

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte

XXI

15 Septiembre 2026



LOGÍSTICA DEL FRÍO

logistics made in Spain





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



ALEMANIA AUSTRIA BÉLGICA BULGARIA CROACIA DINAMARCA ESLOVAQUIA ESLOVENIA ESPAÑA ESTONIA
FINLANDIA FRANCIA GRECIA HUNGRÍA IRLANDA ITALIA LETONIA LITUANIA LUXEMBURGO MARRUECOS
NORUEGA PAÍSES BAJOS POLONIA PORTUGAL REINO UNIDO REPÚBLICA CHECA RUMANIA SUECIA SUIZA

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

JCARRION

Transporte XXI

Edita

INDUSTRIA Y COMUNICACIÓN SA

c. Jose María Olavarri, 6 - 2º - 9
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 CASTUERA



La marca de la
gestión forestal
responsable

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

LA COSECHA SE FRENA

LA PRODUCCIÓN CRECE APENAS UN 0,3% EN 2024, CON CHINA E INDIA AL FRENTE Y ESPAÑA EN EL 'TOP 10' MUNDIAL

La huerta mundial sigue creciendo, pero ha levantado el pie del acelerador. La producción global de productos hortofrutícolas alcanzó en 2024 los 2.300 millones de toneladas, apenas un 0,3 por ciento más que un año antes, según los datos estadísticos de FAO, procesados por Transporte XXI. La curva continúa apuntando hacia arriba y el volumen supera en casi un 6 por ciento el registrado en 2019, pero el último ejercicio deja una fotografía de estancamiento en un sector enfrentado a temperaturas récord, sequías, inundaciones y una creciente irregularidad de las cosechas.

Los datos confirman, además, el extraordinario peso de Asia en el mapa productivo. China volvió a ejercer como la gran huerta del planeta, con cerca de 923 millones de tone-

ladas, el 40 por ciento del total mundial. Dicho de otra manera, cuatro de cada diez toneladas de frutas y hortalizas producidas en el mundo salen del gigante asiático. Su producción creció un 0,5 por ciento, y se sitúa un 5,3 por ciento por encima del nivel de 2019.

Muy lejos, aunque también en una dimensión difícilmente comparable con el resto, aparece India. El segundo productor mundial superó los 273 millones de toneladas. Entre ambos países aportan más de la mitad de toda la producción mundial, una concentración que refleja el creciente desplazamiento del centro de gravedad hortofrutícola hacia Asia.

La estadística también refleja el avance de España, un 4,6 por ciento más que un año antes, hasta los 35,4 millones de toneladas. Esta cifra mantiene

LA HUERTA DEL PLANETA

China e India, a años luz de sus más inmediatos perseguidores, concentran más de la mitad de la producción mundial de productos hortofrutícolas, con cerca de 1.200 millones de toneladas, el 52% del total.

RK	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	China	922.988	+0%	+5%	918.536	910.294	902.640
2	India	273.462	+0%	+13%	273.051	270.716	256.192
3	Brasil	69.392	-5%	-1%	73.030	70.282	68.688
4	Türkiye	60.049	-4%	+13%	62.429	56.903	57.114
5	EE.UU.	54.879	-5%	-12%	57.636	56.273	58.645
6	México	50.567	-3%	+7%	52.159	49.419	47.116
7	Egipto	41.566	+5%	+19%	39.559	38.027	34.910
8	Indonesia	40.801	-2%	+14%	41.787	41.225	39.090
9	Nigeria	36.338	+1%	+9%	35.917	36.501	36.356
10	España	35.412	+5%	-6%	33.844	33.935	39.279
11	Viet Nam	34.038	+1%	+17%	33.717	33.152	31.595
12	Italia	31.259	+5%	+2%	29.648	31.561	31.473
13	Irán	30.542	+2%	-6%	29.919	29.727	31.604
14	Filipinas	23.359	-2%	-1%	23.730	23.614	23.692
15	Rusia	20.300	-1%	+1%	20.508	20.002	19.632
16	Uzbekistán	18.565	+4%	+17%	17.842	17.812	16.291
17	Argelia	18.099	+1%	+13%	17.895	16.508	16.004
18	Pakistán	17.115	-3%	+6%	17.726	17.343	18.310
19	Colombia	16.269	+3%	+10%	15.733	15.507	14.910
20	Argentina	15.311	+1%	+4%	15.189	14.872	15.169
TOTAL TOP 20		1.810.311	+0%	+6%	1.809.854	1.783.752	1.758.761
TOTAL MUNDIAL		2.300.064	+0%	+6%	2.294.106	2.269.666	2.245.975

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

a España entre los diez mayores productores mundiales, por delante de Italia, su principal competidor dentro de la UE. El dato español exige, sin embargo, una mirada más larga. La

recuperación de 2024 no ha permitido borrar todavía las pérdidas acumuladas durante los últimos años. La producción nacional continúa un 5,8 por ciento por debajo de 2019.

Gestión eficaz de su flota



Colaboramos con usted para optimizar sus procesos mediante sistemas telemáticos.



spedion.es

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | COMERCIO INTERNACIONAL

EL MUNDO
DA SUS
FRUTOS

EL COMERCIO HORTOFRUTÍCOLA CRECE UN 4% Y SUPERA LOS 563 MILLONES DE TONELADAS

Las frutas y hortalizas viajan cada vez más. Mientras la producción mundial apenas avanzó un 0,3 por ciento en 2024, el comercio aceleró el paso y movió más de 563 millones de toneladas sumando los flujos de exportación e importación. La cifra supone un crecimiento del 4,1 por ciento en apenas un año y del 11,6 por ciento desde 2019. El campo ha pisado el freno, pero el mundo sigue dando sus frutos.

Los últimos datos oficiales de la FAO dibujan un mercado cada vez más conectado.

Estados Unidos encabeza el ranking por volumen total de intercambios, seguido de China y Países Bajos. Inmediatamente después aparece España, que consolida su posición entre los grandes actores mundiales del sector, por delante de Alemania, Bélgica, Francia, Tailandia e India.

El comercio hortofrutícola español alcanzó los 22,8 millones de toneladas en 2024, un 4,3 por ciento más que en 2023. La fortaleza española se explica fundamentalmente por su capacidad exportadora. Con 16,2 millones de toneladas vendidas al exterior según la cesta de productos utilizada por la FAO, España ocupa el tercer puesto mundial, solo por detrás de China, con 22,3 millones de toneladas, y Países Bajos, con cerca de 18 millones de toneladas.

LOS DATOS
DIBUJAN UN
MERCADO
CADA VEZ
MÁS
CONECTADO

La diferencia entre los dos países que preceden a España es significativa. China combina su condición de gran productor mundial con una formidable capacidad exportadora. Países Bajos, por su parte, juega un papel diferente como plataforma de entrada y redistribución de mercancías hacia el mercado europeo, apoyado en su posición geográfica y en grandes nodos internacionales de transporte. España presenta un perfil mucho más directamente vinculado a la producción. Sus exportaciones crecieron un 7,7 por ciento durante 2024, hasta superar los 16 millones de toneladas. El avance permite recuperar parte del terreno perdido durante los últimos ejercicios, aunque el volumen todavía se mantiene un 8,5 por ciento por debajo de 2019.

La estadística confirma igualmente la creciente internacionalización de la cadena hortofrutícola. Las exportaciones mundiales alcanzaron los 284,3 millones de toneladas en 2024, alrededor del 12 por ciento de toda la producción mundial recogida en las estadísticas analizadas. Más de una de cada diez toneladas de frutas y hortalizas producidas en el planeta cruza, por tanto, al menos una frontera. La producción puede haber perdido velocidad, pero los intercambios internacionales siguen ganando terreno.

ESPAÑA, CUARTA POTENCIA MUNDIAL

España mantiene su protagonismo en el comercio internacional de frutas y hortalizas, por delante de Alemania, que le sigue pisando los talones.

RK	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	EE.UU.	49.851	+3%	+11%	48.183	48.104	47.036
2	China	44.075	+3%	+27%	42.980	42.287	39.230
3	Países Bajos	32.000	+3%	+6%	30.986	31.590	31.189
4	España	22.786	+4%	-1%	21.853	21.987	22.755
5	Alemania	21.801	+6%	+3%	20.604	20.508	21.397
6	Bélgica	19.334	-2%	+1%	19.732	19.691	19.416
7	Francia	17.645	+4%	+7%	16.991	17.128	16.286
8	Tailandia	17.260	-7%	+29%	18.470	20.788	18.587
9	India	16.696	+17%	+66%	14.318	12.010	10.688
10	Canadá	16.468	+2%	+0%	16.083	15.384	15.910
11	México	16.306	+2%	+8%	15.931	15.938	15.970
12	Italia	14.008	+4%	+8%	13.426	13.264	13.011
13	Rusia	11.336	-3%	-1%	11.661	11.147	11.319
14	Reino Unido	11.111	+5%	-5%	10.630	11.268	10.506
15	Türkiye	10.095	-5%	+13%	10.619	10.671	10.426
16	Viet Nam	9.833	+1%	+7%	9.752	10.178	10.782
17	Egipto	8.907	+28%	+33%	6.938	7.483	6.172
18	Polonia	8.396	+3%	+4%	8.191	8.418	8.335
19	Camboya	7.474	+152%	>999%	2.968	575	608
20	Laos	7.085	+75%	+208%	4.048	4.081	3.501
TOTAL TOP 20		362.466	+3%	+10%	351.886	353.531	344.366
TOTAL MUNDIAL		563.117	+4%	+12%	540.890	544.061	533.892

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.

FORTALEZA EXTERIOR

España consolida en 2024 su tercera posición mundial en el ranking de países exportadores y la segunda de Europa. Estados Unidos sigue siendo el que más productos hortofrutícolas compra.

TOP EXPORTADORES

RK	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	China	22.309	+18%	+30%	18.981	16.918	16.475
2	Países Bajos	17.975	+1%	+3%	17.727	18.155	17.697
3	España	16.184	+8%	-8%	15.026	16.120	17.224
4	EE.UU.	13.590	+6%	+2%	12.769	12.317	13.220
5	México	13.448	-2%	+3%	13.784	14.023	13.994
TOTAL MUNDIAL		284.250	+4%	+11%	272.935	272.870	271.018

TOP IMPORTADORES

RK	PAÍS	2024	%24/23	%24/19	2023	2022	2021
1	EE.UU.	36.261	+2%	+15%	35.414	35.786	33.816
2	China	21.765	-9%	+25%	23.999	25.369	22.756
3	Alemania	15.169	+4%	-1%	14.585	14.529	15.357
4	Países Bajos	14.025	+6%	+9%	13.259	13.435	13.493
5	Reino Unido	10.284	+6%	-1%	9.694	10.137	9.661
TOTAL MUNDIAL		278.867	+4%	+12%	267.955	271.191	262.874

Datos en miles de toneladas. Fuente: FAO.



LEADING COOL LOGISTICS



1.500.000 m²
SUPERFICIE LOGÍSTICA

182.000 m²
CAPACIDAD FRIGORÍFICA

25.000 m²
CAPACIDAD CONGELACIÓN



www.primafrio.com

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | ESPAÑA

ESPAÑA, CAMPO DE ÉLITE

ALEMANIA ES EL PRINCIPAL DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS Y FRANCIA LIDERA LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

La potencia exportadora hortofrutícola española ha comenzado 2026 con el freno ligeramente echado. Las ventas al exterior de frutas y hortalizas alcanzaron los 4,86 millones de toneladas durante los cuatro primeros meses del año, un 3,1 por ciento menos que en el mismo periodo del ejercicio anterior. La caída fue más acusada en las frutas, con un descenso del 4,1 por ciento, mientras las hortalizas redujeron sus envíos un 2,4 por ciento, según la estadística del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

El retroceso no altera, por ahora, el lugar privilegiado de España, que se mantiene como tercer país exportador mundial por volumen, únicamente por detrás de China y Países Bajos. Una posición construida sobre una potente base productiva, una logística especializada y una sólida red de mercados, principalmente europeos. Alemania se mantiene como principal destino de las exportaciones, mientras Francia ocupa el primer puesto como socio comercial al sumar los flujos en ambas direcciones.

El comienzo del año dibuja, además, una evolución desigual de los intercambios. Frente al descenso de las exportaciones, las importaciones aumentaron un 6,4 por ciento entre enero y abril, hasta alcanzar

los 2,16 millones de toneladas. El resultado fue un movimiento total de algo más de 7 millones de toneladas, prácticamente el mismo volumen que en el primer cuatrimestre de 2025.

El liderazgo exportador español tiene también una base territorial muy definida. Andalucía encabezó en 2025 las ventas al exterior, con 3,94 millones de toneladas y una cuota cercana al 33 por ciento, según los datos manejados por Fepex (Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas vivas). Le siguió la Comunidad Valenciana, con 3,37 millones de toneladas y el 28 por ciento del total, mientras Murcia ocupó la tercera posición, con 2,38 millones de toneladas.

Las tres comunidades concentran, en conjunto, más de ocho de cada diez toneladas exportadas por España. Si se suma Cataluña, cuarta en el ranking con cerca de un millón de toneladas, las cuatro principales regiones originan prácticamente el 89 por ciento de las ventas exteriores.

Alemania compra

Europa continúa siendo el gran mercado natural de las frutas y hortalizas españolas. La Unión Europea concentra más del 80 por ciento de las exportaciones en volumen, una dependencia

6,4%

AUMENTARON LAS
IMPORTACIONES
EN EL PRIMER
CUATRIMESTRE



El comercio exterior español de frutas y hortalizas rozó los 19 millones de toneladas en 2025.

CORREDOR MEDITERRÁNEO

Las cuatro primeras regiones españolas -Andalucía, Comunidad Valenciana, Murcia y Cataluña- originan prácticamente el 89% de todas las ventas exteriores de productos hortofrutícolas frescos.

CCAA	CUOTA	2025	%25/24	%25/19	2024	2023	2022	2021
Andalucía	32,8%	3.942	-2%	-14%	4.035	3.787	4.113	4.408
Com. Valenciana	28,0%	3.368	-5%	-18%	3.527	3.274	3.519	3.765
Murcia	19,8%	2.377	-4%	-9%	2.467	2.264	2.302	2.595
Cataluña	8,1%	979	-3%	-4%	1.009	953	902	1.018
Castilla-La Mancha	2,3%	277	-11%	+29%	309	220	268	222
Aragón	1,6%	196	-3%	-10%	203	189	113	156
Madrid	1,6%	191	-5%	-26%	201	178	192	231
Castilla-León	1,4%	165	-3%	+12%	169	204	163	175
Extremadura	1,2%	150	+9%	-9%	137	137	163	159
Galicia	0,7%	83	-21%	-19%	105	101	78	98
Navarra	0,5%	57	-16%	-5%	67	65	69	83
País Vasco	0,1%	10	-36%	-10%	15	54	85	39
La Rioja	0,1%	8	+3%	-11%	8	12	6	8
Baleares	0,1%	7	-46%	-65%	13	11	12	16
Canarias	0,0%	5	-62%	-92%	14	25	32	35
Asturias	0,0%	1	-41%	+91%	1	0	0	1
Cantabria	0,0%	0	-35%	+120%	0	0	0	0
Resto	1,6%	195	+7%	+387%	182	111	56	43
TOTAL	100,0%	12.010	-4%	-12%	12.465	11.587	12.074	13.053

Datos en miles de toneladas. Datos 2025 provisionales. Fuente: Fepex.

geográfica explicada por la proximidad, la integración del mercado único y las necesidades logísticas de productos altamente perecederos.

Alemania mantuvo en 2025 su posición como principal des-

tino de las exportaciones españolas, con cerca de 3,6 millones de toneladas. Muy por detrás aparece Francia, con 2,35 millones de toneladas, seguida de Reino Unido, con aproximadamente 1,37 millones.



La fotografía cambia, sin embargo, cuando se observan los intercambios comerciales de productos hortofrutícolas en ambas direcciones (ver cuadro). Francia supera los 3,65 millones de toneladas al sumar exportaciones e importaciones y se convierte en el principal socio comercial de España por volumen de tráfico, ligeramente por delante de Alemania.

ESPAÑA, LA 'NEVERA' DE EUROPA

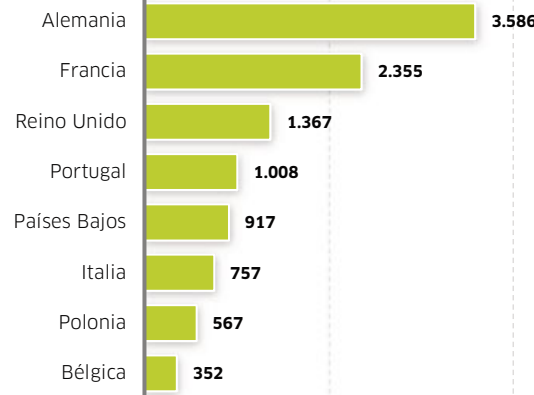
Francia, Alemania, Portugal y Países Bajos, en el 'top 5' de socios comerciales, concentran más del 50% del comercio exterior español de frutas y hortalizas.

TOP 25 SOCIOS COMERCIALES

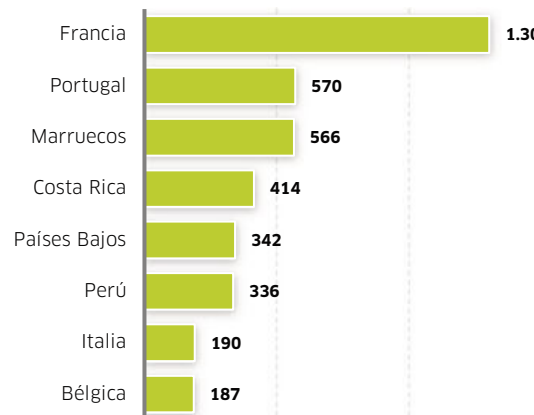
RK	PAÍS	2025	%25/24	%25/19	2024	2023	2022
1	Francia	3.659	+0%	+3%	3.644	3.356	3.594
2	Alemania	3.636	-1%	-4%	3.664	3.366	3.363
3	Portugal	1.578	+6%	+34%	1.489	1.417	1.264
4	Reino Unido	1.422	-1%	-22%	1.438	1.437	1.568
5	Países Bajos	1.259	+1%	-7%	1.252	1.238	1.268
6	Italia	948	-5%	-17%	998	953	957
7	Marruecos	684	+17%	+22%	586	561	680
8	Polonia	609	-8%	-17%	660	601	613
9	Bélgica	539	-0%	+0%	540	551	541
10	Costa Rica	418	+2%	+55%	408	381	333
11	Perú	336	+30%	+134%	258	254	229
12	Estados Unidos	257	+3%	-6%	249	246	258
13	Suecia	250	+4%	-15%	240	231	268
14	República Checa	232	-6%	-1%	247	226	233
15	Brasil	226	-1%	-10%	228	215	192
16	Suiza	193	-4%	-1%	201	188	177
17	Austria	169	+3%	-14%	165	145	160
18	Dinamarca	164	+1%	-18%	162	161	176
19	Egipto	150	-39%	+454%	245	203	30
20	Sudáfrica	132	+28%	+146%	103	121	91
21	Irlanda	121	+1%	+23%	120	105	108
22	Colombia	119	-9%	+0%	131	128	93
23	Noruega	115	-1%	+5%	116	115	113
24	Chile	115	+31%	+64%	88	85	64
25	Hungría	107	+7%	+26%	100	81	82
TOTAL MUNDO		18.955	+0%	-1%	18.950	18.397	18.024

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

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS



GLOBAL LOGISTIC
Algeciras Port

AMPLIAMOS
INSTALACIONES

glogistic.es

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

GLOBAL LOGISTIC
SU PARTNER
en el Puerto de Algeciras

SECTOR HORTOFRUTÍCOLA | FLUJOS DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR REGIONES

	2025	%25/24	%25/19	2024	2019	CUOTA 2025	2019
Unión Europea	13.770	-1%	-2%	13.876	14.043	72,6%	73,2%
Europa (Menos U.E.)	1.833	-1%	-21%	1.860	2.328	9,7%	12,1%
América del Sur	943	+13%	+24%	832	758	5,0%	4,0%
África del Norte	861	+2%	+37%	844	627	4,5%	3,3%
América del Norte y Central	855	+3%	+11%	831	772	4,5%	4,0%
África Subsahariana	352	+1%	+58%	347	223	1,9%	1,2%
Oriente Medio	113	+11%	-42%	102	193	0,6%	1,0%
Oceania	89	+11%	+30%	80	68	0,5%	0,4%
Asia (Menos .OM. y China)	86	-29%	-17%	122	104	0,5%	0,5%
China	50	-8%	-27%	55	69	0,3%	0,4%
Otros destinos	3	+48%	+198%	2	1	0,0%	0,0%
TOTAL	18.955	+0%	-1%	18.950	19.187	100%	100%

UNIÓN EUROPEA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	2.630	-1%	-21%
Otras hortalizas frescas	1.462	-3%	-1%
Melones, sandías y papayas	1.042	+5%	-14%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	758	-3%	-13%
Lechugas, escarolas, endibias...	679	-4%	+2%
Resto	4.433	-3%	+0%
TOTAL	11.005	-2%	-8%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Patatas	1.136	+0%	+54%
Manzanas, peras y membrillos	270	+0%	+4%
Hortalizas cocidas o congeladas	253	+20%	+26%
Tomates	217	+53%	+67%
Otras frutas, frescas	126	+0%	+39%
Resto	763	-2%	+19%
TOTAL	2.765	+4%	+34%

AMÉRICA DEL NORTE Y CENTRAL

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Hortalizas cocidas o congeladas	78	+13%	+50%
Cítricos	21	-47%	-72%
Cebollas, ajos, puerros...	17	-50%	-36%
Otras frutas, frescas	5	+15%	-23%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	5	+44%	-8%
Resto	19	-20%	-63%
TOTAL	145	-17%	-33%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Bananas y plátanos	251	+5%	+99%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	185	+0%	+5%
Hortalizas de vaina secas	125	+35%	+19%
Otros frutos de cáscara	117	+4%	-1%
Raíces de mandioca, batatas...	12	-9%	+16%
Resto	19	+24%	+5%
TOTAL	709	+8%	+28%

ÁFRICA DEL NORTE

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Manzanas, peras y membrillos	43	+16%	-21%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	29	+43%	+134%
Otras frutas, frescas	17	+25%	+44%
Cebollas, ajos, puerros...	15	-7%	-3%
Hortalizas cocidas o congeladas	14	+159%	-44%
Resto	24	-19%	+20%
TOTAL	141	+16%	+2%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Otras hortalizas frescas	138	+8%	+55%
Otras frutas, frescas	90	+14%	+54%
Tomates	88	+31%	+29%
Hortalizas de vaina	67	-4%	-17%
Melones, sandías y papayas	62	+72%	+4%
Resto	275	-20%	+107%
TOTAL	720	-0%	+47%

AMÉRICA DEL SUR

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	22	+8%	-30%
Manzanas, peras y membrillos	20	-12%	-4%
Cítricos	11	-39%	-64%
Hortalizas cocidas o congeladas	11	-18%	+32%
Otras frutas, frescas	4	+18%	+22%
Resto	4	-62%	-91%
TOTAL	73	-19%	-47%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	297	+22%	+123%
Bananas y plátanos	129	-7%	-5%
Melones, sandías y papayas	93	+6%	+17%
Cebollas, ajos, puerros...	80	+20%	+59%
Cítricos	61	+57%	-26%
Resto	210	+27%	+52%
TOTAL	870	+17%	+40%

AFRICA SUBSAHARIANA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Manzanas, peras y membrillos	14	+21%	+12%
Uvas, incluidas las pasas	5	+6%	+7%
Cítricos	2	-20%	-61%
Hortalizas cocidas o congeladas	2	+28%	-64%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	2	-16%	-51%
Resto	7	+11%	-52%
TOTAL	32	+10%	-31%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	104	+34%	+280%
Bananas y plátanos	92	-14%	+5%
Melones, sandías y papayas	39	-28%	+42%
Cebollas, ajos, puerros...	27	+90%	+1979%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	22	-21%	+78%
Resto	37	-3%	+67%
TOTAL	321	+1%	+81%

EUROPA MENOS U.E.

