayor al transportar más peso, ya sea en versión *trailer*, *duotrailer* o megacamión. A nivel de coste, es obvio que el transporte se va a encarecer por el mayor consumo e inversiones, por lo que esos costes hay que trasladarlos a las tarifas.

Montse Cobos

El incremento en la capacidad de los vehículos de transporte tiene un impacto muy positivo en la logística. Dependiendo de la densidad de los productos, el impacto puede ser mayor, ya que permitirá optimizar el volumen por vehículo y reducir el impacto medioambiental. Además, permite optimizar nuestras rutas y mejorar la eficiencia en la entrega de productos. En DHL Supply Chain utilizamos una red de transporte inteligente que conecta España, Portugal y Marruecos con Europa, lo que nos ayuda a maximizar la ocupación de los vehículos y a reducir las emisiones, contribuyendo así a una logística más sostenible.

Carlos García

El incremento de la masa máxima autorizada de 40 a 44 toneladas en vehículos pesados de cinco o más ejes supone uno de los grandes debates del transporte de mercancías por carretera en la actualidad. La debilidad negocia-

MARÍA TENADirectora de Logística y Transporte
Aecoc**“LA SOSTENIBILIDAD ESTÁ TRANSFORMANDO LA CADENA LOGÍSTICA”****MARTA SÁNCHEZ**CEO
Narval**“LOGÍSTICA FRIGORÍFICA DEBERÍA SER CONSIDERADA ELECTRO-INTENSIVA”**

dora de los transportistas podría abocarles a llevar más tonelaje a precios similares y con unos costes superiores. Por ello, necesitamos una transición equilibrada que considere los costos operativos y la competitividad del sector, apostando por la innovación y sostenibilidad.

Javier Jiménez

La verdad es que está ayudando a paliar la difícil situación ante la falta de conductores.

Ángel de la Rosa

El uso de vehículos de mayor capacidad permite optimizar la carga, reducir viajes y mejorar la eficiencia económica y medioambiental del transporte en frío. Esto es especialmente relevante en productos con alta densidad de rotación o largos recorridos, donde los costes de transporte impactan directamente en la competitividad.

En nuestro caso, ya estamos utilizando este tipo de vehículos en determinadas rutas, siempre garantizando el cumplimiento normativo y la cadena de frío.

► ¿LA ESCASEZ DE MANO DE OBRA CUALIFICADA Y LA BÚSQUEDA DE LA EFICIENCIA IMPULSAN A UNA MAYOR AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS EN LA OPERATIVA LOGÍSTICA A TEMPERATURA CONTROLADA?

Andrés Valverde

La combinación entre la escasez de personal cualificado y la necesidad de ganar en eficiencia operativa está acelerando la automatización en toda la cadena logística, también en la logística del frío, donde los márgenes de error son mínimos. Sin embargo, y a pesar del avance tecnológico, seguimos considerando a las personas en el centro de nuestra operativa, ya que no todos los procesos se pueden automatizar, al menos en la actualidad. La fruta y verdura, por ejemplo, presenta disparidad de paletización (cajas por palé, altura, peso...), y la actividad de almacén es principalmente de *cross-docking*, algo difícil de automatizar por completo. No obstante, hemos incorporado ya procesos de control que se están digitalizando y nos permiten avanzar en este sentido, con el objetivo de aumentar la calidad del servicio ganando en eficiencia y optimizando todos los recursos. En este sentido, nuestra flota, con más de 6.000 vehículos conectados en tiempo real mediante IoT, nos permite anticipar incidencias, planificar mejor las rutas y mejorar la eficiencia energética. Por ello, trabajamos también en la formación continua y en colaboración con universidades y centros tecnológicos para asegurar una transferencia de conocimiento que permita combinar el

talento humano con las ventajas de la automatización.

José Ramón Mazo

Se están produciendo muchos avances en automatizaciones de procesos, pero es verdad que, en la conducción de camiones, que es lo que más nos afecta a nosotros, todavía vemos lejano un escenario en el que no haya participación humana. Si bien es cierto que hay marcas que ya han realizado pruebas en circuitos cerrados y abiertos, todavía queda mucho tiempo para una conducción 100 por cien autónoma.

María Tena

Sí, claramente. La falta de personal cualificado -especialmente conductores-, unida al reto de mantener la eficiencia en entornos con condiciones extremas, está acelerando la automatización. Empresas líderes ya están implementando sistemas robotizados en almacenes refrigerados, sensores IoT, algoritmos predictivos y gemelos digitales. Estas soluciones no solo aumentan la productividad y la seguridad, sino que también permiten gestionar mejor la energía y adaptarse a picos de demanda. La automatización en el frío no sustituye empleos, sino que los transforma: se demandan perfiles tecnológicos más cualificados y especializados.

Marta Sánchez

Todas las compañías del sector estamos inmersas en labores de automatización de procesos y mejora de la demanda, uno de los temas más acuciantes de la logística de frío, ya que al mover producto fresco dicha previsión es mucho más crítica. Aunque, sin duda, la necesidad de mano de obra en muchos de los procesos críticos de la logística, como conductores y personal de almacén, hace que este sea uno de los temas más acuciantes y que desgraciadamente están penalizando tremendamente el sector.

Antonio Pérez

La escasez de mano de obra cualificada, especialmente en operativas exigentes como las de temperatura controlada, está actuando como catalizador para la automatización en el sector logístico. Las condiciones particulares de trabajo en entornos de frío -como temperaturas extremas, necesidad de rapidez y precisión o alta rotación de productos- hacen que la robotización y la digitalización cobren aún más sentido. La automatización, al margen de mantener la eficiencia operativa, contribuye de igual manera a mejorar la seguridad y ergonomía en el entorno de trabajo. Además, la automatización favorece una mayor trazabilidad y control en tiempo real, aspectos clave en la logística del frío donde el cumpli-

miento normativo y la calidad del servicio son críticos. Tecnologías como los sistemas de almacenamiento automatizado, vehículos autoguiados (AGVs), soluciones innovadoras de *picking* y plataformas de gestión con IA permiten optimizar recursos y garantizar consistencia en el servicio. Todo ello se traduce en una mayor fiabilidad operativa, reducción de errores y una capacidad de adaptación más ágil a picos de demanda.

Alex de Vaan

La escasez de buenos profesionales es un problema general en toda Europa, también en España. Con la ayuda de la IA veremos una mayor automatización en la operativa logística, aunque siempre harán falta personas bien preparadas para una optimización eficiente y adecuada del almacenaje a temperatura controlada, así como de las cargas y descargas y de los transportes de mercancías frescas y congeladas.

Ángel González

Dentro del sector tenemos numerosos casos de éxito de automatizaciones increíbles. La primera que recuerdo a nivel "estratosférico" fue la de Mercadona en Ciempozuelos. Ya entonces, la misma empresa tenía claro que lo hacía por mejorar las condiciones del trabajador y ni mucho menos por un tema económico. Ese discurso creo que caló en el sector y algunas instalaciones que hasta entonces se habían mirado solo bajo el prisma del ROI fueron impulsadas por este motivo.

Sin duda vivimos una situación complicada desde el punto de vista de los trabajadores, así que sigamos la línea que otros marcaron hace ya muchos años: automatizamos para mejorar las condiciones de nuestros trabajadores.

David Moreno

La problemática relacionada con la escasez de conductores en el sector del transporte terrestre se ha convertido en una cuestión de gran relevancia estratégica para la industria, no solo nos afecta a nosotros.

Esta situación, afecta tanto a operadores logísticos como a empresas de transporte de mercancías por carretera y responde, a mi juicio, a múltiples factores estructurales: el envejecimiento de la plantilla actual, la falta de relevo generacional y una creciente demanda de servicios logísticos en un contexto de globalización y comercio electrónico. Cada vez es más difícil encontrar mano de obra cualificada y esto es un problema importante. Ya no sólo chóferes, que desde hace años es un problema, y que en los próximos años genera una gran incertidumbre. Respec-

ANTONIO PÉREZ LÓPEZ

Senior Manager Retail
ID Logistics Iberia



“ES CRUCIAL APOSTAR POR UNA LOGÍSTICA INTELIGENTE”

ALEX DE VAAN

Director de Expansión
Grupo Caliche



“LA ESCASEZ DE BUENOS PROFESIONALES ES UN PROBLEMA GENERAL EN EUROPA”

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 15)

to a mano de obra en departamentos operativos, nos encontramos con mucha dificultad y en ESP Solutions estamos trabajando para remediarlo. De esta forma, hemos apostado por la formación interna a través de un programa de graduados. La mayor parte de los participantes continúa trabajando con nosotros. La automatización es clave no sólo por la falta de mano de obra, sino por la eficiencia en costes que exige el mercado.

Tenemos que aunar fuerzas para poner remedio y solución a esta situación. La dificultad para encontrar y retener conductores cualificados compromete la eficiencia de las cadenas de suministro, repercute directamente en la competitividad empresarial y representa un desafío urgente que requiere la implicación coordinada de instituciones, centros formativos y actores del sector para garantizar la sostenibilidad futura de la actividad.

Montse Cobos

La necesidad de cualificación de la mano de obra cada vez es mayor y es necesario invertir en formación e intentar retener el talento. Nuestra búsqueda constante de eficiencia nos está llevando a implementar soluciones automatizadas en nuestras operaciones de logística a temperatura controlada. En DHL Supply Chain, estamos adoptando tecnologías avanzadas, como el IoT y sistemas de planificación, que no solo optimizan nuestros procesos, sino que también mejoran la trazabilidad y la integridad del producto a lo largo de toda la cadena de suministro.

Carlos García

La tecnología es una herramienta que contribuye de forma positiva en nuestras operativas. La IA nos ayuda a planificar y optimizar procesos, los sensores nos avisan de cualquier situación anómala y nos dan información precisa de la operativa, el seguimiento de la trazabilidad térmica 'en vivo' o el uso del *blockchain* para mantener la seguridad de los datos son ejemplos de ello.

Javier Jiménez

La verdad es que sí, pero los medios necesarios, principalmente elementos de transporte (camiones, etc.), necesitan de conductores. Y cada vez hay menos.

Ángel de la Rosa

Sí. La automatización está avanzando en todos los entornos logísticos, y también en plataformas refrigeradas, donde los retos técnicos son mayores. En Alcampo estamos analizando e implantando soluciones de robotización,

picking asistido y vehículos autónomos, incluso en entornos a temperatura controlada, para mejorar la eficiencia, reducir errores y mitigar el impacto de la escasez de talento. No se trata solo de reducir costes, sino de hacer la operación más robusta y escalable.

► **EL INCREMENTO DE LOS COSTES ENERGÉTICOS ES UNA DE LAS PRINCIPALES AMENAZAS PARA EL SECTOR. ¿SERÍA NECESARIO QUE LA LOGÍSTICA DEL FRÍO ALCANCE EL ESTATUS DE SECTOR ELECTROINTENSIVO PARA PODER REBAJAR SU FACTURA ELÉCTRICA, TAL Y COMO SUCEDERÍA CON LAS INDUSTRIAS SIDERÚRGICA O QUÍMICA, ENTRE OTRAS?**

Andrés Valverde

En un contexto marcado por la volatilidad de los precios energéticos, es esencial reconocer el carácter estratégico y esencial de la logística del frío, no solo por su papel clave en la cadena de suministro, sino también por su alta dependencia del consumo eléctrico, especialmente en flota, plataformas logísticas, almacenes y centros de consolidación.

Es necesario y lógico que el sector fuese reconocido como electrointensivo, ya que la actividad depende en gran medida del consumo eléctrico para garantizar la conservación de la cadena de frío, especialmente en almacenamiento y transporte de productos perecederos. De esta forma, se podría acceder a tarifas más competitivas y a mecanismos de compensación similares a los de otros sectores industriales. Además, repercutiría también en una mejora de la competitividad, el fomento de la inversión en tecnologías más eficientes y en la garantía de una mayor estabilidad en la cadena de suministro alimentario y farmacéutico, entre otros. Este reconocimiento debe ir acompañado de un marco regulatorio estable que proporcione una mayor previsibilidad a las empresas.

José Ramón Mazo

Disponer de cámaras refrigeradas a una temperatura constante 24 horas al día requiere un gran consumo energético. En nuestra base central de Alzira, por ejemplo, contamos con 4.500 metros cuadrados de superficie destinada al almacenamiento en frío. Hemos de recalcar que el 95 por ciento de nuestros transportes son alimentos, muchos de ellos esenciales. Sin embargo, nuestro sector no cuenta con los mismos mecanismos de compensación que otras industrias electrointensivas, a pesar de su papel esencial en la sociedad. Estaría bien que nos pudiéramos acoger al mismo tipo de ayudas que otros sectores,

como las bonificaciones en la factura eléctrica. Mientras tanto, hemos apostado por soluciones de autoconsumo y eficiencia energética para reducir esa dependencia. En Alzira instalamos 200 paneles solares para reducir el coste que generan este tipo de instalaciones.

María Tena

Es una propuesta razonable. La electricidad representa cerca del 50 por ciento de la cuenta de explotación de muchos operadores, y, aunque se han adoptado medidas de eficiencia, la volatilidad del mercado energético sigue siendo un riesgo. Ante esta realidad, el sector está apostando por el autoconsumo, la gestión de la demanda, la compra colectiva, entre otras. Convertirse en un sector electrointensivo permitiría un marco fiscal más justo, pero mientras tanto, la prioridad está en reducir el consumo y avanzar hacia modelos energéticos más sostenibles y predecibles.

Marta Sánchez

Por supuesto que la logística frigorífica debería ser considerada como electrointensiva. Pocos sectores han sufrido tanto en el apagón que se produjo en el mes de abril como la logística de frío y esto es algo que debería ser tenido en cuenta.

Antonio Pérez

La logística del frío es, sin duda, una actividad intensiva en consumo eléctrico. Tanto las plataformas de almacenamiento como los vehículos refrigerados necesitan un suministro energético constante para mantener la cadena de frío ininterrumpida. En un escenario de costes energéticos al alza, esta dependencia supone un riesgo estructural para la rentabilidad y competitividad del sector. Por ello, reconocer la logística del frío como sector electrointensivo podría ser una medida justificada que le permita acceder a bonificaciones o tarifas especiales, como ya sucede en otros sectores industriales clave.

Esta clasificación ayudaría a reducir la factura energética y permitiría liberar recursos para invertir en eficiencia y sostenibilidad, como sistemas de generación renovable *in situ*, aislamiento térmico de última generación o tecnologías de refrigeración de bajo impacto ambiental. También sería un paso relevante para garantizar una mayor estabilidad en el suministro logístico de productos sensibles, como alimentos y medicamentos, que dependen de una cadena de frío robusta y accesible.

Alex de Vaan

Sí, sería una medida muy acertada porque la verdad es que los costes en el

ÁNGEL GONZÁLEZ

Adjunto al consejero delegado y director de Relaciones Institucionales Ontime



“TENEMOS QUE EMPEZAR SIENDO SOSTENIBLES POR LA PARTE ECONÓMICA”

DAVID MORENO

CEO ESP Solutions Group



“LA FALTA DE CONDUCTORES COMPROMETE LAS CADENAS LOGÍSTICAS”

sector logístico han subido mucho en los últimos años y para que sea rentable para todas las empresas de logística cualquier ayuda será bienvenida. Por otra parte, en Grupo Caliche también nos enfocamos mucho en la energía verde y somos la primera empresa en España con una plataforma logística "off-grid" (en Murcia), donde se usa un sistema de generación y almacenamiento de energía sostenible que funciona de manera independiente de la red eléctrica pública.

Ángel González

Según el Real Decreto 1106/2020, de 15 de diciembre, que regula el Estatuto de los consumidores electrointensivos, existen una serie de condiciones operativas que hay que cumplir, más o menos difíciles, según muchas variables a tener en cuenta (frío positivo o negativo, horas valle u horas puntas; consumo total anual; relevancia del kWh sobre el valor añadido bruto de la instalación; etc). Por lo tanto, habrá instalaciones y negocios de logística de frío que cumplan y otros que no, pero los que tengan los parámetros requeridos se deberían estar bonificando de la gran mejora de condiciones que esta declaración como consumidor electrointensivo conlleva. Lo increíble del caso es que, lo que para nosotros es la parte sencilla del tema, que consistiría en que la administración europea incluya nuestro CNAE dentro de los que pueden optar a ser electrointensivos, no se ha hecho, por lo que no podemos ni presentar las variables recogidas en el RD y, aunque cumplamos, no podemos acogernos a sus beneficios.

Entiendo que nuestro sector, y menos a escala europea, no es tan poderoso como el siderúrgico o el químico por mucho que asociaciones como Aldefe esté permanentemente reclamando la inclusión de nuestro CNAE en el RD. Pero también entiendo que, cuando es el débil quien se queda fuera, más nos debería apoyar la administración, y presionar para conseguir que podamos optar a las mismas reglas de juego que acceden los demás sectores.

David Moreno

Sería de gran ayuda, porque los almacenes frigoríficos son grandes consumidores de energía eléctrica. En todas las empresas del grupo ofrecemos soluciones integrales de transporte a temperatura controlada, carga completa, almacenaje y grupaje internacional. Y dado que estamos especialmente sensibilizados con este tema, equipamos las instalaciones con placas fotovoltaicas para ayudar con el autoconsumo, pero estamos muy expuestos a la variación de costes de la electricidad. Además, las instalaciones logísticas están cerca de los productores en los lugares más

cálidos de España, lo que provoca un mayor consumo energético.

Montse Cobos

En cualquier caso, lo realmente relevante es el compromiso con la reducción del consumo eléctrico y utilizar electricidad generada con métodos renovables. Estamos comprometidos con la sostenibilidad y la eficiencia energética, y estamos trabajando en proyectos que optimizan el uso de la energía en nuestras operaciones y toda la electricidad es verde, lo que nos ayuda a mitigar el impacto de los costes energéticos.

Carlos García

Sí, es una de las posibilidades que se barajan para que la logística del frío pueda acceder a tarifas eléctricas más bajas y reducir sus costes. El sector del transporte a temperatura controlada mueve alimentos perecederos, productos farmacéuticos y materiales que necesitan conservación. Es un transporte muy sensible que debe considerarse estratégico.

Javier Jiménez

Todo ayuda y sobre todo en los almacenes logísticos a temperatura controlada. No obstante, no creo que el incremento de los costes energéticos sea una de las principales amenazas para el sector, porque no queda otra que repercutir esos costes de una manera inmediata y ordenada para trasladar al mercado su resultado.

Ángel de la Rosa

Es un debate que merece la pena abordar. Las plataformas logísticas de frío consumen mucha energía, sobre todo en climas cálidos, y desempeñan un papel esencial en el abastecimiento alimentario. Valorar si deben considerarse consumidoras electrointensivas ayudaría a analizar si las tarifas y políticas energéticas actuales responden a sus necesidades y si podrían incentivar una mayor eficiencia y sostenibilidad. Se trata de una cuestión que combina aspectos económicos y de viabilidad operativa a medio plazo.

> ¿QUÉ IMPACTO TIENE LA APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD EN LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO?

Andrés Valverde

La apuesta por la sostenibilidad en la cadena logística del frío tiene un gran impacto y es, al mismo tiempo, garantía de futuro y un reto económico de primer orden.

Desde el punto de vista estratégico, avanzar hacia una logística más sostenible es una decisión que no se puede poner en duda. Supone actuar con responsabilidad hacia el entorno, alinear-

se con las exigencias regulatorias y responder a las expectativas sociales y del mercado. Impulsar la eficiencia energética, renovar flota, apostar por biocombustibles, implementar soluciones intermodales o digitalizar procesos para reducir emisiones son pasos clave para asegurar el futuro a medio y largo plazo. Sin embargo, esta transformación viene acompañada de un incremento significativo de los costes operativos. La inversión en tecnologías más limpias, infraestructuras más eficientes o combustibles alternativos dejan un margen muy ajustado para las empresas y, lamentablemente, en muchas ocasiones, recae finalmente sobre el consumidor final.

José Ramón Mazo

No nos podemos quedar atrás en la carrera por ofrecer un servicio de transporte cada vez más sostenible. En nuestro caso, la política de renovación continua de flota se traduce en contar con vehículos cada vez más eficientes. También nos apoyamos en el barco y en el tren para reducir los kilómetros en la carretera y disminuir nuestra huella de carbono. Por otro lado, tenemos que esforzarnos en reducir los kilómetros en vacío y optimizar las cargas. Este es nuestro gran talón de Aquiles.

María Tena

La sostenibilidad ya no es una opción, sino un eje estratégico que está transformando profundamente la cadena logística. El sector afronta crecientes exigencias regulatorias, presiones del mercado y una mayor conciencia social que obligan a repensar todos los procesos, desde el diseño de las instalaciones hasta el tipo de refrigerantes o el modo en que se gestiona la energía.

Uno de los retos más relevantes en este ámbito es el impacto climático asociado a las emisiones fugitivas de gases refrigerantes, que pueden tener un potencial de calentamiento global miles de veces superior al CO2. Una fuga de apenas un kilogramo de R-404A, por ejemplo, equivale a más de 3.900 kilogramos de CO2. Ignorar estas emisiones -muy frecuentes en camiones y equipos antiguos- supondría subestimar de forma significativa la huella climática real del transporte y almacenamiento en frío.

Por ello, estándares internacionales como la norma ISO 14083 y programas como Lean & Green, impulsado por Aecoc en España, exigen incluir explícitamente estas emisiones en los inventarios de carbono. Este enfoque permite tomar decisiones más eficaces para su mitigación, como la sustitución de gases de alto GWP, la electrificación de unidades frigoríficas, el uso de aisla-

MONTSE COBOS

Key Account Manager
DHL Supply Chain



“EL AUMENTO DE LA CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS TIENE UN IMPACTO MUY POSITIVO”

CARLOS GARCÍA

Secretario general
FVET



“LA SOSTENIBILIDAD NO ES NEGOCIABLE”

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 17)

miento térmico avanzado o sistemas de monitorización que detectan fugas y optimizan el consumo. Además, la sostenibilidad también se traduce en eficiencia: desde la reducción del desperdicio alimentario gracias a una mejor conservación, hasta la optimización de rutas y temperaturas operativas que permiten ahorros energéticos del 5-7 por ciento. En definitiva, avanzar hacia una logística del frío sostenible no solo mejora el impacto ambiental, sino que también refuerza la competitividad, reduce riesgos operativos y mejora la percepción del sector.

Marta Sánchez

La apuesta por la sostenibilidad es algo que está en las agendas de todas las compañías del sector, aunque es necesario que se aborde desde una perspectiva realista y que se abogue por soluciones que no penalicen la sostenibilidad económica de las empresas. Medidas como la citada anteriormente del uso de *duotrailers* y megacamiones sin duda van en este camino de unir sostenibilidad ambiental y económica, pero, desgraciadamente, en otro tipo de medidas todavía no se ha logrado esta sostenibilidad. Es urgente trabajar con esa visión para lograr medidas realmente sostenibles.

Antonio Pérez

La sostenibilidad está reconfigurando de forma profunda la cadena logística del frío. Cada eslabón -desde el diseño de envases hasta el transporte y el almacenamiento- está siendo revisado bajo criterios medioambientales, impulsados tanto por la regulación como por la presión de los consumidores y clientes corporativos. En la operativa de frío, esto se traduce en un fuerte enfoque hacia la eficiencia energética, la reducción de emisiones y el uso de tecnologías limpias. Entre los principales cambios destacan la electrificación de flotas refrigeradas, la instalación de sistemas de generación solar en centros logísticos y la optimización de rutas y cargas para minimizar desplazamientos innecesarios. Todo esto no solo reduce la huella de carbono, sino que mejora la resiliencia operativa y la imagen de marca de los actores del sector.

Alex de Vaan

Es un asunto muy importante, porque hoy estamos construyendo el mundo de mañana, y para eso hace falta una dedicación absoluta a la sostenibilidad. Hace ya tiempo hemos instalado en nuestras plataformas placas solares y usamos solo vehículos con los motores menos contaminantes del mercado.

Ángel González

La cadena logística del frío está marcada por la sostenibilidad. Y si concentramos la mirada en el mundo del perecedero de alimentación, más si cabe. Hoy el foco de proximidad y ecología está siendo usado por las cadenas para distinguir sus productos y su huella se ha convertido en un factor clave en su publicidad y en su argumentario de venta. Pero tenemos que empezar siendo sostenibles por la parte económica y por la zona más débil de la cadena; los agricultores y los transportistas no vemos retribuidos los sobrecostes que conlleva este tratamiento diferencial del producto y eso nos produce muchas dudas sobre su correcta implantación. Pese a ello, estamos redefiniendo la cadena para poder dar lo que el consumidor final quiere y al menos desde On-time, vamos a ver este cambio como una oportunidad para seguir diferenciándonos del resto de operadores de Logística Integral: nuestra aportación a esa cadena será cada vez más sostenible.

David Moreno

La logística tiene un impacto en la sostenibilidad importante, ya que el transporte se realiza mayormente por carretera y las emisiones de CO2 son grandes. Las empresas logísticas y de transporte venimos apostando y mejorando nuestra sostenibilidad desde hace años. Buscamos el modo de poder cumplir con las exigencias de nuestros clientes en sus apuestas de reducción de la huella de carbono, y mantener un nivel mínimo de rentabilidad. La sostenibilidad tiene un importante coste y no siempre el mercado está dispuesto a cubrirlo.

La sostenibilidad no es solo una responsabilidad, sino una oportunidad estratégica para liderar con propósito en el sector del transporte por carretera. Integrar criterios medioambientales, sociales y de buen gobierno en cada nivel de la organización no es una opción, sino una exigencia coherente con nuestro compromiso con el futuro. Apostar por tecnologías limpias, optimizar las operaciones y promover una cultura empresarial basada en el respeto al entorno y al bienestar de las personas permite avanzar con solidez hacia un modelo logístico de futuro, más eficiente, resiliente y alineado con los retos globales de nuestra generación. Una de las claves del holding, por ejemplo, son los proyectos Lean & Green enmarcado en la estrategia de sostenibilidad para la reducción anual de la huella de carbono, ahorrar combustible y disminuir la accidentalidad. Adoptar estos principios refuerzan el compromiso con una movilidad responsable, alineada con los Objetivos de De-

sarrollo Sostenible que marca la ONU, y nos posiciona como un agente activo del cambio en la transición hacia un modelo de transporte más limpio y respetuoso con el medio ambiente. Las consecuencias positivas de estos proyectos se extienden más allá del ámbito empresarial, generando valor para los clientes, colaboradores y para la sociedad en su conjunto.

Montse Cobos

La sostenibilidad está en el centro de nuestra estrategia. Nuestra hoja de ruta hacia la neutralidad en carbono para 2050 nos impulsa a adoptar prácticas más sostenibles en la logística del frío. Esto incluye la reducción de espacios vacíos y el uso de tecnologías avanzadas para monitorizar la temperatura y la humedad de los productos.

Estas iniciativas no solo ayudan a disminuir nuestra huella ambiental, sino que también aseguran la calidad y la frescura de los productos que transportamos, lo que es fundamental para satisfacer las expectativas de nuestros clientes.

Carlos García

La sostenibilidad no es negociable, para crecer es imprescindible apostar por ella. Los transportistas estamos redoblando esfuerzos para integrar elementos que impactan en toda la cadena: reducción de rutas, renovación de flotas, combustibles verdes... Pero para poder implementar todos estos cambios precisamos de la colaboración de las administraciones; que nos faciliten una transición sostenida y sostenible.

Javier Jiménez

Complicado responder a esta cuestión, ya que en un mundo logístico donde dependemos de personas y con la alta rotación de personal que tenemos. Respecto a usar nuevas energías alternativas, además de ser costosas por las fuertes inversiones, no están definidas como para poder abordar inversiones que incrementan los costes y que luego el mercado no es capaz de absorber.

Ángel de la Rosa

Es un eje clave de transformación. Desde el diseño de embalajes que optimicen el volumen transportado, pasando por la renovación de flotas con vehículos propulsados por energías alternativas, hasta el uso de gases refrigerantes de bajo impacto ambiental o la instalación de placas solares en centros logísticos.

En Alcampo tenemos una hoja de ruta clara hacia una logística más sostenible, también en frío, alineada con nuestros compromisos de descarbonización y eficiencia energética.

JAVIER JIMÉNEZCEO
Molinero Logística**“EL TRANSPORTE ES UN SECTOR EN ALZA”****ÁNGEL DE LA ROSA**

Director Cadena de Suministro Alimentación Alcampo

**“LA SOSTENIBILIDAD ES UN EJE CLAVE DE TRANSFORMACIÓN”**



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

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



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

A LA VANGUARDIA

EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO ESPAÑOL MANTIENE SU LIDERAZGO EUROPEO, PESE A LA DESACELERACIÓN DE LA ECONOMÍA, GRACIAS A LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE CAMIONES, LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y SU PAPEL ESTRATÉGICO EN LA CADENA AGROALIMENTARIA

El transporte frigorífico español se mantiene como uno de los sectores más sólidos dentro del panorama logístico europeo. A pesar del retroceso generalizado que afectó al transporte por carretera en 2023, este segmento de actividad ha demostrado una resiliencia notable, sostenida en una estructura empresarial cada vez más profesionalizada y una inversión constante en modernización y sostenibilidad.

Con un volumen de ventas de 6.346 millones de euros en 2023, el transporte frigorífico representa un 22 por ciento del total del

6.346

MILLONES DE EUROS,
LAS VENTAS DEL SECTOR EN 2023

negocio del transporte por carretera en España, según la edición 2025 del Libro Blanco de Transporte por Carretera y Logística, que elabora cada año Transporte XXI. Aunque esto supone una caída del 2 por ciento respecto a 2022, el sector ha crecido más del 24,5 por ciento desde 2019, consolidando una trayectoria ascendente a medio plazo.