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	342	-8%	-26%
Otras hortalizas frescas	297	-3%	+11%
Melones, sandías y papayas	169	+7%	+4%
Coles, coliflores, colinabos...	150	-3%	+3%
Lechugas, escarolas, endibias...	137	+13%	-8%
Resto	650	-2%	-28%
TOTAL	12.638	-8%	-10%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Patatas	50	+9%	-25%
Hortalizas de vaina secas	18	-24%	-87%
Uvas, incluidas las pasas	6	-9%	-30%
Otros frutos de cáscara	5	+12%	+5%
Otras frutas, cocidas o congeladas	2	+63%	+72%
Resto	8	+7%	-52%
TOTAL	88	-0%	-62%

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL POR PRODUCTOS

	2025	%25/24	%25/19	2024	2019	CUOTA 2025	2019
Cítricos	3.313	-3%	-22%	3.415	4.239	17,5%	22,1%
Otras hortalizas frescas	2.013	-2%	+5%	2.054	1.919	10,6%	10,0%
Patatas	1.632	-3%	+43%	1.676	1.143	8,6%	6,0%
Melones, sandías y papayas	1.435	+7%	-8%	1.341	1.562	7,6%	8,1%
Otras frutas, frescas	1.024	+6%	+7%	962	961	5,4%	5,0%
Hortalizas cocidas o congeladas	965	+8%	+7%	890	902	5,1%	4,7%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	927	+17%	+57%	794	592	4,9%	3,1%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	903	-3%	-16%	931	1.077	4,8%	5,6%
Tomates	886	+0%	-9%	884	975	4,7%	5,1%
Lechugas, escarolas, endibias...	849	-1%	-1%	859	857	4,5%	4,5%
Pepinos y pepinillos	792	+3%	+10%	767	718	4,2%	3,7%
Cebollas, ajos, puerros...	628	-6%	-15%	669	735	3,3%	3,8%
Bananas y plátanos	608	-5%	+24%	641	490	3,2%	2,6%
Coles, coliflores, colinabos...	549	-0%	+7%	550	513	2,9%	2,7%
Manzanas, peras y membrillos	504	+3%	-9%	489	551	2,7%	2,9%
Otros frutos de cáscara	342	-2%	+9%	348	314	1,8%	1,6%
Uvas, incluidas las pasas	299	+14%	+28%	261	233	1,6%	1,2%
Hortalizas de vaina secas	289	-24%	-30%	381	414	1,5%	2,2%
Resto	996	-4%	+0%	1.037	991	5,3%	5,2%
TOTAL	18.955	+0%	-1%	18.950	19.187	100%	100%

ASIA MENOS O.M. Y CHINA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Hortalizas cocidas o congeladas	3	+9%	-40%
Cebollas, ajos, puerros...	1	+0%	-89%
Otras frutas, frescas	1	-2%	-74%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	1	-16%	-69%
Hortalizas conservadas provisionalmente	1	+82%	+90%
Resto	3	-92%	-81%
TOTAL	11	-77%	-75%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Hortalizas conservadas provisionalmente	30	-2%	+81%
Cocos, nueces...	25	-5%	+25%
Hortalizas secas	4	+12%	+63%
Uvas, incluidas las pasas	4	+37%	+130%
Otros frutos de cáscara	3	+26%	+279%
Resto	9	+15%	-54%
TOTAL	76	+2%	+22%

CHINA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	1	-65%	-97%
Resto	1	-4%	-45%
TOTAL	2	-50%	-95%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Hortalizas cocidas o congeladas	18	-32%	+58%
Cebollas, ajos, puerros...	9	+44%	+869%
Hortalizas secas	6	+12%	+75%
Otros frutos de cáscara	4	+268%	+541%
Hortalizas de vaina secas	3	+68%	-27%
Resto	7	-14%	+96%
TOTAL	48	-4%	+99%

ORIENTE MEDIO

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	14	-21%	-74%
Manzanas, peras y membrillos	12	+52%	-62%
Hortalizas cocidas o congeladas	11	-5%	-31%
Otras frutas, frescas	7	+19%	-36%
Cebollas, ajos, puerros...	4	-56%	-80%
Resto	7	-8%	-83%
TOTAL	55	-9%	-69%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Patatas	44	+54%	+537%
Dátiles, higos, piñas, aguacates...	4	-21%	+46%
Hortalizas conservadas provisionalmente	4	+18%	+533%
Uvas, incluidas las pasas	2	+115%	-40%
Otros frutos de cáscara	1	-21%	-39%
Resto	2	+30%	-8%
TOTAL	58	+39%	+211%

OCEANÍA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Hortalizas cocidas o congeladas	8	+39%	+92%
Resto	1	+5%	-61%
TOTAL	10	+33%	+26%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Otras frutas, frescas	70	+17%	+45%
Cebollas, ajos, puerros...	4	-26%	-21%
Otros frutos de cáscara	3	-42%	-34%
Manzanas, peras y membrillos	1	+4%	-34%
Hortalizas de vaina secas	1	-5%	+17%
Resto	0	-78%	-100%
TOTAL	79	+9%	+31%

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EL FRÍO, BAJO TENSION

LOS COSTES Y LA ESCASEZ DE CONDUCTORES ESTRECHAN LOS MÁRGENES DE UNA ACTIVIDAD CADA VEZ MÁS FRAGMENTADA, QUE SE APOYA EN LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA SOSTENER SU COMPETITIVIDAD

La cadena de frío se enfrenta a una ecuación cada vez más difícil: más pedidos, de menor tamaño y con plazos más ajustados, en un escenario marcado por el aumento de los costes, la escasez de conductores y las exigencias de descarbonización. Expertos consultados por Transporte XXI coinciden en que la digitalización y la inteligencia artificial ya son “herramientas imprescindibles” para planificar rutas, anticipar la demanda, mejorar la trazabilidad y reducir ineficiencias. Pero también advierten de sus límites: la tecnología no conduce camiones ni sustituye el conocimiento operativo. El sector reclama un marco estable de apoyo a la transición energética y una mayor corresponsabilidad de toda la cadena. Porque, aunque la sostenibilidad gana peso en el discurso y en la contratación, el precio continúa imponiéndose y el cliente no siempre está dispuesto a asumir el coste real del cambio.

► LA LOGÍSTICA DEL FRÍO AFRONTA UNA CRECIENTE PRESIÓN POR PARTE DE LA DISTRIBUCIÓN Y DEL CONSUMIDOR. ¿ESTÁ PREPARADO EL SECTOR PARA RESPONDER A UN MODELO CADA VEZ MÁS FRAGMENTADO? ¿HASTA QUÉ PUNTO LA DIGITALIZACIÓN Y LA IA EMPIEZAN A SER CLAVES PARA MANTENER LA RENTABILIDAD?

Álvaro Alcántara / Grupo Caliche

El sector está preparado parcialmente, pero no de forma homogénea. La logística del frío ha demostrado una enorme capacidad de adaptación, especialmente en momentos de tensión operativa, pero el nuevo modelo exige algo más que capacidad de transporte: exige planificación, trazabilidad, densidad de red, tecnología y una gestión mucho más fina de los recursos.

La fragmentación de los pedidos, las entregas más frecuentes y la presión sobre la frescura del producto cambian por completo la lógica operativa. Ya no basta con mover camiones completos de un origen a un destino. Cada vez pesa más la capacidad de consolidar, desconsolidar, anticipar picos, gestionar ventanas de carga y descarga, controlar temperatura en tiempo real y reducir ineficiencias en cada tramo de la cadena. En este escenario, la digitalización deja de ser una mejora interna y

se convierte en una condición para competir. La trazabilidad, la visibilidad del vehículo, el control documental, la monitorización de temperatura y la integración de datos con clientes y plataformas logísticas son ya elementos críticos. La inteligencia artificial empieza a tener un papel relevante en la previsión de demanda, la planificación de rutas, la asignación de flota, la estimación de tiempos de llegada, la optimización de cargas y la detección de desviaciones antes de que se conviertan en incidencias. Desde mi punto de vista, la rentabilidad futura de la logística del frío dependerá de tres factores: capacidad operativa real, calidad del dato y disciplina en la ejecución. En Caliche lo vemos claramente, el cliente ya no busca únicamente un proveedor de transporte, sino un socio capaz de darle seguridad, visibilidad y capacidad de respuesta. Quien no combine experiencia operativa con tecnología tendrá cada vez más dificultades para sostener márgenes en un entorno de mayor complejidad y menor tolerancia al error.

Javier Jiménez / Molinero Logística

No. La verdad es que esta situación se agrava cada vez más. Todo el mundo lo quiere para las ocho de la mañana y eso es imposible. Estamos perdiendo mucha competitividad y, por tanto, se va a incrementar el coste de transporte de manera significativa.

La digitalización era para llevar los documentos escaneados en un soporte, pero esto no va a mejorar las eficiencias logísticas en la cadena.

Montse Cobos / DHL Supply Chain

La logística del frío está evolucionando hacia un modelo mucho más exigente, marcado por una mayor fragmentación de la demanda, ciclos de reposición más cortos y una necesidad creciente de visibilidad en tiempo real. En este contexto, la capacidad de adaptación se convierte en un factor diferencial.

Responder a este escenario requiere combinar excelencia operativa, procesos estandarizados y un elevado nivel de digitalización. La gestión eficiente de múltiples pedidos de menor tamaño solo es viable cuando existe una planificación dinámica de las operaciones, una visión integral de la cadena de suministro y una utilización intensiva de

los datos para anticipar necesidades y optimizar recursos.

En este sentido, la inteligencia artificial y la analítica avanzada ya están desempeñando un papel relevante. Permiten mejorar la previsión de la demanda, optimizar la planificación de rutas y cargas, anticipar incidencias y tomar decisiones en tiempo real para reducir ineficiencias. En operaciones de temperatura controlada, donde la puntualidad y la integridad del producto son críticas, disponer de esa capacidad predictiva contribuye tanto a mejorar el nivel de servicio como a preservar la rentabilidad.

Más que una tendencia de futuro, la digitalización se ha convertido en un elemento imprescindible para gestionar cadenas de suministro cada vez más complejas, resilientes y transparentes. En DHL Supply Chain entendemos la digitalización como una palanca para aumentar la velocidad, la flexibilidad y la capacidad de respuesta ante un mercado en constante cambio.

Javier Aguilar / Orvival Trans

Sí, está claro que como en todos los sectores hay que adaptarse a las evoluciones que van surgiendo y que no son pocas. Cada vez hay más especialización y distintas características de transportes para poder dar el servicio que los clientes demandan. También es verdad que la presión sobre el transporte es algo que siempre nos ha acompañado desde hace ya dos décadas, solo que cada vez más se nos exige la información casi en tiempo real. Pero el gran avance del que disponemos con las tecnologías, nos permite tenerlo todo monitorizado y muy controlado. También existe una mayor demanda como consecuencia de que la flota de camiones tanto para nacional como para internacional ha perdido muchos efectivos en la carretera durante estos últimos años y eso se está notando cada vez más. Precisamente, la digitalización y el uso de diferentes herramientas apoyadas en la IA, nos permiten optimizar tiempos, recursos y procesos operativos. Pero todavía queda mucho por avanzar y madurar para poder conseguir una rentabilidad reseñable.

Marta Sánchez / Narval

El sector se está preparando, pero de forma desigual. La fragmentación de

**ÁLVARO
ALCÁNTARA**

Dir. general Comercial
Grupo Caliche



**“TRANSPORTE
SOSTENIBLE SÍ,
PERO CON
LÓGICA”**

pedidos y la exigencia de inmediatez chocan con una realidad que muchas veces se olvida: la mercancía refrigerada no admite atajos, necesita temperatura constante, plazos de caducidad muy cortos y máxima trazabilidad, así que no basta con ir más rápido, hay que ir rápido sin romper la cadena de frío. En Narval llevamos años apostando por la digitalización como palanca de rentabilidad, no como un adorno tecnológico: albarán digital, seguimiento GPS y telemática en tiempo real, y optimización de rutas mediante algoritmos que nos permiten consolidar rutas y reducir kilómetros en vacío. La inteligencia artificial va a ser clave sobre todo en la previsión de demanda y en la planificación de última milla, que es donde más duele la fragmentación en pedidos pequeños. Pero la tecnología por sí sola no resuelve el reto; hace falta flota, infraestructura y personal especializado detrás. Y también es necesario que como consumidores seamos conocedores de una cadena de suministro que debe ser sostenible en el amplio sentido de la palabra, lo cual significa un consumo responsable y unos plazos de entrega coherentes con el volumen y con la distancia. El mensaje de todo inmediato, sin coste y sin venta mínima no es un modelo que se pueda sostener y debemos ser responsables en el lanzamiento de mensajes a un consumidor que debe estar bien informado.

Igor Beguiristain / Prontia Logística

Desde Prontia estamos preparados para abordar las necesidades de nuestros clientes, bien sea en aquellas regiones en las que somos referentes o bien por-

JAVIER JIMÉNEZ

CEO
Molinero Logística



“LA DIGITALIZACIÓN NO VA A MEJORAR LA EFICIENCIA LOGÍSTICA”

que lo vamos a estar. Abarcando servicios *end to end* de logística de frío, ofreciendo servicios de transporte, almacenamiento y distribución a temperatura controlada. Contamos con la flexibilidad, tanto de satisfacer la recurrencia y tamaño de pedido que requiera nuestros clientes, como con versatilidad de ejecutar proyectos logísticos a medida.

La digitalización deja de ser un “*nice to have*”. Sistemas de telemetría en tiempo real, TMS integrados en toda la red, optimización de rutas y medios, y trazabilidad de toda la cadena de frío no son solo requisitos regulatorios (a los que hay que sumar ahora otros sectoriales como el documento de control digital), son herramientas que toda compañía del sector debe tener para garantizar el cumplimiento de los estándares propios, los de los clientes y los regulatorios. Pero tan importante es contar con dichas herramientas, como haber definido los procesos operativos antes de implantar cualquier herramienta. La tecnología viene para ayudar. La IA entrará sobre todo en varios frentes: previsión de demanda para dimensionar flota y personal, optimización de rutas, y mantenimiento predictivo, procesos administrativos y de atención al cliente.

Carlos García / FVET

El aumento de la demanda y de la oferta de productos perecederos lleva aparejado el crecimiento de la logística del frío, sobre todo en la última milla. En este contexto, tanto la tecnología, como la IA, son claves para garantizar la viabilidad y la rentabilidad operativa. El sector está en pleno proceso de tran-

sición y con sus inversiones en digitalización, en eficiencia energética, formación especializada, innovación o mejora de las infraestructuras tecnológicas está consiguiendo ofrecer servicios más eficientes y, por tanto, más competitivos. Las empresas que gestionan productos frescos y perecederos están externalizando servicios para poder crecer al mismo ritmo que lo hace la demanda y adecuarse a este modelo fragmentado.

Andrés Valverde / Primafrio

El sector está respondiendo a una realidad cada vez más exigente, caracterizada por pedidos de menor tamaño, una mayor frecuencia de entrega y plazos de preparación muy reducidos. Este escenario incrementa la complejidad operativa y obliga a disponer de más recursos, tanto humanos como materiales, además de reforzar las infraestructuras logísticas para mantener los niveles de servicio que demanda el mercado.

En este contexto, la digitalización y la inteligencia artificial desempeñan un papel cada vez más importante. Son herramientas que permiten optimizar la planificación, mejorar el control de las operaciones, anticipar incidencias y ganar eficiencia en la gestión diaria. Su aportación es fundamental para aumentar la productividad y responder con mayor rapidez, pero no deja de ser un complemento del conocimiento operativo, las personas y los recursos necesarios para ejecutar el servicio con la calidad que exige la logística a temperatura controlada.

(pasa a la página 14)

“Su especialista en carga perecedera”



PESCADO
Y MARISCO



PRODUCTOS
CÁRNICOS
Y LÁCTEOS



FRUTAS Y
VERDURAS



ALIMENTOS
PROCESADOS

MADRID · ALGECIRAS ·
BARCELONA · BILBAO · GIJÓN ·
SEVILLA · VALENCIA · VIGO ·
ZARAGOZA · PORTO (PORTUGAL) ·
BUENOS AIRES (ARGENTINA) ·
LIMA (PERÚ) · SANTA CRUZ DE
LA SIERRA (BOLIVIA) · SANTIAGO
DE CHILE (CHILE) · MIAMI (USA)

www.grupoaltius.com

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 13)

Fernando Carreras / Carreras

El sector del transporte y logística se encuentra en un cambio constante y debe adaptarse a las nuevas necesidades del mercado. Por ello es importante crear una red de distribución extensa, eficiente y flexible para poder ofrecer servicios rápidos y garantizar la calidad de la mercancía.

Hoy en día, la digitalización es un requisito de competitividad. La integración de la inteligencia artificial en nuestros sistemas nos permite optimizar rutas, reducir tiempos, automatizar procesos, entre otros, y, de esta forma, que nuestro equipo se enfoque a resolver incidencias, innovar, implementar medidas de mejora continua y atender las necesidades a los clientes.

► **EL AUMENTO DE LOS COSTES ENERGÉTICOS, LOS COMBUSTIBLES Y LAS EXIGENCIAS REGULATORIAS EN MATERIA DE EMISIONES ESTÁN IMPACTANDO EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO. ¿CORRE RIESGO LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS FRENTE A OTROS OPERADORES EUROPEOS? ¿ES NECESARIO UN MAYOR APOYO INSTITUCIONAL?**

Álvaro Alcántara

Sí, existe un riesgo real de pérdida de competitividad si la transición energética no se gestiona con equilibrio. El transporte frigorífico tiene una particularidad importante, no solo mueve mercancía, también mantiene una temperatura controlada durante todo el proceso. Esto implica un consumo energético adicional, mayor exigencia técnica del equipo y una inversión más elevada en vehículos, equipos de frío, mantenimiento y sistemas de control.

Las empresas españolas compiten en un mercado europeo donde no siempre existen las mismas condiciones fiscales, energéticas, laborales o regulatorias. Si las exigencias medioambientales avanzan más rápido que la disponibilidad real de infraestructuras, tecnologías viables y ayudas efectivas, el impacto puede trasladarse directamente a la competitividad de las compañías. La descarbonización es necesaria, pero debe ser económicamente ejecutable.

El problema no es el objetivo, sino el ritmo y las condiciones para alcanzarlo. El sector necesita claridad normativa, incentivos a la renovación de flota, apoyo a combustibles alternativos, desarrollo de infraestructura energética para transporte pesado y una fiscalidad que no penalice a quien está obligado a invertir para seguir operando.

Mi visión es clara, sostenibilidad sí, pero con lógica y manteniendo benefi-

MONTSE COBOSKey Account Manager
DHL Supply Chain

“EL FUTURO PASA POR COMBINAR TALENTO, FORMACIÓN CONTINUA Y TECNOLOGÍA”

MARTA SÁNCHEZ LÓPEZ-LAGOCEO
Transportes
Frigoríficos Narval

“EL PRECIO SIGUE PESANDO MÁS DE LO QUE DEBERÍA”

cio. No podemos pedir al sector que invierta millones de euros sin una red suficiente de recarga, sin disponibilidad tecnológica madura para todos los tráfic y sin mecanismos que permitan trasladar parte de ese coste a la cadena de valor. En Caliche apostamos por avanzar hacia modelos más eficientes y sostenibles, pero siempre desde una lógica de viabilidad: eficiencia energética, mejor planificación, reducción de kilómetros improductivos, mayor ocupación de flota y colaboración con clientes que entiendan que la sostenibilidad también tiene un coste.

Javier Jiménez

Sí. Sobre todo, en que la Administración nos ayude a que la cadena de suministro entienda que un camión frigorífico, además de carburante, tiene un coste para el funcionamiento de los equipos de frío. Esto supone una media de 750 a 1.000 euros mensuales. Con la guerra del Golfo, este coste se ha multiplicado por dos y en ningún sitio consta esta situación salvo en el observatorio de costes al que los cargadores no le hacen caso alguno. Un camión lona no tiene este coste y, sin embargo, se compara al igual que un camión frigorífico.

Montse Cobos

La transición hacia una logística con menores emisiones es un objetivo compartido por todo el sector y constituye una oportunidad para incrementar su competitividad a largo plazo. Sin embargo, también supone un importante esfuerzo inversor en vehículos, infraestructuras, combustibles alternativos y nuevas tecnologías.

En el transporte frigorífico este reto es especialmente complejo, ya que la conservación de la cadena de frío exige un consumo energético continuo durante toda la operación. Por ello, resulta fundamental que la descarbonización avance de forma acompasada con el desarrollo tecnológico y con la disponibilidad de soluciones viables desde el punto de vista operativo y económico.

Desde nuestra perspectiva, la colaboración entre administraciones públicas y sector privado será determinante para acelerar esta transformación. Instrumentos que favorezcan la renova-

ción de flotas, el desarrollo de infraestructuras energéticas, la disponibilidad de combustibles alternativos y la innovación tecnológica pueden facilitar una transición ordenada y mantener la competitividad del tejido logístico.

Al mismo tiempo, la sostenibilidad ya no debe entenderse únicamente como una obligación regulatoria, sino como un factor estratégico de eficiencia. La optimización de rutas, la mejora de la ocupación de los vehículos, la planificación inteligente del transporte o la utilización de soluciones multimodales contribuyen simultáneamente a reducir emisiones y mejorar la productividad. Esa combinación de eficiencia operativa y sostenibilidad será uno de los principales elementos competitivos de los próximos años.

**Javier Aguilar**

Las diferencias de costes, tanto los estructurales como los de producción, marcan la gran diferencia en cuanto a competitividad. Esto no es nuevo y es la lucha habitual de cualquier empresa o compañía que tiene que salir al mercado internacional para competir contra las condiciones de la competencia con unas condiciones más favorables que las que nos encontramos en España. En este sentido, las ayudas estratégicas desde las instituciones suponen un papel fundamental. Es más, diría que es crucial y casi definitivo. Y a la vista está. El crecimiento de la flota nacional se ha visto muy resentido, incluso, como comentaba anteriormente, hay una evidente bajada en el número de camiones disponibles, por varios factores, no uno solo. Y uno de estos factores clave es la incapacidad de asu-

mir los importantes costes y no poderlos repercutir en el porcentaje que corresponde porque estaríamos por encima de una competencia que cuenta con costes mucho más adelgazados.

Marta Sánchez

Sí, hay un riesgo real. El transporte a temperatura controlada consume más energía que el convencional por definición, así que cualquier subida de costes energéticos o fiscales nos golpea con más fuerza, y si esos costes no son homogéneos en Europa, las empresas españolas compiten en desventaja frente a operadores de países con menor presión fiscal o energética. En Narval hemos invertido en placas solares en varias de nuestras sedes y utilizamos amoníaco como refrigerante por su eficiencia y bajo impacto ambiental, pero son inversiones que una empresa mediana no siempre puede afrontar sola. Creemos necesario un mayor apoyo institucional, no como subvención puntual, sino como marco estable: ayudas a la renovación de flota, fiscalidad razonable para el gasóleo profesional y financiación a la transición energética. Sin ese acompañamiento, la descarbonización corre el riesgo de convertirse en una carga que solo puedan asumir las grandes compañías.

Igor Beguiristain

Sí creo necesario un apoyo institucional más estructural: no ayudas puntuales, sino un marco plurianual predecible que incentive la renovación de flota (eléctrica, GNL, HVO donde tenga sentido técnico) y que reconozca la especificidad del transporte a temperatura controlada, siempre bajo la premisa de la neutralidad tecnológica, donde el consumo energético del equipo de frío se suma al de tracción y donde las alternativas cero emisiones tienen aún limitaciones técnicas serias en autonomía y potencia frigorífica.

Carlos García

Efectivamente, las empresas de la logística del frío deberían acceder a tarifas eléctricas más bajas y conseguir así reducir sus costes para mantener y mejorar su competitividad frente a otros países europeos donde el combustible es más barato y se cobran menos impuestos. 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 y, por tanto, contar con mayor apoyo institucional de forma que se garantice la viabilidad de las empresas.

Andrés Valverde

El incremento de los costes energéticos, del combustible y de las nuevas exigencias regulatorias tiene un impacto directo sobre la actividad del transporte frigorífico. Estos aumentos acaban trasladándose, en mayor o menor medida, a la cadena de suministro y al precio final del producto, lo que puede influir en las decisiones de compra del consumidor y, por tanto, en la evolución de la demanda. La transición hacia un modelo de transporte más sostenible es un objetivo compartido por el sector, pero requiere importantes inversiones. Por ello, resulta necesario contar con un marco de apoyo institucional que facilite esa transformación, especialmente para aquellas empresas que disponen de menor capacidad financiera. Avanzar en sostenibilidad y competitividad debe ser compatible con garantizar la viabilidad de un sector esencial para el abastecimiento alimentario.

Fernando Carreras

Respecto a la pérdida de competitividad, actualmente, el incremento generalizado de todos los costes supone un reto enorme al que se suma la necesidad constante de inversión en renovación de flota, energías renovables y cumplimiento de nuevas normativas.

Es muy necesario contar con un apoyo institucional al sector para ayudar a todo tipo de empresas, especialmente las pequeñas y medianas, a lograr la transición energética sin comprometer su viabilidad económica.

► LA ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES Y DE PERSONAL CUALIFICADO CONTINÚA SIENDO UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA. ¿CÓMO AFECTA A LA LOGÍSTICA A TEMPERATURA CONTROLADA? ¿PUEDE LA AUTOMATIZACIÓN COMPENSAR PARCIALMENTE ESTE DÉFICIT?

Álvaro Alcántara

La falta de conductores afecta de forma especialmente sensible a la logística a temperatura controlada porque no hablamos de una operativa estándar. El transporte frigorífico requiere puntualidad, capacidad de reacción ante incidencias y cumplimiento estricto de horarios de carga y entrega.

La escasez de talento tensiona la disponibilidad de flota, encarece la capacidad y reduce la flexibilidad operativa. Además, cuando el mercado tiene menos conductores disponibles, la ca-

IGOR BEGUIRISTAIN

CEO
Prontia Logística



“LA TECNOLOGÍA VIENE PARA AYUDAR”

CARLOS GARCÍA

Secretario general
FVET



“SEGUIMOS NECESITANDO MANO DE OBRA CUALIFICADA”

lidad del servicio depende cada vez más de la capacidad de fidelizar buenos profesionales y de ofrecerles condiciones operativas razonables.

La automatización puede compensar parte del problema, pero no sustituirlo por completo. En almacenes frigoríficos, la robotización, los sistemas de preparación automática, la lectura por radiofrecuencia, la planificación predictiva y la gestión avanzada de muelles pueden reducir tiempos, errores y dependencia de mano de obra intensiva. También pueden ayudar a mejorar la productividad y a hacer más atractivos ciertos puestos operativos.

Ahora bien, en carretera seguimos dependiendo del conductor profesional. Por eso, la respuesta debe ser doble, tecnología para eliminar ineficiencias y gestión humana para atraer, formar y retener talento. En Caliche entendemos que la cadena de frío no se sostiene solo con camiones y almacenes, se sostiene con personas, procesos y sistemas. La tecnología debe servir para que el trabajo sea más seguro, más previsible y más eficiente.

Javier Jiménez

De manera muy notable, ya que se trata de un transporte mucho más cualificado. Si no encontramos conductores, imaginar encontrar personas cualificadas para este sector.

Una cosa son las operaciones logísticas, donde la automatización puede mejorar los almacenes, pero el verdadero problema son las enormes franjas horarias que perdemos en las descargas. Los fabricantes construyen almacenes inteligentes sin pensar en los cuellos de botella que producen en las cargas y descargas. Además, si a esto le añadimos unos horarios estipulados determinados y si no llegas a tiempo te dejan para el día siguiente, esto se complica cada vez más. Un conductor, con su camión, puede sufrir numerosas situaciones distintas cada día; esto no es sota, caballo y rey, aquí dependemos de muchas cosas.

Montse Cobos

La disponibilidad de profesionales cualificados representa uno de los principales desafíos para toda la cadena logística y en la logística del frío adquiere una dimensión aún mayor debido al elevado nivel de especialización que requieren este tipo de operaciones. El cumplimiento estricto de los tiempos de tránsito, el mantenimiento continuo de la temperatura, la trazabilidad y el conocimiento de los protocolos específicos hacen que tanto conductores como personal de almacén desempeñen un papel esencial en la calidad del servicio.

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 15)

La automatización y la robotización ya están ayudando a incrementar la productividad y a optimizar determinadas tareas, especialmente en operaciones de almacenamiento, preparación de pedidos y movimientos internos de mercancías. Del mismo modo, las herramientas de inteligencia artificial y analítica predictiva permiten planificar mejor los recursos, anticipar necesidades de capacidad y reducir ineficiencias. No obstante, estas tecnologías no sustituyen el conocimiento y la experiencia de los profesionales. Su principal aportación consiste en liberar a las personas de tareas repetitivas o de menor valor añadido para que puedan centrarse en aquellas actividades donde la capacidad de decisión y la especialización siguen siendo determinantes. El futuro pasa por combinar talento, formación continua y tecnología. Esa integración permitirá construir cadenas de suministro más resilientes, eficientes y preparadas para afrontar una demanda cada vez más dinámica.

Javier Aguilar

Aquí se podría abrir un largo debate acerca de las razones por las que falta mano de obra competente, especializada y profesional, pero nos extenderíamos interminablemente, incluso hablaríamos de política y no alcanzaríamos una solución a corto plazo. Éste es otro de los factores que no solo ha frenado el crecimiento del sector. Muy necesario si atendemos a la demanda de servicios que estamos teniendo por parte de los clientes, sino que, además, esta carencia en nuestro país juega un papel fundamental para empresas de fuera de España. Países como Polonia o Lituania se están posicionando en el mercado europeo contando con mayores recursos y facilidades para incorporar tanto mano de obra como conductores profesionales a sus importantes flotas de camiones. Es algo ya sabido y muy comentado en el sector desde hace tiempo. Una de las grandes dificultades de la ampliación de flota o de instalaciones logísticas es la inseguridad que tenemos de disponer de conductores válidos para mover estos camiones o encontrar personal cualificado para cubrir las necesidades logísticas. Automatizar almacenes o robotizarlos representa una inversión muy importante a la que no todo el mundo tiene capacidad de acceder pero, sin duda, es un paso más y necesario si queremos dar respuesta a las demandas del mercado y conseguir la rentabilidad a medio y largo plazo. Pero no es nada nuevo, ya que desde el siglo XVIII que comenzó la revolución industrial, el fundamen-

to no era otro que reducir las actividades manuales por maquinaria mecánica y, gracias a los avances tecnológicos de hoy en día, estas actividades pueden ser automáticas, inteligentes y menos limitantes. Es tan importante la escasez de conductores profesionales, que muchas de las empresas de transporte con una flota notable, nos vemos abocados a contratar chóferes en ocasiones sin la formación, sin la experiencia y sin la profesionalidad necesaria, que solamente en daños, roturas e incidencias varias, sufrimos pérdidas por encima de los márgenes de beneficio.

Marta Sánchez

Es, sin duda, el gran reto que tenemos las empresas de transporte. La escasez de conductores no es nueva, pero en temperatura controlada se nota especialmente porque exige formación adicional, disciplina en el manejo de la carga y compromiso con los tiempos, y no siempre encontramos perfiles con esa especialización. A esto se suma la escasa consideración social de la profesión, que no ayuda a atraer relevo generacional ni a incorporar más mujeres al sector.

La automatización de almacenes, la robotización y las tecnologías predictivas sí pueden aliviar parte del problema, sobre todo en la gestión de *picking*, preparación de pedidos y planificación de rutas y turnos, pero tienen un límite claro: no conducen camiones. Mientras la carretera siga siendo el eslabón principal de esta cadena, la tecnología será un complemento, no un sustituto. La solución de fondo pasa por dignificar la profesión, mejorar las condiciones laborales y apostar por la formación específica en frío.

Igor Beguiristain

Es probablemente el problema estructural más grave del sector a corto plazo, y en frío se agrava por dos motivos: primero, por la exigencia de especialización (manejo de producto perecedero, cumplimiento APPCC, sensibilidad a rupturas de cadena de frío) que reduce el *pool* de candidatos frente al transporte generalista; segundo, por los horarios de reparto capilar (madrugadas, ventanas estrictas en punto de venta) que son poco atractivos frente a otras opciones de transporte de larga distancia o de otros sectores.

Por eso es importante que sigamos implantando soluciones conjuntas entre cargadores y operadores logísticos, que permitan atraer y retener talento en el sector, y eso también pasa por cambiar operativas; entre otras, la ventanas de espera, los procesos de carga y descarga o las instalaciones para el *driver care*, por ejemplo.

Carlos García

La tecnología es una herramienta que contribuye de forma positiva en nuestras operativas pero sigue su propio camino, de forma totalmente independiente a la demanda de mano de obra cualificada. La IA ayuda a planificar y optimizar procesos, los sensores avisan de cualquier situación anómala y dan información precisa de la operativa y cada vez más se usa *blockchain* para mantener la seguridad de los datos, pero nada de esto sustituye al trabajador. La automatización hace posible servicios más eficientes, pero seguimos necesitando mano de obra cualificada para el transporte de mercancías por carretera.

Andrés Valverde

La disponibilidad de profesionales cualificados es uno de los principales desafíos para el transporte por carretera. La dificultad para incorporar conductores y personal especializado puede traducirse en un incremento de los costes operativos y, si no se gestiona adecuadamente, afectar a la capacidad de mantener los niveles de servicio que requiere la logística a temperatura controlada.

La automatización y las tecnologías predictivas ofrecen un importante potencial para mejorar la eficiencia en determinados procesos, especialmente en instalaciones con operaciones estandarizadas. Sin embargo, en actividades como el grupaje hortofrutícola o el *cross-docking*, donde conviven mercancías de distintos productores, formatos, tamaños y sistemas de embalaje, la automatización completa sigue siendo un reto tecnológico. Estas herramientas contribuirán a optimizar la operativa, pero la experiencia y la capacidad de adaptación de los equipos humanos continuarán siendo esenciales durante los próximos años.

Fernando Carreras

Llevamos años viendo la escasez de conductores en el sector. Esto se debe a la falta de relevo generacional, así como la dificultad de atracción de talen-

ANDRÉS VALVERDEDir. de Operaciones
Grupo Primafrio**"EL SECTOR
RESPONDE A
UNA REALIDAD
CADA VEZ MÁS
EXIGENTE"**

to joven. Por lo que debemos poner en valor esta profesión, tan necesaria. En la práctica esto también supone incremento de costes. Por otro lado, no todas las actividades se pueden automatizar, la logística multicliente, que es nuestro fuerte, es muy compleja y no se puede automatizar fácilmente.

➤ LA SOSTENIBILIDAD SE HA CONVERTIDO EN UN FACTOR ESTRATÉGICO EN LA LOGÍSTICA DEL FRÍO. ¿ESTÁ EL CLIENTE DISPUESTO A ASUMIR EL SOBRECOSTE DE UNA LOGÍSTICA MÁS SOSTENIBLE O SIGUE PRIMANDO EL PRECIO EN LA CONTRATACIÓN?

Álvaro Alcántara

El cliente está cada vez más sensibilizado con la sostenibilidad, pero el precio sigue teniendo un peso muy relevante en la decisión de compra. Hay una diferencia clara entre declarar objetivos ESG y asumir de forma efectiva

les. Pero todavía no siempre existe una disposición clara a pagar más por ello.

La sostenibilidad debe plantearse con un enfoque práctico, no todo pasa por cambiar de golpe toda la flota. También hay sostenibilidad en reducir kilómetros en vacío, mejorar la ocupación de los vehículos, planificar mejor, evitar esperas improductivas, optimizar rutas, consolidar cargas, digitalizar documentación y diseñar redes logísticas más inteligentes. Muchas de estas medidas reducen emisiones y, al mismo tiempo, mejoran la eficiencia económica. Mi posición es que la sostenibilidad solo será escalable si se integra en la rentabilidad. Si se plantea únicamente como coste, avanzará despacio. Si se convierte en eficiencia, reputación, cumplimiento normativo y ventaja competitiva, tendrá mucho más recorrido. En Caliche trabajamos precisamente desde esa visión, ayudar al cliente a construir cadenas de suministro más eficientes, trazables y sosteni-

suministro. Dejar que podamos pagar a los conductores 4.000 euros al mes y se verá cómo cambia la situación.

Montse Cobos

La sostenibilidad está dejando de ser un elemento diferenciador para convertirse en un requisito cada vez más integrado en las estrategias de las empresas. No obstante, el grado de madurez y las prioridades varían entre sectores y entre clientes.

En nuestra experiencia, cada vez más organizaciones incorporan criterios ambientales dentro de sus procesos de selección de proveedores logísticos y buscan soluciones que les ayuden a avanzar en sus propios objetivos de descarbonización. Sin embargo, el precio y la eficiencia operativa continúan siendo variables relevantes en la toma de decisiones. Por ello, el reto del sector consiste en demostrar que sostenibilidad y competitividad no son conceptos contrapuestos. Muchas de las

iniciativas orientadas a reducir emisiones -como la optimización de rutas, el aumento de la ocupación de los vehículos, la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones o la digitalización de las operaciones- generan también mejoras operativas y reducciones de costes. A medida que evolucionen las tecnologías, aumente la disponibilidad de combustibles alternativos y se consoliden nuevas soluciones de transporte, la sostenibilidad irá integrándose de forma natural en la propuesta de valor del sector. El objetivo debe ser avanzar

hacia cadenas de suministro más eficientes, resilientes y con menores emisiones, manteniendo al mismo tiempo unos elevados estándares de servicio y competitividad.

Javier Aguilar

Las principales empresas del ámbito nacional e internacional alzan la bandera de la sostenibilidad y es algo que, más allá de que exista mayor o menor conciencia o de que sea más o menos necesario o de se estén más o menos de acuerdo, es una condición impuesta desde las instituciones estatales y eu-



el sobrecoste de una logística más sostenible. En muchos casos, el cliente exige información, indicadores, reducción de emisiones y compromisos ambientales, pero en la negociación final continúa comparando tarifas de forma muy agresiva.

Dicho esto, el mercado está evolucionando. Los clientes más estructurados, especialmente grandes cuentas, distribución organizada, alimentación, 'farma' o compañías con compromisos públicos de descarbonización, empiezan a valorar más la trazabilidad ambiental, la eficiencia energética, la medición de emisiones y la capacidad del operador para aportar soluciones rea-

bles, pero sin perder de vista que la logística debe ser operativamente viable y económicamente competitiva.

Javier Jiménez

Si ni tan siquiera está preparado para absorber el coste que debería tener un conductor, como para pedirle más cosas. En 1995, un conductor de internacional percibía 500.000 pesetas al mes por su trabajo de conductor, mientras que un administrativo ganaba 80.000 pesetas. Hoy un conductor sigue ganando 3.000 euros y ese administrativo ya gana unos 1.400/1.500 euros.

El problema de la falta de conductores lo ha generado la propia cadena de

ENCUESTA | RETOS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

(viene de la página 17)

ropeas. En cuanto a lo que el cliente está dispuesto a asumir..., pues hoy en día, centrándonos en lo referente a la logística del frío, el criterio principal está en la necesidad de obtener un servicio de logística y transporte fiable, de garantía, puntual y de calidad. La mercancía tiene que llegar y ser puesta a disposición del consumidor final en las mejores condiciones. Que no falte en el establecimiento de venta final o de distribución y que no pierda calidad desde la producción hasta su consumo. Quizá éste sea el principal criterio a la hora de contratar por parte del cliente, fundamentalmente. Y luego, por supuesto, el criterio del precio por el servicio contratado. Es lo que mayor tiempo de discusión puede llevar con un cliente para cerrar un contrato de servicio. Por lo que volvemos al principio de esta conversación. Hay que ser competitivos y luchar en el mercado con precios ajustados. Ahora, lo de la sostenibilidad es una condición aparte que se da por hecho y que las empresas de transporte y logística no podemos eludir, puesto que las condiciones actuales no te permiten tomar otro camino. Si queremos optar a trabajar con buenos clientes, con empresas importantes que te aseguren volumen, continuidad, seguridad financiera, etc..., tenemos que estar dentro de esta condición de sostenibilidad. Los costes siempre son difíciles de repercutir al cliente, aunque cada vez más, la tensión y presión que mantenemos ante la necesidad de rentabilidad, hace que tengamos que existir de trabajar con quienes no asumen su parte. Cada cual tomará las decisiones que considere oportunas para manejar estratégicamente su negocio, pero son muchos los ejemplos de empresas de transporte que han tenido que cesar su actividad y cerrar por no repercutir los costes derivados de las necesidades y obligaciones para cumplir con las exigencias de las instituciones reguladoras y de los propios clientes. Hay que seguir y hay que estar, eso está claro, pero no de cualquier modo ni a cualquier precio.

Marta Sánchez

Con honestidad, el precio sigue pesando más de lo que debería. Hay clientes, sobre todo grandes clientes con compromisos ESG propios, que valoran y en parte remuneran la sostenibilidad, pero siguen siendo una minoría. La mayoría del mercado exige cumplir la normativa y mostrar avances, pero no siempre está dispuesto a trasladar ese esfuerzo al precio del servicio. En Narval hemos decidido invertir de todos modos, en energía solar, en refrigeran-

tes más eficientes y en renovación de flota, porque entendemos que es el camino y que la regulación europea no va a dar marcha atrás. Pero para que esta transición sea real y no solo de las empresas que puedan permitírsela, hace falta que el mercado, y no solo la ley, empiece a reconocer y pagar la sostenibilidad como un valor añadido. Unas rutas eficientes son el primer eslabón de dicha sostenibilidad y para ello los clientes deben entender y colaborar en dicha necesidad. Durante mucho tiempo el discurso se ha centrado en camiones eléctricos sí o no, ahora mismo se trata de una visión más general y que afecta a toda la cadena de suministro, desde el fabricante hasta el receptor final de la mercancía. Sin esta visión general es imposible que la sostenibilidad se alcance al ritmo que exigen las nuevas normativas y por ello es importante formar a los consumidores y medir el riesgo que implica muchas de las decisiones de comprar que no tienen en cuenta modelos sostenibles.

Igor Beguiristain

Aquí hay que ser honesto: en el discurso, la sostenibilidad es una prioridad estratégica para todos los clientes; en la negociación de tarifa, sigue pesando mucho más el precio. Hay excepciones, sobre todo entre grandes cadenas de distribución con compromisos reales de descarbonización de su cadena de suministro (Scope 3), que empiezan a exigir criterios de sostenibilidad como condición de homologación de proveedor, no solo como valor añadido. Y es ahí donde desde Prontia podemos ayudar, garantizar y certificar a nuestros clientes la trazabilidad de la reducción de emisiones.

En nuestro caso tenemos un claro compromiso con la renovación de la flota y la trazabilidad ambiental, y que a la hora de negociar un proyecto y bajo la premisa como comentábamos de la neutralidad tecnológica, podamos usar la tecnología y energía que mejor se adapte al mismo para hacer más eficiente los costes asociados. Creo que esto va a cambiar, pero de forma progresiva y desigual por tipo de cliente y por regulación: la gran distribución y la industria alimentaria tienen más incentivo (reputacional y regulatorio) para ir adaptando su cadena de suministro hacia un modelo más sostenible, mientras el cliente más transaccional o de menor tamaño irá a otro ritmo.

Carlos García

La sostenibilidad no es negociable. Para crecer es imprescindible apostar por ella y tenemos la obligación de hacerlo todos a la vez, independientemente del tamaño de la empresa. Los trans-

portistas 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 para que nos faciliten una transición sostenida y sostenible que no deje al pequeño atrás. El cliente es consciente del sobre coste, pero ni él ni nosotros podemos asumirlo al 100 por cien sin perder competitividad. Necesitamos el apoyo público. La colaboración público-privada es clave para un sector del transporte por carretera muy atomizado, e indiscutible en el caso de la logística del frío por sus elevados consumos de energía y combustible.

Andrés Valverde

La sostenibilidad forma parte ya de la estrategia del sector y constituye un elemento imprescindible para afrontar el futuro del transporte. No obstante, las inversiones necesarias para reducir emisiones e incorporar nuevas tecnologías tienen un coste que termina repercutiendo, en mayor o menor medida, a lo largo de la cadena de valor.

En el mercado conviven sensibilidades diferentes. Existen clientes que valoran especialmente los avances en sostenibilidad, mientras que en otros casos el factor precio continúa siendo determinante. En última instancia, el equilibrio entre sostenibilidad y coste lo marca el consumidor final, ya que un incremento excesivo del precio puede afectar a la demanda. El desafío consiste en seguir avanzando hacia una logística cada vez más eficiente y descarbonizada, manteniendo al mismo tiempo la competitividad y la accesibilidad de los productos.

Fernando Carreras

Tanto los operadores como nuestros clientes trabajamos actualmente para cumplir con las nuevas exigencias europeas de descarbonización y reducción de emisiones. Desde Carreras, desarrollamos un ambicioso plan de sostenibilidad que nos ayude a respetar el medio ambiente al tiempo que nos mantenemos como un operador logístico competitivo. Por tanto, ir aplicando paulatinamente estas nuevas normativas es una labor conjunta entre operadores logísticos y clientes, dado que ambos debemos asumir los sobre costes que suponen avanzar hacia una logística más sostenible. Muchos clientes lo entienden así ya.

Por nuestra parte hacemos todo lo posible, hemos recibido la tercera ibérica Lean&Green, en España y Portugal, así como diferentes premios que reconocen nuestra sostenibilidad.

FERNANDO CARRERASCEO
Carreras Grupo
Logístico

“ES MUY NECESARIO CONTAR CON APOYO INSTITUCIONAL”

Somos parte del cambio

Como en casa

El *home port* para
los **barcos más sostenibles**

Transparente

Sostenible

Conectado

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

RUMBO FIRME

EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO ALCANZA UN NUEVO RÉCORD DE FACTURACIÓN Y REFUERZA SU LIDERAZGO GRACIAS AL CRECIMIENTO INTERNACIONAL Y SU ESPECIALIZACIÓN EN LA CADENA AGROALIMENTARIA

El transporte frigorífico español continúa siendo uno de los segmentos más sólidos y estratégicos del panorama logístico europeo. En un contexto marcado por la recuperación moderada de la actividad y la normalización de los márgenes empresariales tras los años posteriores a la pandemia, esta especialidad ha vuelto a demostrar su fortaleza, apoyada en una estructura empresarial cada vez más profesionalizada, la inversión constante en innovación y su papel esencial dentro de la cadena agroalimentaria.

Con unas ventas cercanas a los 6.800 millones de euros en 2024, el transporte frigorífico representa el 22 por ciento del negocio total del transporte por carretera en España, consolidándose como la segunda gran especialidad del sector. La cifra supone un crecimiento del 3 por ciento respecto a 2023 y marca un nuevo máximo histórico, recuperando la senda de expansión tras el ligero retroceso registrado el ejercicio anterior.

La creciente demanda internacional de alimentos frescos y

congelados, junto con unos consumidores cada vez más exigentes en términos de calidad, seguridad alimentaria y trazabilidad, continúa impulsando el desarrollo de la logística del frío. El aumento de los flujos comerciales internacionales y la necesidad de garantizar cadenas de suministro cada vez más rápidas y seguras refuerzan el papel estratégico de los operadores especializados, que han sabido adaptarse a un entorno cada vez más competitivo.

EL SECTOR AVANZA EN LA MEJORA DE SU HUELLA DE CARBONO

La flota frigorífica española mantiene además su reputación como una de las más modernas y eficientes de Europa gracias a la continua renovación de vehículos y a la incorporación de nuevas tecnologías. La apuesta por unidades más eficientes energéticamente, el uso creciente de soluciones intermodales mediante barco y ferrocarril, así como la optimización de rutas y cargas para reducir kilómetros en vacío, forman ya parte de la estrategia habitual de muchas empresas del sector para avanzar hacia una logística más sostenible.

Grupo
Primafrio es el
principal
flotista
frigorífico de
España.



Actualmente, más de medio millar de empresas integran esta especialidad, aunque la concentración empresarial continúa aumentando. Primafrio vuelve a liderar el mercado español de la logística del frío tras alcanzar una facturación de cerca de 737 millones de euros en 2024, un 19 por ciento más que el año anterior y un 75 por ciento por encima de los niveles registrados en 2019. La compañía murciana consolida así su posición como la princi-

pal empresa española de transporte frigorífico gracias a su expansión internacional, la mejora continua de sus operaciones y una firme apuesta por la innovación y la eficiencia.

Nuevas tecnologías

La profesionalización del sector también se refleja en la creciente incorporación de tecnologías para automatizar procesos logísticos y mejorar la trazabilidad de las mercancías. Aunque la automatización avanza con

Cadena de frío conectada con el mundo

Almacenaje frigorífico, control de calidad y preparación de pedidos para productos sensibles a temperatura, con conexión directa desde Madrid-Barajas.

1000m² de carga · +2 °C a +25 °C · 6 cámaras frigoríficas · Picking · Control de calidad · PIF de exportación

Arola
Logistics & Customs



rapidez en almacenes e instalaciones frigoríficas, la conducción autónoma todavía se percibe como una realidad lejana para el transporte pesado, por lo que la escasez de conducto-

res profesionales continúa siendo uno de los principales desafíos estructurales del sector.