Los operadores especializados en carga refrigerada se han adaptado con rapidez a un entorno marcado por la presión de costes, la volatilidad del consumo y una coyuntura geopolítica que ha tensionado las

cadena de suministro europeas. Con todo, los 'frigos' apenas lograron un beneficio neto de 50 millones en 2023, lo que se traduce en un margen del 0,8 por ciento, demasiado estrecho para una actividad altamente especializada.

Modernos y eficientes

La flota frigorífica española se ha ganado la reputación de ser una de las más modernas y eficientes de Europa. Su ciclo de renovación se mantiene en una media de 48 meses, lo que permite incorporar sistemáticamente mejoras tecnológicas, en línea con los estándares de sostenibilidad y digitalización que exigen cargadores e instituciones. Este esfuerzo inversor se ha visto reforzado en los últimos años por los fondos europeos, los programas de achatación y la entrada de capital privado.

Actualmente, más de 500 empresas conforman este subsector, aunque la atomización sigue siendo alta. Un total de 26 grandes empresas concentra el

45 por ciento de la facturación, con tres grandes líderes: Primafrio, Transportes J. Carrión y Lineage Spain Transportation, que al cierre de esta edición ha vuelto a manos de Fuentes.

Primafrio encabeza el ranking con unos ingresos de casi 619 millones de euros en 2023 (+3 por ciento). Su apuesta por la expansión de rutas, la innovación operativa y la mejora continua le ha permitido amortiguar el impacto del entorno desfavorable.

ESPAÑA RENUEVA SU FLOTA DE FRÍO CON UNA MEDIA DE 48 MESES

A esta profesionalización se ha sumado el creciente interés de fondos de inversión, grandes operadores logísticos y cadenas de distribución, que buscan asegurar su abastecimiento apostando por alianzas estables con transportistas especializados. Este fenómeno



La calidad de las flotas es una seña de identidad del sector en España.

no está ayudando a acelerar la digitalización de procesos y el compromiso con la descarbonización del sector, dos de los grandes retos para los próximos años.

No obstante, el sector arrastra algunos problemas estructurales que amenazan con frenar su avance. La escasez de conductores profesionales sigue siendo una preocupación constante, al igual que la falta de homogeneidad normativa entre países europeos y extracomunitarios, que genera distorsiones competitivas.

Además, el fuerte vínculo con el sector agroalimentario y la estacionalidad de los flujos de exportación hacia Europa suponen una dependencia que vuelve vulnerables a las flotas ante fenómenos climáticos adversos o la caída de la demanda exterior.

Las condiciones económicas de 2023 reflejan también este contexto de tensión. Aunque el gasóleo

profesional se abarató un 11 por ciento frente a 2022, su precio sigue siendo un 30 por ciento superior al nivel prepandemia. Esta presión sobre los márgenes, sumada al coste financiero creciente por el al-

tor esencial en la logística de productos perecederos, mostrando una fortaleza estratégica frente a otros segmentos del transporte que han también han sufrido caídas acusadas, como el transporte de contenedores por carretera



MÁS CARO EL PRECIO DEL GASÓLEO CON RESPECTO A 2020

za de los tipos de interés, ha mermado los beneficios netos del sector, que se desplomaron un 79 por ciento respecto al año anterior.

A pesar de todo, el transporte frigorífico ha logrado mantenerse como un vec-

Pieza clave

“Su capacidad de adaptación, su reputación de calidad y su papel en la exportación agroalimentaria” lo consolidan como una pieza clave en la cadena de suministro europea, según apuntan analistas consultados por este periódico. De cara a 2025, el reto será seguir avanzando hacia una logística descarbonizada, sin perder competitividad ni eficiencia. Para ello, será esencial una colaboración más estrecha entre transportistas, cargadores e instituciones, que permita repartir el esfuerzo inversor y garantizar la continuidad de un modelo de éxito que sigue siendo campeón del transporte europeo.

HUTCHISON PORTS BEST

THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

best.com.es

RAILWAY CONNECTIONS

REPAIR AND PTI

INSPECTION AND CLEANING

REAL TIME INFORMATION

LIVE REEFER ALARMS

CONTINUOUS INVESTMENT IN SUSTAINABILITY

FAST GATES SYSTEM AND CUSTOM CLEARANCE

REEFER CONTAINERS

TEMPERATURE MONITORING

PERSONALIZED ATTENTION

PLUGGING UNPLUGGING

+ 3.000 Reefer plugs

PLUGGED IN TO THE FUTURE



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

Remolque frigorífico de Krone de Transportes J. Cano.

EL SEMIRREMOLQUE VUELVE AL POSITIVO

LAS MATRICULACIONES DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO SUBIERON UN 3% DURANTE EL PASADO EJERCICIO, CON MÁS DE 4.700 UNIDADES

La flota de transporte frigorífico recuperó el pasado año la senda positiva, con un alza del 3 por ciento, tras matricular 4.713 semirremolques, según revelan los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos).

Sin embargo, la tendencia ha vuelto a girar durante el primer semestre del presente ejercicio. Así, los 'frigos' sufrieron un descenso del 8,5 por ciento, tras registrar 1.764 matriculaciones. La evolución del sector frigorífico durante el segundo semestre también contempla seguir con una ligera caída respecto al año anterior, estabilizándose en torno a las 4.500 unidades anuales.

Schmitz Cargobull Ibérica consolidó el pasado año su dominio en el segmento de frigoríficos, tras entregar 1.438 unidades, alcanzando una cuota de mercado

del 30,9 por ciento, así como un crecimiento del 7,7 por ciento respecto al año anterior.

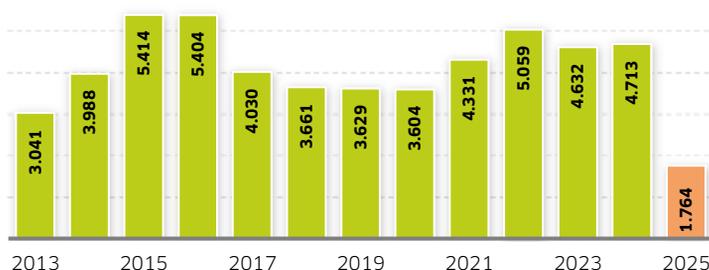
A continuación, Lecitrailer obtuvo una cuota del 21,77 por ciento en frigoríficos tras matricular más de un millar de unidades. La compañía, con una trayectoria de 27 años en el mercado español de remolques y semirremolques, acometió en 2024 una inversión de 8,8 millones de euros para la instalación de un nuevo robot de soldadura y una nueva estación de corte por láser de fibra. Para la producción de paneles, se han incrementado las mesas de vacío para ganar capacidad productiva y se ha incorporado una máquina de corte tridimensional.

Por otra parte, la matriculación de remolques y semirremolques de más de 10 toneladas en 2024 fue de 15.009 unidades, un 6,3 por ciento más que las 14.116 del ejercicio anterior. El volumen alcanzado sólo fue superado en los últimos 16 años en 2016, según los datos de Asfares. Por fabricantes, Lecitrailer mantuvo el primer lugar con una cuota del 24,8 por ciento, seguido por Schmitz con el 23,4 por ciento, y Krone con el 7,2 por ciento. Les siguen dos fabricantes de 'frigos', Indetruck con 901 matriculaciones y una cuota del 6 por ciento y Sor Ibérica con 731, el 4,9 por ciento.

EL PRIMER SEMESTRE DE 2025 RETOMA EL DESCENSO

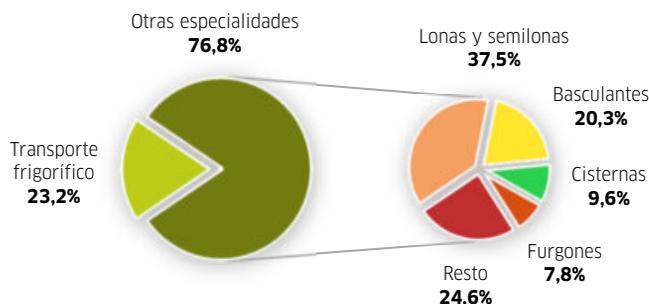
La subida alcanzada en 2024 no ha logrado mantener su continuidad. Los 'frigos' sufren una caída del 8,5% en sus registros en el acumulado anual hasta el pasado mes de junio.

MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



Datos en unidades. Los datos de 2025 son del primer semestre.

DISTRIBUCIÓN POR TIPOS



Fuente: Asfares.



**EL CLIENTE
MANDA**

KRONE apuesta por semirremolques refrigerados que combinan innovación, tecnología y versatilidad, con el foco en los profesionales del transporte frigorífico y el desarrollo de soluciones a medida

Un semirremolque refrigerado tiene que hacer más que solo enfriar. Transportar productos que son muy sensibles a las fluctuaciones de temperatura, como las frutas, verduras, carnes o medicamentos, no es tarea sencilla. Son mercancías que requieren condiciones específicas y una gestión logística impecable. Para hacer frente a estos desafíos, el fabricante alemán KRONE ha desarrollado el **Cool Liner**, un semirremolque refrigerado que combina robustez, eficiencia e innovación con un elemento diferencial: se puede configurar de forma individualizada y su desarrollo pone el foco en los profesionales que trabajan con los vehículos todos los días. "Nuestros clientes saben exactamente lo que funciona y lo que no", explica Frank Albers, director general de ventas y marketing de KRONE Trailer.

Perfección en los detalles

El KRONE Cool Liner tiene un aislamiento perfecto y un chasis continuo. Esto significa que no se remolca la caja refrigerada, sino todo el chasis sobre el que está montada la unidad de refrigeración. Esto protege la carrocería y garantiza una mayor estabilidad. Además, las puertas traseras se caracterizan por su robustez y durabilidad, especialmente desarrolladas para satisfacer las exigentes necesidades logísticas.

Y no solo la base, el equipamiento también cumple lo que promete. Desde el modelo multi-temperatura, que ofrece la máxima flexibilidad en el manejo de sistemas multicámara, hasta las versiones de doble piso, con capacidad para 33 europalés adicionales en el segundo nivel de carga. Con equipamientos como evaporadores adi-

cionales, paredes divisorias móviles o perfiles espaciadores de aluminio, que proporcionan una mejor protección de la pared frontal y garantizan un flujo de aire óptimo, el Cool Liner se convierte en un verdadero aliado para la cadena logística del frío.



La tecnología también juega un papel esencial. Gracias al sistema telemático KRONE integrado, el transportista puede monitorizar en tiempo real la posición, el estado y la temperatura de sus transportes, asegurando así la calidad de la carga durante todo el trayecto.

A todo ello se suma una visión de servicio centrada en la experiencia del usuario. "No solo queremos hacer buenos negocios", subraya Albers. "Queremos que los clientes puedan superar sus retos diarios de forma fácil, segura y económica con nuestros productos y servicios". La filosofía de KRONE es clara: la innovación no nace en el laboratorio, sino en la carretera. "Los profesionales acuden a nosotros con ideas o nuevos retos", concluye el directivo.

Semirremolques a medida

KRONE no solo ofrece semirremolques con equipamiento estándar, la fuerza del fabricante reside en su capacidad de ofrecer soluciones específicas para cada tipo de transporte refrigerado.

El modelo "**Meathang**" es un claro ejemplo. Está diseñado para el transporte de carne colgada, con cierres traseros de acero inoxidable, conducto de aire flexible y bandeja del suelo estanca, que puede soportar incluso las condiciones más adversas.

Por su parte, el "**Cool Liner Pharma**" es perfecto para el almacenamiento y transporte de medicamentos y productos farmacéuticos.

También hay una versión para el reparto urbano. El "**Cool Liner City**", con dirección forzada, que permite maniobras en espacios muy reducidos, y equipamiento PIEK, para entregas silenciosas, especialmente idóneas para las entregas nocturnas.

Y para los que buscan una opción más respetuosa con el medio ambiente, entra en juego el equipo **piggyback**, que permite transportar las mercancías por ferrocarril. Según los expertos de KRONE, se trata de un semirremolque refrigerado especialmente robusto con bordes de sujeción que permiten a las grúas y carretillas elevadoras agarrarlo con seguridad, lo que garantiza una rápida conversión de carretera a ferrocarril, y viceversa.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

RALENTÍ ELÉCTRICO

LOS OPERADORES DE FRÍO RETRASAN LA TRANSICIÓN A LOS CAMIONES DE CERO EMISIONES ANTE LA FALTA DE APOYO PÚBLICO PARA ACOMETER LAS RENOVACIONES

El reto de progresar hacia las cero emisiones del transporte por carretera, a través del modo eléctrico, se mantiene a velocidad pausada. “La evolución sigue siendo todavía muy lenta y escasa, con apenas el 1,2 por ciento de penetración de vehículos pesados electrificados y que, en el caso de las furgonetas, se sitúa en el 4,3 por ciento del mercado total”, según puso de relieve, el pasado mes de julio, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

Su director general, José López-Tafall, lamentó que “no hay ni un solo plan de apoyo al vehículo industrial desde mayo de 2024. El vehículo pesado es el gran olvidado de la descarbonización, pese a que España es una gran economía que vende e importa mucho dentro de Europa, por lo que el transporte internacional de mercancías por carretera es clave en nuestro país”.

En este contexto de circular con el motor eléctrico al ralentí, diversos operadores de frío siguen apostando por la transición tecnológica. Así, Transnugon, empresa adquirida este año por Logística Carosán, cerró un acuerdo, a finales del pasado año, con PragmaCharge para incorporar 25 ca-

miones eléctricos durante los próximos cinco años en régimen de *leasing*. También el operador valenciano Grupo Torres acordó con la misma empresa británica arrendar una decena de camiones, los dos primeros durante el presente ejercicio. El proveedor de soluciones de electrificación de flotas ha encargado este año 12 Mercedes-Benz eActros 600 para atender a estos dos clientes.

También, el transportista murciano TLX, con su operativa para Consum, ha incorporado seis unidades del Volvo FH Aero Electric, dos Mercedes-Benz Trucks del modelo eActros 300, así como de unidades para la última milla de JAC Motors.

El navarro Transportes Cruz también ha puesto en servicio este año su primer camión eléctrico, un Renault Trucks E-Tech, destinado a sus operativas para el productor de alimentos congelados Gelagri Ibérica.

DFM Logística, empresa de Grupo Disfrimur, incorporó en 2024, su primer camión rígido eléctrico para la flota integrada en la red de transporte de Stef Iberia en la provincia de Murcia.

Por su parte, Grupo Mazo realizó, en los últimos meses, unas pruebas con el camión

JOSÉ LÓPEZ-TAFALL

Director general de Anfac

“EL VEHÍCULO PESADO ES EL GRAN OLVIDADO EN LAS CERO EMISIONES”



Transportes Cruz ha incorporado su primer camión eléctrico.

eléctrico de Mercedes-Benz eActros, para evaluar su rendimiento en rutas de transporte reales.

En el ámbito del hidrógeno renovable, Carreras Grupo Logístico participa en un proyecto piloto, junto con EVARM, Repsol y Zoilo Ríos, para probar su uso en un camión, que también utiliza diésel renovable, con clientes reales. Esta iniciativa se realiza primero con recorridos cortos desde Zaragoza y, posteriormente, en otros largos a Barcelona y Madrid.

La necesidad de diversificar las tecnologías para abordar la descarbonización del transporte refrigerado se vuelve a mostrar con la política empleada por Disfrimur, que utiliza cinco sistemas de propulsión que



ALMACÉN MADRID – BARAJAS

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

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

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

arola.com



Scania ha desarrollado para reducir la huella ambiental en la carretera. Así, dispone motores diésel para circular con aceite vegetal hidrotratado (HVO) y diésel tradicional; camiones para emplear gas natural y biometano (CBG y LBG), así como vehículos eléctricos con batería.

También ESP Solutions apuesta por diversas vías para avanzar en la sostenibilidad con la utilización del gas natural licuado (GNL), así como del HVO. Para este último recurso ha logrado el reconocimiento de Control Union en su suministro, tras cumplir con los requisitos establecido dentro del esquema Sustainable Bioenergy Standard (SBS).

Asimismo, el HVO sigue su continua expansión en el transporte por carretera frigorífico español con más operadores como el transportista valenciano Armesa Logística Internacional; el murciano Orvival; y el leonés ROR. Estos flotistas se suman a otros que ya lo empleaban, de forma pionera, como los grupos Joanca, Lodisna y Marcotran, entre otros.

EL SECTOR APUESTA POR EL BIOMETANO GNL Y HVO

AERODINÁMICA

Para las renovaciones y ampliaciones de sus flotas, los principales operadores de transporte por carretera a temperatura controlada están apostando por vehículos pesados con diseños aerodinámicos y tecnologías avanzadas, como el sistema CMS de retrovisores por cámara, para avanzar en un consumo de combustible optimizado y, en una reducción significativa de las emisiones de carbono.

Así, Primafrío ha renovado su flota con la incorporación de 300 vehículos Volvo FH Aero de Volvo Trucks. Este modelo también ha sido elegido por la agencia de transportes catalana Trota con un pedido de 150 unidades. Además, Logista y su participada Transportes EL Mosca, Grupo Transnuba (GTO) y la almeriense Traninternao, que circula bajo la marca comercial J.Cano, modernizan sus respectivos parques móviles con las adquisiciones de un centenar de camiones, cada uno de ellos.

PUERTO DE CÁDIZ

“especialistas en frío”



CADENA DE SUMINISTRO | RANKING DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO PIERDE TRACCIÓN

LAS EMPRESAS DE ESTA ESPECIALIDAD RECORTAN SUS INGRESOS UN 1% EN 2023, DEBIDO A LA CAÍDA DE LAS VENTAS DE LA CARRETERA, CON UN PESO DEL 75%

La logística del frío rompió su tendencia de crecimiento en 2023, un año complicado para el campo español. Las principales causas son conocidas: tensiones geopolíticas, cambio climático, inflación y caída del consumo, una 'tormenta perfecta' que impactó de lleno en las cuentas de resultados.

Las empresas de transporte frigorífico por carretera y los operadores logísticos especializados en esta actividad rozaron los 8.500 millones de euros en el ejercicio analizado, un 1 por ciento menos que en 2022. El buen comportamiento de la logística (+1,9 por ciento), no logró compensar la caída de la facturación en la carretera (-1,9 por ciento). Los ingresos del sector, no obstante, se sitúan casi un 24 por ciento por encima de los niveles previos a la crisis sanitaria, reflejo de la fuerte recuperación pospandemia del sector.

LAS VENTAS DEL SECTOR CRECEN UN 24% FRENTE A LOS NIVELES PRECOVID

Así se recoge en el Libro Blanco de la Carretera y Logística que elabora cada año Transporte XXI con una muestra de más de 6.600 empresas -en la edición de 2025-, de las que 642 centran su negocio en el almacenamiento y transporte bajo temperatura dirigida. Una especialidad que representa el 22 por ciento de las ventas del conjunto del sector del transporte por carretera y operadores logísticos, que cerró 2023 con unos ingresos de 31.500 millones de euros.

La parte del león se la lleva el camión, el *partner* por excelencia de la huerta española

para colocar sus productos en el exterior.

El transporte frigorífico por carretera, con unos ingresos de 6.346 millones en 2023, representa el 75 por ciento del total.

Las ventas consolidan esta especialidad como la segunda

dentro del sector, con un peso del 22 por ciento, solo por detrás de las cargas fraccionadas y completas.

Los resultados, analizados con más nivel de detalle en el Libro Blanco de la Carretera y Logística de Transporte XXI, re-

flejan las dificultades del negocio en el difícil 2023. El transporte frigorífico apenas logró un beneficio neto de 50 millones, lo que se traduce en un margen del 0,8 por ciento, demasiado estrecho para una actividad altamente especializada. "El transporte frigorífico se vio afectado por campañas no fuertes y la dificultad de sumar profesionales al sector en una especialidad en la que el internacional es su actividad principal", explica el presidente de CETM, Carmelo González.

Por su parte, la cuota de los operadores logísticos, con unos ingresos de 2.149 millones de euros, se sitúa en el 25 por ciento.

El ranking de empresas especializadas en la logística del

EL TAMAÑO NO IMPORTA

Las pymes representan el 85% de las empresas de la muestra, que alcanzaron en 2023 unas ventas de 4.358 millones de euros, lo que supone el 51% del negocio. Solo hay 34 grandes empresas, con una cuota del 49% de los ingresos.

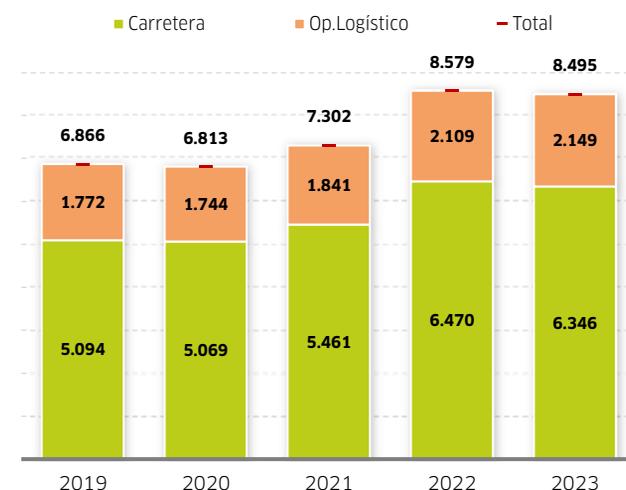
	2023			2022			2019		
	Nº EMPRESAS	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA
TOTAL (interanual)	642	8.495		642	8.579		642	6.866	
Grandes	34	4.137	49%	32	3.991	47%	24	2.829	41%
PYME	547	4.358	51%	573	4.588	53%	605	4.038	59%
Medianas	172	3.018	36%	177	3.154	37%	175	2.640	38%
Pequeñas	330	1.324	16%	352	1.417	17%	385	1.381	20%
Micro	45	16	0%	44	18	0%	45	17	0%
Extinguidas / Inactivas	61	-		37	-		13	-	

Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

EL NEGOCIO SE ESTANCA

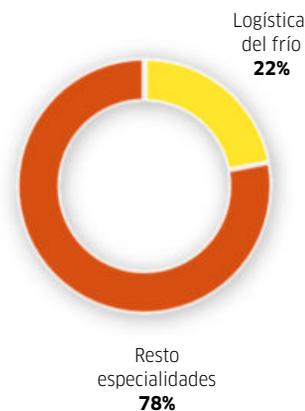
La logística del frío, que representa el 22% de las ventas del conjunto del sector del transporte por carretera y operadores logísticos, rompió su tendencia de crecimiento en 2023, tras caer las ventas un ligero 1%.

EVOLUCIÓN



Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

CUOTA 2023



frío está encabezado por Primafrío, líder en España del sector del transporte por carretera. La compañía murciana, bajo los mandos de la familia Conesa, alcanzó unos ingresos de más de 618 millones de euros, un 3 por ciento más que un año antes. Las ventas con respecto al año 2019, previo a la pandemia, aumentaron un 47 por ciento.

LA CUOTA DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS SE SITÚA EN EL 25%

A continuación se encuentran los operadores logísticos DHL Exel Supply Chain Spain, con unas ventas de 446 millones de euros (-2 por ciento), y STEF Iberia, que superó los 282 millones de euros, un 7 por ciento más que en 2022.

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 276,5 millones de euros en 2023, lo que supuso un crecimiento del 8 por ciento.

En la clasificación destaca el crecimiento de Logista Pharma, un 13 por ciento en 2023 y un 79 por ciento respecto a 2019. El operador logístico, especiali-

DEL CAMPO AL LINEAL

Murcia y Andalucía, que venden al exterior la mitad del total de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas (50%), lideran el ranking por facturación con unos ingresos de 3.573 millones de euros, lo que supone el 42% del negocio de la logística del frío en España.

COMUNIDAD	Nº EMPRESAS	2023	%23/22	%23/19	2022	2021	2020	2019	EMPLEO	CUOTA	
										VENTAS	EXPORT
Murcia	92	1.884	-1%	+30%	1.909	1.659	1.501	1.450	6.408	22%	19%
Andalucía	125	1.689	+0%	+24%	1.685	1.396	1.310	1.365	10.049	20%	31%
Madrid	42	1.543	+1%	+26%	1.529	1.254	1.174	1.229	9.210	18%	1%
Com. Valenciana	88	983	-4%	+20%	1.019	872	814	816	4.577	12%	27%
Cataluña	73	823	-2%	+21%	839	785	719	678	3.848	10%	8%
Galicia	46	326	-5%	+14%	343	299	273	286	1.761	4%	1%
País Vasco	23	299	-1%	+41%	302	242	216	212	1.535	4%	1%
Castilla - La Mancha	23	282	-2%	+16%	286	219	258	244	2.118	3%	2%
Aragón	23	171	+4%	+19%	164	140	129	144	1.136	2%	2%
Castilla y León	24	130	-7%	-6%	139	131	132	138	1.258	2%	2%
Navarra	13	111	+1%	+23%	110	89	90	90	571	1%	3%
Baleares	11	62	-0%	+10%	63	53	43	57	442	1%	0%
Asturias	15	46	-2%	+15%	48	40	39	40	316	1%	0%
Cantabria	8	46	-2%	+22%	47	42	39	38	501	1%	0%
La Rioja	10	42	+3%	+34%	41	34	33	32	385	0%	0%
Canarias	18	39	+10%	+23%	36	31	30	32	334	0%	0%
Extremadura	8	19	+2%	+16%	18	16	15	16	162	0%	2%
TOTAL	642	8.495	-1%	+24%	8.579	7.302	6.813	6.866	44.611	100%	100%

Datos en millones de euros. Cuota de ventas: Cuota de mercado sobre el total nacional en 2023. Cuota de exportación: Cuota sobre las exportaciones de productos hortofrutícolas en 2023 (por peso). Fuente: Transporte XXI.

zado en la distribución farmacéutica, cierra el 'top 5' con unas ventas de 220,8 millones de euros.

En cuanto a la localización de las empresas, la fachada mediterránea es la gran protagonista. La Región de Murcia encabeza el ranking de comuni-

dades autónomas por ventas, con una cuota del 22 por ciento. De hecho, cuatro de las empresas de esta comunidad se encuentran en el 'top 10': Primafrío, la primera del ranking, Lineage Spain Transportation (que al cierre de esta edición ha vuelto a manos de Fuentes),

A.T. La Espada y Grupo Caliche. Las 92 empresas de esta región alcanzaron en 2023 unos ingresos de 1.884 millones de euros, un 1 por ciento menos que un año antes. En segunda posición se encuentra Andalucía, con 125 empresas y unas ventas de 1.689 millones.