A ello se suma la necesidad de afrontar importantes inversiones para responder a las

nuevas exigencias del mercado. La progresiva implantación de vehículos de mayor capacidad, como los megacamiones o los conjuntos de 44 toneladas, abre nuevas oportunidades para ganar eficiencia y reducir emisiones al disminuir el número de viajes, aunque el sector reclama que el esfuerzo inversor necesario para adaptarse a estas nuevas configuraciones se reparta de forma equilibrada entre todos los eslabones de la cadena logística.

Otro de los grandes retos sigue siendo el elevado coste energético asociado a la conservación de mercancías a temperatura controlada. Aunque muchas empresas han apostado por instalaciones de autoconsumo, eficiencia energética y generación fotovoltaica para reducir su dependencia eléctrica, el sector considera necesario contar con mecanismos de apoyo similares a los de otras actividades electrointensivas, dada la importancia esencial que desempeña el transporte refrigerado en el abastecimiento alimentario.

Las cuentas de 2024 reflejan también un escenario de mayor normalización empresarial. Tras la desaparición de buena parte de las ayudas extraordi-

narias recibidas durante los años anteriores, la rentabilidad del transporte por carretera ha regresado a niveles más próximos a los existentes antes de la pandemia.

Pese a estos desafíos, el transporte frigorífico mantiene una posición privilegiada dentro de la logística española gracias a su elevado grado de especialización, su capacidad para responder a las exigencias del comercio internacional y su papel imprescindible en la distribución de productos perecederos. La combinación de innovación, eficiencia operativa y compromiso con la sostenibilidad permite al sector seguir liderando el transporte europeo de mercancías a temperatura controlada.

De cara a los próximos años, el gran desafío será continuar avanzando hacia una logística cada vez más descarbonizada y digitalizada sin perder competitividad. La colaboración entre transportistas, cargadores e instituciones, junto con el desarrollo de nuevas tecnologías y una mayor eficiencia energética, serán factores determinantes para consolidar un modelo que continúa situando al transporte frigorífico español entre los referentes europeos.

€
6.800

MILLONES,
LAS VENTAS DEL SECTOR
DEL TRANSPORTE
FRIGORÍFICO EN 2024

APM TERMINALS
Lifting Global Trade

Lifting
standards
of efficiency
& reliability

Learn more on apmterminals.com



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

Moliner
Logística ha
adquirido 120
unidades a
Lecitrail.

EL SEMIRREMOLQUE AFLOJA EL RITMO

LAS MATRICULACIONES DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO, QUE ASCENDIERON A 4.825 UNIDADES EN 2025, AVANZAN UN CAMBIO DE TENDENCIA

La flota de transporte frigorífico continuó el pasado ejercicio con el signo positivo. Sin embargo, bajó su intensidad siete décimas, hasta situarla en una subida del 2,3 por ciento, con la matriculación de 4.825 remolques, según revelan los datos de la patronal Asfares (Asociación Española de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos).

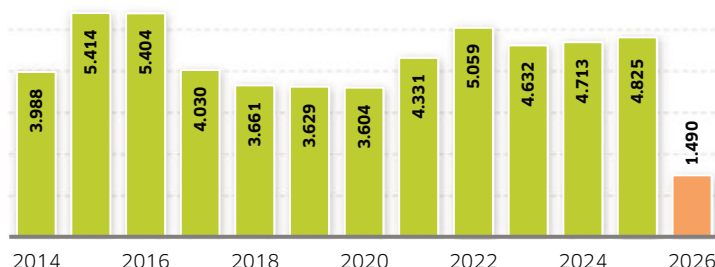
Esta evolución ha dado un giro completo este año. Así, las 1.490 matriculaciones registradas durante el primer semestre de 2026 suponen una caída del 15,5 por ciento con respecto al mismo periodo del pasado año. La patronal contempla una tendencia a la estabilización en torno a unas 4.500 unidades anuales.

Schmitz Cargobull mantuvo su liderazgo en el mercado español con un 33,8 por ciento de cuota en el segmento de frigoríficos, consolidando su posición

CAÍDA A DOBLE DÍGITO EN EL PRIMER SEMESTRE

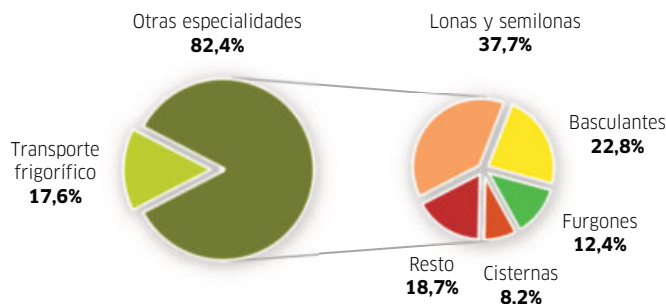
Los 'frigos' han registrado una caída del 15,5% hasta junio, tras un bienio de crecimiento. La previsión de Asfares es que tenderán a estabilizarse en torno a 4.500 unidades/año.

MATRICULACIÓN DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS



Datos en unidades. Los datos de 2026 son del primer semestre.

DISTRIBUCIÓN POR TIPOS



Fuente: Asfares.

como referente con 1.629 vehículos matriculados en 2025. También lo retiene en el primer semestre de 2026 con otras 440 unidades comercializadas.

La multinacional alemana, que ha fabricado alrededor de 38.000 unidades de frío S.CU, ha incorporado nuevas tecnologías en este segmento para equipos diésel y eléctrico. Su último desarrollo es la S.CU dc90, que eleva los estándares en términos de eficiencia, sostenibilidad y preparación para el futuro en el transporte con la introducción del gas R454A en Europa. Tanto la S.CU d80 como la nueva S.CU dc90 pueden equiparse opcionalmente con una interfaz preparada para ePTO (toma de fuerza eléctrica), lo que permite un funcionamiento puramente eléctrico en combinación con una tractora eléctrica.

Por su parte, Lecitrail, comercializó 1.071 semirremolques frigoríficos en 2025, alcanzando una cuota del 22,2 por ciento en el mercado español. En el primer semestre de este año suministró otras unidades, teniendo entre sus contratos más destacados a Moliner Logística, al que envió 120 nuevos semirremolques frigoríficos de su modelo Evolution. Con esta operación el transportista

SCHMITZ HA FABRICADO UNAS 38.000 UNIDADES DE FRÍO S.CU

soriano dispone de más de 1.000 unidades de Lecitrail. Entre las novedades lanzadas al mercado por este fabricante se sitúan los semirremolques frigoríficos Evolution Air Cargo.

También Krone Trailer ha presentado este año su nueva generación de semirremolque refrigerado. La última versión de su Cool Liner incluye sistemas de refrigeración totalmente eléctricos, equipos multi-temperatura y soluciones telemáticas inteligentes.



EL FABRICANTE ALEMÁN CENTRA LAS MODIFICACIONES DE SU SEMIRREMOLQUE FRIGORÍFICO EN LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS EN EL USO DIARIO PARA GANAR ROBUSTEZ Y FIABILIDAD

La cadena de frío no se rompe en la ficha técnica de los vehículos de transporte a temperatura controlada. Se pone a prueba cada día con el acoplamiento en el muelle de carga, el paso constante de carretillas elevadoras, las frecuentes aperturas y cierres de puertas, los plazos ajustados y los largos trayectos en condiciones cambiantes. Ahí, lejos de los catálogos, es donde un semirremolque demuestra si está realmente preparado para una operativa exigente.

La nueva generación del Cool Liner de KRONE nace precisamente de esa realidad. El fabricante alemán de vehículos industriales no ha apostado por una revolución de escaparate, sino por una evolución de fondo: reforzar y perfeccionar las zonas del semirremolque que soportan mayores esfuerzos en el uso diario. Al fin y al cabo, en el transporte a temperatura controlada, la diferencia no siempre está en cambiarlo todo, sino en afinar los detalles que determinan la disponibilidad operativa, los costes de reparación, la conservación del valor y la rentabilidad del vehículo a lo largo de toda su vida útil.

“Con las modificaciones del Cool Liner, no hemos buscado deliberadamente una revolución, sino que hemos perfeccionado los detalles de diseño que marcan la mayor diferencia en el uso diario”, explica Frank Nordhoff, experto en productos de KRONE Trailer. El objetivo, añade, “era mejorar aún más la estabilidad, la robustez y la conservación del valor, al tiempo que optimizábamos la rentabilidad a lo largo de todo el ciclo de vida”. El resultado es “un vehículo aún más fiable en la dura realidad cotidiana del transporte refrigerado”, destaca Frank Nordhoff.

La carrocería aislada sigue siendo la base para un control estable de la temperatura. Está diseñada para conservar su rendimiento aislante durante toda la vida útil del semirremolque, un

aspecto clave tanto para la calidad de la mercancía transportada como para contener el consumo de energía durante las operaciones diarias. Pero el foco principal de la evolución del Cool Liner se sitúa en las zonas sometidas a un mayor desgaste. La operativa en rampa concentra buena parte de las tensiones mecánicas de un semirremolque frigorífico. La presión del tiempo, el tráfico de carretillas, el contacto con el muelle y la repetición constante de maniobras hacen que determinadas áreas del vehículo deban responder con especial solvencia. Por ello, KRONE ha rediseñado las zonas sometidas a grandes esfuerzos.

La pared lateral gana robustez en



sus uniones principales. También se han reforzado áreas del suelo para mejorar su resistencia frente a impactos mecánicos, al tiempo que se ha optimizado el sellado. Esta combinación ayuda a limitar costes derivados y asegurar una mayor fiabilidad operativa a largo plazo del remolque.

La parte trasera también ha sido otro de los puntos centrales de la mejora. Es una de las zonas que más sufre en el día a día, tanto en la

aproximación a la rampa como por el tráfico intensivo de carretillas elevadoras. Los refuerzos en el bastidor trasero y los detalles revisados en las bisagras de las puertas están diseñados para absorber mejor las cargas máximas. A ello se suma una optimización adicional del sellado, con un impacto directo en la calidad a largo plazo del vehículo, los costes de explotación y el valor de reventa. El suelo es otra zona crítica, que ha recibido una atención específica. Debe soportar cargas, resistir movimientos y conservar sus propiedades aislantes.

Eficacia probada

KRONE mantiene su método de construcción de eficacia probada, pero introduce adaptaciones en áreas clave. Entre ellas figuran un módulo KingPin rediseñado, refuerzos opcionales para aplicaciones especialmente exigentes y soluciones orientadas al transporte intermodal. De este modo, el Cool Liner se adapta con mayor precisión a los diferentes perfiles operativos. Para las flotas, esto se traduce en una mayor flexibilidad en la planificación del parque de vehículos.

La durabilidad del nuevo Cool Liner queda patente en el Centro de Pruebas de KRONE en Lingen, donde las mejoras fueron sometidas durante meses bajo perfiles de carga realistas.

El Cool Liner responde, en definitiva, a una idea muy presente en el sector: no siempre hace falta cambiarlo todo para mejorar un producto. En el transporte frigorífico, la atención a los detalles de diseño es lo que cuenta, ya que, en las operaciones cotidianas de carga, maniobra, apertura, cierre y conducción, es donde se decide si un vehículo cumple su propósito. Y es precisamente ahí, donde KRONE ha querido afinar su semirremolque frigorífico.

CONOCE
TODA LA
GAMA





CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR CARRETERA

EL DIÉSEL SIGUE SIENDO EL REY

EL SECTOR REDUCE EMISIONES CON LA RENOVACIÓN PERMANENTE DE SUS VEHÍCULOS PESADOS EQUIPADOS CON MOTORES DE COMBUSTIÓN

El transporte frigorífico, al igual que el conjunto del sector de mercancías por carretera, continúa moviéndose en su práctica totalidad empleando el carburante diésel. En el marco de la tercera edición del Foro del Vehículo Industrial y Autobús, celebrado el pasado abril en Madrid, el presidente de la patronal de los fabricantes de camiones ANFAC, Josep María Recasens, recordó que la descarbonización del transporte pesado “marcha a un ritmo insuficiente, con una tasa de penetración del 1,6 por ciento de cero emisiones en 2025, solo cuatro décimas más que el año anterior”.

A su juicio, es necesario “un cambio de ritmo”, que permita adecuar los objetivos de descarbonización a la realidad del sector y ayudar a crear un ecosistema favorable para que los operadores puedan llevar a cabo esta transición sin comprometer su rentabilidad.

LA CUOTA DE TRANSPORTE PESADO DE CERO EMISIONES ES DEL 1,6%

Desde la patronal de los fabricantes de camiones se apuesta por medidas concretas que impulsen el mercado de tecnologías alternativas, articuladas en tres ejes: renovación del parque, despliegue de la infraestructura de recarga y marco regulatorio realista acorde a las particularidades de este tipo de vehículos.

En este escenario, Josep María Recasens reclamó la activación inmediata del Plan España Auto 2030, con medidas como incentivos a la demanda mediante un plan específico para vehículos industriales, despliegue de infraestructura de recarga de alta potencia y cuatro palancas regulatorias urgentes en Europa. Estas cuatro palancas son la revisión del reglamento de CO2 para el vehículo industrial, la revisión del AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), retraso de Euro 7 y actualización de la Directiva de Masas y Dimensiones.

Transportes
Hermanos
Corredor
adquirió 7
Iveco S-WAY.

En la misma dirección, la patronal de concesionarios Faconauto ha alertado también del escaso recorrido de la electromovilidad en el sector del transporte de mercancías por carretera. Según un análisis de la organización, “el principal problema es que el coste de adquisición sigue siendo elevado y la infraestructura disponible continúa siendo claramente insuficiente para las necesidades reales de los vehículos pesados”.

Para impulsar la electromovilidad consideran que “la Administración debería actuar en varias líneas al mismo tiempo: ayudas directas más ambiciosas y ágiles, despliegue acelerado de infraestructura de alta potencia en corredores logísticos y una hoja de ruta regulatoria clara y estable que dé confianza a las empresas para invertir”.

Neutralidad tecnológica

En todo caso, en Faconauto son firmes defensores de la neutralidad tecnológica. “Apostamos por una transición pragmática y tecnológicamente abierta, que permita avanzar en reducción de emisiones sin comprometer la viabilidad del transporte”.

Entre las operaciones de modernización más destacadas del transporte a temperatura controlada se sitúan las llevadas a cabo por Primafrío, durante este año, con la adquisición de 800 unidades de Volvo FH13 4x2 Tractor Aero con motor I-Save. A finales del pasado año, el grupo de transporte con sede en Alhama de Murcia incorporó 250 camiones Mercedes-Benz Actros L ProCabin.

Estas renovaciones se enmarcan en su política de situar en 1,2 años la antigüedad media de la flota de Grupo Primafrío, que supera las 3.200 cabezas tractoras.

Hermes Logística, del Grupo Armas Trasmediterránea, se ha decantado por integrar nuevas unidades Mercedes-Benz equipados con motores de 460cv y 510cv.

Grupo Mazo también ha incorporado 40 unidades Volvo FH Aero 460 CV I-Save, y otros 40 vehículos pesados de Mercedes-Benz, dentro de su apuesta orientada a disminuir de forma significativa la huella ambiental de su actividad y a mejorar la eficiencia del transporte refrigerado.

Transintercano, transportista almeriense que opera bajo la denominación comercial de J. Cano, amplió su flota, el pasado ejercicio, con la compra de 130 nuevas unidades Volvo Aero.

El operador murciano Hervian ha modernizado sus activos de transporte frigorífico por carretera con la adquisición de 11 nuevos Volvo FH Aero, de otra decena de Mercedes-Benz Actros L, así como de una decena de nuevas cabezas tractoras MAN TGX 18.480.

Logialcor, con instalaciones centrales en El Viso del Alcor (Sevilla), también eligió, el pasado año, 31 unidades MAN TGX 18.480, para renovar su parque móvil destinado al transporte de mercancía refrigerada, animales vivos, piensos y productos a granel.

Por su parte, Juan Francisco Aranda, empresa de transporte frigorífico con sede en Guadix, Granada, apostó, el pasado diciembre, por añadir una flota de 20 unidades del mismo fabricante. Concretamente

de la gama Súper de Scania 460 S A4X2NA CS20H.

Asimismo, Campillo Palmera, compañía murciana integrada durante este año en Ontime, compró en 2025 cuatro unidades Scania R590 destinadas a mover composiciones *duotrailer*.

También, la asturiana Transportes Frigoríficos Castropol ha sumado dos unidades Scania R500 Super para sus portes con productos de alimentación en rutas de ámbito nacional.

500 y otras cinco unidades de Scania. La también murciana Orvival añadió, para su división de frío, cinco camiones del mismo grupo industrial italiano.

Transportes Sedano, con domicilio en Azuqueca de Henares (Guadalajara) ya tiene en la carretera 15 unidades DAF XG 480, contratadas el pasado ejercicio, para reforzar su capacidad operativa en transporte general, frigorífico y ADR.

La multinacional neerlandesa DAF también ha sido seleccionada por J. Carrión y

Unidades de Volvo incorporadas por Grupo Mazo.



La alicantina Castillo Trans, mantiene su confianza en Renault Trucks, situándose, entre sus últimas operaciones, la adquisición de 25 nuevas cabezas tractoras del fabricante del rombo.

Transportes Hermanos Corredor, con sede en Cieza (Murcia), impulsó su actividad con siete cabezas tractoras Iveco S-WAY

Calsina Carré para modernizar sus respectivos parques móviles, durante este año.

En la misma dirección, el flotista murciano Gonzolitrans ha incorporado, durante los últimos meses, 15 nuevos camiones de los fabricantes DAF y Scania, y a los que se sumarán otras tres unidades durante el último trimestre de este año.

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

CADENA DE SUMINISTRO | RANKING DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO

LA LOGÍSTICA DEL FRÍO PISA EL ACELERADOR

LAS EMPRESAS DE ESTA ESPECIALIDAD RETOMAN LA SENDA DEL CRECIMIENTO TRAS CERRAR 2024 CON UNOS INGRESOS DE 9.177 MILLONES, UN 4% MÁS QUE EN 2023

La logística del frío volvió a crecer en 2024 tras un 2023 complicado para el campo español. Las empresas de transporte por carretera a temperatura controlada y los operadores logísticos especializados en esta actividad rozaron los 9.200 millones de euros en el ejercicio analizado, último con datos oficiales disponibles, lo que supone un 4 por ciento más que un año antes. El mayor crecimiento viene de la mano de los operadores logísticos, cuyas ventas aumentaron un 6,4 por ciento, mientras la carretera registró un avance del 3,6 por ciento. Las ventas agregadas en el año 2024 se sitúan un 30 por ciento por encima de los niveles prepandemia.

LA CARRETERA AGRUPA EL 74% DE LAS VENTAS DE LA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Así se recoge en el Libro Blanco de la Carretera y Logística que elabora cada año Transporte XXI con una muestra de más de 7.200 empresas -en la edición de 2026-, de las que 621 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 2024 con unos ingresos de más de 42.000 millones de euros.

La parte del león se la lleva el camión. El transporte frigorífico por carretera, con unos ingresos de 6.782 millones en 2024, representa el 74 por ciento del total de la logística del frío. El transporte frigorífico mantiene su posición como segunda gran especialidad de

la carretera española, con una cuota del 22 por ciento, solo por detrás de las cargas completas y fraccionadas. El peso de los tráficos internacionales y la creciente exigencia en términos de calidad y trazabilidad continúan favoreciendo la pro-

fesionalización de una actividad donde la dimensión y la capacidad operativa resultan cada vez más importantes.

Por su parte, la cuota de los operadores logísticos, con unos ingresos de 2.395 millones, se sitúa en el 26 por ciento.

El ranking de empresas especializadas en la logística del frío está encabezado por Primafrio, líder en España del sector del transporte por carretera. La compañía murciana alcanzó unos ingresos de 736,6 millones de euros, un 19 por ciento más que un año antes. Las ventas frente a 2019, previo a la pandemia, aumentaron un 75 por ciento.

A continuación se encuentran los operadores logísticos DHL Exel Supply Chain Spain, con unas ventas de 461 millones de euros (+ 3 por ciento), y STEF Iberia, con 305,7 millones, un 8 por ciento más que en 2023. En la cuarta posición se encuentra Transportes J. Carrión, segunda empresa de transporte frigorífico por carre-

MAYOR CONCENTRACIÓN

La evolución de las ventas por tamaños refleja el proceso de consolidación del sector. En apenas seis años, las grandes empresas han pasado de 21 a 34 y ya concentran el 49% de la cifra de negocio total. Aun así, las pymes dominan el paisaje.

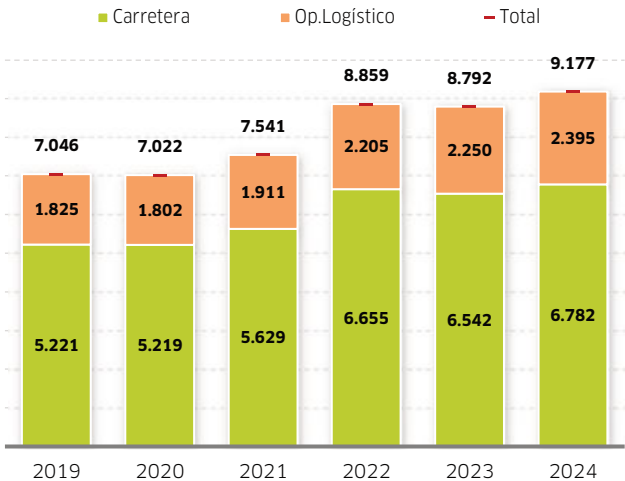
	2024			2023			2019		
	Nº EMPRESAS	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA	Nº	VENTAS	CUOTA
TOTAL (interanual)	621	9.177	+4%	648	8.792	-1%	681	7.046	
Grandes	34	4.480	49%	24	3.726	42%	21	2.692	38%
PYME	587	4.697	51%	624	5.066	58%	660	4.354	62%
Medianas	166	2.962	32%	173	3.334	38%	153	2.538	36%
Pequeñas	383	1.720	19%	402	1.711	19%	448	1.789	25%
Micro	38	15	0%	49	21	0%	59	27	0%
Extinguidas / Inactivas	90	-		63	-		30	-	

Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

LA CARRETERA MARCA EL PASO

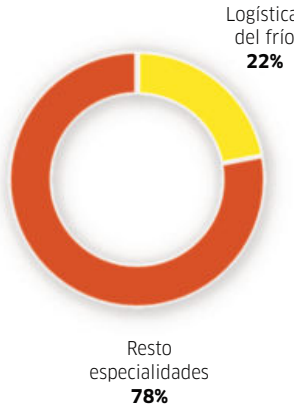
La logística del frío, que representa el 22% de las ventas del conjunto del sector del transporte por carretera y operadores logísticos, volvió a crecer en 2024 y marca un nuevo máximo histórico con unos ingresos de 9.177 millones de euros.

EVOLUCIÓN



Datos en millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

CUOTA 2024



tera en España. La compañía, con sede en Almería, alcanzó una facturación de 292,6 millones en 2024, lo que supone un aumento del 6 por ciento.

Entre los diez primeros de la clasificación, destacan los crecimientos de Isabel Alonso Alonso (+19 por ciento), Logista Pharma (+17 por ciento) y Transportes Grupo Caliche (+15 por ciento).

PRIMAFRIO, DHL, STEF Y J. CARRION LIDERAN EL RANKING

En cuanto a la localización de las empresas, la fachada mediterránea es la gran protagonista. La Región de Murcia encabeza el *ranking* de comunidades autónomas por ventas, con una cuota del 21 por ciento. De hecho, cuatro de las empresas de esta comunidad se encuentran en el 'top 10': Primafrio, la primera del *ranking*, Fuentes Logistics Quality, Grupo Caliche y A.T. La Espada.

SABOR MEDITERRÁNEO

Murcia y Andalucía, que venden al exterior más de la mitad del total de exportaciones españolas de productos hortofrutícolas (53%), lideran la clasificación, con unos ingresos de 3.868 millones de euros, lo que supone el 42% del negocio de la logística del frío en España en 2024.