Puerto líder en logística del frío

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

Puerto de Vigo











Visítanos en:




EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
1	Primafrio SL	Carretera	Murcia	1999	618,89	+3%	+47%	600,56	511,42	-118,37	780,69	451
2	DHL Exel Supply Chain Spain SL	Op. Logístico	Madrid	1984	445,91	-2%	+5%	454,13	419,94	12,50	35,89	3.596
3	STEF Iberia SA	Op. Logístico	Madrid	1989	282,37	+7%	+32%	264,19	218,88	17,38	114,75	1.527
4	Transportes J Carrión SA	Carretera	Almería	1980	276,53	+8%	+10%	255,17	204,40	-2,60	19,30	2.064
5	Logista Pharma SA	Op. Logístico	Madrid	1998	220,81	+13%	+79%	194,93	170,05	9,34	10,48	501
6	Salvesen Logística SA	Op. Logístico	Madrid	1996	181,50	+5%	+20%	172,47	137,26	5,76	7,62	1.208
7	Lineage Spain Transportation SL	Carretera	Murcia	1992	175,18	-5%	+11%	183,50	170,83	5,24	20,81	868
8	AT La Espada SL	Carretera	Murcia	2000	146,30	+7%	+87%	137,29	108,82	2,33	11,49	127
9	Transportes Grupo Caliche SL	Carretera	Murcia	1987	130,08	+5%	+65%	123,47	100,93	3,17	20,34	250
10	Isabel Alonso Alonso SL	Carretera	Almería	1999	129,01	+7%	+73%	120,95	96,37	2,27	32,55	494
11	Grupo Tranosnuba SL	Carretera	Huelva	1985	123,97	-2%	+24%	126,18	113,27	1,36	10,19	197
12	Hermes Logística SA	Carretera	Barcelona	1982	117,02	+0%	+110%	116,49	104,38	2,16	12,64	194
13	Transportes Mazo Hermanos SA	Carretera	Valencia	1972	112,96	-1%	+7%	114,29	100,50	0,57	42,86	519
14	Sabetrans SL	Carretera	Huelva	1987	109,92	-2%	+89%	111,91	92,71	1,13	31,21	732
15	Agencia Transportes Trota SA	Carretera	Lleida	1984	104,68	-2%	+36%	106,38	87,49	2,41	16,72	474
16	Delgo Operador de Transporte SL	Carretera	Valencia	2007	92,51	+8%	+155%	86,03	63,01	0,90	5,15	549
17	Transintercano SL	Carretera	Almería	1991	73,56	-5%	+17%	77,33	70,19	6,47	54,64	563
18	Molinero Logística SL	Op. Logístico	Soria	1989	72,13	-5%	-4%	75,82	71,64	1,01	11,06	778
19	Transportes Penades e Hijos SL	Carretera	Albacete	1987	66,52	-1%	+76%	67,29	46,35	0,82	10,21	565
20	Tudefrigo SL	Carretera	Gipuzkoa	1993	65,37	-4%	+74%	68,10	50,62	0,10	4,66	240
21	Disfrimur SL	Carretera	Murcia	1997	63,08	+1%	+6%	62,26	56,61	1,03	9,23	798
22	Explotación Internacional de Transportes SL	Carretera	Alicante	1965	s.d.	-	-	s.d.	56,36	0,88	1,78	200
23	Galadtrans 2009 SL	Carretera	Castellón	2009	54,88	-7%	+16%	58,77	47,93	0,63	2,87	53
24	Zolve España Logística y Transporte SA	Carretera	Madrid	1990	s.d.	-	-	53,39	10,63	1,49	7,22	228
25	Olano Seafood Ibérica SA	Carretera	Gipuzkoa	1989	52,72	+1%	+20%	52,41	45,51	2,62	8,89	79
26	Campillo Palmera SL	Carretera	Murcia	2012	50,54	+2%	+14%	49,69	42,41	1,90	17,16	231
27	Fresh & Carry SA	Carretera	Murcia	1998	49,99	+4%	+107%	48,06	37,76	0,41	1,95	14
28	Europe Transport Logistic SL	Carretera	Valencia	2016	49,93	+4%	+18%	47,91	44,34	0,21	1,98	25
29	Francisco Pérez Rodríguez SA	Carretera	Almería	1986	47,43	+3%	+68%	45,95	36,88	0,75	4,26	250
30	Castillo Trans SA	Carretera	Alicante	1983	44,37	-4%	-6%	46,13	44,44	0,39	9,07	357
31	Picking Farma SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	43,22	+42%	+95%	30,36	25,63	2,54	22,98	148
32	Aralogic SL	Carretera	Zaragoza	2006	42,86	+7%	+37%	40,20	32,89	0,49	2,64	201
33	Transportes Eurocruz SL	Carretera	Murcia	1996	s.d.	-	-	40,13	40,38	0,26	7,59	223
34	Transportes Cruz SL	Carretera	Navarra	1975	39,24	+37%	+74%	28,65	24,51	1,32	13,04	187
35	Juan Francisco Aranda SL	Carretera	Granada	1994	39,12	-3%	+63%	40,42	29,83	2,01	14,34	272
36	Servicios Combinados de Logística y Distribución SL	Op. Logístico	Valencia	1998	38,49	+26%	+227%	30,67	20,69	0,95	2,41	120
37	Olano Seafood SL	Op. Logístico	Gipuzkoa	2001	37,35	-3%	+45%	38,53	31,04	2,61	8,46	116
38	Capitrans SL	Carretera	Murcia	1992	37,17	-1%	+12%	37,56	32,70	1,73	7,97	186
39	Transportes Frigoríficos Narval SL	Carretera	Madrid	1998	37,16	+5%	+41%	35,49	29,79	0,11	2,06	212
40	Operadores Logísticos del Mediterráneo SA	Op. Logístico	Murcia	1992	36,68	+2%	+20%	35,97	32,94	0,10	2,87	55
41	Brivio & Viganó España SL	Carretera	Madrid	2018	35,73	+21%	+197%	29,56	19,10	1,80	4,79	90
42	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Carretera	Murcia	2000	35,25	+1%	+56%	34,73	27,91	0,32	4,07	271
43	Alloga Logística (España) SL	Op. Logístico	Toledo	1997	34,86	-2%	+107%	35,52	22,75	0,57	6,94	263
44	Transfrío Rías Baixas SL	Carretera	Pontevedra	2016	34,66	-3%	+60%	35,72	27,12	0,64	4,35	128
45	Inter Trans Pérez Casquet SL	Carretera	Almería	1999	34,65	+6%	+41%	32,72	30,32	0,81	9,56	278
46	Ondara Logística SL	Op. Logístico	Lleida	2002	34,20	+16%	+71%	29,39	25,04	0,53	6,47	59
47	Mascaró Morera SL	Carretera	Baleares	1995	34,12	+7%	+72%	31,77	24,15	1,51	4,70	196
48	Transfrired SL	Carretera	Cuenca	2003	34,06	+2%	+57%	33,52	27,70	0,84	4,52	205
49	STEF Los Olivos SA	Op. Logístico	Madrid	1988	33,63	-17%	+106%	40,70	30,23	1,83	4,43	421
50	Transportes Hermanos Corredor SA	Carretera	Murcia	1982	32,81	-1%	+38%	33,01	26,01	0,44	6,70	173
51	Montfrisa SA	Op. Logístico	Madrid	1964	32,70	+2%	+23%	32,00	26,90	1,58	4,92	264
52	Transmoro SL	Carretera	Huelva	1992	31,76	-21%	+145%	40,29	21,42	0,21	3,27	317
53	Frío Nature Almería SL	Carretera	Almería	2012	31,16	+8%	+104%	28,88	22,33	0,86	3,66	11
54	Agencia Transportes Robles SA	Carretera	Lleida	1985	31,13	+14%	+40%	27,42	23,95	0,58	2,47	326
55	Transportes Tresserras SA	Carretera	Girona	1947	30,14	-11%	-2%	34,02	29,17	0,23	3,25	113
56	Olano Norte SL	Carretera	Gipuzkoa	2017	29,85	-0%	+172%	29,95	17,16	1,41	4,58	198
57	Trans Jaylo SA	Carretera	Navarra	1995	27,31	-19%	+21%	33,90	25,46	2,82	16,45	178
58	Transportes J Prats SA	Carretera	Girona	1980	27,19	-6%	+14%	28,81	23,19	0,40	5,42	84
59	José Guillén e Hijos SL	Op. Logístico	Murcia	1991	27,17	-33%	-29%	40,80	45,72	0,51	11,39	155
60	Logifrio Gestión Frigorífica SL	Op. Logístico	Madrid	2002	s.d.	-	-	26,69	s.d.	-0,10	0,29	1

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS							
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021	Resultado	Patrimonio	Empleo
61	Logidis Systems SL	Carretera	Almería	1997	26,42	+20%	+16%	21,99	18,92	0,13	2,42	20
62	Serfri Trucks SA	Carretera	Murcia	2007	26,32	-15%	+41%	30,79	24,87	0,36	2,69	23
63	Grupo Penta Logis SL	Carretera	Madrid	2022	26,30	+122%	-	11,84	0	0,41	9,11	306
64	STEF Transportes Frigoríficos SA	Carretera	Madrid	1967	25,52	+27%	+151%	20,07	9,37	0,48	3,16	130
65	Hervián SL	Carretera	Murcia	1991	25,14	-5%	+27%	26,40	22,43	0,46	6,75	251
66	Organización Farmacéutica SA	Op. Logístico	Guadalajara	1987	24,94	-14%	+20%	28,84	25,09	0,10	15,31	199
67	Trans Manolet SL	Carretera	Alicante	1983	24,71	-5%	+10%	25,98	23,23	1,17	8,87	163
68	Indapak Logistic SL	Carretera	Almería	2002	24,43	-7%	-7%	26,26	25,46	0,65	6,67	11
69	Rafa Grau Transports SL	Carretera	Valencia	2014	24,40	+11%	+72%	21,95	19,89	0,13	1,45	149
70	Fredist SL	Op. Logístico	Barcelona	2002	23,64	+11%	+94%	21,31	16,27	1,94	7,71	59
71	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Carretera	Zaragoza	1988	23,63	+12%	+43%	21,14	16,95	1,75	19,70	112
72	Rau Load Cargo Barcelona SL	Carretera	Valencia	1998	23,61	-10%	+25%	26,11	20,17	0,81	0,88	19
73	Transportes Vigar SL	Carretera	Sevilla	1990	23,56	-4%	+27%	24,54	19,81	0,88	16,51	201
74	B Braun Logistics SL	Op. Logístico	Tarragona	2000	23,35	+2%	+16%	22,98	19,79	0,26	3,31	76
75	Innova Logic Transportes SL	Carretera	Valencia	2006	23,08	+18%	+85%	19,57	13,96	0,51	2,16	99
76	Movianto España SL	Op. Logístico	Madrid	2000	s.d.	-	-	22,64	19,92	1,49	11,86	98
77	Olano Levante SA	Carretera	Albacete	1967	s.d.	-	-	22,63	17,37	-1,15	1,38	133
78	Vimifar SA	Op. Logístico	Barcelona	1987	21,79	-1%	+6%	22,01	27,53	0,35	3,49	20
79	Transportes Pibejo SL	Carretera	Madrid	1995	s.d.	-	-	21,77	18,04	1,11	2,22	74
80	Euroloma SL	Carretera	Murcia	1993	21,52	-2%	+12%	22,00	19,67	0,93	9,82	95
81	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Carretera	Sevilla	1993	21,23	-5%	+17%	22,28	18,50	0,67	5,76	53
82	SA Transvasa	Carretera	Cantabria	1978	21,22	-4%	+26%	22,07	18,74	2,44	18,75	40
83	Antonio Marco SL	Carretera	Alicante	1985	20,86	+8%	+42%	19,28	17,20	0,46	2,87	136
84	Transportes Internacionales Eurotransfret SL	Carretera	Alicante	2009	20,84	-18%	+33%	25,55	24,04	-1,38	0,70	177
85	Transportes Piadela SL	Carretera	Coruña	1990	20,82	+4%	+27%	20,02	17,09	1,25	9,92	63
86	Trans Frío Higueral SL	Carretera	Almería	1997	20,77	+4%	+26%	20,03	17,72	0,80	6,58	201
87	Tradomi SL	Carretera	Murcia	1996	20,00	-1%	+45%	20,14	15,50	1,19	6,11	153
88	Transportes Sáez SL	Carretera	La Rioja	1989	19,92	+11%	+55%	17,86	14,17	2,57	7,27	146
89	Inter Cañabate SL	Carretera	Almería	1995	19,46	-3%	+0%	19,99	17,01	0,40	6,10	12
90	Antonio Marfil SL	Carretera	Málaga	1996	s.d.	-	-	19,35	17,19	2,42	7,18	190
91	S Cabrera SL	Carretera	Almería	1991	s.d.	-	-	19,22	15,16	1,22	16,41	142
92	Interfrive SA	Carretera	Almería	1994	19,20	-0%	-6%	19,26	16,91	1,20	16,44	186
93	Transportes Valin e Hijos SA	Carretera	Lugo	1988	19,12	+5%	+4%	18,23	15,66	0,18	4,21	150
94	Frigoríficos de Vigo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1940	18,92	-13%	-8%	21,85	21,89	1,29	10,63	102

Your merchandise in good hands

TRANSPORTES CRUZ PAMPLONA
1975 - 2025

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 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
95	Frigo Líneas Nórdicas SL	Carretera	Almería	2005	s.d.	-	-	18,83	15,24	1,43	11,72	117
96	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Carretera	Murcia	2006	18,73	-24%	-30%	24,52	23,92	0,19	2,08	34
97	Getru Logística SL	Carretera	Valencia	2011	18,68	+6%	+60%	17,59	13,97	0,03	0,52	138
98	Kronofrío Logistics SL	Op. Logístico	Alicante	2012	18,62	+17%	+74%	15,92	12,49	0,16	0,95	125
99	Rau Load Cargo SL	Carretera	Valencia	1993	18,58	-27%	-13%	25,31	23,10	0,32	2,18	30
100	Armesa Logística Internacional SA	Carretera	Valencia	2013	18,55	-6%	+1%	19,83	19,19	0,73	3,78	17
101	TAE Transports i Serveis Integrals SL	Carretera	Barcelona	1995	18,48	-7%	-17%	19,92	19,96	0,19	4,75	126
102	Garvasa Logística SL	Op. Logístico	Cantabria	2002	18,38	+9%	+47%	16,84	15,84	1,68	19,37	386
103	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Carretera	Sevilla	2001	18,34	+7%	+63%	17,08	11,85	0,40	2,06	46
104	Alianza Galadtrans SL	Carretera	Castellón	2012	18,24	+35%	+37%	13,48	13,19	0,61	0,86	17
105	Rau Load Cargo Marítima SL	Carretera	Valencia	2004	17,85	-8%	+34%	19,32	17,11	0,59	0,66	23
106	Transportes el Mirador Miratrans SL	Carretera	Murcia	1995	17,51	-10%	+27%	19,42	15,48	0,23	2,02	125
107	Farmavenix SA	Op. Logístico	Guadalajara	2004	17,25	-4%	+13%	18,01	16,60	0,36	9,41	169
108	Trans Rocamar SL	Carretera	Valencia	1977	s.d.	-	-	17,07	14,51	0,93	11,10	91
109	Disalfarm SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	16,68	+3%	+14%	16,13	14,75	0,31	5,78	64
110	Grupo Salas Águila SL	Carretera	Almería	1994	16,61	-5%	+29%	17,45	13,76	0,97	8,64	145
111	Pharma Logistics Solutions SL	Carretera	Cádiz	2014	16,49	+74%	>999%	9,50	4,93	0,28	0,79	185
112	Devesa Express SL	Carretera	Gipuzkoa	1997	16,45	-1%	+22%	16,55	11,97	0,65	3,90	87
113	Orcelitrans SL	Carretera	Alicante	1996	16,38	+41%	+99%	11,63	8,26	0,06	1,05	130
114	Antonio Gijón Operador del Transporte SL	Carretera	Granada	2006	16,05	-7%	+19%	17,27	15,47	0,19	2,16	110
115	Austrian Fruits SL	Carretera	Lleida	2009	15,94	-51%	>999%	32,76	28,07	0,08	1,33	151
116	Tudefrigo Sur SL	Carretera	Almería	1991	s.d.	-	-	15,89	12,66	0,02	0,73	142
117	Frialia Logística SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	15,67	+11%	+42%	14,13	12,82	2,88	15,38	45
118	Aza Logistics SL	Op. Logístico	Valencia	2005	15,66	-0%	+145%	15,71	9,21	-0,49	2,81	167
119	Transportes Las Maravillas SA	Carretera	Murcia	1987	s.d.	-	-	s.d.	15,36	0,42	4,08	116
120	Tudefrigo Logística SL	Op. Logístico	Navarra	1999	15,20	-11%	+73%	17,06	10,64	0,30	2,17	20
121	Transportes Bolipesk SL	Carretera	Cádiz	2004	15,07	-9%	+25%	16,48	13,57	0,01	2,41	35
122	Transgallego Logístico SL	Carretera	Murcia	1991	15,03	-6%	+30%	15,97	12,26	0,37	2,72	18
123	Transportes Euro Almería 2000 SL	Carretera	Almería	2000	14,66	-5%	+95%	15,36	10,79	0,36	2,34	10
124	Operador Logístico Vitotrans SL	Op. Logístico	Álava	2012	14,57	+28%	+73%	11,35	9,03	0,93	2,76	7
125	Transportes y Logística TLX SL	Carretera	Murcia	2011	14,57	+15%	+118%	12,63	8,23	0,14	2,92	260
126	Frío Guerrero SL	Carretera	Almería	2006	14,27	-3%	+53%	14,65	11,41	0,08	0,37	10
127	Cronofrío SA	Carretera	Girona	2001	14,15	+1%	-3%	14,02	12,94	0,37	2,58	58
128	Estela Trans SL	Carretera	Almería	1994	13,94	+2%	+38%	13,70	11,49	0,39	3,35	89
129	Almacenes Pogar SL	Carretera	Cuenca	1987	s.d.	-	-	13,41	10,31	0,29	1,05	137
130	José María Navajas SL	Carretera	La Rioja	1998	13,36	-8%	+21%	14,45	11,50	0,36	6,63	110
131	Transgesol SL	Carretera	Almería	2003	13,30	+2%	+1%	13,02	10,41	0,50	7,18	109
132	Nova Frío Logística SL	Carretera	Valencia	2018	13,18	-10%	+22%	14,71	11,06	0,11	0,73	27
133	SC Gallega Cofrivigo	Carretera	Pontevedra	1982	s.d.	-	-	12,68	11,92	0,06	0,58	10
134	Ondatrans Tractores SL	Carretera	Lleida	2014	12,50	+4%	+168%	12,05	8,24	0,05	0,60	98
135	Transportes José Valero Ridao SL	Carretera	Almería	2010	12,43	+31%	+95%	9,49	6,82	0,43	3,68	124
136	Gestión de Manipulación Alimentaria SL	Op. Logístico	Zaragoza	2004	12,37	+15%	+9%	10,78	10,93	1,21	11,07	129
137	Transportes Sindo SL	Carretera	Sevilla	1976	12,31	-14%	-30%	14,36	13,76	0,01	6,30	80
138	Americold Barcelona Santa Perpétua SA	Op. Logístico	Barcelona	2004	12,30	+91%	+225%	6,45	4,29	-1,57	15,00	83
139	Delta Stocks Logistics Global SL	Carretera	Tarragona	2017	12,25	-13%	-20%	14,04	13,22	0,25	2,23	15
140	Kartin SL	Carretera	Pontevedra	1997	12,18	+2%	+15%	11,97	10,28	0,11	1,62	73
141	Satfer España SL	Carretera	Valencia	1983	12,18	+3%	+16%	11,83	10,29	0,56	2,17	72
142	Logística Eurocruz SL	Carretera	Murcia	2005	s.d.	-	-	12,17	12,54	0,43	1,56	79
143	Murgi Cargo SL	Carretera	Almería	1997	s.d.	-	-	s.d.	11,55	0,09	0,67	24
144	Olano Logística del Mar SL	Carretera	Gipuzkoa	2018	11,53	+4%	+23%	11,10	9,85	0,13	0,56	222
145	Rau Load Cargo Sevilla SL	Carretera	Valencia	1996	11,52	-1%	+53%	11,63	9,63	-0,03	0,04	15
146	Olano Valencia SL	Op. Logístico	Valencia	2003	11,44	+44%	+150%	7,96	5,99	1,66	5,89	71
147	Tojeiro Transportes SA	Carretera	Coruña	1977	11,00	-14%	+10%	12,79	10,44	0,77	15,31	41
148	Trans Fruit Logistic Penedés SL	Carretera	Barcelona	2012	10,99	+38%	+49%	7,95	6,36	1,82	3,86	64
149	Vicente Loureda García SL	Carretera	Coruña	1991	10,96	-1%	+13%	11,05	9,59	-0,08	2,60	23
150	Martínez Cobo e Hijos SL	Carretera	Girona	2000	10,93	+2%	+20%	10,77	9,83	0,42	3,24	28
151	Grupo Miguel Ramón SL	Carretera	Tarragona	1986	10,93	-26%	+17%	14,83	12,99	0,91	7,17	78
152	Vicente E Escudero SL	Carretera	Alicante	2002	10,91	-3%	+21%	11,26	9,77	0,48	2,77	73
153	Interbalsa SL	Carretera	Murcia	1993	10,77	-11%	+3%	12,04	10,01	0,65	3,74	97
154	Transports Internacionals R Fuster SL	Carretera	Alicante	2005	10,75	-15%	+7%	12,70	12,00	0,07	1,32	83

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
155	Gestión de Servicios Logísticos Silla SL	Op. Logístico	Valencia	2008	10,65	+25%	+28%	8,52	6,93	0,07	0,40	6
156	Transportes y Pescados los Alegres SL	Carretera	Alicante	1999	10,62	+15%	+95%	9,22	8,00	1,05	4,78	138
157	Interlogística del Frío SA	Op. Logístico	Barcelona	1958	10,59	+6%	+29%	9,99	8,28	0,53	5,22	59
158	Nafimar SL	Carretera	Murcia	1999	10,57	>999%	>999%	0,49	0,30	2,44	42,60	1
159	Frigoríficos Vacas Martínez SL	Op. Logístico	Ciudad Real	2020	10,51	+39%	-	7,54	0,11	0,15	0,72	8
160	Frigoríficos de Galicia SA	Op. Logístico	Pontevedra	1972	10,44	+3%	+9%	10,13	9,22	1,13	9,00	49
161	Cefrusa Servicios Frigoríficos SA	Op. Logístico	Barcelona	1967	10,32	-5%	+34%	10,82	10,21	0,33	4,46	106
162	Ascensión García SL	Carretera	Murcia	1998	10,21	+12%	+55%	9,08	6,07	0,55	2,01	47
163	Logística de Cox SL	Carretera	Alicante	2006	10,12	-4%	-4%	10,51	9,85	0,30	1,19	48
164	Trans Miquel Benavent SL	Carretera	Barcelona	2001	9,98	-6%	+5%	10,63	9,21	0,00	0,77	92
165	Frigoríficos del Mercat del Peix SA	Op. Logístico	Barcelona	1990	9,96	+2%	+12%	9,73	8,36	0,99	9,26	88
166	Frío Alcontar SL	Carretera	Almería	2010	9,90	-15%	+180%	11,71	7,71	0,09	0,44	78
167	Frío Cantoria SL	Carretera	Almería	1996	9,79	-4%	+56%	10,18	7,14	0,32	4,79	87
168	Omega Delivery SL	Carretera	Madrid	1998	9,76	-5%	-23%	10,26	9,99	2,58	4,42	7
169	Transleo Sur SL	Carretera	Sevilla	2012	9,67	-18%	+14%	11,73	8,00	0,07	1,53	99
170	Servicios Logísticos del Pla SL	Carretera	Lleida	1996	9,52	-7%	+8%	10,19	8,78	0,39	7,25	92
171	Transaguimu SL	Carretera	Almería	2014	9,50	-5%	+25%	10,03	8,19	0,70	5,72	65
172	Transportes El Mosca Murcia SA	Carretera	Murcia	1986	s.d.	-	-	9,45	5,79	0,56	0,49	116
173	Cargo Nijar SL	Carretera	Almería	2012	s.d.	-	-	9,22	8,07	0,31	1,51	15
174	Lineage Milagro SA	Op. Logístico	Navarra	1987	9,22	-9%	+30%	10,10	10,32	-2,27	10,33	69
175	Betese Gestión de Serv. Almacenes y Portes SL	Carretera	Barcelona	2000	9,19	+10%	+14%	8,39	7,20	0,16	2,00	18
176	Transportes Cameselle SL	Carretera	Pontevedra	1988	9,12	-4%	+31%	9,50	7,53	0,54	2,40	72
177	Transportes Frigoríficos RP SL	Carretera	Jaén	1997	s.d.	-	-	s.d.	9,06	-0,37	0,10	72
178	Transportes Barceló 2010 SL	Carretera	Baleares	2001	9,06	+2%	+3%	8,85	7,88	0,17	0,97	124
179	Transportes Famadesa SL	Carretera	Málaga	2001	9,02	+5%	+33%	8,61	7,20	0,95	4,75	64
180	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Carretera	Huelva	1997	9,00	-13%	+3%	10,30	10,94	-0,08	1,76	48
181	Transdonat SA	Carretera	Valencia	1970	8,98	-20%	-	11,28	10,51	-0,91	0,86	83
182	Agencia Transportes Almíramar SL	Carretera	Lleida	1997	8,78	-0%	+46%	8,80	7,97	0,00	0,95	59
183	Friocargo Herbatra SL	Carretera	Zaragoza	2004	8,77	+2%	+56%	8,58	6,81	0,02	0,21	49
184	Lotemfri SL	Op. Logístico	Zaragoza	2019	8,76	+19%	>999%	7,34	6,01	0,40	0,74	88
185	Fri Olvega SL	Op. Logístico	Soria	2001	8,72	+3%	+38%	8,46	7,93	0,11	10,99	112
186	Amodo Mio Logist Cargo SL	Carretera	Murcia	2018	8,71	-18%	+63%	10,60	8,42	0,11	0,36	19
187	Aupatrans Transporte Internacional SL	Carretera	Granada	2013	8,68	-12%	+48%	9,87	10,20	0,16	1,35	68
188	Transportes Farmacéuticos SA	Carretera	Madrid	1986	8,54	-5%	-5%	8,96	8,76	0,08	1,79	15

ANDAMUR
cada viaje importa

PROEUROPE
GASÓLEO PROFESIONAL

¡Disfruta del viaje!
VIAJA SIN LÍMITES CON UNA SOLA TARJETA.

VARIOS PRODUCTOS

MÁXIMA SEGURIDAD

+1400 EESS
9 PAÍSES

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
189	Transportes Robles Castañón SL	Carretera	León	2003	8,50	+4%	+67%	8,14	6,19	0,16	1,95	68
190	Logística y Paquetería Horeca SL	Carretera	Sevilla	2015	8,45	+3%	+34%	8,17	7,02	0,07	0,42	39
191	Olano Murcia SL	Carretera	Gipuzkoa	1986	8,40	+20%	+12%	6,99	6,68	-0,36	0,79	52
192	Transmado Express 2002 SL	Carretera	Jaén	2002	8,36	-13%	+4%	9,57	7,53	0,42	3,55	91
193	Sauratrans SL	Carretera	Murcia	1995	8,33	-12%	-9%	9,43	8,97	-0,05	1,81	62
194	Logísticas Goyanes SL	Carretera	Lugo	2006	8,26	-2%	-4%	8,46	7,29	0,17	2,85	51
195	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Carretera	Murcia	2006	s.d.	-	-	s.d.	8,22	0,13	0,80	33
196	Refrilog SL	Carretera	Baleares	2005	s.d.	-	-	s.d.	8,22	0,49	1,64	49
197	José Hernández Quijada e Hijos SL	Carretera	Murcia	1994	8,16	+6%	+51%	7,72	6,27	0,38	2,73	54
198	Soapa Galicia SL	Carretera	Coruña	1994	8,14	+9%	+62%	7,49	6,09	0,43	1,25	7
199	Transportes Frío Nature SL	Carretera	Almería	2021	8,01	+34%	-	5,99	1,04	0,18	0,71	77
200	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Carretera	Jaén	1995	8,00	-7%	+32%	8,65	7,15	0,43	1,19	70
201	Caserfri SL	Op. Logístico	Zaragoza	1999	7,96	-7%	-3%	8,55	8,07	0,29	14,78	70
202	Logística i Serveis del Fred de Ponent SL	Op. Logístico	Lleida	2014	7,92	-4%	+40%	8,22	7,41	1,09	9,33	51
203	Logística Transloyma Huelva SL	Carretera	Huelva	2016	7,89	+17%	+111%	6,73	4,05	0,41	1,17	60
204	Transportes Arrastio SL	Carretera	Gipuzkoa	1999	7,79	-5%	+13%	8,17	6,97	-0,06	2,58	43
205	Truck One SL	Carretera	Madrid	2007	s.d.	-	-	s.d.	7,78	0,22	1,20	49
206	Potel Torres Transportes SL	Carretera	Pontevedra	2006	7,78	-6%	+4%	8,27	8,37	0,57	4,45	32
207	Carnes Erdella SL	Carretera	Bizkaia	1984	7,77	+1%	+29%	7,70	6,44	0,42	3,37	85
208	Tircarhe SL	Carretera	Córdoba	2003	7,72	-14%	+10%	8,99	7,63	0,83	6,23	57
209	Murgi Servicios Logísticos SL	Carretera	Almería	1995	s.d.	-	-	7,67	4,87	0,26	0,77	53
210	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Carretera	Girona	2008	7,61	-11%	+29%	8,53	6,66	0,08	0,78	48
211	Protea Productos del Mar SA	Op. Logístico	Pontevedra	1997	7,56	-15%	-12%	8,91	9,34	0,64	12,86	26
212	Servi Global Trans 2015 SL	Carretera	Pontevedra	2002	7,53	+12%	+301%	6,75	4,23	0,38	0,92	60
213	Vicente Colomar Blanco SL	Carretera	Valencia	1988	7,41	-4%	+48%	7,75	6,83	0,30	2,77	50
214	Cool Cargo Solutions SL	Carretera	Barcelona	2012	7,39	+1%	+8%	7,28	6,62	0,15	0,46	7
215	Frío Limpio de Aragón SL	Op. Logístico	Zaragoza	2000	7,37	-19%	-12%	9,12	10,46	-0,81	0,01	86
216	Fruport Tarragona SL	Op. Logístico	Tarragona	2008	7,34	-3%	+10%	7,56	7,47	1,01	2,57	40
217	Giltrans Llutxent SL	Carretera	Valencia	2013	s.d.	-	-	7,29	4,65	0,24	1,32	34
218	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Carretera	Lleida	2000	7,28	-9%	-13%	7,99	7,66	0,01	0,80	46
219	Transportes Indo SA	Carretera	Gipuzkoa	1983	7,28	-2%	+8%	7,43	6,82	0,32	3,34	55
220	Frigoríficos Tisco I SL	Carretera	Alicante	2001	7,26	+17%	+111%	6,21	4,65	0,02	0,44	76
221	Lofriastur SL	Carretera	Asturias	2013	7,22	-0%	+12%	7,24	6,43	0,01	1,78	57
222	Servicios Logísticos Souto SL	Carretera	Pontevedra	1983	7,21	-9%	+30%	7,91	6,11	0,63	3,08	51
223	Frío Albatana SL	Carretera	Albacete	2004	7,19	+7%	+21%	6,70	6,12	0,35	1,47	51
224	Lineage Murcia SL	Op. Logístico	Murcia	2001	7,18	-3%	+5%	7,40	7,69	1,30	4,03	39
225	Americold Algeciras SL	Op. Logístico	Cádiz	2010	7,09	-4%	+49%	7,40	5,98	-1,06	3,13	31
226	Frigo Vanfer SL	Carretera	Lleida	2010	7,07	-5%	+8%	7,47	7,08	0,09	2,04	17
227	Castillo Logística Avanzada SL	Op. Logístico	Sevilla	2021	7,05	+101%	-	3,50	0	0,34	1,33	39
228	Transportes Frigoríficos Transfrikar SL	Carretera	Murcia	2018	s.d.	-	-	7,04	5,75	0,12	0,84	63
229	Yonatan Pérez Suárez SL	Carretera	Lugo	2013	7,03	-19%	-42%	8,69	8,57	0,03	-1,26	51
230	Transportes Antonio Belzunces SL	Carretera	Almería	1992	s.d.	-	-	s.d.	6,98	0,04	8,81	37
231	Tajotrans SL	Carretera	Toledo	1993	6,97	+4%	+19%	6,72	6,31	0,10	2,59	53
232	Betiko Trans SL	Carretera	Gipuzkoa	1996	6,96	+5%	+3%	6,60	6,88	-0,06	1,59	11
233	Panero Logística SL	Carretera	Asturias	2003	6,96	+17%	+25%	5,96	5,77	-0,04	2,77	55
234	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Carretera	Huelva	1999	6,94	-15%	+8%	8,15	6,63	0,05	0,24	73
235	Rau Load Cargo Denia SL	Carretera	Valencia	2005	6,93	-20%	-12%	8,66	6,63	0,07	0,14	8
236	Transportes Eugenio Ortiz Novillo SL	Carretera	Ciudad Real	1999	6,89	+2%	-	6,72	5,08	0,43	2,43	66
237	Logística Cerecedo SL	Carretera	León	2011	s.d.	-	-	6,84	5,07	0,02	0,28	45
238	Los Gemelos 2001 SL	Carretera	Murcia	2001	6,80	-6%	+49%	7,25	4,99	0,41	2,31	59
239	Transportes Marcial SL	Carretera	Murcia	2020	6,80	+1%	-	6,72	5,37	0,19	1,08	52
240	Andalfrió Logística SL	Carretera	Sevilla	2018	6,57	+9%	+361%	6,00	3,87	0,11	0,40	47
241	Teletransporte Aragón SL	Carretera	Zaragoza	1991	6,56	+10%	+24%	5,99	s.d.	0,06	1,97	44
242	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Carretera	Badajoz	2014	6,55	-1%	+27%	6,60	4,88	0,20	1,43	52
243	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Carretera	Albacete	2007	s.d.	-	-	6,55	5,88	0,22	1,86	24
244	Arimon Logistics SL	Carretera	Barcelona	2007	6,51	+8%	+45%	6,05	4,72	0,56	1,73	52
245	Pitarch Logística SA	Carretera	Castellón	1984	6,46	-13%	-18%	7,40	6,78	0,13	5,74	53
246	Hermanos Lardín Vivancos SL	Carretera	Murcia	1991	6,45	-23%	+15%	8,39	s.d.	0,02	0,23	35
247	Whitmore West Company SL	Carretera	Zaragoza	2014	6,41	+11%	+99%	5,80	4,57	0,13	0,41	33
248	Hermanos Robledo SL	Carretera	Asturias	1982	6,35	-17%	+41%	7,65	5,08	-0,80	1,34	45