Comunidad	Nº Empresas	2024	%24/23	%24/23	2023	2022	2021	2020	Empleo	Cuota	
										Ventas	Export
Murcia	101	1.970	+5%	+35%	1.869	1.900	1.656	1.509	6.251	21%	20%
Andalucía	142	1.898	+6%	+33%	1.783	1.790	1.472	1.383	10.525	21%	33%
Madrid	43	1.661	+7%	+38%	1.547	1.518	1.264	1.154	9.636	18%	2%
Com. Valenciana	98	1.051	-2%	+22%	1.070	1.083	928	866	4.831	11%	28%
Cataluña	86	905	+3%	+26%	874	896	828	759	4.370	10%	8%
Galicia	49	334	+1%	+16%	330	347	301	275	1.770	4%	1%
País Vasco	26	323	-1%	+38%	327	332	264	238	1.887	4%	0%
Castilla - La Mancha	27	314	+8%	+22%	289	300	231	268	2.211	3%	2%
Aragón	25	200	+7%	+28%	188	180	155	142	1.292	2%	2%
Castilla y León	28	150	+1%	+3%	149	154	143	140	1.312	2%	1%
Navarra	13	109	-2%	+21%	111	110	89	90	639	1%	0%
Baleares	12	64	+3%	+14%	62	63	50	47	435	1%	0%
Cantabria	10	51	-2%	+21%	52	53	46	43	549	1%	0%
Asturias	15	48	+4%	+20%	46	48	40	39	305	1%	0%
Canarias	19	45	+4%	+36%	43	39	34	33	384	0%	0%
La Rioja	8	27	-1%	+43%	28	25	21	20	285	0%	0%
Extremadura	9	27	+16%	+60%	23	21	18	16	204	0%	1%
TOTAL	711	9.177	+4%	+30%	8.792	8.859	7.541	7.022	46.886	100%	100%

Datos en millones de euros. Cuota de ventas: Cuota de mercado sobre el total nacional en 2024. Cuota de exportación: Cuota sobre las exportaciones de productos hortofrutícolas en 2024 (por peso), con datos de Fepeex. Fuente: Transporte XXI.



Belzunces



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
 CÁMARAS FRIGORÍFICAS
 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*

150 AÑOS DE LA CONSTITUCIÓN DE LA JUNTA DE COCINAS DEL PUERTO



Puerto de
Cartagena

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
1	Primafrío SL	Carretera	Murcia	1999	736,60	+19%	+75%	618,89	600,56	-92,31	698,39	596
2	DHL Supply Chain (Spain) SL	Op. Logístico	Madrid	1984	461,16	+3%	+8%	445,91	454,13	7,95	31,57	3.575
3	STEF Iberia SA	Op. Logístico	Madrid	1989	305,75	+8%	+43%	282,37	264,19	11,07	125,83	1.567
4	Transportes J Carrión SA	Carretera	Almería	1980	292,67	+6%	+16%	276,53	255,17	0,62	9,84	2.064
5	Logista Pharma SA	Op. Logístico	Madrid	1998	259,44	+17%	+111%	220,81	194,93	8,67	10,37	525
6	Salvesen Logística SA	Op. Logístico	Madrid	1996	195,68	+8%	+30%	181,50	172,47	6,77	8,63	1.289
7	Fuentes Logistics Quality SL	Carretera	Murcia	1992	155,74	-11%	-2%	175,18	183,50	-9,73	11,09	867
8	Isabel Alonso Alonso SL	Carretera	Almería	1999	153,97	+19%	+107%	129,01	120,95	2,49	35,04	503
9	Transportes Grupo Caliche SL	Carretera	Murcia	1987	149,29	+15%	+89%	130,08	123,47	3,30	13,38	291
10	AT La Espada SL	Carretera	Murcia	2000	s.d.	-	-	146,30	137,29	2,33	11,49	127
11	Grupo Transonuba SL	Carretera	Huelva	1985	140,12	+13%	+40%	123,97	126,18	1,10	10,69	208
12	Sabetrans SL	Carretera	Huelva	1987	124,59	+13%	+114%	109,92	111,91	2,24	32,16	713
13	Hermes Logística SA	Carretera	Barcelona	1982	122,26	+4%	+119%	117,02	116,49	3,38	9,11	196
14	Transportes Mazo Hermanos SA	Carretera	Valencia	1972	121,05	+7%	+15%	112,96	114,29	-2,42	40,44	523
15	Delgo Operador de Transporte SL	Carretera	Valencia	2007	103,33	+12%	+185%	92,51	86,03	0,69	5,71	557
16	Agencia Transportes Trota SA	Carretera	Lleida	1984	98,59	-6%	+28%	104,68	106,38	-0,04	16,67	485
17	Transintercano SL	Carretera	Almería	1991	80,44	+9%	+27%	73,56	77,33	6,18	60,82	631
18	Transportes Penades e Hijos SL	Carretera	Albacete	1987	76,40	+15%	+102%	66,52	67,29	0,59	10,72	636
19	Galadtrans 2009 SL	Carretera	Castellón	2009	73,62	+34%	+56%	54,88	58,77	0,92	3,07	54
20	Molinero Logística SL	Op. Logístico	Soria	1989	71,05	-1%	-5%	72,13	75,82	0,40	11,11	678
21	Tudefrigo SL	Carretera	Gipuzkoa	1993	68,97	+6%	+84%	65,37	68,10	0,21	3,78	274
22	Disfrimur SL	Carretera	Murcia	1997	65,36	+4%	+9%	63,08	62,26	0,52	7,73	782
23	Zolve España Logística y Transporte SA	Carretera	Madrid	1990	s.d.	-	-	58,80	53,39	-0,21	5,52	301
24	Olano Seafood Ibérica SA	Carretera	Gipuzkoa	1989	54,52	+3%	+24%	52,72	52,41	2,89	10,28	96
25	Campillo Palmera SL	Carretera	Murcia	2012	54,31	+7%	+22%	50,54	49,69	1,33	18,59	249
26	Castillo Trans SA	Carretera	Alicante	1983	52,05	+17%	+10%	44,37	46,13	0,18	8,24	392
27	Francisco Pérez Rodríguez SA	Carretera	Almería	1986	48,94	+3%	+73%	47,43	45,95	0,18	4,44	273
28	Explotación Internacional de Transportes SL	Carretera	Alicante	1965	s.d.	-	-	47,07	s.d.	-0,60	2,24	330
29	Picking Farma SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	46,15	+7%	+108%	43,22	30,36	0,84	23,81	307
30	Aralogic SL	Carretera	Zaragoza	2006	45,28	+6%	+45%	42,86	40,20	0,05	2,68	209
31	Servicios Combinados de Logística y Distribución SL	Op. Logístico	Valencia	1998	44,40	+15%	+277%	38,49	30,67	0,89	3,29	138
32	Juan Francisco Aranda SL	Carretera	Granada	1994	41,40	+6%	+73%	39,12	40,42	2,20	16,54	272
33	Transportes Frigoríficos Narval SL	Carretera	Madrid	1998	38,88	+5%	+47%	37,16	35,49	-0,07	1,98	217
34	Inter Trans Pérez Casquet SL	Carretera	Almería	1999	38,77	+12%	+58%	34,65	32,72	0,46	10,03	280
35	Transportes Eurocruz SL	Carretera	Murcia	1996	s.d.	-	-	38,07	40,13	0,26	7,59	161
36	Motrileña de Transportes SC	Carretera	Granada	1986	36,98	+10%	+8%	33,48	34,99	0,17	1,63	30
37	Transportes Cruz SL	Carretera	Navarra	1975	36,92	-6%	+63%	39,24	28,65	0,64	13,24	245
38	Operadores Logísticos del Mediterráneo SA	Op. Logístico	Murcia	1992	s.d.	-	-	36,68	35,97	0,10	2,87	55
39	Agetrans Demetrio e Hijos SL	Carretera	Murcia	2000	36,33	+3%	+61%	35,25	34,73	1,02	5,10	256
40	Brivio & Viganò España SL	Carretera	Madrid	2018	36,24	+1%	+201%	35,73	29,56	2,38	6,51	101
41	Transfried SL	Carretera	Cuenca	2003	35,58	+4%	+64%	34,06	33,52	0,91	5,34	254
42	Mascaró Morera SL	Carretera	Baleares	1995	35,41	+4%	+79%	34,12	31,77	0,94	5,17	196
43	Ondara Logística SL	Op. Logístico	Lleida	2002	35,40	+4%	+77%	34,20	29,39	0,82	7,29	60
44	Alloga Logística (España) SL	Op. Logístico	Toledo	1997	34,97	+0%	+107%	34,86	35,52	-2,29	4,08	257
45	STEF Transportes Frigoríficos SA	Carretera	Madrid	1967	34,96	+37%	+244%	25,52	20,07	0,68	3,84	207
46	Transportes Hermanos Corredor SA	Carretera	Murcia	1982	33,51	+2%	+41%	32,81	33,01	0,24	6,94	195
47	STEF Los Olivos SA	Op. Logístico	Madrid	1988	33,05	-2%	+103%	33,63	40,70	1,49	5,92	435
48	Olano Seafood SL	Op. Logístico	Gipuzkoa	2001	32,90	-12%	+28%	37,35	38,53	0,27	5,73	122
49	Transfrío Rías Baixas SL	Carretera	Pontevedra	2016	32,78	-5%	+51%	34,66	35,72	0,66	5,01	126
50	Agencia Transportes Robles SA	Carretera	Lleida	1985	32,77	+5%	+47%	31,13	27,42	0,65	2,93	340
51	Montfrisa SA	Op. Logístico	Madrid	1964	32,47	-1%	+22%	32,70	32,00	1,58	6,51	281
52	Transmoro SL	Carretera	Huelva	1992	32,17	+1%	+148%	31,76	40,29	-0,05	1,97	234
53	Frío Nature Almería SL	Carretera	Almería	2012	30,70	-1%	+101%	31,16	28,88	0,73	2,92	11
54	Transportes Tresserras SA	Carretera	Girona	1947	29,13	-3%	-6%	30,14	34,02	0,14	3,39	128
55	Logifrío Gestión Frigorífica SL	Op. Logístico	Madrid	2002	s.d.	-	-	28,47	26,69	-0,22	0,07	1
56	Fredist SL	Op. Logístico	Barcelona	2002	28,14	+19%	+131%	23,64	21,31	2,29	9,76	51
57	Transportes J Prats SA	Carretera	Girona	1980	28,05	+3%	+17%	27,19	28,81	0,74	6,07	85
58	Trans Jaylo SA	Carretera	Navarra	1995	28,03	+3%	+24%	27,31	33,90	3,07	18,17	182
59	Trans Manolet SL	Carretera	Alicante	1983	27,81	+13%	+24%	24,71	25,98	0,92	9,49	175
60	Grupo Penta Logis SL	Carretera	Madrid	2022	27,18	+3%	-	26,30	11,84	0,03	9,13	316

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
61	Transportes Vigar SL	Carretera	Sevilla	1990	26,76	+14%	+44%	23,56	24,54	1,32	17,42	211
62	Olano Norte SL	Carretera	Gipuzkoa	2017	26,76	-10%	+144%	29,85	29,95	1,03	5,61	265
63	Logidis Systems SL	Carretera	Almería	1997	26,62	+1%	+17%	26,42	21,99	0,08	2,50	20
64	Organización Farmacéutica SA	Op. Logístico	Guadalajara	1987	26,14	+5%	+26%	24,94	28,84	0,13	15,28	202
65	Rau Load Cargo Barcelona SL	Carretera	Valencia	1998	26,12	+11%	+38%	23,61	26,11	0,90	0,96	18
66	Distribuciones y Representaciones Usieto SA	Carretera	Zaragoza	1988	25,98	+10%	+58%	23,63	21,14	3,04	16,64	124
67	Transportes y Excavaciones Valiente SL	Carretera	Sevilla	1993	25,52	+20%	+41%	21,23	22,28	0,53	6,30	56
68	Innova Logic Transportes SL	Carretera	Valencia	2006	25,35	+10%	+103%	23,08	19,57	0,45	2,57	119
69	Movianto España SL	Op. Logístico	Toledo	2000	25,31	+9%	+17%	23,22	22,64	0,57	6,31	102
70	B Braun Logistics SL	Op. Logístico	Tarragona	2000	25,08	+7%	+25%	23,35	22,98	0,43	3,74	76
71	Antonio Marco SL	Carretera	Alicante	1985	24,92	+19%	+69%	20,86	19,28	0,54	3,41	162
72	Rafa Grau Transports SL	Carretera	Valencia	2014	24,73	+1%	+74%	24,40	21,95	0,09	1,55	155
73	Serfri Trucks SA	Carretera	Murcia	2007	24,68	-6%	+32%	26,32	30,79	0,73	3,16	28
74	Nafimar SL	Carretera	Murcia	1999	24,13	+128%	>999%	10,57	0,49	3,86	46,46	1
75	Hervión SL	Carretera	Murcia	1991	24,00	-5%	+21%	25,14	26,40	0,38	6,69	254
76	Kronofrio Logistics SL	Op. Logístico	Alicante	2012	23,93	+29%	+123%	18,62	15,92	0,25	1,16	166
77	Indapak Logistic SL	Carretera	Almería	2002	23,67	-3%	-10%	24,43	26,26	0,74	6,98	11
78	Euroloma SL	Carretera	Murcia	1993	22,98	+7%	+20%	21,52	22,00	0,88	10,60	1
79	Vimifar SA	Op. Logístico	Barcelona	1987	22,61	+4%	+10%	21,79	22,01	0,37	3,47	19
80	Tradomi SL	Carretera	Murcia	1996	22,49	+12%	+63%	20,00	20,14	0,82	6,94	173
81	Farmavenix Logística SA	Op. Logístico	Guadalajara	2004	22,44	+30%	+47%	17,25	18,01	0,45	9,81	190
82	Interfrive SA	Carretera	Almería	1994	22,27	+16%	+8%	19,20	19,26	1,97	18,40	203
83	La Archenera Logística SC	Carretera	Murcia	1982	21,67	+2%	-	21,20	s.d.	0,06	2,15	10
84	Transportes Piadela SL	Carretera	a Coruña	1990	21,49	+3%	+31%	20,82	20,02	1,28	11,20	62
85	SA Transvasa	Carretera	Cantabria	1978	21,28	+0%	+26%	21,22	22,07	2,67	22,22	45
86	Alianza Galadtrans SL	Carretera	Castellón	2012	20,42	+12%	+53%	18,24	13,48	0,60	0,95	29
87	Devesa Express SL	Carretera	Gipuzkoa	1997	20,28	+23%	+51%	16,45	16,55	0,33	4,22	129
88	TAE Transportes i Serveis Integrals SL	Carretera	Barcelona	1995	19,99	+8%	-10%	18,48	19,92	0,11	4,58	134
89	Transportes Pibejo SL	Carretera	Madrid	1995	19,97	-6%	+85%	21,33	21,77	0,65	1,67	110
90	S Cabrera SL	Carretera	Almería	1991	19,93	+45%	+32%	13,73	19,22	0,99	16,19	132
91	Frigonor Coldstore SL	Op. Logístico	Pontevedra	2020	19,87	+226%	-	6,09	1,69	0,14	8,19	18
92	Inter Cañabate SL	Carretera	Almería	1995	19,81	+2%	+2%	19,46	19,99	0,36	5,96	12
93	Transportes Sáez SL	Carretera	La Rioja	1989	19,67	-1%	+53%	19,92	17,86	1,02	1,23	161
94	Antonio Marfil SL	Carretera	Málaga	1996	s.d.	-	-	s.d.	19,35	0,00	0,00	190

ASÍ SE MUEVEN
LAS BUENAS DECISIONES.
EN CARTÓN.

**EFICIENCIA Y
SOSTENIBILIDAD** | **95% DE TASA
DE RECICLAJE**

uniq
garantía·calidad·cartón

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
95	Transportes Valín e Hijos SA	Carretera	Lugo	1988	19,28	+1%	+5%	19,12	18,23	-0,31	3,75	155
96	Transportes Frigoríficos Solocanarias SL	Carretera	Sevilla	2001	19,12	+4%	+69%	18,34	17,08	0,43	2,26	41
97	Gestinmedica SL	Carretera	Valencia	1995	19,05	+1%	+97%	18,93	17,11	1,37	8,63	39
98	Transportes y Logística TLX SL	Carretera	Murcia	2011	19,01	+31%	+184%	14,57	12,63	0,37	3,49	290
99	Rau Load Cargo SL	Carretera	Valencia	1993	18,87	+2%	-11%	18,58	25,31	0,37	2,20	29
100	Garvasa Logística SL	Op. Logístico	Cantabria	2002	18,69	+2%	+50%	18,38	16,84	2,09	21,43	425
101	Rau Load Cargo Marítima SL	Carretera	Valencia	2004	18,61	+4%	+39%	17,85	19,32	0,72	0,79	25
102	Frigo Líneas Nórdicas SL	Carretera	Almería	2005	18,34	-	+36%	s.d.	18,83	1,09	11,67	128
103	Getru Logística SL	Carretera	Valencia	2011	18,21	-3%	+56%	18,68	17,59	0,06	0,58	131
104	Armesa Logística Internacional SA	Carretera	Valencia	2013	17,35	-6%	-6%	18,55	19,83	0,77	4,57	18
105	Orcelitrans SL	Carretera	Alicante	1996	17,21	+5%	+109%	16,38	11,63	0,06	1,11	143
106	Olano Valencia SL	Op. Logístico	Valencia	2003	17,11	+50%	+274%	11,44	7,96	1,15	7,04	56
107	Transportes Bolipesk SL	Carretera	Cádiz	2004	17,08	+13%	+42%	15,07	16,48	0,82	2,96	46
108	Cosoltrans Logística y Expedición SL	Carretera	Murcia	2006	17,08	-9%	-36%	18,73	24,52	-0,26	1,11	33
109	Transportes el Mirador Miratrans SL	Carretera	Murcia	1995	16,95	-3%	+23%	17,51	19,42	0,08	2,09	117
110	Grupo Salas Águila SL	Carretera	Almería	1994	16,68	+0%	+29%	16,61	17,45	0,73	9,28	127
111	Operador Logístico Vitotrans SL	Op. Logístico	Araba	2012	16,57	+14%	+97%	14,57	11,35	1,12	3,88	8
112	Pharma Logistics Solutions SL	Carretera	Cádiz	2014	s.d.	-	-	16,49	9,50	0,28	0,79	185
113	Disalfarm SA	Op. Logístico	Barcelona	1998	16,47	-1%	+13%	16,68	16,13	0,42	6,25	65
114	Trans Rocamar SL	Carretera	Valencia	1977	s.d.	-	-	16,12	17,07	1,06	4,34	135
115	Frigoríficos de Vigo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1940	15,74	-17%	-24%	18,92	21,85	0,87	11,06	105
116	Antonio Gijón Operador del Transporte SL	Carretera	Granada	2006	15,54	-3%	+15%	16,05	17,27	0,11	2,22	113
117	Transgallego Logistic SL	Carretera	Murcia	1991	15,13	+1%	+31%	15,03	15,97	0,28	2,87	20
118	Tudefrigo Logística SL	Op. Logístico	Navarra	1999	15,08	-1%	+72%	15,20	17,06	0,15	2,32	33
119	Aza Logistics SL	Op. Logístico	Valencia	2005	15,06	-	+136%	s.d.	15,71	-0,49	2,04	134
120	Transgesol SL	Carretera	Almería	2003	14,91	+12%	+13%	13,30	13,02	1,09	8,28	122
121	Transportes Las Maravillas SA	Carretera	Murcia	1987	14,80	-2%	+35%	15,12	16,72	-0,02	3,81	114
122	Frigoríficos Gelada SL	Op. Logístico	Girona	1993	14,74	-9%	+62%	16,12	16,37	0,51	2,90	54
123	Transportes José Valero Ridao SL	Carretera	Almería	2010	14,55	+17%	+129%	12,43	9,49	0,52	4,20	156
124	Ondatrans Tractores SL	Carretera	Lleida	2014	14,44	+16%	+209%	12,50	12,05	0,05	0,65	108
125	Cronofrío SA	Carretera	Girona	2001	14,30	+1%	-2%	14,15	14,02	0,21	2,79	60
126	Frialia Logística SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	14,24	-9%	+29%	15,67	14,13	2,35	17,88	45
127	Estela Trans SL	Carretera	Almería	1994	14,22	+2%	+41%	13,94	13,70	0,89	4,24	92
128	Ascensión García SL	Carretera	Murcia	1998	14,17	+39%	+115%	10,21	9,08	0,38	2,19	61
129	Tudefrigo Sur SL	Carretera	Almería	1991	14,09	-8%	-26%	15,38	15,89	0,00	0,73	115
130	Frigoríficos Vacas Martínez SL	Op. Logístico	Ciudad Real	2020	14,07	+34%	-	10,51	7,54	0,27	0,97	11
131	Transportes Euro Almería 2000 SL	Carretera	Almería	2000	13,75	-6%	+83%	14,66	15,36	0,32	2,67	9
132	Grupo Miguel Ramón SL	Carretera	Tarragona	1986	13,71	+25%	+46%	10,93	14,83	0,30	7,47	84
133	Gestión de Manipulación Alimentaria SL	Op. Logístico	Zaragoza	2004	13,66	+10%	+20%	12,37	10,78	1,44	12,51	162
134	Transportes Moncayo SL	Carretera	Zaragoza	1988	13,63	+3%	+20%	13,22	12,45	0,18	3,04	105
135	Satfer España SL	Carretera	Valencia	1983	12,97	+7%	+24%	12,18	11,83	0,09	2,06	78
136	Olano Murcia SL	Carretera	Gipuzkoa	1986	12,91	+54%	+71%	8,40	6,99	-0,71	1,08	81
137	Rau Load Cargo Sevilla SL	Carretera	Valencia	1996	12,81	+11%	+70%	11,52	11,63	0,10	0,13	17
138	Austrian Fruits SL	Carretera	Lleida	2009	12,62	-21%	+827%	15,94	32,76	-0,25	1,08	111
139	Americold Barcelona Santa Perpétua SA	Op. Logístico	Barcelona	2004	12,49	+2%	+230%	12,30	6,45	-0,20	14,81	77
140	Frío Guerrero SL	Carretera	Almería	2006	12,46	-13%	+33%	14,27	14,65	0,00	0,37	12
141	Truck One SL	Carretera	Madrid	2007	12,32	-	+112%	s.d.	11,63	0,39	2,04	116
142	Transportes Sindo SL	Carretera	Sevilla	1976	s.d.	-	-	12,31	14,36	0,01	6,30	80
143	Transportes Frigoríficos RP SL	Carretera	Jaén	1997	12,30	-	+19%	s.d.	9,45	0,20	0,44	103
144	Logística Eurocruz SL	Carretera	Murcia	2005	s.d.	-	-	s.d.	12,17	0,43	1,56	79
145	Vicente E Escudero SL	Carretera	Alicante	2002	12,15	+11%	+35%	10,91	11,26	0,56	3,38	76
146	Kartin SL	Carretera	Pontevedra	1997	12,13	-0%	+15%	12,18	11,97	0,04	1,66	72
147	Trans Fruit Logistic Penedés SL	Carretera	Barcelona	2012	12,01	+9%	+63%	10,99	7,95	1,59	5,44	65
148	Olano Logística del Mar SL	Carretera	Gipuzkoa	2018	11,74	+2%	+25%	11,53	11,10	0,16	0,72	214
149	SC Gallega Cofrívigo	Carretera	Pontevedra	1982	s.d.	-	-	11,57	12,68	0,02	0,59	9
150	Murgi Cargo SL	Carretera	Almería	1997	s.d.	-	-	s.d.	11,55	0,09	0,67	24
151	SPC Courier SL	Op. Logístico	Madrid	1991	11,36	-3%	+165%	11,68	12,23	1,31	4,25	29
152	Transleo Sur SL	Carretera	Sevilla	2012	11,33	+17%	+34%	9,67	11,73	0,14	1,79	118
153	Delta Stocks Logistics Global SL	Carretera	Tarragona	2017	11,31	-8%	-26%	12,25	14,04	0,10	6,49	18
154	Interbalsa SL	Carretera	Murcia	1993	11,29	+5%	+8%	10,77	12,04	0,53	3,96	92