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	AÑO		VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
			PROVINCIA	CONSTIT.	2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
249	Primapharma 2018 SL	Carretera	Girona	2018	6,25	+270%	>999%	1,69	0,23	0,26	0,34	4
250	Arnas Logística SL	Carretera	Madrid	2001	6,25	+13%	+138%	5,52	3,95	0,01	0,32	94
251	Betrex España SA	Carretera	Valencia	1990	6,24	-7%	+4%	6,68	5,92	0,03	0,41	10
252	Transportes Frigoríficos Ramón Villalba SL	Carretera	Barcelona	2002	6,22	-12%	-	7,05	s.d.	0,17	1,16	28
253	Cibelpa Logística SL	Carretera	Alicante	2011	6,22	+5%	+246%	5,94	4,09	0,08	0,53	4
254	Conservas y Frigoríficos del Morrazo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	6,21	+9%	-2%	5,70	5,99	0,84	7,94	39
255	Transportes Manuel Ares SL	Carretera	Coruña	1999	s.d.	-	-	s.d.	6,19	0,23	4,44	49
256	AT Friobaza SL	Carretera	Granada	2007	s.d.	-	-	6,18	5,33	0,05	0,88	25
257	Mbcold Logistics SL	Carretera	Barcelona	2015	6,17	+25%	+130%	4,95	3,80	0,28	1,10	32
258	Suditrans SL	Carretera	Murcia	1993	6,16	+1%	+11%	6,10	5,41	0,28	4,96	47
259	Tir Compostela SL	Carretera	Coruña	2015	6,15	+2%	+256%	6,06	3,80	0,03	0,31	27
260	Trío Operadores Logísticos SL	Carretera	Zaragoza	1997	6,12	-11%	+20%	6,90	4,85	0,00	0,25	62
261	Frigonor Coldstore SL	Op. Logístico	Pontevedra	2020	6,09	+260%	-	1,69	0	0,26	8,19	19
262	Consultoría y Gestión Sanitaria SL	Op. Logístico	Ourense	1992	6,06	-0%	+9%	6,08	6,13	-0,26	0,19	131
263	Farmapack Servicio Urgente Operador de Transp. SL	Op. Logístico	Madrid	2011	6,01	+8%	+19%	5,56	4,81	-0,02	0,08	4
264	Aberrri Trans SL	Carretera	Navarra	1993	s.d.	-	-	6,00	4,99	0,08	0,10	22
265	Transportes Zaragoza y Merlos SL	Carretera	Murcia	2007	5,97	-17%	+11%	7,23	5,57	0,02	0,37	42
266	Lodilat Logística SL	Op. Logístico	Madrid	2005	5,89	+2%	+50%	5,80	9,41	-0,07	-1,17	35
267	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Carretera	Huelva	2008	5,87	-6%	+17%	6,22	5,63	0,63	3,63	32
268	Dispa Cedres SL	Carretera	S.C. Tenerife	1994	5,83	-	-	s.d.	4,13	0,58	3,48	42
269	Transportes Papa Alí SL	Carretera	Murcia	1996	5,83	-16%	-10%	6,93	6,87	0,01	0,32	37
270	Transportes Vila y Fayos SL	Carretera	Albacete	1977	5,82	-4%	-4%	6,06	5,69	0,10	3,03	36
271	Transportes Salvador Martín Bravo e Hijos SL	Carretera	Madrid	2006	5,82	+5%	+46%	5,53	5,38	0,21	2,34	61
272	Logística Gens SL	Carretera	Pontevedra	2012	5,75	-0%	+0%	5,76	5,42	0,07	1,23	30
273	Alcazaba Logística y Servicios SL	Carretera	Almería	2012	5,67	+13%	+56%	5,00	4,26	0,49	2,44	15
274	Frío Huelva SL	Carretera	Huelva	2000	5,56	-7%	+4%	5,99	5,31	0,22	2,04	27
275	Transportes Frigoríficos Macael SL	Carretera	Almería	2000	5,51	+3%	+874%	5,34	4,02	0,40	2,09	42
276	Criado Grupo Logístico SL	Carretera	Zaragoza	2005	5,51	+2%	+1%	5,42	4,31	0,13	0,10	52
277	Hermanos García Camilo SL	Carretera	Almería	1997	5,47	-6%	+9%	5,80	4,96	0,36	2,85	37
278	Lofritrans Noroeste SL	Carretera	Pontevedra	2009	5,46	-8%	+40%	5,93	4,68	0,56	2,76	35
279	Transfarm Lleida SL	Carretera	Lleida	2012	5,46	-6%	+78%	5,80	4,56	0,04	0,27	108
280	Salvesen Logística Canarias SL	Op. Logístico	S.C. Tenerife	2006	5,45	+2%	+18%	5,33	4,53	0,45	0,45	28
281	Transportes Erustes SL	Carretera	Toledo	1987	5,44	-15%	+21%	6,39	5,02	0,02	2,53	36
282	Tránsitos Julián SL	Carretera	Cádiz	2008	5,43	+36%	+72%	4,00	3,28	0,05	0,49	33
283	Transfrygoastur SL	Carretera	Asturias	1999	5,41	+11%	-2%	4,89	4,64	0,09	0,21	31
284	Transnewcat SL	Carretera	Barcelona	2020	5,40	+21%	-	4,47	3,72	0,06	0,36	22
285	Friogardi Cuenca SL	Carretera	Cuenca	2012	5,39	+4%	+49%	5,19	4,70	0,13	1,02	48
286	Servicios Logísticos de Caravaca de la Cruz SL	Carretera	Murcia	2007	5,35	-2%	+11%	5,43	5,80	0,06	0,43	38
287	Logística Nieves SL	Carretera	Málaga	2005	s.d.	-	-	5,35	4,15	0,03	0,12	43
288	Chabas Frío SL	Carretera	Girona	2015	5,34	+1%	+47%	5,31	3,81	0,22	0,81	8
289	Transportes Familia Pico SL	Carretera	Asturias	2014	5,33	-12%	+63%	6,03	4,60	0,02	0,29	33
290	Trafema SL	Carretera	Pontevedra	1987	5,27	-20%	+4%	6,55	5,68	0,15	3,34	25
291	Laytor Trans SL	Carretera	Castellón	2002	5,19	-12%	-3%	5,87	5,02	0,40	3,40	23
292	Transdiana SL	Carretera	Murcia	2004	5,18	-2%	+1%	5,27	4,46	0,06	1,02	8
293	Paneuropa Frigo Services SL	Carretera	Madrid	2015	5,17	+5%	+108%	4,93	2,07	0,36	0,62	3
294	Hijos de Luis Jurado Transportes SL	Carretera	Jaén	2007	5,13	+0%	-15%	5,11	6,03	0,05	0,78	46
295	Ciudad Ejido SL	Carretera	Almería	2021	5,12	-8%	-	5,55	5,09	0,06	0,21	4
296	Logística Orfeón SL	Carretera	Murcia	2018	s.d.	-	-	s.d.	5,11	1,39	1,82	36
297	Transportes Frigoríficos Sandoval SL	Carretera	Asturias	1986	5,11	+12%	+15%	4,57	4,19	0,12	2,10	34
298	García Carrasco SA	Carretera	Murcia	1987	5,09	-1%	-8%	5,12	4,96	0,13	5,03	29
299	Transportes Segura y Guevara SL	Carretera	Almería	1992	5,07	-9%	+1%	5,55	5,14	0,25	4,56	45
300	Mailogist SL	Carretera	Almería	2014	5,04	-3%	-17%	5,21	4,52	0,07	0,69	24
301	Frío Norte Logistics SL	Op. Logístico	Álava	2020	5,04	-0%	-	5,05	4,44	0,36	0,46	79
302	Ethic Logistic SL	Carretera	Lleida	2014	5,00	-2%	+23%	5,13	4,52	0,34	1,76	23
303	Loyan Trans Burriana SL	Carretera	Castellón	2012	5,00	-7%	-11%	5,36	5,76	0,20	0,74	21
304	Logista Pharma Canarias SA	Op. Logístico	Las Palmas	1996	5,00	+8%	+2%	4,62	4,87	1,25	1,02	30
305	Solditrans Transporte y Logística SL	Carretera	Murcia	2005	4,98	-11%	+20%	5,60	4,61	0,02	0,66	5
306	Transportes Frigoríficos Nazarenos SA	Carretera	Sevilla	1996	4,98	-16%	+3%	5,94	5,37	0,07	0,85	39
307	Transportes Frío Adra SL	Carretera	Almería	2014	4,95	+24%	+132%	3,98	3,23	0,09	0,60	30
308	Disfrimur Logística SL	Op. Logístico	Madrid	1999	4,95	+10%	+31%	4,51	4,11	0,37	6,38	18

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
309	Transports Frigorífics Planellas Juanola SL	Carretera	Girona	2009	4,95	-8%	+36%	5,36	4,00	0,78	4,99	27
310	Transportes Doseguer SL	Carretera	Almería	2007	4,94	+5%	+72%	4,70	3,46	0,73	3,15	35
311	Transportes Miguel Parrilla SL	Carretera	Sevilla	1991	4,94	-14%	-38%	5,74	5,86	0,03	-0,65	28
312	Transzurano SL	Carretera	Murcia	1994	4,94	+2%	-1%	4,86	4,76	0,04	0,36	5
313	Logística Frisur SL	Carretera	Almería	2018	4,94	-36%	-19%	7,67	8,51	0,07	0,26	8
314	Trans Hnos Hernández SL	Carretera	Murcia	2008	s.d.	-	-	4,94	4,43	0,25	1,29	31
315	Friocavana Internacionales SL	Carretera	Sevilla	2016	4,93	-26%	+7%	6,65	5,17	0,01	0,38	9
316	Suñer Castany SL	Carretera	Barcelona	1984	4,92	+9%	+26%	4,50	4,11	0,04	0,75	91
317	Trans Simó SL	Carretera	Valencia	1980	4,92	-1%	+12%	4,95	4,04	0,30	1,10	37
318	Transportes Belzunmena SL	Carretera	Almería	1998	4,91	+7%	+21%	4,59	4,30	0,43	3,56	31
319	Royaspar Distribuciones y Logísticas SL	Carretera	Madrid	2002	s.d.	-	-	s.d.	4,90	0,26	0,82	6
320	Transportes Callejero Bueno SL	Carretera	Zaragoza	1991	4,90	+2%	+75%	4,79	3,69	0,03	0,99	32
321	Vidal Gurchian Logistics SL	Carretera	Lleida	2015	4,83	-1%	+7%	4,89	3,92	0,02	0,31	7
322	Transfrizalo SA	Carretera	Almería	2010	4,76	-8%	+13%	5,18	3,66	0,12	0,77	36
323	Frío Urgente SA	Carretera	Lugo	1992	4,76	-1%	+3%	4,83	4,61	0,01	0,97	20
324	Trans Daensa SL	Carretera	Almería	2003	4,74	-4%	+35%	4,92	3,76	0,26	1,53	35
325	Transpunxin SL	Carretera	Pontevedra	1999	4,68	+11%	+156%	4,21	2,83	0,07	1,01	32
326	Transvapesa Logística y Transporte SL	Op. Logístico	Madrid	2015	4,63	-2%	+31%	4,73	3,75	0,09	0,55	43
327	Ekar Garraioak SL	Carretera	Gipuzkoa	1992	4,63	+5%	+3%	4,42	3,99	0,72	13,71	28
328	Transportes Frigoríficos Juan Flores SL	Carretera	Barcelona	1993	s.d.	-	-	4,62	s.d.	0,15	2,20	27
329	Servicios de Mediación de Transporte Pardo's SL	Carretera	Ourense	1998	4,60	+2%	+25%	4,51	3,35	-0,03	3,41	37
330	Friscobi SL	Carretera	Almería	2002	4,59	+52%	-7%	3,02	4,49	0,04	1,11	20
331	Transfrigo Sánchez Parrondo SL	Carretera	Madrid	2013	4,59	+0%	+68%	4,59	3,28	0,06	0,95	23
332	Sejercón SL	Carretera	Madrid	2000	4,57	-6%	+29%	4,86	4,28	-0,23	6,96	47
333	Van Dongen Logistics SL	Carretera	Sevilla	2013	4,55	+36%	-	3,33	3,26	0,02	0,37	89
334	Inter Cera SL	Carretera	Almería	2012	4,55	-16%	-6%	5,40	4,12	0,10	1,34	32
335	Exem Olt SL	Carretera	Lleida	2003	4,54	-1%	+118%	4,57	1,95	0,17	1,06	9
336	Transportes Juan Molinero E Hijos SL	Carretera	Granada	2019	4,51	+15%	+317%	3,93	3,41	0,09	0,63	42
337	Transportes Hispalenses González Márquez SL	Carretera	Sevilla	2016	4,44	+13%	+121%	3,93	3,14	0,04	0,27	38
338	Transportes Frigoríficos Zараpeco SL	Carretera	Zaragoza	2006	4,39	+16%	+16%	3,78	3,24	0,26	1,04	38
339	Mortretrans SL	Carretera	Huesca	2012	4,36	+6%	+46%	4,11	3,50	0,26	2,31	19
340	Trans Frío López SL	Carretera	Sevilla	2007	s.d.	-	-	4,32	3,60	0,43	0,85	25
341	TR FR Jacarilla SL	Carretera	Alicante	1994	4,31	+28%	-19%	3,37	3,99	0,05	1,16	13
342	Logística del Frío Margui SL	Carretera	Murcia	2007	4,31	-6%	-12%	4,60	4,30	0,07	0,98	11
343	Transportes Francisco Pérez Álvarez SL	Carretera	Granada	1999	4,30	-10%	+31%	4,76	3,78	0,47	4,15	21
344	Trans Guillén Serrano SL	Carretera	Zaragoza	1993	4,28	+2%	+12%	4,18	3,79	0,00	2,08	28
345	Pepetruck SL	Carretera	Almería	2007	s.d.	-	-	s.d.	4,27	0,08	2,58	4
346	Logística Frigolepe SL	Carretera	Huelva	2010	4,26	+4%	+51%	4,10	3,51	0,20	0,99	33
347	Trans Ondara SL	Carretera	Alicante	1994	4,23	+12%	+22%	3,79	2,98	0,32	2,55	8
348	Caldero y Navarro SL	Carretera	Lleida	1998	4,21	-5%	-5%	4,41	4,21	-0,02	0,58	50
349	HispaFresh Operador Logístico SL	Carretera	Murcia	2020	s.d.	-	-	4,19	3,28	-0,15	0,49	41
350	Frigo Express Europe SL	Carretera	Lleida	1987	s.d.	-	-	4,15	4,90	-1,59	-1,45	46
351	Hegoak Logística SL	Carretera	Bizkaia	1997	4,14	-5%	+18%	4,36	3,70	0,00	1,51	51
352	Transportes Mapir SL	Carretera	Coruña	1985	4,07	+1%	+13%	4,04	3,39	0,39	5,33	32
353	Martínez Logitrans SA	Carretera	Almería	2001	4,07	+6%	+16%	3,85	2,97	0,05	0,35	3
354	Frigoríficos Fernández Centeno SL	Carretera	Valladolid	2006	4,05	+1%	+48%	4,01	3,01	0,47	2,78	20
355	Transportes Manuel Cid Díaz SL	Carretera	Pontevedra	1989	4,04	-5%	+31%	4,24	3,35	0,51	1,04	25
356	Nabari Logística SL	Carretera	Bizkaia	1995	4,04	-5%	+5%	4,24	3,87	0,09	0,82	45
357	Inter Cox SL	Carretera	Alicante	2004	4,02	-36%	-9%	6,27	5,51	0,28	0,84	22
358	Avher Logistics SL	Carretera	Murcia	2008	4,01	-3%	-21%	4,11	5,05	0,02	0,28	7
359	Trans Codegasa SL	Carretera	Pontevedra	2002	3,99	-8%	-5%	4,35	4,17	0,06	0,62	28
360	Begavill Transport SL	Carretera	Alicante	2003	s.d.	-	-	3,97	3,45	0,02	0,47	27
361	Lanza Kalifa SL	Carretera	Murcia	2019	s.d.	-	-	3,96	4,47	0,10	0,73	33
362	In Time Express Europe SL	Carretera	Barcelona	2004	3,96	-7%	+17%	4,24	3,65	0,02	0,59	8
363	Frío Hnos Portero SL	Carretera	Granada	2003	3,93	-5%	-9%	4,14	4,07	0,16	3,45	33
364	Transportes Logileón SL	Carretera	León	2001	3,90	+11%	+46%	3,51	3,02	0,22	0,66	32
365	Transjuneda SL	Carretera	Lleida	2000	3,88	-5%	+20%	4,08	3,56	0,03	0,95	23
366	Transportes Frigoríficos Revilla SL	Carretera	Segovia	1996	3,79	-10%	-6%	4,19	3,30	0,13	0,38	32
367	Transportes Frigoríficos Grupo Aznar SL	Carretera	Almería	1998	3,78	+8%	+660%	3,51	1,17	0,14	0,62	30
368	Hermanos Marín SL	Carretera	Murcia	1989	3,78	+2%	+3%	3,71	3,51	0,02	2,17	25

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2023

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2023	%23/22	%23/19	2022	2021			
369	Seafrigo Ibérica SL	Carretera	Valencia	2018	3,76	+375%	-	0,79	0	0,23	0,28	5
370	Transportes Fraterno e Hijos SL	Carretera	Albacete	1994	3,74	-3%	+8%	3,86	2,95	0,04	1,39	23
371	Trans Padre Damián SL	Carretera	Granada	1997	s.d.	-	-	3,73	2,78	0,26	0,92	19
372	Eficiencia Logística SL	Carretera	Murcia	2012	3,69	+9%	+176%	3,37	2,09	0,00	0,46	14
373	Trans Dusan SL	Op. Logístico	Zaragoza	1998	3,63	-26%	-33%	4,89	4,74	0,33	1,05	18
374	Navarra de Transportes SA	Carretera	Navarra	1977	3,62	+37%	+20%	2,64	2,76	0,40	2,50	20
375	Pan de Trigo SA	Carretera	Murcia	1986	3,61	-2%	+31%	3,71	2,96	0,04	1,07	23
376	Transportes Maturana SL	Carretera	Almería	1985	3,60	-4%	-6%	3,73	3,65	0,25	2,67	23
377	Secotrans SL	Carretera	Murcia	1982	3,57	-6%	-16%	3,80	3,36	0,12	2,72	28
378	Curos Fred SL	Op. Logístico	Barcelona	2004	3,52	+7%	+286%	3,28	1,98	0,58	4,08	11
379	Ragueso SL	Carretera	Sevilla	1996	3,51	+10%	+26%	3,20	2,44	0,10	1,55	15
380	Agencia de Transportes del Levante Almeriense SL	Carretera	Almería	1996	3,50	+0%	-10%	3,49	3,13	0,01	0,38	6
381	Transifrut SL	Carretera	S.C. Tenerife	1993	3,48	+36%	+36%	2,57	3,56	0,30	2,40	9
382	Frío Robles SL	Carretera	Murcia	2007	3,48	-3%	+1%	3,57	3,07	0,07	1,69	30
383	J Leandro López SL	Carretera	Almería	1997	3,46	+1%	+0%	3,42	3,05	0,19	2,45	4
384	Logística Alcantarilla Transportes SL	Carretera	Murcia	2007	3,45	+8%	-6%	3,19	3,09	0,03	0,52	23
385	Transpañalver Cargo SL	Carretera	Granada	2007	3,44	-0%	-2%	3,45	2,83	0,09	2,07	18
386	Trans Orión SL	Carretera	Baleares	1995	3,44	+5%	-1%	3,29	2,63	0,04	1,07	19
387	Transportes Moreno Trejo SL	Carretera	Huelva	1992	3,44	-9%	-4%	3,78	3,25	0,45	6,78	31
388	New Logistic of the Cold SL	Carretera	Zaragoza	2017	3,44	+12%	+135%	3,07	2,14	0,24	0,54	15
389	Valiente & Leo SL	Carretera	Sevilla	2010	3,44	-8%	+33%	3,75	3,31	0,01	0,87	33
390	Atolón 98 SA	Op. Logístico	Madrid	1998	3,40	+7%	+21%	3,17	3,15	0,63	5,48	19
391	Ricardo Pintor SA	Carretera	Almería	1989	3,39	-8%	+11%	3,68	2,77	0,01	0,83	26
392	Logistic Pavello G SA	Op. Logístico	Barcelona	2001	3,38	+1%	+11%	3,34	2,90	0,14	1,40	21
393	Bearai SL	Carretera	Bizkaia	2007	3,35	-0%	+11%	3,36	2,98	0,30	1,79	15
394	Sociedad Logística Alimentaria Navarra SL	Op. Logístico	Navarra	1998	3,33	+3%	+32%	3,23	2,11	0,10	1,04	35
395	Sangotrans Logística SL	Carretera	Murcia	2012	3,33	+3%	+112%	3,23	2,91	0,07	0,36	5
396	Transportes Barceló el Palomo SA	Carretera	Murcia	1980	3,32	-1%	-21%	3,34	3,70	0,01	0,11	6
397	Lofrieuropa SL	Carretera	Lugo	2007	3,31	-14%	-27%	3,84	4,03	0,06	1,65	20
398	Transportes del Maresme SA	Carretera	Barcelona	1987	3,30	+8%	+21%	3,06	2,81	0,02	0,43	23
399	Arcodan SL	Carretera	Cantabria	1996	3,28	-9%	-	3,62	3,14	0,02	0,45	30
400	Trans Wences SL	Carretera	Barcelona	1993	3,21	-42%	-70%	5,55	5,47	0,07	1,71	32
401	Transfriver 2012 SL	Carretera	León	2012	3,20	-5%	+39%	3,35	2,48	0,14	1,53	18
402	Translapeña de Lorca SL	Carretera	Murcia	1997	3,15	-3%	+33%	3,24	3,31	0,01	0,14	6
403	Eliofrío Cargo SL	Carretera	Murcia	2006	3,14	+6%	+71%	2,97	2,29	0,19	0,51	8
404	Transporte Temperatura Controlada SL	Carretera	Coruña	2015	3,12	-10%	+10%	3,45	3,16	-0,05	0,06	39
405	Ibertruck Canarias SL	Carretera	S.C. Tenerife	1989	3,08	+30%	+150%	2,37	1,33	0,03	0,73	32
406	Friologic SA	Op. Logístico	Madrid	2001	s.d.	-	-	s.d.	3,06	5,95	12,69	18
407	Laurok Logística SL	Carretera	Bizkaia	2005	3,04	-5%	+11%	3,21	2,84	0,01	0,22	30
408	HBO Servicios Logísticos Frigoríficos SL	Op. Logístico	Álava	2017	2,99	+21%	+86%	2,46	1,86	0,26	0,99	41
409	Transportes Rafecae SA	Carretera	Valladolid	1986	2,98	+4%	+9%	2,85	2,33	0,05	0,59	23
410	Transportes Frigoríficos R Laga SL	Carretera	Zaragoza	1998	2,94	+0%	+55%	2,93	2,17	0,13	0,79	20
411	Transportes Frigo Transmur SL	Carretera	Murcia	2011	2,93	+18%	+36%	2,48	2,63	0,27	0,72	12
412	Transportes Frigoríficos Tun Tun SL	Carretera	Las Palmas	2007	2,92	+9%	+62%	2,68	1,68	0,11	0,90	27
413	Transportes Ruíz Gimeno SL	Carretera	Valencia	1986	2,92	-5%	-9%	3,06	3,29	0,00	0,78	2
414	Ruiz y Valero Exportación Logística SL	Carretera	Murcia	2007	2,91	-2%	-	2,99	3,29	0,04	0,56	3
415	Servicio Integral Arnedo SL	Op. Logístico	La Rioja	2008	2,91	+11%	+135%	2,63	2,18	0,11	1,64	82
416	Ofsa Devoluciones SA	Op. Logístico	Guadalajara	2005	2,91	-21%	-14%	3,66	3,38	0,04	1,44	55
417	Compañía Frigorífica Canariense SA	Op. Logístico	Las Palmas	1974	2,90	+8%	+34%	2,69	1,70	0,47	4,87	20
418	Trans Cobo 96 SL	Carretera	Girona	1996	2,89	+3%	-2%	2,81	2,85	0,01	0,71	26
419	Transportes F Uriarte SL	Carretera	Álava	1988	2,84	-4%	+21%	2,97	2,37	0,00	1,84	28
420	Alvaro Inglés SL	Carretera	Murcia	2000	2,82	-11%	-12%	3,18	2,81	0,23	2,73	9
421	Fasertrans SL	Carretera	Madrid	1991	2,81	+12%	+33%	2,50	1,89	0,47	1,13	29
422	Logitransit Duque SL	Carretera	Badajoz	2011	2,80	-6%	+1%	2,99	s.d.	0,03	0,75	21
423	CN Logística SL	Op. Logístico	Barcelona	1994	2,80	-8%	+18%	3,03	2,36	0,20	1,28	19
424	Azuertrans SL	Op. Logístico	Ciudad Real	1993	2,80	-2%	+2%	2,86	2,93	0,18	2,22	19
425	Transibardin SL	Carretera	Navarra	1979	2,76	-4%	-12%	2,89	2,97	0,04	0,64	2
426	ST Transelx SL	Carretera	Alicante	1989	s.d.	-	-	s.d.	2,75	0,16	1,93	15

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

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A LA U.E. POR CARRETERA

	2024	%24/23	%24/19	2023	2019	CUOTA 2024	2019
Alemania	3.660	+9%	-3%	3.362	3.790	26,7%	27,3%
Francia	3.625	+9%	+2%	3.341	3.538	26,4%	25,5%
Portugal	1.473	+5%	+25%	1.406	1.174	10,7%	8,5%
Países Bajos	1.241	+2%	-5%	1.217	1.310	9,0%	9,4%
Italia	980	+4%	-13%	940	1.122	7,1%	8,1%
Polonia	651	+10%	-10%	594	726	4,7%	5,2%
Bélgica	529	-2%	+0%	540	527	3,9%	3,8%
Chequia	246	+9%	+6%	226	232	1,8%	1,7%
Suecia	240	+4%	-18%	231	292	1,7%	2,1%
Austria	164	+14%	-17%	144	197	1,2%	1,4%
Dinamarca	157	+2%	-20%	154	196	1,1%	1,4%
Resto	764	+18%	-1%	645	770	5,6%	5,5%
TOTAL UE 27	13.728	+7%	-1%	12.800	13.875		

DINAMARCA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	40	-3%	-19%
Resto	114	+4%	-22%
TOTAL	153	+2%	-21%
IMPORTACIONES	3	-21%	+61%

ALEMANIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	926	+5%	-15%
Otras hortalizas frescas	513	+10%	+14%
Melones, sandías y papayas	403	+12%	-16%
Pepinos y pepinillos	336	+10%	+20%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	286	+5%	-13%
Resto	1.156	+11%	+2%
TOTAL	3.621	+9%	-4%
IMPORTACIONES	39	+10%	+21%

PAÍSES BAJOS

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	170	+1%	-29%
Otras hortalizas frescas	164	+5%	-11%
Melones, sandías y papayas	101	+11%	-11%
Lechugas, escarolas, endibias...	68	+3%	-9%
Coles, coliflores, colinabos...	65	+7%	-3%
Resto	392	+5%	+1%
TOTAL	961	+5%	-10%
IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Patatas	82	-10%	+25%
Hortalizas cocidas o congeladas	36	-19%	-0%
Tomates	30	+7%	-14%
Cebollas, ajos, puerros...	29	-13%	+375%
Resto	102	-2%	+2%
TOTAL	279	-7%	+15%

IRLANDA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	33	+25%	+50%
Resto	83	+8%	+15%
TOTAL	116	+12%	+23%
IMPORTACIONES	0	+16%	-62%

BÉLGICA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	93	-0%	-15%
Hortalizas cocidas o congeladas	53	+11%	-22%
Otras hortalizas frescas	42	+9%	+7%
Resto	171	-8%	-8%
TOTAL	359	-2%	-11%
IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Hortalizas cocidas o congeladas	52	-25%	+63%
Manzanas, peras y membrillos	29	+15%	+27%
Resto	90	+12%	+27%
TOTAL	170	-2%	+36%

FRANCIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	667	-0%	-16%
Otras hortalizas frescas	334	+8%	-3%
Melones, sandías y papayas	192	+2%	-31%
Hortalizas cocidas o congeladas	160	+8%	+3%
Lechugas, escarolas, endibias...	158	+5%	+6%
Resto	852	+9%	+1%
TOTAL	2.364	+5%	-8%
IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Patatas	939	+22%	+57%
Hortalizas cocidas o congeladas	92	-3%	-20%
Manzanas, peras y membrillos	50	-9%	-25%
Hortalizas de vaina secas	50	+28%	+26%
Resto	131	-6%	-17%
TOTAL	1.261	+15%	+29%

LUXEMBURGO

	2024	%24/23	%24/19
EXPORTACIONES	7	-37%	-5%
IMPORTACIONES	14	+68%	+65%

PORTUGAL

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Patatas	171	+5%	+42%
Bananas y plátanos	98	-11%	+8%
Otras hortalizas frescas	93	+2%	+44%
Cítricos	79	+8%	+39%
Hortalizas cocidas o congeladas	65	-3%	+32%
Resto	479	+17%	+16%
TOTAL	984	+8%	+24%
IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Tomates	95	-28%	+39%
Patatas	64	+21%	+42%
Otras hortalizas frescas	56	+26%	+108%
Manzanas, peras y membrillos	48	+6%	-2%
Cítricos	47	+71%	-0%
Resto	179	-6%	+24%
TOTAL	488	-1%	+29%

AUSTRIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	45	+3%	-34%
Resto	116	+23%	-5%
TOTAL	161	+17%	-15%
IMPORTACIONES	4	-39%	-46%

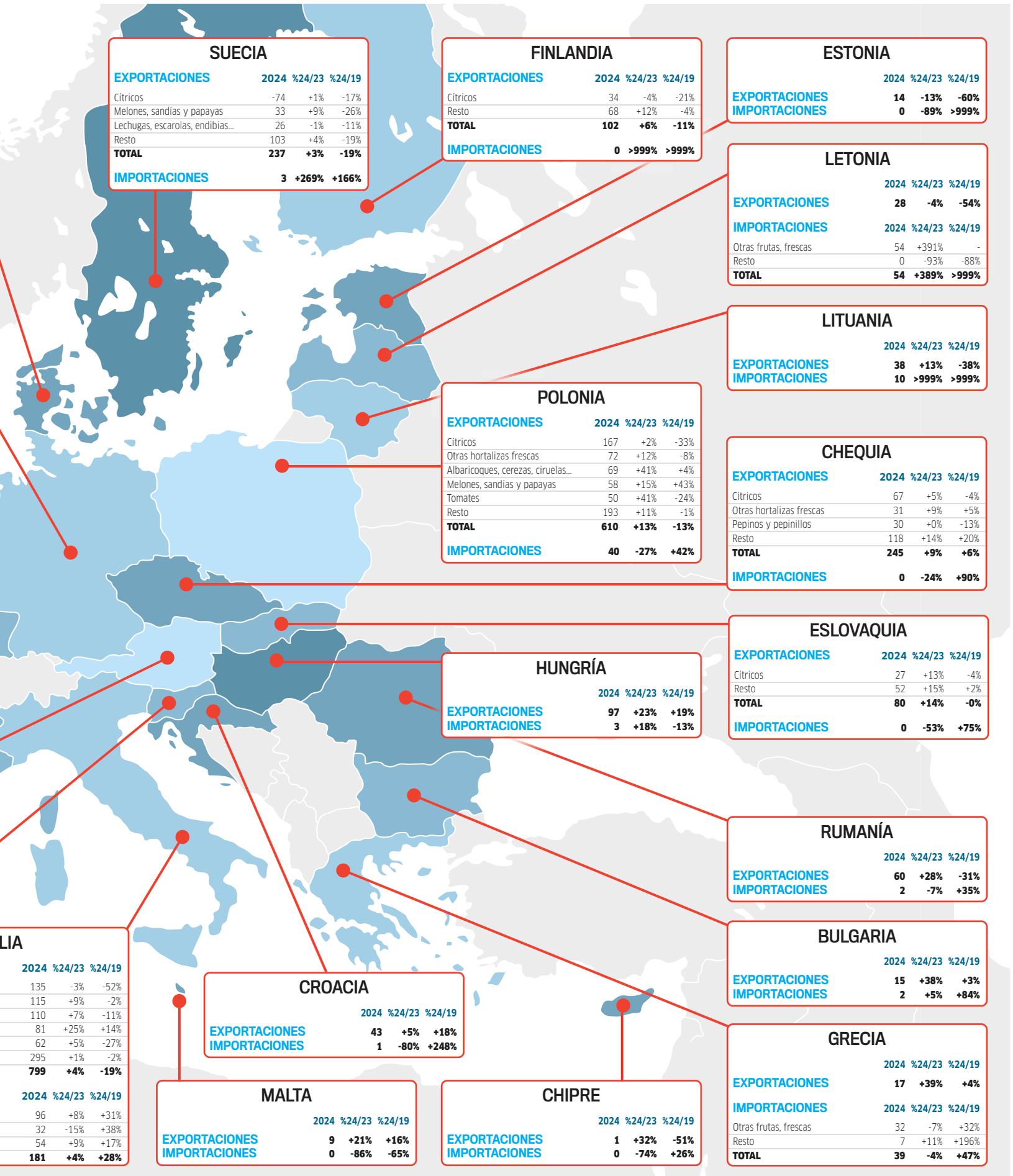
ESLOVENIA

	2024	%24/23	%24/19
EXPORTACIONES	13	-18%	-57%
IMPORTACIONES	0	-5%	-38%

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

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



SUECIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	-74	+1%	-17%
Melones, sandías y papayas	33	+9%	-26%
Lechugas, escarolas, endibias...	26	-1%	-11%
Resto	103	+4%	-19%
TOTAL	237	+3%	-19%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	3	+269%	+166%

FINLANDIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	34	-4%	-21%
Resto	68	+12%	-4%
TOTAL	102	+6%	-11%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	0	>999%	>999%

ESTONIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	14	-13%	-60%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	0	-89%	>999%

LETONIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	28	-4%	-54%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Otras frutas, frescas	54	+391%	-
Resto	0	-93%	-88%
TOTAL	54	+389%	>999%

LITUANIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	38	+13%	-38%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	10	>999%	>999%

POLONIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	167	+2%	-33%
Otras hortalizas frescas	72	+12%	-8%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	69	+41%	+4%
Melones, sandías y papayas	58	+15%	+43%
Tomates	50	+41%	-24%
Resto	193	+11%	-1%
TOTAL	610	+13%	-13%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	40	-27%	+42%

CHEQUIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	67	+5%	-4%
Otras hortalizas frescas	31	+9%	+5%
Pepinos y pepinillos	30	+0%	-13%
Resto	118	+14%	+20%
TOTAL	245	+9%	+6%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	0	-24%	+90%

ESLOVAQUIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Cítricos	27	+13%	-4%
Resto	52	+15%	+2%
TOTAL	80	+14%	-0%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	0	-53%	+75%

HUNGRÍA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	97	+23%	+19%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	3	+18%	-13%

RUMANÍA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	60	+28%	-31%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	2	-7%	+35%

BULGARIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	15	+38%	+3%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	2	+5%	+84%

GRECIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	17	+39%	+4%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
Otras frutas, frescas	32	-7%	+32%
Resto	7	+11%	+196%
TOTAL	39	-4%	+47%

CROACIA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	43	+5%	+18%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	1	-80%	+248%

MALTA

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	9	+21%	+16%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	0	-86%	-65%

CHIPRE

EXPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	1	+32%	-51%

IMPORTACIONES	2024	%24/23	%24/19
	0	-74%	+26%

ITALIA

2024	%24/23	%24/19
135	-3%	-52%
115	+9%	-2%
110	+7%	-11%
81	+25%	+14%
62	+5%	-27%
295	+1%	-2%
799	+4%	-19%

2024	%24/23	%24/19
96	+8%	+31%
32	-15%	+38%
54	+9%	+17%
181	+4%	+28%

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

LA CARRETERA AMPLÍA SU PROTAGONISMO

CANALIZA EL 83% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS, PORCENTAJE QUE SE ELEVA HASTA EL 99% EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES CON LA UE

El transporte por carretera afianzó el pasado año su rol como socio logístico del campo español. Es el principal responsable de colocar los productos agroalimentarios para su consumo. Este mayor protagonismo está muy vinculado a la progresión del comercio exterior español de frutas y hortalizas con Europa (+7 por ciento), su principal mercado, con una cuota del 73 por ciento. La estadística facilitada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, procesada por Transporte XXI, es demoleadora (ver gráficos adjuntos).

El camión mueve el 83 por ciento de las importaciones y exportaciones españolas de productos hortofrutícolas, tres puntos porcentuales por encima del año 2023. Un porcentaje que se eleva hasta el 99 por ciento en el ámbito de la UE.

Los transportistas subieron a sus plataformas más de 15,8 millones de toneladas de frutas y hortalizas en 2024. Y el 87 por ciento del total, unos 13,7 millones de toneladas, se concentró en los países comunitarios. Es decir, el equivalente a más de 572.000 camiones. Todos juntos, formarían una caravana entre el puerto de Algeciras y Moscú, ida y vuelta. O lo que es lo mis-

mo, un tráfico de 11.000 vehículos pesados a la semana.

El siguiente modo de transporte más utilizado es el marítimo, con una cuota del 16 por ciento en la estadística de comercio exterior de productos hortofrutícolas, con un volumen de 3 millones de toneladas en 2024. Este porcentaje se queda reducido a la mínima expresión en el ámbito de la Unión Europea, con un peso del 1 por ciento.

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 12 por ciento en 2024, con un tráfico que rozó las 16.000 toneladas. El transporte aéreo, por el contrario, registró un aumento del 7 por ciento el pasado año, con un volumen de más de 68.600 toneladas.

Alemania, principal socio comercial

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

15,8
MILLONES DE
TONELADAS SE
MOVIERON EN
CAMIÓN EN 2024



Instalaciones de El Mosca (Logista) en Molina de Segura (Murcia).

más, por Alemania, con más de 3,6 millones de toneladas, lo que representa el 32 por ciento de las ventas españolas a la Unión Europea. Un flujo que, sumando las importaciones, supera los 3,66 millones de toneladas. Esta cifra convierte al país germano en el primer socio comercial de España.

A continuación aparece Francia, con cerca de 2,4 millones de toneladas. Sumando las importaciones, los intercambios comerciales superan los 3,64 millones de toneladas, pisando los talones a Alemania, que dio el sorpasso a Francia el pasado año.

Completa el podio de las ventas de frutas y hortalizas a la Unión Europea otro ve-

MASCARÓMORERA
Serveis Logístics



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





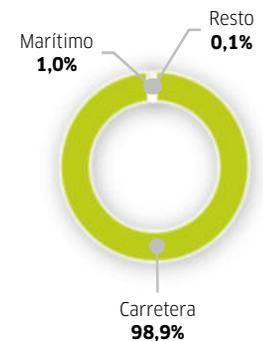
SOBRE RUEDAS

El transporte por carretera ejerce un dominio aplastante. El marítimo solo logra tener cierto protagonismo en el comercio mundial.

MUNDO



UE - 27



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

cinco, Portugal, donde España envió cerca de un millón de toneladas.

Estos tres países, con un movimiento de cerca de 7 millones de toneladas, concentran el 62 por ciento de las exportaciones españolas de productos hortofrutícolas a la Unión Europea.

Países Bajos, el primer país exportador de Europa, gracias, sobre todo, al papel de sus puertos, se sitúa como el cuarto destino de los productos hortofrutícolas españoles, con 966.000 toneladas, muy cerca de Portugal.

Fuera del mercado único, en el ranking

también destaca el protagonismo de Reino Unido, que sigue siendo uno de los principales mercados. Pese a las dificultades del 'Brexit' y los nuevos controles aduaneros, España logró colocar el pasado año en el mercado británico cerca de 1,4 millones de toneladas de frutas y hortalizas.



Logista

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



REFRIGERADO



CONGELADO



ALMACENAJE



PICKING

Solicite información comercial aquí



Your partner along the way, all the way



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSITARIOS

NEGOCIO RESISTENTE A LAS INCLEMENCIAS

LA ACTIVIDAD HA SUPERADO, EN ALGUNOS CASOS, LAS EXPECTATIVAS DE LOS TRANSITARIOS A PESAR DE LOS VAIVENES ARANCELARIOS DE TRUMP O DE CONTINUAR EL DESVÍO TRÁFICOS POR EL CABO DE BUENA ESPERANZA

El negocio *reefer* ha demostrado para las transitarias, una vez más, su resistencia a las inclemencias. “Ha sido un primer semestre positivo a pesar de ser un año plagado de amenazas como la guerra arancelaria de Estados Unidos o los continuos análisis a nuestras empresas cárnicas por parte de China”, señalan fuentes del sector. Los volúmenes no solo han resistido. Es más, “en algunos casos, han superado nuestras expectativas iniciales y el horizonte sigue siendo positivo”.

Unas expectativas positivas en lo que queda de año aunque sigue (al cierre de esta edición) la incertidumbre en el comercio con Estados Unidos, sin olvidar “las irregulares campañas de fruta que venimos viviendo en los últimos años”. En cuanto a los vaivenes arancelarios de Trump, analizando

EL REEFER SEGUIRÁ JUGANDO UN PAPEL CRUCIAL

la evolución entre abril y julio, “constataría que la amenaza arancelaria ha podido tener un cierto efecto pánico”. Esta situación “ha provocado que

hayamos visto incrementos en algunos flujos de mercancías con el único fin de anticiparse al fin de la tregua arancelaria. Algunos importadores estadounidenses han optado por hacer acopio de mercancías de naturaleza congelada”.

El *reefer* sigue gozando de buena salud a pesar de los hándicaps que arrastra desde hace pronto dos años y que está sometiendo al colectivo transitario a doble dosis de estrés: “La gran disrupción actual que tenemos en el comercio marítimo a nivel mundial, provocada por el desvío de buques para evitar el mar Rojo, es una situación especialmente complicada para el *reefer*”. “Cuando hablamos de transitar por el cabo de Buena Esperanza, en lugar de hacerlo por el de Suez, hablamos de mayores tiempos de tránsito que afectan a la mercancía perecedera de manera directa”.

Actualmente, hay mercancías, principalmente fruta, que

tregua, pero detrás de esto hay más aristas: “Lo que principalmente nos ha traído el aumento del *transit times* es la incertidumbre y el mayor riesgo a que cualquier factor externo pueda generar contratiempos”. Y, precisamente, la incertidumbre y la inseguridad “suelen ser los peores enemigos del comercio”. “Nos movemos en un clima de incertidumbre que nada ayuda a potenciar nuestras exportaciones a según qué destinos”, añaden.

En cuanto al futuro del negocio, “no hay duda de que la industria agroalimentaria es un pilar fundamental para las exportaciones españolas”. Por ello, “el *reefer* siempre va a jugar un papel fundamental y va

Primer semestre positivo a pesar de los hándicaps.



“no pueden exportarse a destinos de Medio y Lejano Oriente por el incremento en los tiempos de travesía”, alertan desde el sector.

El desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza comporta plazos más largos de en-

a ser atractivo para aquellos operadores que ofrecen un servicio de calidad y con los conocimientos técnicos necesarios para atender este tipo de mercancías”.

A corto plazo, “podríamos decir hasta 2026, no prevemos



un boom en el mercado”. Y es que es difícil “que veamos grandes incrementos en los volúmenes generales de carga *reefer* desde España”, a juicio de la transitaria consultada, mientras sigan los desvíos de tráfico por el cabo de Buena Esperanza.

Por lo tanto, que continúe la expansión de la actividad “dependerá mucho de los factores externos, como la situación climática o geopolítica, que actualmente limitan nuestra capacidad exportadora”. Ello “no está reñido con un crecimiento a largo plazo”.

En cuanto a la afectación de las nuevas alianzas navieras en estos tráfic, “como en casi todo cambio, siempre hay cosas que afectan a mejor y otras que lo hacen a peor”. Algunas de las nuevas alianzas “buscan una mayor fiabilidad en los *schedules* de los buques, lo que debería ser positivo para la carga *reefer*”. La otra cara de la moneda, por ejemplo, “hemos visto cancelaciones importantes en algunas escalas directas que han afecta-



La adaptación a la actual realidad climática, uno de los retos.

do sobre todo al puerto de Barcelona”. No obstante, las nuevas alianzas, en general, “permiten una buena conectividad a los puertos españoles, por lo

que, en términos generales, no ha habido grandes afectaciones”.

El sector está detectando un mayor interés de las navieras

por la carga reefer. “La compra de nuevas unidades reefer, así como la instalación de dispositivos de seguimiento son dos de los avances que recientemente hemos visto y que prueban el interés creciente a nivel mundial por parte de la industria naviera”, argumentan.

Por otro lado, “nos encontramos que las normativas sobre emisiones (ETS) obligan a que algunos servicios incrementen sus tiempos de tránsito para buscar una mayor eficiencia en el consumo de combustible”.

Para los consultados, hay sobre todo cuatro retos a los que se enfrenta el sector: la continuación o la finalización del desvío de buques por cabo de Buena Esperanza, la capacidad de adaptación a la actual realidad climática, que está poniendo en jaque nuestras cosechas en los últimos años, la concentración de la industria naviera y transitoria en cada vez un número más acotado de actores y la latente guerra co-

mercial mundial. En el primer caso, “el no poder transitar por el mar Rojo seguiría complicando la recuperación de volúmenes, en tanto en cuanto seguiríamos siendo incapaces de exportar según qué productos a algunos países”. En cuanto a la falta de lluvias, “amenaza directamente la productividad de nuestra industria agroalimentaria y ya hemos visto campañas con malos resultados debido a este problema”.

Respecto a la concentración, como se da en otros sectores, “afrontamos un futuro en el que parece que navieras y transitorias de mayor tamaño serán las que prevalecerán. Esto podría implicar una concentración de la oferta y quizá un mayor poder de fijación de precios”. Finalmente, “la guerra comercial en ciernes (al cierre de esta edición) supone un desafío mayúsculo, acrecentado por los continuos vaivenes en las decisiones de la Administración Trump”.

LAS NUEVAS ALIANZAS NO AFECTAN AL TRÁFICO REEFER

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



CADENA DE SUMINISTRO | OPERADORES LOGÍSTICOS

COTO CERRADO

EL ÁMBITO DE LA TEMPERATURA DIRIGIDA, EN EL QUE CONVIVEN INTERNALIZACIÓN Y EXTERNALIZACIÓN DE PROCESOS LOGÍSTICOS, ES TERRENO ABONADO EXCLUSIVAMENTE PARA LOS AUTÉNTICOS ESPECIALISTAS

Uno de los segmentos de la logística en los que la labor de un operador logístico puede marcar más las diferencias es el de la temperatura dirigida. Los cargadores solo tienen dos caminos a la hora de gestionar sus procesos logísticos refrigerados, que implican hacer frente a unos costes bastante más elevados que en el caso de la logística convencional o los productos secos. Estas dos alternativas son la internalización o la apuesta por externalizar la operativa a auténticos especialistas.

Y es que la logística del frío requiere de fuertes inversiones tanto en instalaciones complejas, como en equipos acondicionados a los rigores de la temperatura, así como en tecnologías punteras. La inversión en plataformas de frío se sitúa entre dos y tres veces por encima de las instalaciones logísticas para temperatura ambiente, según los expertos. En este contexto, las instalaciones logísticas dedicadas a gestionar alimentación y productos farmacéuticos siguen creciendo y evolucionando.

Uno de los actores más activo en los últimos meses en este terreno es Ontime, que está impulsando su propia red de temperatura controlada. El operador puso en marcha recientemente una nueva plataforma logística en Noblejas

(Toledo), que cuenta con 51.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje, de los que 25.000 son de frío negativo y positivo.

La plataforma de Noblejas se convierte en “el corazón” de la actividad de logística del frío de Ontime, cuya red se completará en una primera fase hasta 2027 con instalaciones en Valencia, Zaragoza, Antequera (Málaga) y

Barcelona. Esta primera fase de la red del operador se irá extendiendo, posteriormente, con nexos de unión en otras zonas del país.

La plataforma de Valencia ya está en funcionamiento y cuenta con 25.000 metros cuadrados, de los que 5.000 son de frío, mientras que la nave de Zaragoza verá la luz este año y contará con 10.000 metros cuadrados, 3.000 de ellos de frío. A su vez, la plataforma de Antequera contará con 35.000 metros cuadrados, de los cuales 20.000 serán a temperatura controlada, y en el caso de Barcelona, Ontime está en proceso de búsqueda de suelo para edificar una nave que tendrá otros 20.000 metros cuadrados de frío.

La plataforma logística de Ontime en Noblejas, enfocada a productos de gran consumo y frescos, cuenta con cuatro cámaras bitemperatura en las que la temperatura va del rango de 25

ID Logistics gestiona la logística de la plataforma de Alcampo en Illescas (Toledo), dedicada parcialmente al frío.





TRANSPORTE XXI

grados bajo cero a 8 grados positivos y otras dos cámaras de frío positivo que van de 2 grados positivos a 8 grados positivos. Otro de los aspectos más destacado de la nueva plataforma es su sistema de refrigeración basado en un modelo de cascada *cooler* mixto. Además, las instalaciones han sido diseñadas siguiendo los criterios de la certificación BREEAM de sostenibilidad.

Macroplataforma

Por su parte, ID Logistics se encarga de la operativa de la nueva macroplataforma logística de Alcampo en Illescas (Toledo), que cuenta con 98.000 metros cuadrados y a la que el grupo de

La nave de Noblejas cuenta con dos cámaras de frío positivo y cuatro bitemperatura.

distribución ha dedicado una inversión de 25 millones de euros. La plataforma concentra la actividad que hasta ahora venía desarrollando Alcampo en dos centros logísticos en Madrid: Valdemoro, de 32.000 metros cuadrados, y Alcalá de Henares, de 20.000 metros cuadrados.

La macroplataforma contará con un surtido de más de 47.500 productos de todos los tipos de temperatura y procesará un movimiento previsto de más de 100 millones de cajas al año, lo que supone más de 330.000 al día. Las instalaciones cuentan con 65.750 metros cuadrados para productos de alimentación seca, droguería y perfumería

(PGC), 14.600 metros cuadrados para productos refrigerados, 8.000 metros cuadrados para frutas y verduras, 2.300 metros cuadrados para pescados y 3.000 metros cuadrados para productos congelados. La instalación manejará más de 10.000 referencias de frío, con un movimiento previsto en la zona refrigerada de más de 15 millones de cajas al año.

ID LOGISTICS OPERA DESDE HACE 13 AÑOS PARA ALCAMPO

La instalación dispone de una altura libre de 11,7 metros en la zona de PGC y de 4,5 metros en la zona de frío. Además, cuenta con 228 muelles de carga en total, de los que 90 corresponden a la zona refrigerada. En el acto de inauguración de las instalaciones, el director general de ID Logistics Iberia, Jérôme Jacek, puso en valor “los 13 años de relación que mantenemos con Alcampo en España, que se ha convertido en un cliente estratégico para nuestra compañía”.

A su vez, DHL Supply Chain es uno de los principales operadores logísticos para la industria agroalimentaria, con especial incidencia en el sector hortofrutícola, que genera cerca del 50 por ciento de las actividades de transporte que la compañía desarrolla en España. En esta línea, el operador ha ampliado además sus servicios logísticos para este sector incluyendo a Marruecos que, junto a España y Portugal, cierra la terna clave en la producción de fruta y

(pasa a la página 44)



Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España

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

PROFESIONALES DEL ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO, LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

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

- 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.



(viene de la página 43)

verdura para abastecer a la UE y el Reino Unido.

Con más de 1,5 millones de palés gestionados anualmente desde 700 puntos de recogida en España, Francia y Alemania, DHL Supply Chain cuenta con una red que incluye seis plataformas de *cross-docking* y servicios de recogida y entrega directa, lo que permite niveles de servicio de 12 a 24 horas para envíos nacionales y de 12 a 72 horas para los internacionales.

Además, cuenta con su 'Control Tower' ubicada en Valencia, especializada en este ámbito, que ejerce como núcleo central para el envío del producto a los centros de consolidación, tanto en la península ibérica como en Europa, lo que permite mejorar la visibilidad de las operaciones, optimizar rutas, reducir kilómetros en vacío y aprovechar la capacidad de carga al máximo.

Proyectos

Por su parte, Logifrío, especialista en logística del frío con presencia en España y Portugal, alquiló recientemente unas nuevas instalaciones a temperatura refrigerada en el

HAVI QUEMA ETAPAS PARA SU NUEVA PLATAFORMA DE FRÍO EN MADRID

polígono industrial Casablanca, en Torrejón de Ardoz (Madrid). La firma ha arrendado sendos módulos que representan una superficie de almacenaje conjunta de 10.467 metros cuadrados. Las instalaciones cuentan con equipamientos para frío, tanto de carácter positivo como negativo.

HAVI, cuyo cliente de referencia es la multinacional McDonald's, sigue quemando etapas en su proyecto de nuevo centro de distribución a temperatura refrigerada en San Fernando de Henares (Madrid). Las instalaciones, actualmente en fase de construcción, estarán operativas antes de que finalice el presente año.

La nueva plataforma de HAVI, que vendrá a tomar el relevo de las dos instalaciones con las que cuenta el operador logístico en la zona, se asienta sobre una parcela de 57.000 metros cuadrados. La nave logística contará con

30.000 metros cuadrados, de los que 7.000 metros cuadrados serán de frío negativo y otros 7.000 de frío positivo.

También las empresas de paquetería están poniendo el foco en la mercancía refrigerada. Así, Seur tendrá un espacio dedicado al frío en su futuro *hub* central, que estará ubicado en Getafe (Madrid). El proyecto 'lave en mano', que promueve Goodman, está previsto que entre en funcionamiento a finales de verano de 2026. El denominado Getafe Terminal Logistics Centre contará con 100.000 metros cuadrados de parcela, sobre la que se levantará una plataforma de 64.000 metros cuadrados.

La nave, que ha sido diseñada en dos plantas, aunar los flujos de arrastre o *cross-docking* y la distribución de última milla, además de una zona pa-

73.000

M2 DE ALMACENAJE EN FRÍO SUMARÁ ONTIME EN UNA PRIMERA FASE HASTA 2027

Los dos proyectos están situados en Athis-Mons (Francia) y Torrejón de Ardoz (España). En el caso de España, el hidrógeno se produce *in situ* mediante un electrolizador, un dispositivo que utiliza electricidad para separar el agua en hidrógeno y oxígeno. La electricidad para alimentar el electrolizador la genera la planta fotovoltaica instalada en el tejado de la nave, lo que permite consumir hidrógeno ecológico y producido internamente.

La logística del frío gana también espacio a pasos agigantados para dar servicio al sector farmacéutico, uno de los más activos de la economía. Farmavenix, el operador logístico de Cofares culminó recientemente la ampliación de su superficie frigorífica, que ha dado como resultado una red GDP (*Good*



Vista aérea de la nave refrigerada de Prologis para Arkopharma en Valdemoro (Madrid).

ra productos de alimentación refrigerados. En el nuevo *hub* automatizado quedará integrada la actividad del actual centro de distribución de Seur en Getafe. Las instalaciones contarán con 6.000 metros cuadrados de cámara frigorífica y 200 muelles.

Sostenibilidad

Otro de los grandes especialistas del sector, Stef continúa realizando avances en el ámbito de la sostenibilidad. En esta línea, el operador puso en marcha recientemente dos proyectos de hidrógeno con Toyota Material Handling Europe, proveedor de equipos de manipulación con pila de combustible de hidrógeno, y Plug Power, proveedor de soluciones integrales de hidrógeno ecológico.

Distribution Practice para medicamentos) de más de 60.000 palés almacenados, un potencial de frío entre 2 y 8 grados superior a los 4.000 huecos y la ampliación del área de producto congelado.

Farmavenix cuenta con media docena de centros logísticos repartidos por España y Portugal, entre los que destaca su plataforma logística de Marchamalo (Guadalajara). El operador ofrece servicios de logística integral que van desde la logística directa e inversa, hasta los servicios más especializados, como gestión hospitalaria, gestión de productos a temperatura controlada, gestión de vacunas, ensayos clínicos, operaciones de manipulado y de acondicionamiento secundario o gestión de material promocional, entre otros.

Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

EL SECTOR SE RENUEVA

EL 'TOP 25' SE ACERCA A UN CRECIMIENTO DE DOBLE DÍGITO CON NUMEROSOS CAMBIOS



Los miembros de Global Cold Chain Alliance (GCCA) poseen u operan un total de 231 millones de metros cúbicos, un 10 por ciento más que en el año anterior, conforme a los datos publicados durante el pasado mes de abril.

Las 25 principales empresas del mundo operan actualmente 207 millones de metros cúbicos, un 9,5 por ciento más que en la comparativa del pasado ejercicio debido a fusiones y adquisiciones, así como a la finalización de numerosos proyectos en curso.

“Incluso con los mayores costos de capital, el crecimiento de la industria en todas las regiones en 2024 superó el de los dos años anteriores”, afirmó Adam Thocher, vicepresidente sénior de Programas y Perspectivas Globales de GCCA, entidad que cuenta con más de 1.500 instalaciones de temperatura controlada repartidas en un total de 92 países.

A su juicio “si bien el ritmo general de crecimiento adquisitivo pareció desacelerarse, el aumento de capacidad en las mayores operaciones de cadena de frío del mundo continuó. Las inversiones en proyectos de expansión y desarrollos de nuevas instalaciones en todas las regiones de-

muestran que tanto las operaciones tradicionales como los nuevos participantes en el mercado se mantienen optimistas sobre la demanda futura del sector”.

El ‘top 25’ ha incorporado numerosos cambios en 2024 a partir del tercer puesto. Esta transformación de la industria del almacenamiento frigorífico se refleja en una quincena de movimientos de subida y bajada entre sus integrantes, así como por la entrada de cinco nuevos operadores emergentes.

Lineage mantiene su liderazgo mundial con más de 84,4 millones de metros cúbicos. El gigante estadounidense acomete una política de expansión continua, especialmente en Norteamérica, donde prevé destinar unos 1.000 millones de dólares en los próximos años para adquisiciones y nuevos proyectos.

Así, Lineage adquirirá cuatro almacenes frigoríficos existentes y otros activos relacionados de Tyson Foods por 247 millones de dólares. Estas instalaciones suman cerca de 1,4 millones de metros cúbicos con 160.000 posiciones de palés, y están situadas en Pottsville (Pensilvania), Olathe (Kansas), Rochelle (Illinois) y Tolleson (Arizona).

Americold ronda los 41 millones de metros cúbicos de capacidad.

Además, Lineage prevé invertir más de 740 millones de dólares en la construcción de dos almacenes frigoríficos totalmente automatizados, que añadirán más de 2,2 millones de metros cúbicos y casi 260.000 posiciones de palés. Este año anunció la adquisición de tres almacenes de Bellingham Cold Storage, con un total aproximado de 24 millones de pies cúbicos y 85.000 posiciones para palés, localizados en la costa oeste del estado de Washington.

Entre los desarrollos del pasado año de Lineage se encuentran la compra en Kansas de las instalaciones de ColdPoint, que contienen 62.000 posiciones de palés, o la apertura de su nuevo almacén frigorífico totalmente automatizado en Hazle Township, Pensilvania, con capacidad para 85.000 posiciones de palés.

En Canadá, Lineage se ha reforzado con la compra de dos almacenes frigoríficos en Sainte-Brigide-d'Iberville, Quebec, así como otra instalación de almacenamiento en frío en Laval, también en Quebec.

Americold mantiene la segunda posición mundial con unos activos que rondan los 41 millones de metros cúbicos de capacidad. El operador estadounidense anunció este año el inicio de una inversión de entre 75 y 80 millones de dólares para acometer la construcción en Port Saint John, Nuevo Brunswick, en Canadá, que proporcionará aproximadamente 22.000 posiciones para



10
PUNTOS
CRECIÓ EN 2024
LA CAPACIDAD
DE GCCA

palés. También ha arrancado la ampliación de sus instalaciones de Halwyn, en Hornby, Christchurch (Nueva Zelanda), con un desembolso de 34 millones de dólares.

NewCold Coöperatief, que ronda los 13 millones de metros cúbicos, ha escalado a la tercera posición, que hasta el año pasado ocupaba United States Cold Storage. El operador neerlandés se consolida en Estados Unidos con unos planes de inversión de más de 275 millones de dólares en un almacén automatizado de última generación con temperatura controlada en Hagerstown, Maryland. También en Australia, NewCold aborda una nueva instalación en Sídney, que abrirá en 2026 con capacidad para 100.000 palés.

NEWCOLD HA ESCALADO A LA TERCERA PLAZA DEL 'TOP25'

Tras el quinto puesto que mantiene Nichirei Logistics Group, Constellation Cold Logistics, con sede central en Luxemburgo, ha subido un escalón, para situarse en la sexta plaza, con unos activos que acumulan 5,4 millones de metros cúbicos, que superando a los de Emergent Cold Latin American.

Entre las nuevas entradas al 'top 25' sobresale la neerlandesa Cube Cold Europe, que entra al puesto 11 con unos almacenes que superan los tres millones de metros cúbicos de capacidad.

Además, cuatro operadores estadounidenses entran en la clasificación mundial con unos desarrollos enfocados en su propio mercado geográfico. Agile Cold Storage, respaldada por el fondo de inversión Aimpera y por Continental Grain Company (CGC), se ha colocado en el puesto 16 del ranking, con unos activos de 2,2 millones de metros cúbicos.

Imagen de unas instalaciones de Lineage, que lidera la clasificación.



Por su parte, Cold-Link Logistics entra, directamente, a la plaza 19, con 1,3 millones de metros cúbicos. Además, la empresa RealCold, impulsada por la gestora inmobiliaria Related Fund Management (RFM), accede al puesto 21. Por último, Arctic Cold cierra el 'top 25' mundial.

CINCO NUEVOS OPERADORES

Cube Cold Europe, Agile Cold Storage, Cold-Link Logistics RealCold y Arctic Cold entraron en el 'top 25' durante el pasado ejercicio.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage	84.412
2	Americold Logistics	40.917
3	NewCold Cooperatief	12.985
4	United States Cold Storage	11.880
5	Nichirei Logistics Group	6.635
6	Constellation Cold Logistics	5.438
7	Emergent Cold Latin American	5.070
8	FreedzPark Logistics	4.011
9	Frialsa Frigoríficos	3.965
10	Interstate Warehousing	3.740
11	Cube Cold Europe NL	3.017
12	SuperFrio Logistica Frigorificada	2.914
13	Vertical Cold Storage	2.758
14	Magnavale	2.489
15	Conestoga Cold Storage	2.469
16	Agile Cold Storage	2.210
17	Arcadia Cold Storage	2.132
18	Congebec	1.863
19	Cold-Link Logistics	1.761
20	Comfrio Inteligencia	1.568
21	RealCold	1.342
22	Nor-Am Cold Storage	1.282
23	Core X Partners	1.228
24	Friozem Logistica	1.154
25	Arctic Cold	1.103

Datos en miles de m3. Fuente: GCCA.





PUERTO DE MARÍN

ESPECIALISTAS EN LOGÍSTICA DEL FRÍO

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

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

www.apmarin.com
sac@apmarin.com



Puerto de Marín
Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO

EUROPA AVANZA

LOS PRINCIPALES OPERADORES REFORZARON SUS ACTIVOS TRAS INCREMENTAR UN 23% SU CAPACIDAD FRIGORÍFICA EL PASADO AÑO

El mercado europeo de almacenamiento frigorífico se reactivó en 2024, tras haber mostrado síntomas de atonía durante el anterior ejercicio. Los diez principales operadores incorporaron 7,5 millones de metros cúbicos para gestionar unas instalaciones que acumulan 40,6 millones de metros cúbicos, un 23 por ciento más en su comparativa interanual.

El operador Lineage Logistics continúa con su dominio absoluto en el mercado europeo, con unos activos que totalizan 18,2 millones de metros cúbicos. El gigante estadounidense, que cuenta con más de 60 instalaciones en el Viejo Continente, ha iniciado los trabajos de ampliación de su almacén frigorífico totalmente automatizado en Bergen op Zoom, Países Bajos. Esta planta, que da servicio a la multinacional de papa congelada Lamb Weston, aumentará su capacidad en un 40 por ciento, con lo que superará las 250.000 posiciones de palés.

Lineage también ha culminado este año la ampliación de su complejo de almacenamiento en frío en Vejle, Dinamarca, para añadir 6.000 metros cuadrados y aumentar su capacidad total a 93.500 posiciones de palés. Además, Lineage anunció, en 2025, la compra de Permanor. Esta compañía noruega cuenta con activos en Haugesund y Brumunddal, que abarcan más de 10.000 metros cuadrados y ofrecen una capacidad para 24.500 posiciones para palés.

Por su parte, NewCold ha continuado en la escalada para alcanzar la segunda posición del 'top 10' europeo, a través de unos activos que rondan los seis millones de metros cúbicos. Entre sus desarrollos en curso, la compañía ha lanzado en Reino Unido el proyecto Corby 3, destinado a agregar más de 33.000 posiciones de palés y superar las 185.000 unidades en el acumulado de sus tres instalaciones.

NewCold

El operador neerlandés sigue con su inversión de 112 millones de euros en unas instalaciones localizadas en Varsovia (Nowy Modlin). Con una capacidad de 94.600 posiciones para palés, la nueva planta polaca ampliará la presencia total de NewCold en este país centroeuropeo a un total de 207.200.

NewCold también ha comenzado el desarrollo de una instalación frigorífica en Ferentino, Italia, que conllevará un desembolso de 70 millones de euros. Este complejo, que proyecta su entrada en funcionamiento a lo largo del próximo año, está destinado al fabricante de helados congelados Froneri. Además, el operador ha activado sus nuevas instalaciones en Dinteloord, Países Bajos, con una capacidad de 134.000 posiciones para palés, y que dan servicio a la multinacional Lamb Weston.

Constellation Cold Logistics ha descendido a la tercera plaza del 'top 10' europeo, pese a



MILLONES DE METROS CÚBICOS AGREGÓ EL 'TOP 10' EN 2024



A DOBLE DÍGITO

El mercado europeo se reactivó el pasado año, con un alza del 23%, tras el anterior ejercicio de crecimiento plano.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage	18.207
2	NewCold Coöperatief	5.972
3	Constellation Cold Logistics	5.438
4	Americold Logistics	3.247
5	Cube Cold Europe NL	3.017
6	Magnavale	2.489
7	Nichirei	2.305
8	Frigolanda Cold Logistics Group	368
9	Groupe Conhexa	327
10	Chlodnia Gdansk	98

Datos en miles de m3. Fuente: GCCA.

añadir, en el último año, más de un millón de metros cúbicos a su capacidad continental, para situarla en 5,4 millones de metros cúbicos. Entre sus proyectos en curso, en Reino Unido aborda la expansión de sus instalaciones de Estate Road 2 en Grimsby. Con su entrada en funcionamiento, sumará unos 37.000 espacios adicionales para palés de almacenamiento congelado elevando su capacidad a 52.000 espacios para palés. Constellation anunció, a finales del pasado año, la adquisición de la irlandesa CGI Coldstores, con instalaciones en Dublín y Cork que ofrecen una capacidad total de almacenamiento de 40.000 posiciones para palés. El operador, que tiene de CEO a Carlos Rodríguez, también prepara en Aarhus (Dinamarca) un desarrollo para ampliar su presencia actual en 52.000 posiciones de palés para principios de 2027.

También el operador estadounidense Americold Logistics bajó una posición en 2024, para colocarse en la cuarta posición del ranking europeo, con



unos activos de 3,2 millones de metros cúbicos.

Por el contrario, Cube Cold Europe, empresa constituida en 2022 en Róterdam con el apo-

yo del inversor norteamericano de infraestructuras I Squared Capital, ha irrumpido en la quinta plaza del 'top 10' continental. El nuevo operador

neerlandés acomete un acelerado crecimiento, tanto de manera orgánica como mediante nuevas adquisiciones, que posibilita gestionar más de una veintena de instalaciones que superan los tres millones de metros cúbicos de frío.

La empresa neerlandesa se ha implantado, durante el presente 2025, en España, con las adquisiciones del Grupo Frimercat, Almacenes Frigoríficos San Isidro (Alfrisan) y Alguazas Frío. Estas sociedades disponen de diversas instalaciones en Cataluña, Madrid, Murcia y Alicante, que suman más de 76.000 posiciones para palés.

Cube Cold Europe ha comprado, durante este año, a las compañías belgas Sivafrrost, que gestiona una capacidad total de almacenamiento de 29.000 palés, y a Herve Transport & Coldstore.

Además, sus filiales italianas Frigocaserta y Fridocks impulsaron en 2024 unas ampliaciones para añadir más de 22.000 palés, a unas instalaciones que ya superaban las 100.000 posiciones de capacidad en el país transalpino.

Entre las anteriores adquisiciones de Cube Cold Europe está la belga Northfreeze, que tiene plantas en Evergem, Rieme,

Brujas y Westerlo, con una capacidad total de más de 60.000 palés. También tomó el control de las británicas R Harding & Sons que opera en un almacén de temperatura controlada con capacidad para 17.000 palés, y de Pulleyn Transport, con otro centro de 5.800 posiciones para palés.

Por su parte, Magnavale, que ocupa la quinta posición con 2,5 millones de metros cúbicos, abrió durante el pasado año sus instalaciones británicas

de Easton, cerca de Grantham, Lincolnshire, y que dispone de capacidad para 101.000 palés congelados. Durante el pasado año, el operador abordó, al mismo tiempo, su desarrollo de Chesterfield, también en Reino Unido, para

añadir 25.000 posiciones para palés, y aumentar la capacidad del centro a 69.000.

Nichirei se desplaza a la séptima posición del 'top 10' europeo con más de 2,3 millones de metros cúbicos.

Finalmente, Frigolanda, Goupe Conhexa y Chlodnia Gdansk ocupan, a mucha distancia del operador logístico japonés, las tres últimas posiciones del ranking sin cambios en sus capacidades de almacenamiento.

3

**MILLONES DE M3
GESTIONA CUBE
COLD EUROPE,
CREADO EN 2022**

Cube Cold Europe ha entrado en España tras tomar a Alfrisan, Grupo Frimercat y a Alguazas Frío.

www.cbl-logistica.com





Plataforma logística de Gadisa en el puerto de A Coruña.

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

LA GRAN DISTRIBUCIÓN SUMA CAPACIDAD

DIA, LIDL, SEMARK, CONSUM O MAKRO SON ALGUNOS DE LOS GRUPOS QUE ACOMETEN DESTACADAS INVERSIONES LOGÍSTICAS

“Nuestro sector estaba en constante movimiento y así sigue siendo. Este año hemos asistido a un continuo devenir de noticias de fusiones, adquisiciones y construcción de nuevas plataformas”, asegura Beatriz Valencia, presidenta de la Asociación Española de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe).

La industria de la gran distribución se sitúa como uno de los principales tractores en el desarrollo de las nuevas instalaciones frigoríficas para el mercado ibérico.

Día ha estrenado en Dos Hermanas (Sevilla) un nuevo centro logístico, que cuenta con una dimensión de 53.000 metros cuadrados, tras una inversión total

de 50 millones de euros. La superficie para las cámaras de temperatura controlada, que oscila entre los -21° y los 12°, según las necesidades de los productos, ocupa un área de 24.000 metros cuadrados.

Además, Día construye en el polígono industrial de Villadangos (León) una plataforma logística, que estará concluida en el primer trimestre de 2026, con una inversión de 42 millones de euros. El complejo, que se extiende sobre una superficie de 64.000 metros cuadrados, proyecta dedicar unos 24.000 metros cuadrados para las zonas de temperatura controlada destinadas a productos congelados, refrigerados y frutas y verduras.

Por su parte, Lidl destina

140 millones de euros a su nueva plataforma logística de Martorell (Barcelona) que se asienta sobre una parcela de más de 126.000 metros cuadrados perteneciente al sector industrial Xàmenes. La nave, con una superficie de 46.000 metros cuadrados y dotada de 144 muelles de carga, se abrirá este año destinando una parte destacada a almacenamiento a temperatura controlada. Lidl también tiene en curso el proyecto para construir otra plataforma logística sobre una parcela de unos 158.000 metros cuadrados en el municipio leonés de Villadangos del Páramo.

El grupo de distribución cántabro Semark, que gestiona la red de supermercados Lupa, está centrada en levantar una plataforma logística sobre una parcela de unos 93.000 metros cuadrados en el parque empresarial de Magaz de Pisuerga (Palencia). La instalación, con una superficie edificada de 51.000 metros cuadrados dedicará más de 18.000 a la operativa con productos que requiere temperatura controlada.

Además, Semark ha añadido otros 4.000 metros cuadrados de superficie refrigerada en su plataforma logística principal situada en el polígono industrial Marina-Medio Cudeyo en

Orejo (Cantabria). La extensión se suma a los 17.000 metros cuadrados a temperatura controlada que ya disponía en el centro logístico, abierto en 2019 con unos 43.000 metros cuadrados edificados.

Consum también proyecta reforzar sus activos de almacenamiento. En la Zona Franca de Barcelona, el grupo de distribución valenciano construirá una nave refrigerada de 2.700 metros cuadrados con un almacén y nave de apoyo de cerca de 11.500 metros cuadrados, que incluirá un silo automatizado de últi-

CONSUM TRABAJA CON DIVERSOS PROYECTOS EN SU RED LOGÍSTICA

ma generación. El plan de desarrollo logístico de Consum en Cataluña se completa con el proyecto de una nueva plataforma de unos 100.000 metros cuadrados en Montcada i Reixac (Barcelona).

Además, Consum ha adquirido una parcela de 163.000 metros cuadrados en el centro Logístico de Antequera (Málaga) a Baraka Logistics, para levantar otra plataforma con una inversión total prevista de

BEATRIZ VALENCIA
Presidenta de Aldefe

“EL SECTOR SE MUEVE CON FUSIONES Y MÁS PLATAFORMAS”

150 millones de euros. Consum compró a finales de 2024 una parcela urbanizada de 150.000 metros cuadrados en el parque tecnológico logístico de Noblejas (Toledo) para la construcción de una plataforma logística. También, el pasado año culminó una inversión de 50 millones de euros en su centro logístico en Las Torres de Cotillas (Murcia).

Nave multitemperatura

Por su parte, Makro ha puesto en marcha una plataforma logística multitemperatura en el polígono industrial de Itzaga de Galdakao, con una superficie próxima a los 12.500 metros cuadrados. Este desarrollo se encuadra dentro del proyecto para impulsar el servicio de distribución y venta *online* a hostelería, con el que aspira a alcanzar unas ventas próximas a los 3.000 millones de euros en 2030.

Gallega de Distribuidores de Alimentación (Gadisa) ha puesto en marcha una plataforma logística, en el puerto de A Coruña, para su filial Pescarmar, encargada de la selección, compra y gestión de pescados y mariscos, tras acometer una inversión cercana a los seis millones de euros.

ALDEFE LOGRA EL SELLO AEI

La industria de la congelación y distribución de productos alimenticios se encuentra en constante transformación ante desafíos como el aumento de los costes energéticos, la presión normativa, las exigencias de sostenibilidad y la volatilidad de la demanda que redefinen sus modelos de negocio y los procesos operativos que los sustentan.

Para impulsar los cambios, Aldefe, que representa a más del 80 por ciento del total del sector, obtuvo, el pasado mes de julio, el sello de Agrupación Empresarial Innovadora (AEI). La patronal Aldefe, que representa a más de 50 empresas que superan conjuntamente los 7 millones de metros cúbicos de almacenaje frigorífico de servicio público, ha sido inscrita en el Registro de agrupaciones empresariales innovadoras del Ministerio de Industria y Turismo.

Este reconocimiento facilita a las empresas asociadas de Aldefe el acceso a líneas de ayuda públicas que pueden cubrir entre el 15 por ciento y el 65 por ciento del coste de sus proyectos de desarrollo empresarial basado en nuevas tecnologías o en la I+D+i, en función de su naturaleza y del perfil de las empresas participantes.

Entre las ventajas para las empresas destacan el servir como plataforma de contacto con empresas y agentes del clúster con los que poder intercambiar conocimientos y obtener posibilidades de negocio, desarrollar proyectos de innovación, el acceso a proyectos de interés común tanto en el ámbito nacional como europeo e internacional.



Instalaciones de Dia.

Al mismo tiempo, identificar las tendencias y necesidades del mercado, facilitar a las empresas servicios y apoyos que favorecen su competitividad al promover la innovación y el desarrollo tecnológico, así como la internacionalización de sus miembros.

Junto con este reconocimiento, Aldefe también lanzó este año un sello con la colaboración de Aenor para reconocer los esfuerzos que se hacen en esta materia en nuestro sector, promoviendo, entre otras cosas, el cambio de gases fluorados tradicionales por gases A2L; los cuales, aunque también son fluorados, tienen un Potencial de Calentamiento Global (PCG) muchísimo menor, por lo que reduce las emisiones de CO2 significativamente.

“Desde Aldefe seguimos luchando por sacar adelante otros asuntos de gran interés, como la homologación de instalaciones, la reducción de cargas administrativas para abrir una instalación frigorífica, la estandarización de las normas seguridad, según la normativa de cada Comunidad Autónoma, y la mejora en los procesos de seguimiento de la seguridad alimentaria e inspección sanitaria”, recalzó el secretario general de la asociación, Marcos Badenes.

Además, la patronal también emplea sus esfuerzos en mejorar los costes energéticos, que representan en torno al 50 por ciento de la cuenta de explotación de los operadores de almacenamiento de frío, así como en el aseguramiento de las cámaras frigoríficas, ante las dificultades vinculadas especialmente las relativas a protección antiincendios.

DHL

LA ELECCIÓN DE PRODUCTORES Y RETAILERS: TRANSPORTE SEGURO, RÁPIDO Y FACTURACIÓN DIGITAL

QR code: Saber más

Icons: Location pin, Globe, Leaf, Truck, Checkmarks, Snowflake, Location pin

CADENA DE SUMINISTRO | ECOMMERCE

LIMAR RETICENCIAS

LA COMPRA *ONLINE* DE PRODUCTOS FRESCOS Y CONGELADOS SIGUE CRECIENDO, PERO EN MENOR MEDIDA QUE EN OTROS SECTORES POR EL FRENO QUE SUPONEN CIERTAS BARRERAS SENSORIALES DE LOS CONSUMIDORES

El comercio electrónico de alimentación y bebidas en Europa alcanzó los 58.000 millones de euros en 2024, según el último informe 'Evolution of E-Commerce in Food & Beverage' de Deloitte. El 61 por ciento de esta cantidad correspondió a alimentación y el restante 39 por ciento a bebidas. El sector de alimentación y bebidas es el cuarto en el escalafón de ventas de productos *online*, tan solo por detrás de los sectores de la moda, electrónica y ocio.

Reino Unido es el principal mercado en ventas de alimentación *online* por volumen, seguido de Alemania, Francia, Italia y España. Según el informe, nuestro país situó sus ventas por este concepto por encima de los 8.000 millones de euros en 2024, con un crecimiento del 203 por ciento con respecto al año 2019, el más elevado entre los países de nuestro entorno en este período. El informe señala que este crecimiento está relacionado, en buena medida, con el alto porcentaje de población mayor de 45 años que vive en nuestro país.

Las ventas *online* de alimentación y bebidas crecerán un 97 por ciento en el horizonte de 2030, según las previsiones del estudio, lo que representa más de 140.000 millones de euros para el total de ese mercado en Europa. En cuanto a la participación en el mercado, Reino Unido seguirá liderando este capítulo en 2030, con una cuota del 13,7 por ciento, mientras que España dará un salto importante y se situará en el 9,2 por ciento, convirtiéndose en el cuarto país con un mayor crecimiento por detrás de Dinamarca, Francia y Suecia.

Por productos, los lácteos, huevos, frutas y verduras, frutos secos y *snacks* serán las categorías que crecerán más en sus ventas de comercio electrónico en el próximo lustro, según el informe, que apunta una tendencia hacia una mayor comercialización vía *online* de productos frescos. Todo esto en un contexto en el que los *retailers*

afrontarán nuevos desafíos logísticos relacionados con la cadena de frío.

Observatorio

En el plano doméstico, el 'IX Observatorio de Comercio Electrónico en Alimentación', de la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados (Asedas), elaborado por las universidades Complutense y Autónoma de Madrid, constata el dinamismo y la evolución que experimenta este mercado.

Según el observatorio, los compradores de productos de alimentación por vía *online* exclusivamente se sitúan en una cuota del 6 por ciento sobre el total en 2025, con un incremento de 1,2 puntos sobre el ejercicio anterior. A su vez, los consumidores de tipo mixto u omnicanal, que compaginan tanto la compra de alimentación *online* como la presencial, se situaron en el 29,4 por ciento, es decir, 7,1 puntos más que hace tan solo un año. Tanto en las ventas de alimentación exclusivamente *online* como en el formato mixto, 2025 supone el pico histórico para este tipo de comercio.

La compra *online* de productos de alimentación se adopta por conveniencia (peso y volumen) en el 44 por ciento de los casos, según el observatorio. Por su parte, el 20 por ciento es por

falta de tiempo, el 9 por ciento por mejores precios y otro 9 por ciento por la mayor variedad de producto. El principal incentivo para apostar por la compra *online* de alimentación, según el estudio, es la eliminación de los gastos de envío.

El informe de Asedas destaca que los productos frescos y congelados crecen a un ritmo más pausado que otros tipos de productos. "Las barreras sensoriales siguen frenando la compra *online*", apunta. De hecho, alimentación e higiene es la categoría con mayor rechazo al canal *online*, con un 50,4 por ciento de la población que nunca compra. Esto se achaca, según Asedas, a



ES LA CUOTA DE COMPRADORES DE PRODUCTOS DE ALIMENTACIÓN POR VÍA EXCLUSIVAMENTE ONLINE



Imagen del Customer Fulfillment Center (CFC) de Alcampo.

que "el fresco es un producto que hay que ver, tocar y oler".

En cualquier caso, sigue creciendo la confianza en este canal, porque comprar alimentos frescos *online* resulta cada vez más fiable. En el caso de los productos frescos alcanzan el 24 por ciento de la cuota de compra de alimentación en comercio electrónico en 2025, frente al 20 por ciento en 2024. Por su parte, los congelados sitúan su cuota en el 28 por ciento, frente al 23 por ciento de hace un año.

Especialización

Alcampo inauguró el pasado año su nuevo Customer Fulfillment Center (CFC), ubicado en San Fernando de Henares (Madrid), lo que representará un impulso al desarrollo del comercio *online* de la compañía, según ha explicado Américo Ribeiro, director general de Alcampo.

La nueva instalación forma parte del proyecto de proximidad digital iniciado en 2021 junto a Ocado Solutions. Alcampo ha invertido 19,4 millones de euros en el CFC, que cuenta con 26.500 metros cuadrados de superficie de almacenaje construida so-



ALCAMPO

bre una parcela de 60.000 metros cuadrados. En el centro trabajan más de 300 personas, entre personal de Alcampo, Ocado y del operador logístico Salvesen Logística.

El almacén, que incorpora tecnología avanzada de Ocado, como un brazo robótico que utiliza la visión por computador, está diseñado para preparar hasta 280.000 pedidos semanales realizados a través de la página web de la compañía. Al mismo tiempo, la aplicación de Inteligencia Artificial (IA) permite optimizar la recepción, decantado, preparación, cargas y entregas de pedidos, además de monitorizar la mercancía desde que entra en el almacén hasta que se carga en los camiones.

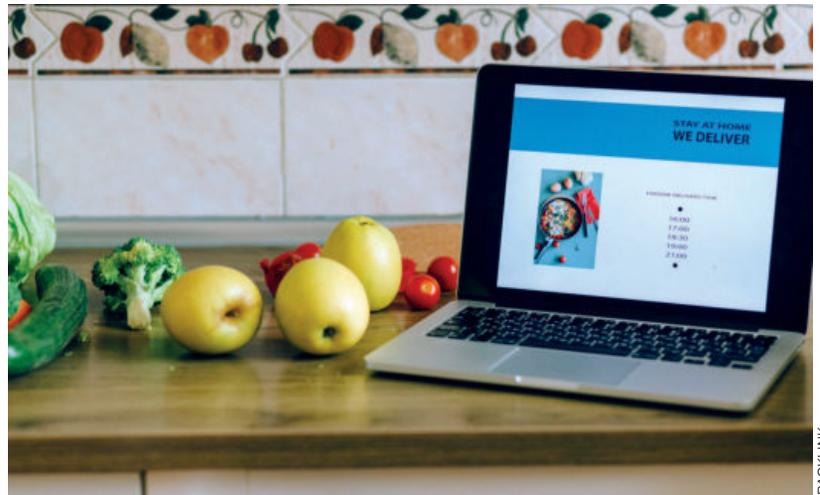
LA VENTA ONLINE DE ALIMENTOS, EN SU PICO HISTÓRICO

El CFC dispone de un surtido de más de 25.000 referencias, tanto a temperatura ambiente como frescos y congelados.

En la zona ambiente la temperatura se mantiene constante a 24 grados, mientras que en la zona de frío se sitúa entre los 2,7 y los 2,9 grados y en la de congelado alcanza los 20 grados bajo cero. El 75 por ciento de la mercancía que se mueve en la citada plataforma es de temperatura ambien-

te, el 22 por ciento de frío y el 3 por ciento de congelado.