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
155	Vicente Loureda García SL	Carretera	a Coruña	1991	11,28	+3%	+16%	10,96	11,05	0,13	2,73	24
156	Tojeiro Transportes SA	Carretera	a Coruña	1977	11,23	+2%	+12%	11,00	12,79	0,78	15,44	42
157	Nova Frío Logística SL	Carretera	Valencia	2018	11,18	-15%	+4%	13,18	14,71	0,09	0,81	25
158	Martínez Cobo e Hijos SL	Carretera	Girona	2000	11,14	+2%	+23%	10,93	10,77	0,41	3,65	34
159	Transportes y Pescados los Alegres SL	Carretera	Alicante	1999	11,14	+5%	+105%	10,62	9,22	0,93	5,57	140
160	Frío Alcontar SL	Carretera	Almería	2010	10,99	+11%	+210%	9,90	11,71	0,08	0,46	72
161	Frío Cantoria SL	Carretera	Almería	1996	10,99	+12%	+76%	9,79	10,18	0,59	5,38	98
162	Logística de Cox SL	Carretera	Alicante	2006	10,97	+8%	+4%	10,12	10,51	0,92	2,20	51
163	Gestión de Servicios Logísticos Silla SL	Op. Logístico	Valencia	2008	10,89	+2%	+31%	10,65	8,52	0,07	0,47	6
164	Interlogística del Frío SA	Op. Logístico	Barcelona	1958	11,81	+11%	+44%	10,59	9,99	0,40	5,68	67
165	Transportes Frío Nature SL	Carretera	Almería	2021	10,67	+33%	-	8,01	5,99	0,10	0,53	76
166	Transports Internacionals R Fuster SL	Carretera	Alicante	2005	10,67	-1%	+6%	10,75	12,70	0,08	1,39	79
167	Transaguimu SL	Carretera	Almería	2014	10,50	+11%	+38%	9,50	10,03	1,35	7,06	70
168	Eurotranspharma España SL	Op. Logístico	Madrid	2023	10,45	+523%	-	1,68	0	-1,06	-1,52	25
169	Fri Olvega SL	Op. Logístico	Soria	2001	10,34	+19%	+64%	8,72	8,46	0,23	10,86	117
170	Cefrusa Servicios Frigoríficos SA	Op. Logístico	Barcelona	1967	10,32	+0%	+35%	10,32	10,82	0,11	4,57	106
171	Operador Logístico Lynce SL	Carretera	Almería	2021	10,31	+32%	-	7,83	6,77	0,28	1,33	45
172	Amodo Mio Logist Cargo SL	Carretera	Murcia	2018	10,18	+17%	+90%	8,71	10,60	0,13	0,50	20
173	Olano Levante SA	Carretera	Gipuzkoa	1967	10,08	-39%	-41%	16,65	22,63	-2,49	1,14	69
174	Frigoríficos del Mercat del Peix SA	Op. Logístico	Barcelona	1990	s.d.	-	-	9,96	9,73	0,99	9,26	88
175	Trans Miquel Benavent SL	Carretera	Barcelona	2001	9,94	-0%	+4%	9,98	10,63	0,00	0,77	93
176	José Guillén e Hijos SL	Op. Logístico	Murcia	1991	9,92	-64%	-74%	27,17	40,80	0,71	12,09	33
177	Servicios Logísticos del Pla SL	Carretera	Lleida	1996	9,87	+4%	+12%	9,52	10,19	0,43	7,68	94
178	Casfri SL	Op. Logístico	Zaragoza	1999	9,67	+21%	+18%	7,96	8,55	0,66	15,64	73
179	Frío Limpio de Aragón SL	Op. Logístico	Zaragoza	2000	9,57	+30%	+14%	7,37	9,12	0,34	0,35	83
180	Genaro Rodríguez e Hijo SL	Carretera	Huelva	1997	9,54	+6%	+9%	9,00	10,30	0,15	1,92	51
181	Frigoríficos de Galicia SA	Op. Logístico	Pontevedra	1972	9,54	-9%	+0%	10,44	10,13	0,21	8,30	47
182	Friocargo Herbatra SL	Carretera	Zaragoza	2004	9,35	+7%	+66%	8,77	8,58	0,06	0,26	51
183	Transportes Famadesa SL	Carretera	Málaga	2001	9,33	+3%	+37%	9,02	8,61	1,07	5,22	67
184	Transportes Barceló 2010 SL	Carretera	Baleares	2001	9,32	+3%	+6%	9,06	8,85	0,11	1,08	127
185	Cargo Nijar SL	Carretera	Almería	2012	s.d.	-	-	s.d.	9,22	0,31	1,51	15
186	Lineage Milagro SA	Op. Logístico	Navarra	1987	s.d.	-	-	9,22	10,10	-2,27	10,33	69
187	Betese Gestión Servicios Almacenes y Portes SL	Carretera	Barcelona	2000	s.d.	-	-	9,19	8,39	0,16	2,00	18
188	Transportes Van Straalen de Vries SL	Carretera	Valencia	2016	9,11	+96%	+151%	4,64	2,46	0,76	1,14	36





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

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
189	Transportes Robles Castañón SL	Carretera	León	2003	8,99	+6%	+77%	8,50	8,14	0,49	2,48	71
190	Lotemfri SL	Op. Logístico	Zaragoza	2019	8,91	+2%	>999%	8,76	7,34	0,44	1,19	64
191	Transportes Cameselle SL	Carretera	Pontevedra	1988	8,89	-3%	+27%	9,12	9,50	0,38	2,78	75
192	Cool Cargo Solutions SL	Carretera	Barcelona	2012	8,78	+19%	+29%	7,39	7,28	0,05	0,41	10
193	José Hernández Quijada e Hijos SL	Carretera	Murcia	1994	8,72	+7%	+62%	8,16	7,72	0,21	3,24	58
194	Agencia Transportes Almiramar SL	Carretera	Lleida	1997	8,71	-1%	+45%	8,78	8,80	0,00	0,93	59
195	Soapa Galicia SL	Carretera	a Coruña	1994	8,70	+7%	+73%	8,14	7,49	0,27	1,18	15
196	Aupatrans Transporte Internacional SL	Carretera	Granada	2013	8,66	-0%	+48%	8,68	9,87	0,27	1,62	59
197	Logística i Serveis del Fred de Ponent SL	Op. Logístico	Lleida	2014	8,64	+9%	+53%	7,92	8,22	1,14	10,47	59
198	Omega Delivery SL	Carretera	Madrid	1998	8,64	-11%	-32%	9,76	10,26	2,09	5,51	7
199	Transportes Farmacéuticos SA	Carretera	Madrid	1986	8,51	-0%	-6%	8,54	8,96	0,15	1,94	13
200	Transmado Express 2002 SL	Carretera	Jaén	2002	8,48	+1%	+6%	8,36	9,57	0,16	3,57	91
201	Grupo Hnos Terres Montiel SL	Carretera	Murcia	2006	s.d.	-	-	8,46	9,66	0,09	1,13	33
202	Arnas Logística SL	Carretera	Madrid	2001	8,45	+35%	+223%	6,25	5,52	0,30	0,62	109
203	Lodilat Logística SL	Op. Logístico	Madrid	2005	8,45	+43%	+115%	5,89	5,80	1,27	0,11	38
204	Fruport Tarragona SL	Op. Logístico	Tarragona	2008	8,40	+14%	+26%	7,34	7,56	1,09	2,66	41
205	Carnes Erdella SL	Carretera	Bizkaia	1984	8,31	+7%	+38%	7,77	7,70	0,36	3,73	89
206	Garcimar Transportes Frigoríficos SL	Carretera	Albacete	2007	8,31	-12%	+40%	9,42	6,55	0,67	2,92	30
207	Frío Albatana SL	Carretera	Albacete	2004	8,30	+15%	+40%	7,19	6,70	0,43	1,90	65
208	Refrilog SL	Carretera	Baleares	2005	s.d.	-	-	s.d.	8,22	0,49	1,64	49
209	Logística y Paquetería Horeca SL	Carretera	Sevilla	2015	8,09	-4%	+28%	8,45	8,17	0,08	0,50	38
210	Juan Nicolás Ortega SL	Carretera	Almería	2002	7,97	+24%	-13%	6,42	7,30	0,05	1,30	7
211	Transportes Arrastio SL	Carretera	Gipuzkoa	1999	7,93	+2%	+15%	7,79	8,17	0,04	2,62	45
212	Frigoríficos Tisco I SL	Carretera	Alicante	2001	7,93	+9%	+131%	7,26	6,21	0,04	0,48	79
213	Logística Transloyma Huelva SL	Carretera	Huelva	2016	s.d.	-	-	7,89	6,73	0,41	1,17	60
214	Transportes Frigoríficos García Ramiro SL	Carretera	Girona	2008	7,87	+3%	+33%	7,61	8,53	0,07	0,70	48
215	Sauratrans SL	Carretera	Murcia	1995	7,87	-6%	-14%	8,33	9,43	-0,13	1,68	66
216	Panero Logística SL	Op. Logístico	Asturias	2003	7,80	+12%	+40%	6,96	5,96	0,01	2,77	48
217	Transportes Eugenio Ortiz Novillo SL	Carretera	Ciudad Real	1999	7,77	+13%	-	6,89	6,72	0,45	2,71	71
218	Nova Gandía Logística SL	Carretera	Valencia	2010	7,74	+6%	-16%	7,32	8,61	0,15	3,54	4
219	Logística Frío Hernández SL	Carretera	Almería	2021	7,73	+21%	-	6,41	2,60	0,17	0,49	40
220	Murgi Servicios Logísticos SL	Carretera	Almería	1995	s.d.	-	-	s.d.	7,67	0,26	0,77	53
221	Andalfrió Logística SL	Carretera	Sevilla	2018	7,64	+16%	+436%	6,57	6,00	-0,50	-0,06	70
222	Logísticas Goyanes SL	Carretera	Lugo	2006	7,53	-9%	-12%	8,26	8,46	0,03	2,88	48
223	Vicente Colomar Blanco SL	Carretera	Valencia	1988	s.d.	-	-	7,41	7,75	0,30	2,77	50
224	Transportes Frigoríficos del Segre SL	Carretera	Lleida	2000	7,38	+1%	-12%	7,28	7,99	0,02	0,77	45
225	Protea Productos del Mar SA	Op. Logístico	Pontevedra	1997	7,32	-3%	-15%	7,56	8,91	0,66	13,46	27
226	Tircarhe SL	Carretera	Córdoba	2003	7,30	-6%	+4%	7,72	8,99	0,39	6,55	55
227	Giltrans Llutxent SL	Carretera	Valencia	2013	s.d.	-	-	s.d.	7,29	0,24	1,32	34
228	Potel Torres Transportes SL	Carretera	Pontevedra	2006	7,25	-7%	-3%	7,78	8,27	0,32	4,77	33
229	Almansa Logistic SL	Carretera	Albacete	2014	7,20	-3%	+140%	7,41	5,95	0,23	0,96	15
230	Lineage Murcia SL	Op. Logístico	Murcia	2001	s.d.	-	-	7,18	7,40	1,30	4,03	39
231	Cibelpa Logística SL	Carretera	Alicante	2011	7,13	+15%	+297%	6,22	5,94	0,10	0,63	6
232	Transportes Marcial SL	Carretera	Murcia	2020	7,10	+4%	-	6,80	6,72	0,19	1,27	54
233	Servicios Frigoríficos Caribú SL	Carretera	Badajoz	2014	7,06	+8%	+37%	6,55	6,60	0,17	1,58	54
234	Castillo Logística Avanzada SL	Op. Logístico	Sevilla	2021	s.d.	-	-	7,05	3,50	0,34	1,33	39
235	Transportes Frigoríficos Transfrikar SL	Carretera	Murcia	2018	s.d.	-	-	s.d.	7,04	0,12	0,84	63
236	Transportes Indo SA	Carretera	Gipuzkoa	1983	7,04	-3%	+4%	7,28	7,43	-0,08	3,26	57
237	Transportes Antonio Belzunces SL	Carretera	Almería	1992	s.d.	-	-	s.d.	6,98	0,04	8,81	37
238	Lofriastur SL	Carretera	Asturias	2013	6,98	-3%	+8%	7,22	7,24	-0,11	1,59	49
239	AT Friobaza SL	Carretera	Granada	2007	6,95	+19%	+19%	5,84	6,18	0,60	1,84	39
240	Transportes Manuel Ares SL	Carretera	a Coruña	1999	6,93	-8%	+26%	7,56	7,33	0,49	5,23	48
241	Tajotrans SL	Carretera	Toledo	1993	6,91	-1%	+18%	6,97	6,72	0,19	2,78	50
242	Transportes Francisco Cordero e Hijos SL	Carretera	Huelva	1999	6,91	-0%	+7%	6,94	8,15	0,01	0,16	73
243	Servicios Logísticos Souto SL	Carretera	Pontevedra	1983	6,88	-5%	+24%	7,21	7,91	0,39	3,30	35
244	Rau Load Cargo Denia SL	Carretera	Valencia	2005	6,85	-1%	-13%	6,93	8,66	0,20	0,06	7
245	Logística Cerecedo SL	Carretera	León	2011	s.d.	-	-	s.d.	6,84	0,02	0,28	45
246	Casado Bierzo SL	Carretera	León	2015	6,81	+49%	+474%	4,58	2,90	0,09	0,25	93
247	Los Gemelos 2001 SL	Carretera	Murcia	2001	6,79	-0%	+49%	6,80	7,25	0,16	2,30	61
248	Carmona Logística de la Alimentación SL	Op. Logístico	Málaga	2006	6,79	-3%	+39%	7,03	6,73	0,05	0,43	92

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
249	Whitmore West Company SL	Carretera	Zaragoza	2014	6,70	+5%	+108%	6,41	5,80	0,04	0,45	30
250	Espai Arimom SL	Carretera	Barcelona	2007	6,66	+2%	+48%	6,51	6,05	0,45	1,88	50
251	Alcazaba Logística y Servicios SL	Carretera	Almería	2012	6,66	+18%	+83%	5,67	5,00	0,22	2,66	18
252	TR FR Jacarilla SL	Carretera	Alicante	1994	6,64	+54%	+24%	4,31	3,37	0,22	1,35	13
253	Servicios Integrales al Transporte Masahe SL	Op. Logístico	Palencia	2018	6,64	-8%	+136%	7,17	5,86	0,23	0,76	10
254	Frigo Vanfer SL	Carretera	Lleida	2010	6,64	-6%	+1%	7,07	7,47	0,07	2,12	7
255	Rovitrans Inter SL	Carretera	Valencia	1987	6,53	-18%	-6%	7,92	8,54	0,02	0,49	10
256	Hermanos Robledo SL	Carretera	Asturias	1982	6,51	+3%	+44%	6,35	7,65	-0,73	0,61	40
257	Primapharma 2018 SL	Carretera	Girona	2018	6,50	+4%	>999%	6,25	1,69	0,28	0,62	1
258	Teletransporte Aragón SL	Carretera	Zaragoza	1991	6,47	-1%	+23%	6,56	5,99	0,03	2,00	45
259	Servicios Anexos 2017 SL	Carretera	Almería	2017	6,44	-	+534%	s.d.	6,48	2,44	-0,72	58
260	Salvesen Logística Canarias SL	Op. Logístico	S.C. Tenerife	2006	6,44	+18%	+39%	5,45	5,33	0,55	0,56	37
261	Americold Algeciras SL	Op. Logístico	Cádiz	2010	6,35	-10%	+34%	7,09	7,40	-0,75	2,38	31
262	Transportes Frigoríficos Huella SL	Carretera	Almería	2018	s.d.	-	-	6,33	6,70	-0,94	0,15	55
263	Esteve Fred SL	Op. Logístico	Barcelona	2005	6,30	-11%	+15%	7,04	8,12	0,54	2,70	43
264	Yonatan Pérez Suárez SL	Carretera	Lugo	2013	6,27	-11%	-48%	7,03	8,69	0,02	-1,29	46
265	Transportes Salvador Martín Bravo e Hijos SL	Carretera	Madrid	2006	6,23	+7%	+56%	5,82	5,53	0,26	1,77	53
266	AT Vega Halcón SL	Carretera	Alicante	-	s.d.	-	-	s.d.	6,20	0,00	0,00	22
267	Conservas y Frigoríficos del Morrazo SA	Op. Logístico	Pontevedra	1986	6,19	-0%	-2%	6,21	5,70	0,90	8,83	35
268	Transportes Francisco Bonilla Pozo SL	Carretera	Jaén	1995	6,19	-23%	+2%	8,00	8,65	1,58	2,70	60
269	Pitarch Logística SA	Carretera	Castellón	1984	6,18	-4%	-22%	6,46	7,40	-0,78	4,96	54
270	Farmapack Servicio Urgente Operador de Tte. SL	Op. Logístico	Madrid	2011	6,17	+3%	+22%	6,01	5,56	0,05	0,13	4
271	Tir Compostela SL	Carretera	a Coruña	2015	s.d.	-	-	6,15	6,06	0,03	0,31	27
272	Laytor Trans SL	Carretera	Castellón	2002	6,13	+18%	+14%	5,19	5,87	0,49	3,89	25
273	Transnewcat SL	Carretera	Barcelona	2020	6,13	+14%	-	5,40	4,47	0,06	0,52	28
274	Friocavana Internacional SL	Carretera	Sevilla	2016	6,11	+24%	+33%	4,93	6,65	0,10	0,47	9
275	Betrex España SA	Carretera	Valencia	1990	6,11	-2%	+2%	6,24	6,68	0,03	0,45	10
276	Consultoría y Gestión Sanitaria SL	Op. Logístico	Ourense	1992	s.d.	-	-	6,06	6,08	-0,26	0,19	131
277	Servicios Logísticos Frío Reverte SL	Carretera	Murcia	2022	6,02	+56%	-	3,86	0	0,09	0,28	28
278	Aberri Trans SL	Carretera	Navarra	1993	s.d.	-	-	s.d.	6,00	0,08	0,10	22
279	Hermanos Lardín Vivancos SL	Carretera	Murcia	1991	5,98	-7%	+6%	6,45	8,39	0,02	0,25	34
280	CVO Translogística Almería SL	Op. Logístico	Almería	2017	5,98	-5%	+11%	6,31	7,68	-0,02	0,08	19
281	Transportes Zaragoza y Merlos SL	Carretera	Murcia	2007	s.d.	-	-	5,97	7,23	0,02	0,37	42
282	Hermanos García Camilo SL	Carretera	Almería	1997	5,95	+9%	+19%	5,47	5,80	0,04	2,89	40
283	Seafrigo Ibérica SL	Carretera	Valencia	2018	5,91	+57%	-	3,76	0,79	0,38	0,47	5
284	Suditrans SL	Carretera	Murcia	1993	5,89	-4%	+7%	6,16	6,10	0,25	4,96	46
285	Friogardi Cuenca SL	Carretera	Cuenca	2012	5,89	+9%	+63%	5,39	5,19	0,17	1,18	51
286	Mbcold Logistics SL	Carretera	Barcelona	2015	5,87	-5%	+119%	6,17	4,95	0,26	1,40	30
287	Agencia de Transportes Frigoaljarque SL	Carretera	Huelva	2008	5,84	-0%	+16%	5,87	6,22	0,82	4,45	34
288	Dispa Cedres SL	Carretera	S.C. Tenerife	1994	s.d.	-	-	5,83	s.d.	0,58	3,48	42
289	Transvapesa Logística y Transporte SL	Op. Logístico	Madrid	2015	5,79	+25%	+63%	4,63	4,73	0,14	0,69	51
290	Trans Larygem SL	Carretera	Valencia	2014	5,79	+78%	+75%	3,26	2,81	0,19	0,46	10
291	Servicios Ganaderos SA	Carretera	Girona	1975	5,77	+40%	+65%	4,11	3,84	0,10	0,58	46
292	Trafema SL	Carretera	Pontevedra	1987	5,75	+9%	+13%	5,27	6,55	0,21	3,55	25
293	Disfrimur Logística SL	Op. Logístico	Madrid	1999	5,74	+16%	+52%	4,95	4,51	0,66	6,88	19
294	Transportes Vila y Fayos SL	Carretera	Albacete	1977	5,73	-2%	-5%	5,82	6,06	0,17	3,20	35
295	Trío Operadores Logísticos SL	Carretera	Zaragoza	1997	5,69	-7%	+12%	6,12	6,90	-0,23	0,21	62
296	Transportes Frío Adra SL	Carretera	Almería	2014	5,69	+15%	+167%	4,95	3,98	0,12	0,71	31
297	Frío Norte Logistics SL	Op. Logístico	Araba	2020	5,66	+12%	-	5,04	5,05	0,46	0,57	82
298	Chabas Frío SL	Carretera	Girona	2015	5,66	+6%	+56%	5,34	5,31	0,21	1,02	7
299	Transportes Papa Ali SL	Carretera	Murcia	1996	5,65	-3%	-13%	5,83	6,93	0,04	0,35	40
300	Transportes Frigoríficos Ramón Villalba SL	Carretera	Barcelona	2002	5,65	-9%	-	6,22	7,05	0,09	1,12	31
301	Transportes Segura y Guevara SL	Carretera	Almería	1992	5,64	+11%	+12%	5,07	5,55	0,35	4,90	49
302	Transpremier SL	Carretera	Lleida	2021	5,61	-	-	0	0	-0,02	3,19	44
303	Raysafrio SL	Carretera	Cuenca	2016	5,59	+17%	+194%	4,77	3,81	0,35	2,23	47
304	Transdiana SL	Carretera	Murcia	2004	5,59	+8%	+9%	5,18	5,27	0,05	1,07	7
305	Transportes Doseguer SL	Carretera	Almería	2007	5,56	+12%	+93%	4,94	4,70	0,75	3,89	39
306	Transportes Familia Pico SL	Carretera	Asturias	2014	5,55	+4%	+70%	5,33	6,03	0,02	0,93	38
307	Logística Gens SL	Carretera	Pontevedra	2012	5,52	-4%	-4%	5,75	5,76	0,08	1,31	35
308	Transzurano SL	Carretera	Murcia	1994	5,52	+12%	+11%	4,94	4,86	0,06	0,41	5

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
309	Frío Huelva SL	Carretera	Huelva	2000	5,49	-1%	+2%	5,56	5,99	0,27	2,31	24
310	Mailogist SL	Carretera	Almería	2014	5,48	+9%	-10%	5,04	5,21	0,07	0,76	29
311	Quipar Cargo SL	Carretera	Murcia	2017	5,47	+33%	+116%	4,12	3,71	0,41	1,09	23
312	Transfrigo Moyano SL	Carretera	Cáceres	2016	5,46	+42%	+551%	3,85	3,06	0,08	0,52	37
313	García Carrasco SA	Carretera	Murcia	1987	5,44	+7%	-1%	5,09	5,12	0,17	5,20	31
314	Loyan Trans Burriana SL	Carretera	Castellón	2012	5,44	+9%	-3%	5,00	5,36	0,19	0,73	23
315	Transportes Erustes SL	Carretera	Toledo	1987	s.d.	-	-	5,44	6,39	0,02	2,53	36
316	In Time Express Europe SL	Carretera	Barcelona	2004	5,43	+37%	+61%	3,96	4,24	0,09	0,67	8
317	Transfrygoastur SL	Carretera	Asturias	1999	5,37	-1%	-3%	5,41	4,89	-0,05	0,16	32
318	Servicios Logísticos de Caravaca de la Cruz SL	Carretera	Murcia	2007	5,36	+0%	+11%	5,35	5,43	0,04	0,46	41
319	Transportes Frigoríficos Nazarenos SA	Carretera	Sevilla	1996	5,36	+8%	+10%	4,98	5,94	0,06	0,92	44
320	Ciudad Ejido SL	Carretera	Almería	2021	5,34	+4%	-	5,12	5,55	0,11	0,31	4
321	Hijos de Luis Jurado Transportes SL	Carretera	Jaén	2007	5,32	+4%	-12%	5,13	5,11	0,13	0,91	42
322	Pyc Serlogit SL	Carretera	Murcia	2017	5,31	+21%	-	4,38	3,94	0,15	0,53	35
323	Transportes Miguel Parrilla SL	Carretera	Sevilla	1991	5,30	+7%	-34%	4,94	5,74	0,05	-0,60	25
324	Trans Daensa SL	Carretera	Almería	2003	5,29	+12%	+51%	4,74	4,92	0,55	2,07	35
325	Tránsitos Julián SL	Carretera	Cádiz	2008	5,29	-3%	+67%	5,43	4,00	0,02	0,51	35
326	Transportes Callejero Bueno SL	Carretera	Zaragoza	1991	5,29	+8%	+88%	4,90	4,79	0,01	1,00	35
327	Inter Cox SL	Carretera	Alicante	2004	5,23	+30%	+19%	4,02	6,27	0,20	1,95	22
328	Transportes Frigoríficos Macael SL	Carretera	Almería	2000	5,17	-6%	+814%	5,51	5,34	0,13	2,23	41
329	Paneuropa Frigo Services SL	Carretera	Madrid	2015	s.d.	-	-	5,17	4,93	0,36	0,62	3
330	Zolve Madrid SA	Op. Logístico	Madrid	2001	s.d.	-	-	5,14	s.d.	1,06	7,78	33
331	Logiscor 2021 SL	Op. Logístico	Huelva	2021	5,13	+13%	-	4,56	4,47	0,02	0,09	90
332	Transportes Frigoríficos Sandoval SL	Carretera	Asturias	1986	s.d.	-	-	5,11	4,57	0,12	2,10	34
333	Transportes Frigoríficos Planellas Juanola SL	Carretera	Girona	2009	5,07	+2%	+39%	4,95	5,36	0,95	5,94	30
334	Transportes Frigoríficos Grupo Aznar SL	Carretera	Almería	1998	5,06	+34%	+917%	3,78	3,51	0,15	0,76	30
335	Transfarm Lleida SL	Carretera	Lleida	2012	5,05	-8%	+65%	5,46	5,80	0,05	0,30	95
336	Lofritrans Noroeste SL	Carretera	Pontevedra	2009	5,03	-8%	+29%	5,46	5,93	0,37	3,12	32
337	Friscobi SL	Carretera	Almería	2002	5,01	+9%	+1%	4,59	s.d.	-0,09	0,69	19
338	Logista Pharma Canarias SA	Op. Logístico	Las Palmas	1996	s.d.	-	-	5,00	4,62	1,25	1,02	30
339	Transportes Frigoríficos Zараpeco SL	Carretera	Zaragoza	2006	4,99	+14%	+32%	4,39	3,78	0,25	1,26	37
340	Transportes Dedicats Tarrega SL	Carretera	Lleida	2022	4,94	+19%	-	4,16	2,27	0,01	0,13	67
341	Transpunxin SL	Carretera	Pontevedra	1999	4,93	+5%	+170%	4,68	4,21	0,09	1,08	35
342	Inter Cera SL	Carretera	Almería	2012	4,92	+8%	+2%	4,55	5,40	0,16	1,50	34
343	Criado Grupo Logístico SL	Carretera	Zaragoza	2005	4,91	-11%	-10%	5,51	5,42	0,01	0,11	43
344	Suñer Castany SL	Carretera	Barcelona	1984	4,91	-0%	+25%	4,92	4,50	0,04	0,79	90
345	Logística Huelfrío SL	Carretera	Huelva	2020	4,90	+46%	-	3,36	5,28	0,18	0,89	51
346	Ethic Logistic SL	Carretera	Lleida	2014	4,86	-3%	+20%	5,00	5,13	0,33	2,06	25
347	Transfrizalo SA	Carretera	Almería	2010	4,85	+2%	+15%	4,76	5,18	0,16	0,91	37
348	Vidal Gurgian Logistics SL	Carretera	Lleida	2015	4,85	+0%	+7%	4,83	4,89	0,02	0,33	7
349	Logística Frigolepe SL	Carretera	Huelva	2010	4,83	+13%	+72%	4,26	4,10	0,31	1,31	37
350	Exem Olt SL	Carretera	Lleida	2003	4,78	+5%	+130%	4,54	4,57	0,04	1,10	7
351	Trans Hnos Hernández SL	Carretera	Murcia	2008	4,78	+2%	+28%	4,68	4,94	0,38	1,86	33
352	Trans Guillén Serrano SL	Carretera	Zaragoza	1993	4,78	+11%	+24%	4,28	4,18	0,10	2,18	34
353	Frío Urgente SA	Carretera	Lugo	1992	4,77	+0%	+3%	4,76	4,83	0,03	1,01	23
354	HBO Servicios Logísticos Frigoríficos SL	Op. Logístico	Araba	2017	4,74	+59%	+194%	2,99	2,46	0,14	1,12	54
355	Trans Ondara SL	Carretera	Alicante	1994	4,71	+11%	+36%	4,23	3,79	0,30	2,85	8
356	Transfrigo Sánchez Parrondo SL	Carretera	Madrid	2013	4,70	+2%	+72%	4,59	4,59	0,03	0,70	26
357	Antonio Morillas González e Hijos SL	Carretera	Granada	2007	4,70	+57%	+33%	3,00	3,22	0,01	0,34	31
358	Solditrans Transporte y Logística SL	Carretera	Murcia	2005	4,69	-6%	+13%	4,98	5,60	0,01	0,66	6
359	Lanza Kalifa SL	Carretera	Murcia	2019	4,68	+4%	+76%	4,51	3,96	0,41	-0,11	49
360	Trans Simó SL	Carretera	Valencia	1980	4,63	-6%	+5%	4,92	4,95	0,26	0,91	30
361	Eficiencia Logística SL	Carretera	Murcia	2012	4,59	+25%	+244%	3,69	3,37	0,01	0,47	16
362	T2 Burgos SL	Carretera	Burgos	1990	4,55	+2%	+42%	4,47	3,88	0,47	4,97	9
363	Van Dongen Logistics SL	Carretera	Sevilla	2013	s.d.	-	-	4,55	3,33	0,02	0,37	89
364	Transportes Juan Molinero e Hijos SL	Carretera	Granada	2019	4,54	+1%	+320%	4,51	3,93	0,12	0,75	42
365	Logística de Medicamentos SL	Carretera	Madrid	2020	4,54	+63%	-	2,78	0,66	0,06	0,13	25
366	Tir Ibérica Logística SL	Carretera	Girona	2014	4,53	+16%	+46%	3,93	4,18	0,32	1,24	5
367	Extremadura Express SL	Carretera	Badajoz	1981	4,50	+56%	+188%	2,88	1,94	-0,06	0,87	29
368	Logística Frigorífica del Noroeste SL	Carretera	a Coruña	2017	4,48	+3%	+636%	4,34	3,90	-0,12	0,09	41

EMPRESAS DE LOGÍSTICA DEL FRÍO EN ESPAÑA | RANKING POR VENTAS 2024

RK	EMPRESA	ESPECIALIDAD	PROVINCIA	AÑO CONSTIT.	VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo
					2024	%24/23	%24/19	2023	2022			
369	Grupajes del Mediterráneo SL	Carretera	Alicante	2008	4,47	+5%	+38%	4,27	4,30	0,00	0,10	37
370	Transportes Hispalenses González Márquez SL	Carretera	Sevilla	2016	s.d.	-	-	4,44	3,93	0,04	0,27	38
371	Transportes Frigoríficos Revilla SL	Carretera	Segovia	1996	4,44	+17%	+10%	3,79	4,19	0,31	0,68	35
372	Caldero y Navarro SL	Carretera	Lleida	1998	4,43	+5%	-0%	4,21	4,41	0,01	0,58	49
373	Transportes Maturana SL	Carretera	Almería	1985	4,43	+23%	+16%	3,60	3,73	0,24	2,79	23
374	Transportes y Logística Marín SL	Carretera	Pontevedra	2005	4,42	+5%	+53%	4,22	4,53	0,25	1,90	43
375	ARP Logística Clínica SL	Op. Logístico	Zamora	2015	4,42	+56%	+939%	2,84	1,86	0,11	0,23	46
376	Transportes Frío Cosario SL	Carretera	Almería	1998	4,38	+11%	+2%	3,96	4,04	0,09	1,32	19
377	Sejercón SL	Carretera	Madrid	2000	4,38	-4%	+23%	4,57	4,86	-0,44	5,80	50
378	Transportes Logileón SL	Carretera	León	2001	4,38	+12%	+64%	3,90	3,51	0,31	0,85	33
379	Transportes Manuel Cid Díaz SL	Carretera	Pontevedra	1989	4,37	+8%	+42%	4,04	4,24	0,24	0,79	27
380	Trans Frío López SL	Carretera	Sevilla	2007	4,35	-4%	+12%	4,55	4,32	0,44	1,22	32
381	Hortorexpor Mediterráneo SL	Carretera	Almería	2014	4,35	+37%	+98%	3,18	2,77	0,34	0,82	19
382	Cuatrans Osona 2017 SL	Carretera	Barcelona	2017	4,34	+51%	+109%	2,88	2,19	0,20	0,47	32
383	Ekar Garraioak SL	Carretera	Gipuzkoa	1992	4,34	-6%	-3%	4,63	4,42	0,69	14,11	28
384	Servicios de Mediación de Transporte Pardo's SL	Carretera	Ourense	1998	4,32	-6%	+18%	4,60	4,51	0,10	3,56	33
385	Logística del Frío Marguí SL	Carretera	Murcia	2007	s.d.	-	-	4,31	4,60	0,07	0,98	11
386	Transportes Fraterno e Hijos SL	Carretera	Albacete	1994	4,30	+15%	+25%	3,74	3,86	0,05	1,44	23
387	Frigo Transports España Barcelona SL	Carretera	Barcelona	2016	4,26	-3%	+48%	4,40	3,93	-0,41	-3,30	8
388	Nabari Logística SL	Carretera	Bizkaia	1995	4,25	+5%	+11%	4,04	4,24	0,25	1,08	45
389	Frío Hnos Portero SL	Carretera	Granada	2003	4,25	+8%	-2%	3,93	4,14	0,33	3,86	37
390	Agisa Logística SL	Carretera	Girona	2003	4,24	+16%	+57%	3,66	3,67	0,14	0,68	55
391	Hegoak Logística SL	Carretera	Bizkaia	1997	4,21	+2%	+20%	4,14	4,36	0,05	1,53	48
392	Friorivas SL	Carretera	Zaragoza	2018	4,21	+14%	+381%	3,70	3,36	0,00	0,37	23
393	Trucks Frigotrans SL	Carretera	Barcelona	2011	4,20	-	-	s.d.	s.d.	0,06	0,28	26
394	Transportes Francisco Pérez Álvarez SL	Carretera	Granada	1999	4,18	-3%	+27%	4,30	4,76	0,53	4,68	22
395	Frío Logística Soluciones SL	Carretera	Alicante	2014	4,17	-40%	+122%	6,98	5,94	0,01	0,42	6
396	Avher Logistics SL	Carretera	Murcia	2008	4,17	+4%	-18%	4,01	4,11	0,00	0,28	8
397	Magna Dimo SL	Carretera	Almería	2020	4,16	+50%	-	2,78	2,22	0,15	0,53	3
398	Transifrut SL	Carretera	S.C. Tenerife	1993	4,13	+19%	+62%	3,48	2,57	0,24	2,64	8
399	Transportes Frigoríficos Juan Flores SL	Carretera	Barcelona	1993	4,11	+3%	+14%	4,01	4,62	-0,04	2,19	25
400	Frío Antakira SL	Carretera	Málaga	2012	4,07	+17%	+117%	3,48	3,38	0,15	0,66	25
401	Fercope Refrigerados SL	Carretera	Valencia	1998	4,06	-2%	+25%	4,15	4,19	0,24	1,32	39
402	Transportes Tarsistruck SL	Carretera	Gipuzkoa	2016	4,05	-26%	+73%	5,48	3,77	0,17	1,78	26
403	Hermanos Marín SL	Carretera	Murcia	1989	4,02	+6%	+10%	3,78	3,71	0,36	2,52	25
404	Transportes Belzunmena SL	Carretera	Almería	1998	4,02	-18%	-1%	4,91	4,59	0,27	3,32	31
405	Begavill Transport SL	Carretera	Alicante	2003	s.d.	-	-	s.d.	3,97	0,02	0,47	27
406	Valiente & Leo SL	Carretera	Sevilla	2010	3,93	+14%	+52%	3,44	3,75	0,00	0,88	47
407	Mortretrans SL	Carretera	Huesca	2012	3,93	-10%	+32%	4,36	4,11	0,36	1,86	18
408	Cámaras Frigoríficas Dececsa SL	Op. Logístico	Barcelona	2017	3,90	-1%	-27%	3,96	3,45	0,17	1,28	13
409	Transportes Rafecae SA	Carretera	Valladolid	1986	3,88	+30%	+42%	2,98	2,85	0,11	0,73	26
410	Pan de Trigo SA	Carretera	Murcia	1986	3,86	+7%	+40%	3,61	3,71	0,06	1,13	28
411	Lofrieuropa SL	Carretera	Lugo	2007	3,84	+16%	-15%	3,31	3,84	0,13	1,78	19
412	Trans Orión SL	Carretera	Baleares	1995	3,82	+11%	+10%	3,44	3,29	0,05	1,12	20
413	Transportes Mapir SL	Carretera	a Coruña	1985	3,82	-6%	+6%	4,07	4,04	0,40	5,73	31
414	Sangotrans Logística SL	Carretera	Murcia	2012	3,82	+15%	+143%	3,33	3,23	0,12	0,47	5
415	Hispafresh Operador Logístico SL	Carretera	Murcia	2020	s.d.	-	-	3,77	4,19	-0,05	1,01	41
416	Trans Padre Damián SL	Carretera	Granada	1997	3,75	+9%	-0%	3,43	3,73	0,28	1,27	19
417	Rollingbull SL	Carretera	Murcia	2009	3,74	+83%	+145%	2,04	1,75	0,93	4,85	1
418	Transportes Modesto Pardo SL	Carretera	Murcia	1988	3,74	-	+2%	s.d.	s.d.	0,00	1,31	30
419	New Logistic of the Cold SL	Carretera	Zaragoza	2017	3,72	+8%	+154%	3,44	3,07	0,29	0,83	18
420	Egoki Logística SL	Carretera	Bizkaia	1994	3,72	-9%	-6%	4,09	4,57	-0,25	0,62	45
421	Transjunedá SL	Carretera	Lleida	2000	3,72	-4%	+15%	3,88	4,08	0,05	0,99	23
422	Frío Campillo SL	Carretera	Murcia	2011	3,71	-10%	-0%	4,10	5,40	0,05	0,45	23
423	Trans Codegasa SL	Carretera	Pontevedra	2002	3,68	-8%	-13%	3,99	4,35	0,01	0,64	27
424	Frío Robles SL	Carretera	Murcia	2007	3,64	+5%	+5%	3,48	3,57	0,06	1,74	32
425	Logistic Pavello G SA	Op. Logístico	Barcelona	2001	3,62	+7%	+19%	3,38	3,34	0,18	1,51	24
426	Martínez Logitrans SA	Carretera	Almería	2001	3,62	-11%	+4%	4,07	3,85	-0,06	0,29	4

Datos en millones de euros, salvo empleo. Elaboración Transporte XXI.

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

TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOL A LA U.E. POR CARRETERA

	2025	%25/24	%25/19	2024	2019	CUOTA 2025	2019
Francia	3.640	+0%	+3%	3.625	3.538	26,6%	25,5%
Alemania	3.630	-1%	-4%	3.660	3.790	26,6%	27,3%
Portugal	1.560	+6%	+33%	1.473	1.174	11,4%	8,5%
Países Bajos	1.249	+1%	-5%	1.241	1.310	9,1%	9,4%
Italia	931	-5%	-17%	980	1.122	6,8%	8,1%
Polonia	598	-8%	-18%	651	726	4,4%	5,2%
Bélgica	530	+0%	+0%	529	527	3,9%	3,8%
Suecia	249	+4%	-15%	240	292	1,8%	2,1%
Chequia	232	-6%	-0%	246	232	1,7%	1,7%
Austria	169	+2%	-15%	164	197	1,2%	1,4%
Dinamarca	162	+3%	-18%	157	196	1,2%	1,4%
Resto	648	-15%	-16%	760	771	4,7%	5,6%
TOTAL UE 27	13.660	-0%	-2%	13.728	13.875	100%	100%

DINAMARCA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	43	+9%	-12%
Resto	114	+0%	-21%
TOTAL	158	+3%	-19%
IMPORTACIONES	4	+31%	+111%

ALEMANIA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	944	+2%	-13%
Otras hortalizas frescas	493	-4%	+9%
Melones, sandías y papayas	417	+4%	-13%
Pepinos y pepinillos	344	+2%	+23%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	294	+3%	-10%
Resto	1.090	-6%	-4%
TOTAL	3.583	-1%	-5%
IMPORTACIONES	47	+22%	+48%

PAÍSES BAJOS

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	165	-3%	-31%
Otras hortalizas frescas	153	-7%	-17%
Melones, sandías y papayas	103	+2%	-10%
Lechugas, escarolas, endibias...	68	-1%	-9%
Coles, coliflores, colinabos...	67	+3%	-0%
Resto	354	-10%	-9%
TOTAL	910	-5%	-15%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Patatas	82	-0%	+25%
Hortalizas cocidas o congeladas	51	+42%	+42%
Cebollas, ajos, puerros...	41	+42%	+574%
Tomates	31	+5%	-10%
Resto	134	+31%	+34%
TOTAL	339	+22%	+40%

IRLANDA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	37	+13%	+68%
Resto	82	-2%	+13%
TOTAL	118	+2%	+26%
IMPORTACIONES	0	+8%	-59%

BÉLGICA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	95	+3%	-13%
Hortalizas cocidas o congeladas	59	+12%	-13%
Otras hortalizas frescas	40	-5%	+1%
Resto	157	-8%	-15%
TOTAL	352	-2%	-13%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Hortalizas cocidas o congeladas	55	+6%	+74%
Patatas	27	+42%	+159%
Manzanas, peras y membrillos	25	-14%	+9%
Resto	71	+1%	+18%
TOTAL	178	+4%	+42%

FRANCIA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	660	-1%	-16%
Otras hortalizas frescas	341	+2%	-1%
Melones, sandías y papayas	214	+11%	-23%
Hortalizas cocidas o congeladas	164	+3%	+5%
Lechugas, escarolas, endibias...	148	-6%	-1%
Resto	817	-4%	-3%
TOTAL	2.343	-1%	-9%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Patatas	936	-0%	+56%
Hortalizas cocidas o congeladas	105	+14%	-8%
Manzanas, peras y membrillos	54	+8%	-19%
Hortalizas de vaina	37	-25%	-6%
Hortalizas secas	30	+29%	+54%
Resto	135	+25%	-2%
TOTAL	1.297	+3%	+33%

LUXEMBURGO

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	5	-25%	-29%
IMPORTACIONES	4	-74%	-57%

PORTUGAL

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Patatas	152	-11%	+27%
Otras hortalizas frescas	102	+10%	+58%
Cítricos	94	+18%	+65%
0803 Bananas o plátanos frescos o	77	-22%	-16%
Melones, sandías y papayas	63	+0%	-21%
Resto	508	+6%	+33%
TOTAL	995	+1%	+25%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Tomates	164	+74%	+141%
Patatas	72	+12%	+59%
Otras hortalizas frescas	52	-7%	+94%
Manzanas, peras y membrillos	51	+7%	+5%
Otras frutas, frescas	38	-9%	+98%
Resto	188	+2%	+9%
TOTAL	565	+16%	+49%

ITALIA

EXPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	130	-3%	-54%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	95	-18%	-19%
Otras hortalizas frescas	87	-21%	-30%
Lechugas, escarolas, endibias...	75	-7%	+6%
Otras frutas, frescas	60	-3%	-29%
Resto	294	-0%	-3%
TOTAL	742	-7%	-24%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Manzanas, peras y membrillos	100	+5%	+37%
Otras frutas, frescas	27	-14%	+19%
Resto	61	+14%	+34%
TOTAL	188	+4%	+33%

AUSTRIA

EXPORTACIONES	Cítricos	Resto	TOTAL
IMPORTACIONES			

ESLOVENIA

EXPORTACIONES	
IMPORTACIONES	

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

SUECIA

EXPORTACIONES

	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	75	+1%	-17%
Melones, sandías y papayas	43	+32%	-3%
Lechugas, escarolas, endibias...	25	-3%	-14%
Resto	103	-0%	-19%
TOTAL	247	+4%	-15%

IMPORTACIONES

2	-32%	+81%
---	------	------

FINLANDIA

EXPORTACIONES

	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	34	-1%	-22%
Resto	26	-59%	-63%
TOTAL	61	-39%	-47%

IMPORTACIONES

0	-72%	+46%
---	------	------

ESTONIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	10	-12%	-72%
IMPORTACIONES	-	-100%	-100%

LETONIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	10	-67%	-84%
IMPORTACIONES	0	-100%	-30%

LITUANIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	42	+9%	-32%
IMPORTACIONES	0	-95%	+4%

POLONIA

	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	148	-12%	-41%
Otras hortalizas frescas	68	-6%	-13%
Albaricoques, cerezas, ciruelas...	58	-16%	-13%
Melones, sandías y papayas	53	-8%	+31%
Lechugas, escarolas, endibias...	44	-6%	-2%
Resto	191	-3%	-11%
TOTAL	562	-8%	-19%

IMPORTACIONES

36	-10%	+27%
----	------	------

CHEQUIA

	2025	%25/24	%25/19
Cítricos	57	-15%	-19%
Pepinos y pepinillos	32	+5%	-9%
Otras hortalizas frescas	27	-11%	-6%
Resto	114	-3%	+17%
TOTAL	230	-6%	-1%

IMPORTACIONES

1	+192%	+455%
---	-------	-------

ESLOVAQUIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	75	-6%	-6%
IMPORTACIONES	0	+2%	+78%

HUNGRÍA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	104	+7%	+28%
IMPORTACIONES	2	-7%	-20%

RUMANÍA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	71	+19%	-18%
IMPORTACIONES	2	+22%	+64%

BULGARIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	15	-1%	+2%
IMPORTACIONES	1	-33%	+23%

GRECIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	19	+14%	+19%
IMPORTACIONES	2025	%25/24	%25/19
Otras frutas, frescas	36	+14%	+50%
Resto	6	-14%	+154%
TOTAL	42	+9%	+60%

CROACIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	47	+9%	+29%
IMPORTACIONES	1	+10%	+282%

MALTA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	3	-58%	-57%
IMPORTACIONES	0	-9%	-55%

CHIPRE

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	0	-97%	-100%
IMPORTACIONES	-	-100%	-100%

ITALIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	41	-9%	-40%
IMPORTACIONES	125	+8%	+2%
TOTAL	166	+3%	-13%
	3	-31%	-63%

ESLOVENIA

	2025	%25/24	%25/19
EXPORTACIONES	15	+15%	-50%
IMPORTACIONES	0	-81%	-88%

CADENA DE SUMINISTRO | DISTRIBUCIÓN POR MODOS

LOS PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS VAN SOBRE RUEDAS

EL TRANSPORTE POR CARRETERA MUEVE EL 83% DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL Y EL 99% EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES CON LA UE

El comercio exterior español de productos hortofrutícolas va, fundamentalmente, sobre ruedas. El transporte por carretera mueve el 83 por ciento de los intercambios internacionales de España. Su dominio es todavía más abrumador dentro de la Unión Europea, donde el camión concentra el 99 por ciento de los flujos.

La estadística facilitada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, procesada por Transporte XXI, no deja lugar a dudas sobre el protagonismo de la carretera en la cadena logística del sector.

El comercio exterior español de frutas y hortalizas rozó los 19 millones de toneladas en 2025, prácticamente el mismo volumen que un año antes. De ese total, cerca de 13,8 millones de toneladas correspondieron a intercambios con los países de la Unión Europea, que concentran el 73 por ciento del tráfico total y el 83 por ciento de las exportaciones españolas.

La fotografía apenas cambia con respecto al ejercicio anterior. Los transportistas, convertidos en el principal socio logístico del campo español, subieron a sus plataformas más de 15,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas. El 87 por ciento de esa mercancía, alrededor de 13,7 millo-

nes de toneladas, tuvo como origen o destino algún país comunitario.

La dimensión de ese flujo resulta difícil de imaginar. Equivale a la carga de más de 572.000 camiones de 24 toneladas. Puestos uno detrás de otro, formarían una fila capaz de cubrir aproximadamente la distancia por carretera entre Algeciras y Moscú, ida y vuelta. En términos de actividad, supone un movimiento equivalente a unos 11.000 vehículos pesados cada semana.

A enorme distancia de la carretera aparece el transporte marítimo. El barco canalizó algo más de 3 millones de toneladas en 2025, con una cuota del 16 por ciento del comercio exterior hortofrutícola español. Su protagonismo, sin embargo, se concentra prácticamente fuera del mercado comunitario. Dentro de la Unión Europea, el modo marítimo apenas movió 97.000 toneladas y su participación se redujo a menos del 1 por ciento.

El ferrocarril y el transporte aéreo continúan teniendo, por su parte, una presencia testimonial. Los flujos por tren se desplomaron un 33 por ciento durante el último ejercicio, hasta quedar reducidos a solo 10.645 toneladas. El transporte aéreo siguió la dirección contraria y creció un 13 por ciento, aunque su volumen se limitó a

83%

DE LAS
EXPORTACIONES
ESPAÑOLAS SE
DESTINAN A LA UE

El camión
movió más de
15,7 millones de
toneladas de
frutas y
hortalizas.



algo más de 77.500 toneladas, apenas el 0,4 por ciento del total.

Alemania, principal destino

El análisis por mercados confirma también el fuerte componente europeo del comercio exterior hortofrutícola español.

Alemania mantuvo en 2025 su posición como principal destino de las frutas y hortalizas españolas, con 3,58 millones de toneladas, el 27 por ciento de todas las ventas al exterior. Al sumar las importaciones, el flujo bilateral superó los 3,63 millones de toneladas.

Francia aparece inmediatamente después como segundo destino, con 2,35 mil-



MASCARÓ MORERA
serveis logístics

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

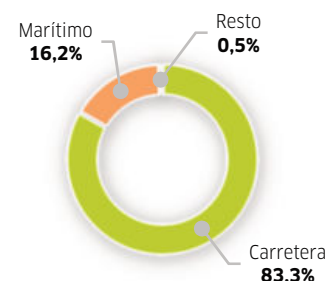




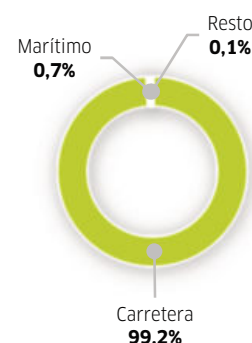
NEVERAS RODANTES

El transporte marítimo de productos hortofrutícolas solo logra tener cierto protagonismo en el comercio mundial.

MUNDO



UE - 27



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio.

llones de toneladas exportadas. Sin embargo, el importante volumen de mercancías que viaja en sentido contrario eleva los intercambios totales por encima de 3,65 millones de toneladas. El país vecino se convierte así en el principal socio comercial de España por volumen de tráfico.

El podio de los destinos comunitarios lo completa Portugal, que recibió cerca de un millón de toneladas de frutas y hortalizas españolas.

Alemania, Francia y Portugal concentran conjuntamente un movimiento de cerca de 7 millones de toneladas y absorben el 52,5

por ciento de las exportaciones españolas del sector. Es decir, más de la mitad de las ventas exteriores tienen como destino estos tres mercados.

Fuera del mercado único sobresale Reino Unido, que continúa siendo uno de los principales clientes de España.



**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 | TRANSITARIOS

EL REEFER MANTIENE SU ATRACTIVO

RETOS COMO LA PRESIÓN REGULATORIA, LA VOLATILIDAD GEOPOLÍTICA Y LAS CONTINUAS DISRUPCIONES DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO EXIGEN AL SECTOR TRANSITARIO REFORZAR LA EFICIENCIA Y EL CONOCIMIENTO TÉCNICO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS REFRIGERADAS

El negocio *reefer* sigue siendo un segmento estratégico y atractivo para las empresas transitarias, aunque exige un elevado grado de especialización y se enfrenta a un contexto marcado por el incremento de costes, la presión regulatoria y la inestabilidad geopolítica.

El mercado *reefer* no solo está vinculado al transporte de productos alimenticios, sino también a mercancías especialmente sensibles a las variaciones de temperatura, como productos farmacéuticos, plantas vivas, mercancías congeladas y otros perecederos. La creciente demanda de alimentos durante todo el año, independientemente de la estacionalidad o del hemisferio de producción, sigue impulsando los tráfico *reefer* gracias a la combinación del transporte marítimo y aéreo, señalan fuentes del sector.

Eso sí, operar en este segmento requiere una alta especialización. “La gestión de documentación específica, la rapidez operativa

y la coordinación con colaboradores especializados son factores determinantes para garantizar el éxito de los envíos”, recuerdan. Debido a esta complejidad, algunas transitarias optan por no prestar este tipo de servicios, bien por falta de experiencia o por el riesgo que supone un error en mercancías de alto valor y muy sensibles, donde cualquier incidencia puede derivar en importantes costes y reclamaciones.

La evolución de los tráfico *reefer* durante este ejercicio presenta un comportamiento desigual según los productos transportados. Las campañas agrícolas siguen estando condicionadas por factores climáticos que afectan tanto a los volúmenes como a la calidad de las cosechas. No obstante, “existen mercados consolidados que mantienen un crecimiento constante, apoyados por las empresas productoras y comercializadoras que complementan las campañas locales mediante compras y ventas internacionales a lo largo de todo el año”, añaden.

En el ámbito geopolítico, el bloqueo del estrecho de Ormuz no ha provocado problemas significativos de abastecimiento para este tipo de mercancías, aunque sí ha repercutido en un aumento de los costes logísticos debido al enca-



recimiento del combustible. La situación geopolítica internacional obliga a las transitarias a afrontar nuevos desafíos, entre ellos la diversificación de las rutas marítimas, el incremento de los tiempos de tránsito y la continua volatilidad de los precios del transporte.

ESPAÑA CUENTA CON EMPRESAS CON ALTA CAPACIDAD

A ello se suma el impacto del sistema europeo de comercio de emisiones (EU ETS), que está incrementando los costes del transporte marítimo. Aunque la medida contribuye a mejorar la sostenibilidad ambiental, “también supone una pérdida de competitividad para Europa frente a otras regiones del mundo donde este sobrecoste no existe”. En un mercado globalizado, el sector considera

La situación obliga a la diversificación de rutas y a aumentar los tiempos de tránsito.





Los tráficos reefer crecen tanto en transporte aéreo como marítimo.

necesario avanzar hacia normas medioambientales más homogéneas a escala internacional para evitar desequilibrios competitivos.

Pese a los retos globales, el transitario español mantiene una posición competitiva en el segmento reefer. España “cuenta con empresas altamente especializadas que dedican gran parte de su actividad al transporte internacional de mercancías perecederas y sensibles a la temperatura”. Estos profesionales “destacan por su profundo conocimiento de las rutas marítimas internacionales, los calendarios mundiales de producción, la vida útil de los distintos productos y la selección del contenedor más adecuado para cada mercancía”.

Por otra parte, la tecnología de los equipos refrigerados ha evolucionado

para adaptarse a las necesidades de cada producto, con soluciones como atmósfera controlada, *cold treatment* (tratamiento de frío), control de humedad y equipos reefer estándar o de ultra baja temperatura, “que permiten garantizar la conservación de la carga durante todo el trayecto y responder a las crecientes exigencias del comercio internacional”.

Red de transitarias especializadas

La WCA (World Cargo Alliance) es la mayor red mundial de transitarios independientes, según la propia organización, que está formada por más de 12.000 empresas asociadas en más de 190 países. Bajo el paraguas de esta organización está WCA Perishables, que agrupa a empresas especializadas en el transporte, almacenamiento y manejo

de productos a temperatura controlada o perecederos. Transitarias con sede en España como Liberty Cargo, Transitaner, Altius, Global Cargo System, ILX Forwarding, Translog Over o Tiba forman parte de la red WCA Perishables, según recoge su web.

Para convertirse en miembro de la red, el transitario debe demostrar su calidad, experiencia y solidez financiera. WCA Perishables acepta menos de un tercio de las solicitudes que recibe, según la propia organización, ya que las compañías tienen que “pasar procesos de selección muy estrictos para garantizar que todos los miembros sean totalmente capaces de cumplir con los requisitos de esta red especializada”.

Transitarios especializados en tráficos farmacéuticos, que abarcan un amplio rango de temperaturas, desde congelados y refrigerados hasta calentados y con temperatura controlada, están agrupados en WCA Pharma. Los miembros de WCA Pharma operan bajo los estándares de Buenas Prácticas de Distribución (BPD) y cuentan con la experiencia, los conocimientos y la pericia necesarios para gestionar productos farmacéuticos, desde ensayos clínicos, principios activos, productos sanitarios, plasma, biofarmacéuticos o medicamento. Forman parte de esta red empresas como MPG Transitarios, Ibercón, Operinter Barcelona o Metransit, entre otras.

LA RED WCA TIENE DE SOCIAS DIVERSAS EMPRESAS ESPAÑOLAS





Plataforma logística de frío de Ontime inaugurada en el presente año 2026 en Chiloeches (Guadalajara).

CADENA DE SUMINISTRO | OPERADORES LOGÍSTICOS

SEGMENTO CONSOLIDADO

EL NEGOCIO DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS A TEMPERATURA CONTROLADA SIGUE MARCANDO UN RUMBO CRECIENTE, CON NUEVAS ESPECIALIZACIONES Y UN PROCESO DE AUMENTO DE LA ACTIVIDAD CONSTANTE

El volumen de negocio derivado de la logística del frío registró un crecimiento del 4 por ciento en 2024, superando los 9.000 millones de euros, según los Libros Blancos de Transporte XXI.

Este crecimiento se produjo en un contexto caracterizado por la creciente externalización de servicios logísticos y el dinamismo en el consumo de productos refrigerados y congelados, impulsando la demanda de operaciones por parte de sectores como *retail*, comercio electrónico y farmacia.

En la estructura de la oferta continúa apreciándose el proceso de concentración sectorial, a través de operaciones de compra y fusión de empresas, así como del cese de actividad

de operadores de pequeño tamaño. Sin embargo, sigue identificándose un elevado número de pequeñas empresas, sobre todo centradas en el transporte, junto a un reducido grupo de operadores con fuerte presencia en servicios de almacenaje. En este último ámbito, se observa una elevada concentración de las plataformas en los operadores de mayor dimensión.

El punto más crítico de la cadena del frío no suele ser el transporte en sí, sino el almacenaje y las operaciones de carga, descarga y manipulación intermedia, destacan fuentes de un operador logístico consultado por este periódico.

Por eso, los especialistas desarrollan procesos controlados

que garantizan la cadena de temperatura y la trazabilidad de la mercancía.

“La logística del frío no es un nicho, sino un segmento consolidado que crece a tasas del 8 por ciento anual”, subraya el CEO de Dunas Capital Real Estate, Miguel López Puche, que destaca la especialización de su compañía en proyectos con tecnologías de frío. Las infraestructuras de logística del frío se centran en tres pilares: industria de la alimentación con productos frescos y congelados, farmacéutico y biotecnológico.

“El usuario que explota este tipo de instalaciones está en pleno proceso de crecimiento”, afirma López. “La demanda está estresada, porque no encuentras oferta y no hay desocupación prácticamente”, incide.

Desde el lado de la oferta, “este tipo de proyectos cuentan con barreras de entrada porque requieren un 60 por ciento más de inversión que una plataforma logística convencional”, explica el directivo.

Dunas Capital Real Estate gestiona actualmente más de

4,5 millones de metros cuadrados de suelo neto industrial en España y una cartera logística compuesta por cinco activos que superan los 225.000 metros cuadrados de superficie, ubicados en Noblejas (Toledo), Chiloeches (Guadalajara), Loriguilla (Valencia) y Antequera (Málaga).

Especialización

En este contexto, cabe mencionar el papel que están jugando en el crecimiento de las opera-

ciones logísticas a temperatura controlada nuevas áreas de negocio. Es el caso del ‘farmá’. Precisamente, uno de los más recientes proyectos de Dunas es la puesta en marcha de una nueva plataforma logística refrigerada para productos farmacéuticos de Ontime en Chiloeches.

El operador de transporte, que dispone actualmente de 728.600 metros cuadrados de superficie logística, 94 delegaciones y 230 centros colaboradores, ha dado un nuevo paso en su estrategia de crecimiento posicionándose en el sector con su nueva línea de negocio: Ontime Pharma.

60%

DE INCREMENTO DE LA INVERSIÓN EN UNA PLATAFORMA FRIGORÍFICA RESPECTO A UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA CONVENCIONAL

La plataforma logística para el sector 'farma' de Ontime en Chiloeches cuenta con 50.000 metros cuadrados construidos sobre una superficie de parcela de 103.500 metros cuadrados. Dispone de capacidad para 65.000 huecos palet y 50 muelles de carga y descarga de camiones.

ALIMENTACIÓN Y SANITARIO TIRAN DEL NEGOCIO DE LA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Las instalaciones cuentan con tres grandes áreas de almacenaje. Una de 14.000 metros cuadrados para temperatura ambiente, otra de 24.000 metros cuadrados a temperatura controlada entre 15 y 25 grados centígrados, y una tercera integrada por dos cámaras refrigeradas de entre 2 y 8 grados y que suma 9.100 metros cuadrados. "Es un proyecto estratégico para nosotros, que pone de manifiesto la capacidad de la compañía para seguir creciendo", subrayó Ángel González, adjunto al consejero delegado de Ontime.

Después de la inauguración hace ahora un año de la plataforma logística de Ontime en Noblejas (Toledo) para el sector de la alimentación, el grupo se posiciona ahora en el sec-

tor 'farma' con una inversión de 70 millones de euros en el conjunto del proyecto (suelo, edificio, estanterías, tecnología...).

Con la puesta en marcha de este nuevo centro, la nueva línea de negocio Ontime Pharma suma ya más de 65.000 metros cuadrados de superficie logística especializada, incluyendo las instalaciones de Alcalá de Henares, con más de 15.000 metros cuadrados y capacidad para 20.000 huecos palet.

Además del almacenaje especializado, Ontime Pharma completa su oferta con soluciones de transporte farmacéutico nacional e internacional, tanto en carga completa como fraccionada, garantizando entregas en plazo y bajo condiciones óptimas de conservación mediante servicios de temperatura controlada.

Logística sanitaria

Otra de los ámbitos en los que crece con más fuerza la logística del frío es el sanitario. Recientemente, DHL Group anunciaba que refuerza su apuesta por el sector de la logística de

la salud, uno de los pilares que conforman su estrategia global 2030.

Para ello, el grupo impulsará el crecimiento en el sector de Life Sciences & Healthcare a través de una inversión de 2.000 millones de euros hasta

de Life Sciences & Healthcare de DHL Group, en un reciente encuentro con la prensa especializada en el centro de competencia farmacéutico de DHL Global Forwarding en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



Centro de competencia farmacéutico de DHL Global Forwarding.

el año 2030, con la que pretenden reforzar sus capacidades especializadas en logística sanitaria a escala mundial.

De ese total, el 50 por ciento se concentrará en América, el 25 por ciento en Europa y otro 25 por ciento en la zona de Asia Pacífico, según explicó Claudia Roa, Global President

Roa avanzó que esos 500 millones de euros que se van a invertir en Europa en los próximos cinco años se destinarán en parte a la ampliación de su flota de transporte y almacenamiento con control de temperatura, incluyendo soluciones

(pasa a la página 44)

Líder europeo en logística del frío

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



Puerto de Vigo



Visítanos en:



fruit attraction



conxemar

(viene de la página 43)

congeladas, ultracongeladas y criogénicas. DHL reforzará su red de transporte frigorífico por camión aéreo desde y hacia sus dos *hubs* aeroportuarios principales en Europa, ubicados en Bruselas y Leipzig, afirmó Roa.

DHL también invertirá en reforzar sus servicios de primera y última milla en el ámbito sanitario, ofreciendo servicios integrados *end-to-end*, con soluciones de guante blanco (*white glove*) para cargas pequeñas con temperaturas específicas, altos estándares de seguridad y trazabilidad en tiempo real. También apostará por el desarrollo de 'Pharma Hubs' y redes especializadas para biofarmacia, ensayos clínicos y terapias avanzadas.

EL SECTOR TIENE QUE OPERAR A TEMPERATURAS MÁS BAJAS

La evolución del mercado desde modelos tradicionales de la salud está creciendo a nivel de un dígito anual, mientras que el de las terapias avanzadas lo hace a doble dígito", resaltó Roa.

La logística se consolida como un elemento diferenciador no solo para garantizar la disponibilidad de tratamientos críticos, sino también para acelerar la llegada al mercado de nuevas terapias y acompañar el crecimiento del sector de forma sostenible, explicó.

En este contexto, "debemos hacer frente a retos logísticos como la operativa en temperaturas más bajas, puesto que a las actuales entre 2 y 8 grados y entre 15 y 25 grados vamos a tener que sumar temperaturas

inferiores a los -20 grados e incluso hasta los -70 grados en los productos criogénicos", subrayó la presidenta de Life Sciences & Healthcare de DHL Group.

Inversiones

También en el ámbito de la logística sanitaria, UPS anunciaba recientemente una inversión, en logística sanitaria compleja, de 43 millones de euros en 27 centros de *cross-docking* de carga con control de temperatura repartidos por todo el mundo.

Nueva
plataforma
logística de
HAVI en San
Fernando
de Henares.



La multinacional estadounidense refuerza su red mundial de cadena de frío ante el crecimiento de la demanda de medicamentos que requieren rangos de temperatura estrictos de entre 2 y 8 grados centígrados, entre 15 y 25 grados, y temperaturas de congelación.

La demanda del sector de productos biológicos sensibles a la temperatura está previsto que crezca a una tasa de crecimiento anual compuesto del 8,3 por ciento hasta 2033, superando los 34.000 millones de euros, según los expertos. "Satisfacer esta demanda exige un alto grado de especialización en cadena de frío para garantizar la calidad y la seguridad del producto desde su fabricación

hasta que llega al paciente", apuntan desde UPS.

A su vez, ID Logistics ha anunciado también la creación de una nueva unidad de negocio dedicada a las actividades farmacéuticas y sanitarias en España y Portugal, ID Logistics Healthcare.

Actualmente, ID Logistics Healthcare opera cinco centros especializados que representan más de 70.000 metros cuadrados de almacenes certificados en España y Portugal. Estos almacenes están gestionados conforme a las normas GDP

de parafarmacia, clínicas especializadas y pacientes.

Los productos se almacenan bajo condiciones de temperatura ambiente controlada (+15°C/+25°C), refrigerada (+2°C/+8°C) u otros requisitos específicos de temperatura.

Por su parte, HAVI ha puesto en marcha en Madrid su nuevo centro logístico de referencia en España. Ubicada en San Fernando de Henares, la nueva plataforma central del operador logístico está automatizada y cuenta con 29.500 metros cuadrados de superficie.

(Buenas Prácticas de Distribución) y GMP (Buenas Prácticas de Fabricación). Ofrecen servicio a empresas de los sectores farmacéutico, dermocosmético y de productos sanitarios de consumo.

DHL Y UPS AMPLÍAN INVERSIONES EN SU RED PARA LOGÍSTICA SANITARIA

El operador gestiona el almacenamiento y la distribución multicanal de productos farmacéuticos y sanitarios destinados a hospitales, farmacias, distribuidores farmacéuticos, redes

El nuevo centro logístico dispone de 30 muelles de carga y descarga y una capacidad de almacenamiento de 22.300 palets, en los que se gestionarán productos congelados, refrigerados y secos, destinados principalmente al sector de la restauración. El operador logístico, cuyo cliente de referencia es la multinacional McDonald's, presta servicio a una red de 1.200 restaurantes en toda España y cuenta con una red logística compuesta, además de los centros antes mencionados, en Esparraguera (Barcelona), Caudete (Albacete), Osuna (Sevilla), Gran Canaria y Tenerife. Además, la firma dispone de otros dos centros logísticos en Portugal.



EccoFreight

Advanced technology
for sustainable
forwarding_



MADRID · VALENCIA · SEVILLA

IMPORT & EXPORT

REEFER CARGO

CROSSTRADE

SUPPLY CHAIN

FCL & LCL

ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

DESPACHOS DE ADUANAS

TRAMITACIÓN DE SEGUROS

PROJECT CARGO

TRANSPORTES ESPECIALES TERRESTRES

INSPECCIÓN DE CONTENEDORES

www.ecco-freight.com



Tecnología **certificada**
para el **cálculo** y
reducción de la huella
de **carbono** del **transporte**
de **mercancías**.

Próximamente alcance 1 y 2

¡Pruébalo gratis
ahora!



Ecco
logistics



www.eccologistics.es

CarbonTech®



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORIFICO

AL COMPÁS DE LA DEMANDA

LA CAPACIDAD MUNDIAL SIGUIÓ EN POSITIVO EN 2025, "PERO CON UN DESARROLLO MÁS SELECTIVO", SEGÚN GCCA

El 'top' 25 de operadores globales de almacenamiento frigorífico gestiona 219,7 millones de metros cúbicos de espacio con temperatura controlada, lo que supone un aumento del 6,3 por ciento interanual, según revelan los últimos datos de Global Cold Chain Alliance (GCCA).

Las principales empresas de almacenamiento en frío del mundo han seguido ampliando su capacidad durante el último año, "continuando una tendencia que se remonta a una década y que está impulsada por la creciente demanda", declaró Sara Stickler, presidenta y directora ejecutiva de GCCA.

A su juicio, "la demanda sigue aumentando a medida que crece la población, evolucionan las preferencias de los consumidores y las complejas cadenas de suministro globales se enfrentan a interrupciones y desafíos. Al invertir en capa-

EL 'TOP 25' CRECIÓ DOS PUNTOS MENOS QUE EN 2024

cidad, tecnología y capacitación del personal, los operadores externos de la cadena de frío están bien posicionados para satisfacer las necesidades futuras a pesar de las difíciles condiciones del mercado".

En este sentido, el incremento del 6,3 por ciento supone una ralentización con respecto a la expansión del 8,3 por ciento del año anterior, "debido a unos tipos de interés más altos y por las condiciones de mercado más restrictivas y que propiciaron un desarrollo de la actividad más selectiva", reseña el

análisis de la Alianza Global de la Cadena de Frío, que cuenta con más de 1.500 instalaciones de temperatura controlada repartidas en más de 92 países.

El desempeño regional presenta un panorama más complejo.

Latinoamérica lidera con un crecimiento del 8,6 por ciento, y que ha supuesto operar en la actualidad con 18 millones de metros cúbicos de espacio con temperatura controlada.

Una evolución impulsada, principalmente, por la actividad de fusiones y adquisiciones empresariales, donde destaca la ambiciosa política de expansión de Emergent Cold. También sobresale la integración de



Vista del centro de Emergent Cold en Santiago de Chile.

la brasileña SuperFrio con Icestar, que opera en Chile, Colombia y Perú, y que son dos operadores controlados por la sociedad de inversión Patria Investments.

Por su parte, Norteamérica y Europa reflejan una inversión orgánica más moderada en un entorno de capital cauteloso. Así, el 'top' 25 en Estados Unidos y Canadá aumentó en 7,3 millones de metros cúbicos, para alcanzar un registro total de



Lineage sigue desplegando nuevas instalaciones en Estados Unidos.

148,9 millones de metros cúbicos de espacio con temperatura controlada.

Lineage y Americold encabezan el 'top' 25 mundial a larga distancia del resto de competidores, al acaparar más del 58 por ciento de su total acumulado de almacenamiento frigorífico, que sitúa el umbral mínimo para entrar en esta clasifi-

En la ciudad de Hutchins, Texas, y junto a la terminal intermodal de Union Pacific Railroad, Lineage inició el pasado año la construcción de su nueva instalación automatizada de almacenamiento en frío en el área metropolitana de Dallas. También completó la ampliación de su instalación de almacenamiento en frío en Hobart, Indiana, con la que incorporar 58.000 posiciones para palés.

LINEAGE Y AMERICOLD ACAPARAN EL 58% DE LA CAPACIDAD

Además, en Hobart, Indiana, culminó su tercera ampliación desde 2008 para añadir 58.000 posiciones para palés, y posicionarla entre las más grandes que tiene Lineage en Estados Unidos.

En Canadá, cerca de Quebec, Lineage realizó la adquisición de dos instalaciones de almacenamiento en frío en Sainte-Brigide-d'Iberville, Quebec, a Entrepôt Congelé, y otra compra en Laval, Quebec.

Asimismo, en Hawke's Bay (Nueva Zelanda), la empresa inauguró en 2025 una nueva instalación de almacenamiento en frío con la que agrega 5.500 posiciones de palés.

cación en más de 1,1 millones de metros cúbicos.

El gigante de Novi (Michigan) roza los 87 millones de metros cúbicos de capacidad de almacenamiento a temperatura controlada. Entre sus recientes inversiones en su mercado local se sitúa una ampliación en Louisville-Winstead, Kentucky, para incorporar 10.400 posiciones para palés en dos cámaras frigoríficas y congeladores convertibles.



Por su parte, Americold Logistics inauguró, el pasado mes de junio, una planta integrada de cadena de frío en Port Saint John en Nuevo Brunswick, Canadá, desarrollada en colaboración con DP World y Canadian Pacific Kansas City (CPKC) para ofrecer aproximadamente 22.000 posiciones para palés y diseñado para gestionar grandes volúmenes de importación y exportación.

Este desarrollo se produce tras la apertura, en 2025, del primer centro de importación y exportación en Kansas City, Missouri, a través de la colabo-

DISTINTAS VELOCIDADES

El mercado latinoamericano muestra un mayor dinamismo con respecto al norteamericano y al europeo.

RK	COMPAÑÍA	CAPACIDAD
1	Lineage	86.847
2	Americold Logistics	40.354