Por otro lado, un buen termómetro para la evolución del comercio electrónico a temperatura controlada lo ponen las compañías de transporte urgente especializadas en este nicho de mercado, tanto en el apartado de alimentación como en el farmacéutico, también en plena expansión. Es el caso de Seur, Correos, DHL o Nacex, entre otras. Nacex Pharma, por ejemplo, es un servicio específico para el envío de medicamentos con control térmico que se ha ampliado hace unos meses con el lanza-



PACKLINK

Comprar productos frescos por vía online es cada vez más fiable.

miento del nuevo envase isotérmico reutilizable Pharma BOX para el rango de temperatura entre 15 y 25 grados. Este envase es reutilizable para una media de unos 70 envíos. Con ello, Nacex ofrece a sus clientes del sector de la salud una gama de temperaturas controladas de entre 2 y 8 grados y entre 15 y 25 grados centígrados.



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

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL REEFER SIGUE EN ESCALADA

EL TRANSPORTE MARÍTIMO CONSOLIDA SU APUESTA POR EL CONTENEDOR PARA REDUCIR LA PARTICIPACIÓN DE LOS BUQUES FRIGORÍFICOS TRADICIONALES POR DEBAJO DEL 10%

El comercio marítimo frigorífico aumentó un 3 por ciento durante el pasado año, impulsado por la creciente demanda de alimentos frescos y productos perecederos, especialmente en Asia y Europa, junto con el aumento de las exportaciones de productos alimenticios desde África y América Latina, entre otros factores que contribuyeron significativamente al fortalecimiento de la demanda.

El transporte marítimo a temperatura controlada basa su crecimiento en la expansión de los contenedores *reefer*, que en 2024 superaron el listón de los 4 millones de TEU, mermando la participación de los buques frigoríficos tradicionales a una cuota por debajo del 10 por ciento.

El sector está desplegando más tecnología refrigerada inteligente para atender las exigencias de los clientes de los sectores farmacéutico y alimentario que demandan una visibilidad total de las temperaturas y la ubicación de los *reefer*.

Entre los operadores que están abordando esta demanda se encuentra MSC, que transporta más de un millón de contenedores refri-

jetivo de MSC es equipar toda su flota de TEU y buques con dicho desarrollo durante los próximos años.

Por su parte, CMA CGM y Pacific International Line (PIL) participan en el proyecto piloto puesto en marcha por SeaCube, Greensee y ThermoKing para el arrendamiento de contenedores refrigerados de cero emisiones netas, a través de informes basados en la inteligencia artificial.

ThermoKing, que proporciona el grupo electrógeno eléctrico E-Coolpac a los contenedores refrigerados, reveló que los “*reefers*”, representan aproximadamente el 10 por ciento de la capacidad de contenedores de un buque, pero pueden consumir entre un 20 u 30 por ciento de la energía total de un buque, lo que contribuye significativamente a las emisiones de CO₂”.

En la misma dirección para reducir la huella de carbono, ZIM se ha unido, este año, a “Move to -15”, una alianza intersectorial que busca reducir las emisiones en el sector de la cadena de frío elevando la tem-



para garantizar las condiciones óptimas de la cadena de frío.

Por su parte, Cosco Shipping ha extendido diversas tecnologías como internet de las cosas (IoT) en sus contenedores frigoríficos.

En ese ámbito, más de 100.000 ya disponen el sistema Ibox Reefer para garantizar que la temperatura dentro del contenedor se mantenga siempre entre 15 y 25 gra-

MSC lanzó el pasado año el sistema iReefer.

4

MILLONES DE REEFER MUEVEN LAS NAVIERAS



gerados al año. El grupo ha lanzado, durante el pasado año, el sistema iReefer, que permite a los clientes rastrear y monitorear sus envíos con temperatura controlada en tiempo real, desde cualquier lugar del mundo. Este proyecto global implicó la conexión de más de 210.000 contenedores refrigerados y el equipamiento de más de 500 buques con tecnología iReefer. El ob-

peratura estándar de la carga congelada de -18 °C a -15 °C. Este pequeño cambio podría evitar aproximadamente 17,7 millones de toneladas métricas de emisiones de CO₂ al año. La naviera israelí equipa a su flota de contenedores refrigerados con ZIMonitor, que ofrece información en tiempo real

dos Celsius, a la vez que monitorea remotamente las condiciones de la carga y recibe alertas en caso de eventos anormales.

Asimismo, CMA CGM también ha reforzado su flota frigorífica con la compra de cinco buques portacontenedores refrigerados de 2.259 TEU, que tenía alquilados a



FLEXIBILIDAD ANTE LOS DESAFÍOS

La industria naviera de contenedores frigoríficos muestra su capacidad de adaptarse a los continuos desafíos como las tensiones geopolíticas inesperadas, como la crisis del mar Rojo que obliga a dar la vuelta a África, por el cabo de Buena Esperanza, en lugar de atravesar el canal de Suez.

Otro reto al que se enfrenta es el desequilibrio en la demanda de *reefer*. Así, se observa su escasez en regiones de gran exportación como Sudamérica y áreas de África, donde las producciones estacionales de uvas, cítricos, aguacates y marisco alcanzan su punto álgido.

Por el contrario, Asia es un continente importador de refrigerados al que llegan muchos contenedores refrigerados vacíos, pero cuya reubicación es lenta debido a las limitaciones de espacio en los buques.

Por otra parte, a pesar de la bajada de los precios del petróleo, los costes de flete siguen siendo eleva-

dos debido a las modificaciones de ruta con tiempos de tránsito más prolongados, así como a los recargos del EU ETS, el régimen de comercio de derechos de emisión establecido por la Unión Europea, y que los transportistas repercuten.

Las nuevas alianzas navieras se están asentando,

La congestión portuaria en Europa ha empeorado durante el primer semestre de este año, con más de 935.000 TEU en espera en los fondeaderos del norte de Europa y el Mediterráneo, que representan el 32 por ciento del total mundial. El mal tiempo afectó a los puertos de España y



Seatrade está renovando sus buques de 2.800 TEU.

largo plazo a Seatrade, por un precio por unidad que rondó los 30 millones de dólares. Para reemplazarlos, esta naviera neerlandesa ha realizado un pedido al astillero chino de Huanghai para una nueva serie de buques de 2.800 TEU, con dos ya en firme y con opciones para otros seis de la misma clase. Estos buques, que representa los mayores portacontenedores encargados por Seatrade hasta la fecha, se unirán a una la decena que tiene operativos con una capacidad para transportar 1.800 TEU.

CMA CGM reforzó su flota frigorífica con la compra de cinco buques.

y se prevé que las 'salidas en blanco' aumenten en el segundo trimestre a medida que los transportistas se adaptan a la nueva configuración y gestionen los rendimientos. Los cambios han prolongado los plazos de entrega de los buques, reducido el flujo de carga y aumentado los retrasos.

Portugal, y también Grecia sufrió un aumento de los retrasos. En el norte de Europa, Hamburgo y Róterdam siguen con problemas de congestión, y Amberes, Le Havre y Southampton experimentan mayores retrasos en el atraque que añaden presión a las operaciones de la cadena de frío.

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





Bahía de Algeciras continúa siendo el puerto más activo de España en la distribución de productos hortofrutícolas.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL FRÍO APORTA VALOR AÑADIDO

LOS FLUJOS AGROALIMENTARIOS SE MANTIENEN POR ENCIMA DE LOS 11 MILLONES DE TONELADAS POR LA RED PORTUARIA

El tráfico marítimo de frutas y hortalizas por los puertos españoles alcanzó los 11,3 millones de toneladas durante 2024, una cifra menor a la registrada en 2023, según los datos oficiales de Puertos del Estado. Unos flujos que vienen utilizando mayoritariamente el contenedor para alcanzar los mercados nacionales e internacionales.

Los principales puertos españoles en la gestión de contenedores refrigerados son Bahía de Algeciras y Valencia. En menor medida, Las Palmas, Tenerife, Barcelona, Cádiz y Vigo mantienen una importante cuota, especialmente de la mano de Maersk, MSC, CMA CGM y la española Boluda Lines, así como de los flujos de Hapag-Lloyd, ONE y ZIM, que apuestan por el mercado *reefer*.

El puerto de Algeciras es el principal enclave español en tráfico de perecederos, entre los que la Autoridad Portuaria destaca las más de 750.000 toneladas anuales de mercancía refrigerada en contenedor con Costa Rica, Perú, Egipto, Colombia o Ecuador, que son sus principales socios comerciales. La piña, el aguacate, la banana o los cítricos son los productos estrella gestionados en sus terminales de contenedores, con 5.500 enchufes monitorizados 24/7. Junto a estos flujos, el enclave suma el tráfico del Estrecho, que canaliza entre Europa y África todo tipo de productos hortofrutícolas de importación y exportación, destacando el tomate, los frutos rojos o el aguacate.

Por su parte, el Puerto de Valencia viene apostan-

LA CARGA HORTOFRUTÍCOLA SE RESIENTE

Los tráficos de frutas y hortalizas se redujeron un 5% en el conjunto del sistema portuario español, con un movimiento de 11,3 millones de toneladas, con Algeciras al frente de la clasificación.

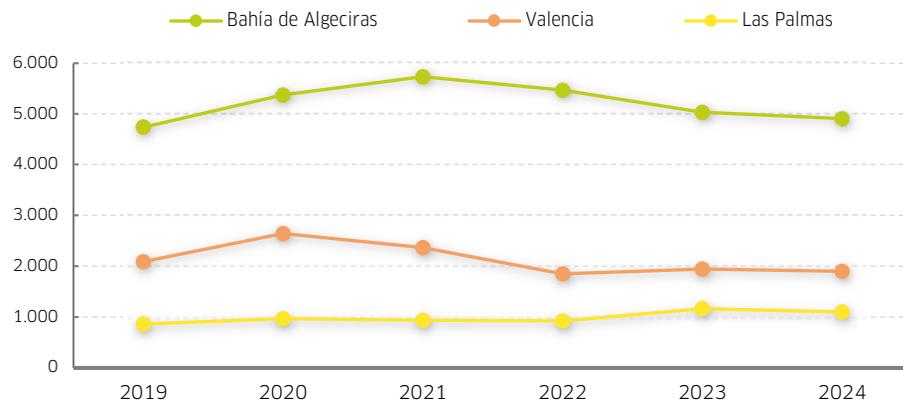
	2024	%24/23	%24/19	2023	2022
Bahía de Algeciras	4.904	-2%	+3%	5.027	5.465
Valencia	1.902	-2%	-9%	1.945	1.849
Las Palmas	1.099	-6%	+28%	1.166	924
S.C. Tenerife	592	-5%	+1%	621	503
Barcelona	571	+4%	-70%	549	662
Bahía de Cádiz	406	-1%	+34%	409	364
Vigo	294	+25%	>999%	235	184
Tarragona	277	-47%	+47%	518	155
Motril	165	-9%	+81%	181	7
Huelva	162	-6%	+44%	172	147
Cartagena	157	-26%	+50%	210	46
Baleares	109	-10%	-24%	121	146
Bilbao	107	-13%	-36%	123	124
Almería	105	+1%	+44%	104	123
Málaga	93	+16%	+86%	80	108
Alicante	77	-4%	-44%	80	106
Gijón	76	-32%	-14%	112	65
Sevilla	70	-26%	-19%	94	51
Santander	65	-20%	+131%	81	41
Castellón	36	-24%	-6%	48	19
Marín - Pontevedra	19	>999%	-87%	0	0
Melilla	11	-2%	-35%	12	15
Vilagarcía	1	-54%	-93%	3	4
Ceuta	1	+5%	-91%	1	1
TOTAL	11.299	-5%	-6%	11.904	11.113

Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

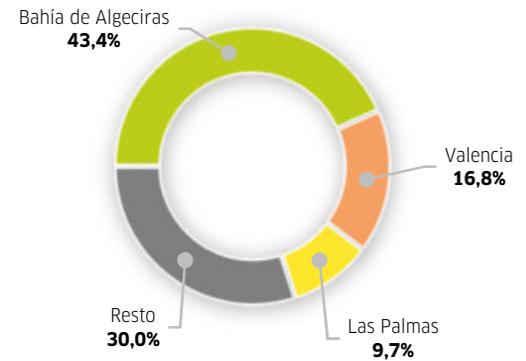
BAHÍA DE ALGECIRAS Y VALENCIA SON LOS DOS GRANDES PUERTOS ESPAÑOLES EN TRÁFICOS REEFER

LA MERCANCÍA PERECEDERA REFUERZA EL VALOR AÑADIDO QUE OFRECEN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Los puertos de Bahía de Algeciras, Valencia y Las Palmas gestionaron el 70% del tráfico hortofrutícola durante 2024.



AÑO 2024



Miles de toneladas. 2024, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

LOS TRÁFICOS SE REDUJERON EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES UN 5% EN 2024

do por la logística dirigida al tráfico de productos perecederos, un sector esencial para muchas industrias españolas que canalizan a través de los muelles valencianos 1,9 millones de toneladas de productos hortofrutícolas gracias a las 3.250 conexiones reefer.

Por último, en tercera posición destaca el volumen de Puertos de Las Palmas, que se ha convertido en el gran centro de distribución de mercancías frescas de Canarias y nudo estratégico para la redistribución de productos agrícolas del África austral al norte

del continente y al Mediterráneo occidental.

Durante 2024, Puertos de Las Palmas operó 1,1 millones de toneladas, de las cuales el 71 por ciento corresponden a toneladas movidas en contenedores y el resto en camiones de los flujos de líneas ro-ro.

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

UTA | Edenred
we simplify mobility

Solicita tu tarjeta y dispositivo de peajes en uta.com





Terminales y operadores logísticos están apostando por un incremento en las inversiones destinadas al tráfico de productos perecederos en los puertos españoles.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

CONECTADOS POR EL FRÍO

LA CAPACIDAD PARA LOS TRÁFICOS *REEFER* DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES CRECE Y SE CONSOLIDA COMO PALANCA ESTRATÉGICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

La logística del frío continúa ganando peso en los puertos españoles. Durante 2024, los enclaves han reforzado su papel como plataformas estratégicas en el tráfico de mercancía perecedera a escala mundial. Con infraestructuras especializadas, un parque *reefer* cada vez más robusto y una creciente conectividad intermodal, el sistema portuario nacional se consolida como referente en el transporte marítimo de productos sensibles a la temperatura.

El tráfico de contenedores frigoríficos se concentra especialmente en puertos como Bahía de Algeciras, Valencia, Las Palmas y Barcelona. Estas dársenas, junto con Vigo, Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, han desarrollado

capacidades avanzadas para atender la demanda creciente de frutas, hortalizas, productos del mar y otros bienes perecederos con destino a Europa y origen en América Latina, África y Asia.

En este contexto, Bahía de Algeciras mantiene su liderazgo como el primer puerto español en tráfico de mercancía perecedera en contenedores, con más de 5.500 enchufes *reefer* activos y flujos estables con Costa Rica, Colombia, Ecuador, Egipto y Perú. El enclave juega, además, un papel clave como nodo logístico en el tráfico de productos hortofrutícolas entre Europa y África a través del Estrecho.

Por su parte, el Puerto de Valencia ha dado un paso al frente al posicionar-

se como *hub* mediterráneo del tráfico *reefer*. Con más de 3.250 conexiones eléctricas para contenedores frigoríficos y una sólida conectividad marítima, el enclave valenciano canaliza actualmente alrededor del 5 por ciento de su tráfico total en carga refrigerada, lo que viene a suponer 250.000 TEU anuales. Parte de este volumen se vincula al tránsito de contenedores, que supone la mitad del total gestionado, con un peso significativo del producto procedente de Sudamérica. Este aumento de la demanda ha acelerado la necesidad de reforzar los enlaces terrestres. El objetivo del enclave es activar nuevos servicios ferroviarios específicos para carga refrigerada, que se sumarán al tren

**ALGECIRAS
LIDERA EL
TRÁFICO DE
CARGA
PERECEDERA**

regular que ya una Valencia con Zaragoza, y trabaja para poner en marcha un corredor internacional hacia Róterdam, con conexión posterior hasta Oslo, orientado al transporte de cítricos al norte de Europa.

El Puerto de Las Palmas destaca como el gran centro distribuidor de mercancía fresca del Atlántico medio. En 2024, el puerto superó el millón de toneladas en productos perecederos, con una clara orientación hacia el contenedor refrigerado, que representa ya el 71 por ciento del total operado. Su situación estratégica convierte la dársena en plataforma de redistribución entre África occidental, el mediterráneo y el continente americano.

Igualmente, el Puerto de Barcelona ha seguido ampliando su infraestructura para el reefer, con una capacidad que supera las 2.500 conexiones eléctricas para contenedores frigoríficos. En 2024, la dársena volvió a registrar un crecimiento sostenido en el movimiento de carga refrigerada, tanto en el segmento

hortofrutícola como en productos pesqueros y farmacéuticos. Su posición en el este peninsular, la consolidación de rutas directas con Oriente Medio, África y Sudamérica, así como la integración con plataformas logísticas del interior mediante enlaces ferroviarios, han reforzado su papel como nodo lo-

Operaciones con contenedores reefer en el puerto de Barcelona.



APM TERMINALS

EL TREN, UNA OPORTUNIDAD PARA CAZAR MÁS TRÁFICOS

terminales, el impacto de los desvíos de ruta por el canal de Suez, la escasez hídrica que afecta al canal de Panamá y las nuevas configuraciones de alianzas navieras están presionando la capacidad operativa de los puertos. A esto se suman las exigencias de sostenibilidad, que empujan al sector hacia modelos

está convirtiendo en un activo estratégico dentro de las cadenas globales de suministro. Lejos de ser un tráfico auxiliar, el reefer se posiciona como uno de los vectores de futuro para los puertos que aspiran a ser nodos logísticos de referencia en un comercio internacional en transformación constante.

A.P. DE VALENCIA

Bilbao
PORT

Compromiso
Hacer del transporte marítimo una alternativa eficiente y más sostenible

www.bilbaoport.eus



AP. DE ALGECIRAS

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

ALGECIRAS CONSOLIDA SU PAPEL LOGÍSTICO CLAVE EN EL ESTRECHO

MÁS DE MEDIO MILLÓN DE CAMIONES PASAN CADA AÑO CON UN FLUJO REGULAR DE MERCANCÍA PERECEDERA PROCEDENTE DEL NORTE DE ÁFRICA Y QUE UTILIZA A LA DÁRSENA ANDALUZA COMO CENTRO DE DISTRIBUCIÓN AL MERCADO EUROPEO

El Puerto de Algeciras ha vuelto a demostrar en 2024 su papel protagonista como nodo logístico fundamental en el eje Europa-Marruecos, en un contexto de crecimiento sostenido del tráfico de mercancías. El enclave andaluz registró un aumento del 10,29 por ciento en el tráfico de vehículos industriales, superando las 505.000 unidades. Destaca especialmente la línea con Tánger Med, que canalizó 471.766 vehículos, mientras que el tráfico con Ceuta superó los 33.600. Estos datos reflejan

una presión creciente sobre la infraestructura y los servicios de gestión del puerto, que está respondiendo con importantes actuaciones para reforzar su capacidad y eficiencia.

Entre las medidas más relevantes figura la ampliación del Puesto de Control Fronterizo (PCF), que duplicará su capaci-

**ALGECIRAS
VA A MEJORAR
SU CENTRO
DE INSPECCIÓN**

dad operativa con una nueva nave de inspección dotada de 18 puertas de carga y descarga y una inversión estimada de 10 millones de euros. Esta infraestructura estará operativa en 2027 y permitirá atender el crecimiento de los tráficos de productos de origen no animal para consumo humano, en especial frutas y hortalizas importadas desde Marruecos. La previsión de aumento de inspecciones, unida a la exigencia normativa comunitaria, ha hecho imprescindible este proyecto, que permitirá una mejor

gestión de los posicionamientos y una reordenación de los espacios de espera para camiones.

La evolución de los tráficos justifica esta ampliación. Entre 2016 y 2022, las inspecciones físicas realizadas por Sanidad Vegetal en Algeciras se triplicaron, pasando de 6.432 a 19.979, mientras que los expedientes tramitados crecieron de 46.848 a 127.220. Por su parte, el Soivre tramitó en 2022 más de 229.000 expedientes, frente a los 162.000 de 2016.

El crecimiento del tráfico ha impulsado también otras medidas de gestión interna. La Autoridad Portuaria ha activado en marzo de 2025 un nuevo sistema de control de acceso para vehículos pesados, restringiendo la entrada a aquellos camiones sin documentación, orden de transporte o reserva de embarque. El objetivo es evitar la saturación de las zonas de aparcamiento, reforzar la seguridad y eliminar prácticas como el aparcamiento prolongado de vehículos no operativos, muchos de ellos destinados al cabotaje o sin seguro. La comunidad de transportistas locales ha aplaudido la medida, que no afecta a los vehículos con operaciones activas y zonas



Operaciones navieras en el puerto de Algeciras.

reservadas, y que contribuye a la profesionalización del acceso y la circulación interna en el puerto.

Paralelamente, las dos grandes terminales de contenedores del enclave, APM Terminals Algeciras y Total Terminal International Algeciras, han ampliado sus horarios de atención a

camiones, con un régimen de apertura de 2:00 a 20:00 horas, en fase de pruebas durante tres meses. Esta ampliación responde al incremento de colas de camiones en los accesos y tiene como objetivo facilitar un flujo más ágil de operaciones terrestres. La Autoridad Portuaria mantiene conversa-

ciones con la Aduana para optimizar los tiempos de salida y minimizar los cuellos de botella, especialmente en horarios de máxima concentración.

Impulso intermodal

A estas medidas se suma el impulso intermodal del enclave con la puesta en marcha de la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, una infraestructura que permitirá transferir directamente semirremolques desde carretera a ferrocarril, mejorando la eficiencia del transporte y aliviando el tráfico en la red viaria del sur peninsular. Este proyecto es clave para la estrategia de descarbonización del transporte, al potenciar el ferrocarril como alternativa sostenible al camión en largas distancias. Además, facilitará

una salida rápida y eficiente de la carga refrigerada e industrial hacia los mercados del interior y del norte de España, y con proyección hacia Europa.

El desarrollo del Área Logística Bahía de Algeciras, en su sector San Roque, también contribuye a esta transformación. El grupo Transportes Calsina y Carré invertirá seis millones de

euros en un aparcamiento seguro de 250 plazas y una plataforma de *cross-docking* de 2.000 metros cuadrados, en una parcela logística de más de 36.000 metros cuadrados. Esta instalación, con certificación ESPORG, mejorará los servicios a los transportistas y reforzará la conectividad terrestre del puerto. Esta operación se enmarca en un plan de expansión que la empresa ya desarrolla en Marruecos y Túnez, y que en

2024 realizó más de 21.800 viajes entre España y el norte de África.

Todas estas actuaciones reflejan el posicionamiento del Puerto de Algeciras como infraestructura estratégica de primer nivel, preparada para absorber el crecimiento continuo del comercio con Marruecos, gestionar tráfico de alto valor añadido como el hortofrutícola, y ofrecer soluciones logísticas multimodales a un mercado cada vez más competitivo y exigente.

Con más control, más capacidad y mayor intermodalidad, Algeciras se prepara para consolidarse como el principal *hub* logístico del sur de Europa en el horizonte 2030.



CRECIÓ EL TRÁFICO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR DURANTE 2024

Gestión eficaz de su flota

Colaboramos con usted para optimizar sus procesos mediante sistemas telemáticos.

spedion.es

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

HUELVA ACELERA COMO HUB LOGÍSTICO DEL FRÍO CON ÁFRICA

LA APERTURA DE LA LÍNEA REGULAR CON TÁNGER MED, IMPULSADA POR SUARDIAZ Y GTO, REAFIRMA UNA NUEVA ALTERNATIVA EN EL ESCENARIO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR PARA LA DISTRIBUCIÓN DE CARGA FRIGORÍFICA ENTRE LOS CONTINENTES EUROPEO Y AFRICANO

El puerto de Huelva se afianza como uno de los enclaves con mayor proyección del sistema portuario español gracias a su apuesta decidida por los tráficos con África, el desarrollo de infraestructuras especializadas en carga rodada y su emergente *hub* logístico

del frío en el Muelle Sur. En 2024, el enclave superó por primera vez el umbral simbólico de los 100.000 TEU, con un volumen de 106.800 contenedores y un crecimiento del 20,3 por ciento respecto al ejercicio anterior, impulsado en gran parte por nuevas líneas re-

gulares con Casablanca (Marruecos) y conexiones con el mediterráneo español.

Este avance tiene su reflejo también en el tráfico de mercancía general, que alcanzó los 1,7 millones de toneladas, con un incremento del 21 por ciento, y en el progresivo crecimiento del tráfico *ro-ro*. Si bien las 30.600 UTI movidas con Canarias supusieron un ligero retroceso del 10 por ciento, el posicionamiento estratégico del Muelle Sur y su conectividad intermodal están generando un nuevo impulso. La entrada en operación de nuevas líneas de carga rodada con África, como la lanzada por Suardiaz Group y GTO entre Huelva y Tánger Med, confirman esta tendencia.

La nueva conexión *ro-ro*, iniciada en marzo de 2025, ofrece seis rotaciones semanales con tiempos de tránsito de seis horas, operando con el buque "Super Fast Levante", de 1.900 metros lineales de carga. Este servicio, orientado a mercancía rodada no acompañada, tanto seca como frigorífica, proporciona una alternativa directa y fiable al tráfico del Estrecho, facilitando un acceso ágil a Marruecos para sectores como el agroalimentario y el logístico. La





alianza con GTO, uno de los principales flotistas especializados en transporte refrigerado del país, refuerza el carácter estratégico de esta ruta.

Paralelamente, la Autoridad Portua-

GTO es uno de los principales flotistas de transporte frigorífico.

ria de Huelva ha trazado una hoja de ruta ambiciosa en materia de infraestructuras, con una inversión prevista de 75 millones de euros en 2025 y un plan a cinco años (2024-2028) de 280 millones. Entre las actuaciones más relevantes figura la construcción de una doble rampa ro-ro que, sumada a la existente, permitirá operar hasta cuatro buques simultáneamente en tráficos de carga rodada. La obra, ya en marcha, ha supuesto una inversión de 19,4 millones de euros.

Hub logístico del frío

Uno de los proyectos más innovadores es el desarrollo de su 'Hub Logístico del Frío', que se ubicará en el Muelle Sur, junto a la terminal ro-ro y de contenedores, y muy próximo al Puesto de Inspección Fronterizo (PIF). El objetivo es convertir al enclave en centro de referencia en el sur de Europa para el tráfico de mercancías a temperatura controlada, con destino y origen en África y el norte de Europa.

Este *hub* se articula en torno a un modelo pionero: la utilización del frío residual generado en el proceso de regasificación de la planta de Enagás, también ubicada en el puerto. A través de una red de conducción de frío (frío-ducto), cuya ejecución finalizará a mediados de este año, el puerto dotará de energía de bajo coste y alta eficiencia a las instalaciones frigoríficas. La inversión para esta red es de 5,5 millones de euros, financiados con fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

La plataforma principal será gestionada por Frigoríficos Portuarios del Sur (Friportsur), que explota un almacén polivalente de 32.550 metros cuadrados, concebido como un espacio logístico de alta especialización para almacenamiento y tránsito de productos congelados y refrigerados. Este modelo, que elimina la necesidad de que cada empresa produzca y mantenga su propio sistema de frío, reducirá significativamente los costes operativos, aportando sostenibilidad, eficiencia energética y escalabilidad a la actividad logística frigorífica.

El Puerto de Huelva cerró el año 2024 con un volumen total de 31,1 millones de toneladas, lo que representa

un crecimiento del 3,4 por ciento. El tráfico de graneles líquidos se aproximó a los 24 millones de toneladas (+5 por ciento), mientras que los graneles sólidos alcanzaron los 5,2 millones, aunque con una leve caída del 6,8 por ciento. Este equilibrio entre tráficos tradicionales y los nuevos servicios especializados consolida la diversificación del enclave.

En suma, el Puerto de Huelva ha comenzado a jugar un papel mucho

más relevante en el panorama logístico ibérico. Con el desarrollo de su *hub* del frío, nuevas conexiones marítimas, expansión del Muelle Sur y una clara apuesta por la sostenibilidad energética, Huelva se perfila como un puerto intercontinental con alma atlántica y vocación agroexportadora, llamado a liderar el corredor logístico con África desde Andalucía.

€
280

MILLONES INVERTIRÁ
EL PUERTO DE HUELVA
EN LOS PRÓXIMOS
CINCO AÑOS



Buque de Suardiaz destinado a los tráficos entre Huelva y Tánger Med.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

VENTAJAS EMPAÑADAS

LOS BENEFICIOS DEL *SHORT SEA SHIPPING* PARA EL TRANSPORTISTA DE *FRIGO* ESTÁN MÁS QUE CLAROS, AUNQUE LA NORMATIVA 'ETS' AFECTA NEGATIVAMENTE

El transportista de *frigo* que ha subido el remolque al barco conoce bien las ventajas del transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Unas ventajas “enormes desde todos los puntos de vista” y más teniendo en cuenta “la política de transportes que busca un mayor equilibrio intermodal”, señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Por lo tanto, su futuro “debería ser más que prometedor”. Es más, “los cambios en las cadenas de suministro, haciéndolas más cortas, probablemente impulsarán todavía más los flujos del TMCD si se consolidan rutas eficientes”, añade la experta.

Sin embargo, no todo el campo es orégano: “El problema es la falta de alineación entre las políticas de transporte y las medioambientales que, por cierto, se apoyan y promueven desde el sector marítimo, pues todas las navieras están haciendo importantes inversiones para reducir su huella ambiental”. Una apuesta por las cero emisiones, “a pesar de que hoy en día no existe una solución de combustibles verdes para el modo marítimo”.

CADENAS MÁS CORTAS DEBERÍAN IMPULSAR MÁS LOS FLUJOS

Los observatorios que elabora periódicamente SPC-Spain no disgregan los tráficos de mercancías a temperatura controlada del conjunto. No obstante, “nuestra percepción, en base a los datos que manejamos, es que hay un cierto retroceso”. Ello debido, al igual que sucede con otra tipología de mercancías, a “los costes extras derivados de la aplicación del 'ETS', que están teniendo repercusiones negativas en el transporte marítimo de corta distancia y, por tanto, también en la mercancía a temperatura controlada”. Este mayor coste “puede estar haciendo perder atrac-

tivo al modo marítimo frente al transporte exclusivamente por carretera”.

Y es que no hay que olvidar que, al contrario de los tráficos *deep sea*, que no tienen alternativa, y donde los que coste adicional de los 'ETS' se repercute a lo largo de la cadena, los flujos de *short sea shipping* “tienen la alternativa de volver a utilizar solo carretera, siendo una cuestión de competitividad”, asegura Pilar Tejo.

Los transportistas, aunque lo intenten, “no en todos los casos pueden repercutir el coste extra (por los 'ETS') a sus clientes”, a diferencia del *deep sea*, “donde hemos visto como las navieras publicaban sus recargos por este concepto”. Al final, el cliente, es decir, el cargador, es quien decide, y seguro que “al menos, una parte, regresará a la carretera, si utilizar los servicios de TMCD resultan más caros”.

Los 'ecoincentivos' podrían ser “un buen paliativo” a los 'ETS', aunque, para ello, “habría que modificarlos”. El resultado de



SPC-Spain pide incluir el norte de África en los 'ecobonos'.

de marzo de 2024 en alguno de los 13 servicios marítimos de corta distancia incluidos en esta segunda convocatoria del plan de ayudas para que el remolque se suba al barco puesto en marcha por el Ministerio de Transportes al calor de los fondos Next-Generation. Y únicamente 15 empresas reciben la ayuda, de acuerdo con la lista provisional que publicó, en su día, el Ministerio. Estas 15 compañías han recibido ayudas por un montante total de 1,72 millones de euros. Teniendo en cuenta que la partida destinada a esta segunda convocatoria ascendía a 20 millones, han quedado

la última convocatoria de los 'ecobonos' ha sido “más que decepcionante”. Es más, el efecto “ha sido contraproducente”. El balance “es mucho peor que si no hubieran existido”, dado que “se han frustrado las expectativas generadas en transportistas y clientes”.

Solo 52 operadores de transporte solicitaron los 'ecobonos' por los tráficos que realizaron entre el 29 de abril de 2023 y el 31

Las navieras invierten para reducir su huella ambiental.

sin gastar el 91,4 por ciento de los 'ecobonos'.

La primera convocatoria se saldó con 47 operadores de transporte que pidieron las ayudas, resultando beneficiados 43 por un importe global de 6,8 millones de los 10 millones destinados.

SPC-Spain ha pedido el rediseño del sistema de 'ecobonos' para que tengan mayor alcance y eficacia. Y ello pasa, a su juicio,



CASI EL 4% MÁS

El transporte marítimo de corta distancia global (incluyendo el cabotaje y los graneles) sumó 269 millones de toneladas en 2024, lo que supone un crecimiento del 3,7 por ciento en relación al ejercicio precedente, según el último observatorio publicado por SPC-Spain.

El aumento fue superior en el tráfico exterior (4,2 por ciento) que en el cabotaje (2,2 por ciento). Por forma de presentación, el mejor comportamiento lo registró el tráfico en contenedores (+9,3 por ciento), mientras que el granel sólido disminuyó un 6,6 por ciento.

La carga rodada transportada en servicios internacionales (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) sumó 25,3 millones de toneladas el año pasado, lo que representa una disminución del 3,7 por ciento respecto a 2023. Eso sí, el comportamiento fue dispar entre fachadas. Mientras que la atlántica creció dos dígitos, el 17,8 por ciento más, la medite-

rránea saldó el ejercicio con un retroceso del 6,7 por ciento. Los puertos mediterráneos siguen acaparando casi 9 de cada 10 toneladas del TMCD ro-ro internacional.

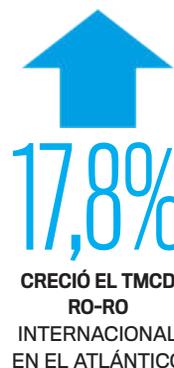
El descenso en el arco mediterráneo es atribuible, en gran parte, a los flujos con Marruecos (-11 por ciento) tras los elevados registros de 2022 y 2023, señala el Observatorio. El tráfico con Italia permanece estable, mientras que destaca el crecimiento del mercado argelino (+183 por ciento), que refleja la reanudación de las relaciones comerciales de Argelia con España a finales del año pasado.

Por su parte, la evolución en la fachada atlántica responde al crecimiento de los tráficos con todos los

países de intercambio, especialmente con Bélgica (+36,2 por ciento), pero también con Reino Unido (+12,1 por ciento), Francia (+8 por ciento) e Irlanda (+6,5 por ciento), de acuerdo con el diagnóstico de SPC-Spain.

En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro captó el 10,9 por ciento de la demanda de transporte internacional en 2023 (último año incluido en el informe), superior al registrado

en 2022 (10,5 por ciento). Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 49,4 por ciento. Además, destaca la cuota de Bélgica por encima del 20 por ciento.



por simplificar la tramitación de las ayudas, tanto para las navieras como para los beneficiarios, así como “incluir otras rutas de interés como las de conexión con el norte de África o con el Reino Unido”. Además, “sería muy importante garantizar su continuidad temporal para generar confianza”, concluye la experta.



Transportes
A. Belzunces, S.L.

ATENCIÓN AL CLIENTE 24/7 LOS 365 DÍAS
LOCALIZACIÓN EN TIEMPO REAL DE VEHÍCULOS
ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN
AGENCIA DE TRANSPORTE
CÁMARA FRIGORÍFICA
EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN
PARKING SEGURO
CAMIONES DE ÚLTIMA GENERACIÓN



info@belzunces.com · www.belzunces.com · Telf.: +34 950 470 142

Puerto de Cartagena 3.000 AÑOS POR DELANTE

Cartagena es nombre de mar. Motor de desarrollo e impulsor de los avances e iniciativas, el Puerto de Cartagena es una línea de vida que lo conecta todo: personas, sueños, pueblos, mercancías, ideas, cooperación, cultura... futuro.

Celebramos 3000 años de historia. No sólo por lo que fuimos, sino por todo lo que aún podemos ser.

150*
AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN
DE LA JUNTA DE CIUDADES
DEL PUERTO

Puerto de Cartagena



Imagen de Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que ha puesto en marcha la segunda fase de la ampliación de sus instalaciones.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

NICHO DE OPORTUNIDAD

EL TRÁFICO DE CONTENEDORES REEFER POR FERROCARRIL EN ESPAÑA SE SITÚA EN UNA MEDIA CERCANA A LAS 40 COMPOSICIONES SEMANALES Y APORTA VENTAJAS COMPETITIVAS A LA HORA DE REDUCIR LA HUELLA DE CARBONO

El ferrocarril se juega gran parte de sus expectativas de futuro en el proceso de descarbonización del transporte. Una transformación ‘verde’ que le otorga un valor añadido en relación con la gran dominadora de los tráficos terrestres, la carretera. En este contexto, el transporte ferroviario de mercancías refrigeradas se presenta como una alternativa que gana enteros a la hora de reducir la huella de carbono.

El tráfico de contenedores reefer por ferrocarril se aproxima a las 40 frecuencias semanales en España y continúa proyectando nuevas conexiones. Así, por ejemplo, el puerto de Valencia trabajaba al cierre

de esta edición en incorporar una nueva conexión con el norte de España, con servicios refrigerados hacia Madrid, Valladolid, Bilbao y Vigo, así como una ampliación reefer hasta Navarra de la conexión entre Valencia y Zaragoza. Al mismo tiempo, operadores privados planean la puesta en marcha de un servicio refrigerado desde Valencia hasta Oslo, centrado en el transporte de cítricos.

Entre los servicios consolidados de transporte refrigerado por ferrocarril se encuentra el que presta Renfe Mercancías para Maersk. Se trata de conexiones entre el puerto de Algeciras con la terminal de Madrid-Abroñigal y continuación

hasta el puerto de Marín. En el caso de la conexión con Abroñigal, la mercancía transportada es fundamentalmente frutas y verduras con destino a Mercamadrid. En el caso del puerto de Marín, la carga predominante es el pescado congelado.

Para poder llevar a cabo este transporte refrigerado, los trenes van equipados con dos generadores, uno de ellos en uso durante todo el recorrido, mientras que el segundo está preparado para ponerse en funcionamiento en caso de que fallase el primero. Los vagones reciben alimentación de ese generador a través de un sistema de cableado que recorre todo el tren, asegurando así una refrigeración homogénea y constante que garantiza el transporte de la mercancía en óptimas condiciones.

Según Renfe, este servicio de contenedores reefer aporta “una alternativa eficiente, económica y regular de transporte”, al tiempo que “ofrece una reducción significativa en las emisiones de CO₂, disminuye de manera significativa las manipulaciones, evita la rotura de la cadena de frío y ofrece la po-

sibilidad de que el producto llegue directamente al cliente, evitando los pasos intermedios de carga y almacenamiento”.

Nodo interior

Una de las instalaciones punteras en materia de tráficos ferroviarios refrigerados es la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que cuenta con una playa adaptada para contenedores con estructuras y conexiones dedicadas al almacena-

je de contenedores reefer y con almacenes adyacentes para dar servicio de inspección aduanera. TMZ, que cumple este año su vigésimo quinto aniversario, mantiene servicios diarios de ferrocarril con control de tempe-

ratura con el puerto de Barcelona para exportaciones e importaciones de productos refrigerados y congelados.

En este contexto, TMZ avanza en la segunda fase de la ampliación de las instalaciones. En este caso se proyecta la construcción de una nueva conexión ferroviaria hacia el nores, lo que convertirá a TMZ en una terminal pasante. Con la citada actuación se creará un

25

ANIVERSARIO DE
TERMINAL MARÍTIMA
DE ZARAGOZA (TMZ)
SE CUMPLE EN 2025



noviembre del pasado año con una inversión de 5 millones de euros. Fruto de esta primera fase, TMZ aumentó su superficie en 30.000 metros cuadrados, alcanzando así los 180.000 metros cuadrados en total. Al mismo tiempo, la terminal extendió sus vías para recibir trenes más largos y se incrementó un 50 por ciento la capacidad de almacenamiento de contenedores, que supera las 10.000 unidades.

Terminal especializada

Por su parte, Athos Rail sigue avanzando en su estrategia intermodal con la consolidación de la operativa en su terminal de Fuenlabrada (Madrid), inaugurada el pasado año y que nació con un claro enfoque hacia el movimiento de contenedores refrigerados. Desde diciembre de 2024, la terminal de Athos Rail conecta trenes semanales con el puerto de Huelva. Los trenes que está operando la terminal mueven una media de 34 contenedores en cada composición.

Las previsiones de la compañía pasan por alcanzar los seis trenes semanales a lo largo del presente año, con el objetivo de llegar a los nueve o diez trenes semanales cuando la terminal esté a ple-

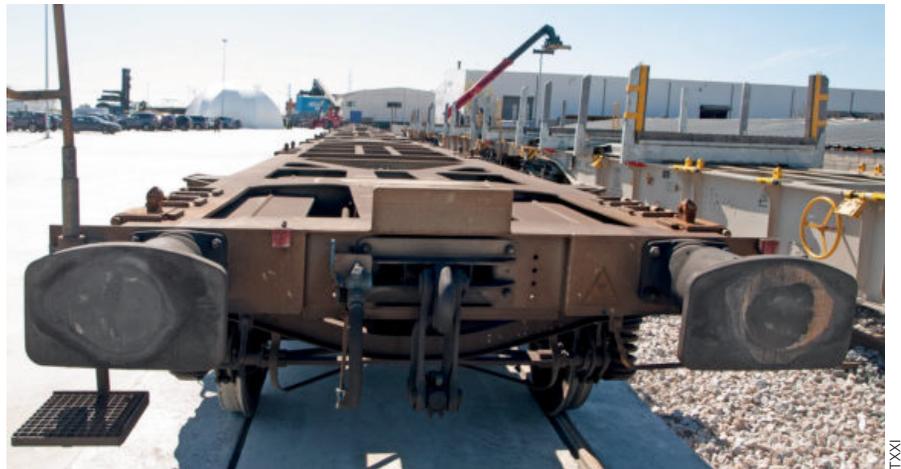
no rendimiento. Si se cumplen estas previsiones, la terminal acabará este ejercicio con un tráfico equivalente a alrededor de 10.000 contenedores anuales, que irá creciendo hasta superar un movimiento cercano a los 17.000 contenedores anuales cuando se encuentre a pleno rendimiento.

La terminal de Athos Rail en Fuenlabrada cuenta con una superficie de losa 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

(congelado y refrigerado). De hecho, de Athos Rail confirman que la posibilidad de operar con contenedores refrigerados es una ventaja competitiva que están valorando muchos los clientes.

Athos Rail impulsa su actividad intermodal apoyándose también en las sinergias con el operador logístico del grupo, Athos Innovaciones Logísticas, especializado en logística de alimentación a tres temperaturas (ambiente, refrigerado y congelado). El operador logístico se encarga del consolidado y desconsolidado de mercan-

Athos Rail explota una terminal especializada en frío en Fuenlabrada.



nudo ferroviario que unirá las tres vías actuales de la terminal con la línea que conecta con Cataluña, el norte de España y Madrid. Las obras fueron recientemente adjudicadas a la constructora aragonesa Coalvi por un importe de 4,3 millones de euros.

Esta actuación viene a sumarse a la primera fase de la ampliación, que concluyó en

propiedad del grupo. La capacidad de estocaje de la plataforma supera los 300 contenedores. Las instalaciones están especializadas en tráficos reefer

cías, así como de las entregas de última milla, permitiendo a Athos Rail completar desde la recogida de la mercancía hasta su entrega en punto final.

An advertisement for ViiA. The background is a blue-tinted image of a large industrial crane (gantry crane) at a terminal. In the foreground, there is a white train car. Overlaid on the image is a blue toggle switch icon that is currently in the 'off' position. To the right of the toggle switch, the text 'ACTIVAR MODO MULTIMODAL' is written in white, bold, uppercase letters. At the bottom center, the ViiA logo is displayed in white, with the website address 'www.via.com' below it.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

UN NUEVO RUMBO

LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS SON LA GRAN ESPERANZA DE FUTURO PARA QUE EL FERROCARRIL SEA CAPAZ DE ATRAER A UNA PARTE DE LOS TRÁFICOS QUE GESTIONAN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

La incorporación de los trenes refrigerados al transporte de mercancías abre nuevas oportunidades a favor de la estrategia de transporte sostenible para las empresas que trabajan con producto perecedero, recuerdan desde Renfe, puesto que “permite transportar a larga distancia cargas importantes de alimentos congelados o refrigerados que llegan a su destino en perfecto estado”, matizan.

Sin embargo, la realidad es que queda mucho camino por recorrer. El ferrocarril de mercancías sigue siendo residual para las empresas del sector del Gran Consumo, según pone de manifiesto el último Diagnóstico de Intermodalidad de Aecoc.

EL FERROCARRIL, ALTERNATIVA PARA LOS PERECEDEROS

El tren concentra menos del 5 por ciento de las operaciones de transporte para el 84 por ciento de las empresas del sector y solo supera el 20 por ciento para un minúsculo 1 por ciento, según pone de manifiesto el citado análisis. En el estudio han participado un centenar de empresas del Gran Consumo en España, que representan más del 80 por ciento del volumen de mercancías que mueve el conjunto del sector. El informe señala que el ferrocarril supone entre el 5 y el 10 por ciento de las operaciones totales de transporte para el 12 por ciento de las empresas, mientras que en el 2 por ciento de los encuestados alcanza entre el 10 y el 20 por ciento.

Entre los principales motivos por los que las empresas del Gran Consumo en España no utilizan el ferrocarril, el 55 por ciento alude a que los tiempos de tránsito no se ajustan a sus necesidades, el 43 señalan al desconocimiento de la oferta, el 22 por ciento a la fiabilidad y el 11 por ciento a experiencias

Imagen una operación de la autopista ferroviaria de VIIA, en su salida desde la terminal de Betemburgo.



negativas previas. Entre las empresas que sí usan el ferrocarril, los motivos de mayor peso son los de carácter medioambiental, si bien “un 16 por ciento emplea el tren porque considera que es más competitivo, lo que no es un dato menor”, según subraya el informe.

84%

DE LAS EMPRESAS DE GRAN CONSUMO EN ESPAÑA UTILIZAN EL TREN PARA MENOS DEL 5% DE SUS OPERACIONES DE TRANSPORTE

El Diagnóstico de Intermodalidad de Aecoc pone de manifiesto que el 81 por ciento de los encuestados no cree que se alcance el objetivo del 10 por ciento de cuota modal que marca la iniciativa ‘Mercancías 30’. Este porcentaje se ha incrementado en 4 puntos con respecto al análisis del año pasado y en 5 puntos en relación con el anterior.

Autopistas ferroviarias

En este contexto, Ángel Casado, Sales Manager Iberia & France & Maghreb de VIIA, apunta la necesidad de que la intermodalidad se adapte a las empresas de transporte por carretera y no al revés. En esa línea, el secreto de VIIA, que cuenta actualmente con cerca de 30 conexiones semanales entre Le Boulou y Bettembourg, “es ser complementarios con la carretera, porque el mo-

delo de la autopista ferroviaria es el ferrocarril adaptándose a la carretera”, insiste.

Las autopistas ferroviarias se posicionan como la solución más adecuada para que las empresas de transporte por carretera se suban al ferrocarril. De hecho, siguen desatando el interés en el sector, a tenor de las propuestas que siguen llegando a la Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de Autopistas Ferroviarias (OAA). En esta oficina, dependiente del Adif, tienen sobre la mesa una veintena de propuestas de itinerarios de autopistas ferroviarias en ancho ibérico por parte de distintos operadores, a las que se suman otras cuatro en ancho estándar o internacional. Entre las últimas novedades se encuentran dos nuevos itine-

rarios en el arco noroeste peninsular con origen y destino en Vigo, así como la conexión Málaga-Azuqueca-Burgos.

La infraestructura necesaria para la puesta en marcha de las autopistas ferroviarias tiene como factor clave a los gálibos, lo que viene derivado de las características de los vagones especiales P400, que requieren un mayor volumen y están dando lugar a la actuación de Adif en túneles y pasos superiores o puentes. Salvo las autopistas ferroviarias Valencia-Madrid, en ancho ibérico, y Barcelona-Le Perthus, en ancho estándar, ambas ya en servicio, el resto de los itinerarios se encuentran actualmente en fase de ejecución de obras, con la obra adjudicada o en proyecto de redacción.

La autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza es la que más proyec-

ción de tráfico contempla, sobre una longitud de 1.074 kilómetros. En este trazado se encuentran 369 pasos superiores entre los que 131 no cumplen con el galíbo exigible, así como con 54 túneles, de los que 43 requerirán también de actuaciones de acondicionamiento. Además, Adif llevará a cabo también la ampliación de vías hasta los 750 metros en un total de 17 estaciones.

Precisamente, elevar la longitud de los trenes ha sido una de las grandes reivindicaciones del sector en las últimas décadas. Para poder operar trenes de mayor longitud, es imprescindible adaptar también las infraestructuras y uno de los puntos críticos son los apartaderos.

Apartaderos

En el marco de su estrategia de impulsar los tráfico de mercancías en su red y la intermodalidad, Adif se ha enfocado en la ampliación de las vías de apartado de estaciones hasta 750 metros. “Esta iniciativa incrementa la operatividad de la infraestructura ferroviaria para dichos tráfico, al permitir el estacionamiento y el cruce de trenes de longitud estándar interoperable, compatible con las redes europeas”, subrayan desde Adif. En los últimos cinco años, Adif ha movilizado una inversión de cerca de 400 millones de euros en actuaciones de ampliación de apartaderos hasta 750 metros.

La red ferroviaria española cuenta, en la actualidad, con 175 apartaderos de 750 metros operativos. Adif está ejecutando las obras de ampliación a dicha longitud de 31 apartaderos más. Además, están licitados los contratos

para realizar estas mismas actuaciones en 26 apartaderos. Al mismo tiempo, se encuentran en fase de proyecto las actuaciones para la ampliación de 21 apartaderos más. De acuerdo con la planificación vigente de Adif, en el horizonte de 2027, la red contará con 253 apartaderos operativos.

Ampliar la longitud de los apartaderos hasta los 750 metros “favorece las operaciones y las maniobras de trenes en tránsito, mejora la capacidad, la eficiencia y la competitividad de las líneas ferroviarias, y reduce los costes externos e internos del transporte de mercancías”, resaltan desde la pública.

Muchas de estas actuaciones se desarrollan en el marco de convenios suscritos por Adif con Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, de manera que cuentan con financiación con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, que busca favorecer el transporte intermodal de mercancías.

INDICADORES DE CALIDAD

Adif ha puesto en marcha un proyecto para establecer un sistema de indicadores de calidad en sus siete terminales ferroviarias intermodales estratégicas. El objetivo es avanzar hacia una mayor eficiencia, transparencia y colaboración entre los distintos actores de la cadena logística ferroviaria.

Para tal fin se ha constituido el denominado Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y Estratégicas de Adif, en el que participa la Asociación de Cargadores de España (ACE). Este grupo tiene como misión definir un sistema de referencia común que recoja parámetros

de calidad que permitan establecer el nivel de servicio esperado por los clientes.

ACE ha realizado una encuesta entre sus asociados para identificar los principales KPIs considerados esenciales para los cargadores a la hora de evaluar la eficiencia del transporte ferroviario. Estos KPIs son el tiempo medio de estancia de un camión en la terminal de carga intermodal, la capacidad de recuperación de tiempos de tratamiento para trenes con retraso, así como el conocimiento de los retrasos en la expedición de trenes por incidencias.

Una vez acordados los indicadores, el grupo de trabajo empezará a trabajar en la medición del tiempo de estancia del camión en la terminal, que comprende todas las operaciones que se llevan a cabo desde que el vehículo entra en la instalación hasta que sale de la misma. En este sentido, se compatibilizarán exclusivamente aquellos camiones que dispongan de cita previa y con un tren con origen y destino en la terminal de transporte de mercancías donde se ubica la terminal de carga intermodal, según explican desde ACE.



Los cargadores analizan los principales KPIs para evaluar la eficiencia del transporte ferroviario.

ACE



**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

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE AÉREO

CUESTIÓN DE ALTURA

LOS TRÁFICOS POR VÍA AÉREA DE PRODUCTOS PERECEDEROS Y FARMACÉUTICOS, CON PLENA IMPLICACIÓN DE LA CADENA DEL FRÍO, REGISTRAN CRECIMIENTOS CONTINUADOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS



La carga aérea sigue mostrando un crecimiento significativo en el mercado europeo. Según datos de ACI Europe, el tráfico de carga en los aeropuertos europeos experimentó un aumento del 13,2 por ciento en 2024 en relación con el ejercicio anterior. El tráfico de carga aérea se situó un 11,8 por ciento por encima de los volúmenes registrados en el último ejercicio previo a la pandemia (2019). Este crecimiento se ha visto impulsado por el auge del comer-

cio electrónico, pero también tuvo mucha incidencia en la mercancía perecedera y los productos farmacéuticos.

En el caso de las salidas desde los aeropuertos europeos y por productos, el transporte aéreo de carne experimentó un crecimiento interanual del 33 por ciento, las frutas y verduras del 20 por ciento, el pescado y marisco del 10 por ciento y las flores del 2 por ciento. Mientras, las salidas de productos farmacéuticos desde Europa re-

gistraron un retroceso del 2 por ciento. A su vez, en el caso de las llegadas de carga aérea a Europa, la carne creció un 13 por ciento, pescado y marisco un 11 por ciento, productos farmacéuticos un 6 por ciento, y frutas y verduras un 3 por ciento, mientras que las flores descendieron un 1 por ciento.

En el caso de España, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas concentra más del 60 por ciento del volumen total de carga operada en las pis-

tas españolas. Además, la cuota de Madrid-Barajas en los tráficos de carga de la UE con Latinoamérica alcanzó en 2024 el 27,2 por ciento y la sitúa como primer aeropuerto del corredor entre Latinoamérica y Europa. Barajas mantiene una conectividad elevada con Latinoamérica y Caribe, con 381 rutas al cierre de 2024, lo que supone un 6 por ciento más que en el año anterior. Por detrás se sitúan París-Charles de Gaulle con 113 conexiones y un crecimiento del 3 por ciento, Lisboa con 111 y una subida del 9 por ciento, Ámsterdam con 97 (-28 por ciento) y Londres-Heathrow con 79 (-10 por ciento).

Los aeropuertos latinoamericanos que más volumen de carga mueven con Barajas son los de Bogotá, Lima, Ciudad de México, Buenos Aires, Sao Paulo y Santiago de Chile. En los tráficos aéreos de Madrid con Latinoamérica destacan las llegadas de productos de alimentación, mientras que en las salidas de Madrid con destino a Latinoamérica destacan la maquinaria y equipos eléctricos, productos de perfumería, alimentación y productos farmacéuticos.

Barajas

Barajas se acercó a las 5.000 toneladas de carga de alimentación en exportación el pasado año, con un retroceso del 12 por ciento, según datos del Informe Anual de Foro MADCargo. Por su parte, los tráficos de productos farmacéuticos de exportación en la pista madrileña se situaron en el entorno de las 4.000 toneladas, con un crecimiento interanual del 18 por ciento. Alimentación y farma ocuparon el tercer y cuarto lugar, respectivamente, en cuanto a volúmenes de carga en el aeródromo madrileño, tan solo por detrás de la moda y el material mecánico y eléctrico.

En el caso de la importación, la alimentación se mantuvo como la mercancía con más peso en Madrid, con un movimiento de más de 32.000 toneladas y un incremento del 14 por ciento. A su vez, los productos farmacéuticos se situaron por en-

Imagen de una operativa de carga de Iberia en Madrid-Barajas.

IBERIA

cima de las 2.000 toneladas, con un retroceso del 5 por ciento. La alimentación mantiene una tendencia al alza en los tráficos de importación en Barajas, con crecimientos continuados en el último lustro.

En todo caso, el vicepresidente segundo de Alacat, Galo Molina, reconoce que “tenemos

por ejemplo, esto tiene una afectación directa en las exportaciones desde Latinoamérica y provoca que se busquen otros hubs que den menos problemas”, advierte. En esta línea, Galo Molina reclama para Barajas más vuelos dedicados y más vuelos directos con Latinoamérica.

mercancía procedente de Latinoamérica se queda en España o tiene destino final en Europa, pero hay mucha mercancía en tránsito hacia Asia y eso es una oportunidad”, matiza. Vázquez recuerda que el 8 por ciento de las mercancías en Barajas proceden de aeropuertos chinos de forma directa y “queda mucho espacio disponible para el retorno a China”, por lo que “esta posibilidad hay que explotarla más”.

A su vez, Juan Fernández, senior manager Airline Cargo & Catering Services de IATA, recalca que el 75 por ciento de la carga aérea que se mueve entre Latinoamérica y Asia lo hace vía Europa. “Por ejemplo, Madrid está creciendo mucho en este terreno en el farma”, destaca.

El Prat

Por su parte, en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, el sector farmacéutico y químico es el segundo por volúmenes, tan solo por detrás del de la moda. El ‘farma’ es el sector que más exporta e importa por Cataluña por avión, ocupando la primera posición

en salidas. Las exportaciones e importaciones por vía aérea de productos farmacéuticos y químicos alcanzan una cuota del 18,2 por ciento del global, según el último informe de Gestión i Promoció Aeroportuària (GPA), consultora aérea de la Cámara de Comercio de Barcelona, en base a los datos de la Agencia Tributaria durante el período comprendido entre enero y octubre de 2024. Cataluña exportó 19.305 toneladas de productos farmacéuticos por avión, lo que supone un crecimiento del 31,2 por ciento. Las importaciones alcanzaron las 5.487 toneladas, el 20,9 por ciento menos.

Por su parte, el sector de la alimentación catalán ocupa la quinta posición en volúmenes aéreos, con una cuota del 13,2 por ciento. Esto es debido, sobre todo, a que las exportaciones por vía aérea se dispararon el 43,5 por ciento, hasta las 6.418 toneladas, mientras que las importaciones avanzaron más modestamente (13,4 por ciento), con 12.232 toneladas, de acuerdo con el mencionado análisis.



CRECIERON LAS CONEXIONES ENTRE LATINOAMÉRICA Y MADRID EN 2024, HASTA SITUARSE EN 381 RUTAS EN TOTAL



Los tráficos aéreos de productos farmacéuticos están al alza.

mucho que hacer para fortalecer a Madrid como hub global”, para lo que incide en la conectividad, la digitalización y la necesidad de un mayor esfuerzo por parte de la Aduana española. “En el caso de los perecederos, si se corta la cadena logística por temas sanitarios,

Tomás Vázquez, jefe de División Desarrollo de Carga de Aena, hace hincapié en la elevada conectividad actual de Barajas y que la pista cuenta con una gran oportunidad como puerta de conexión de los mercados de Latinoamérica y Asia. “Actualmente, gran parte de la

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

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport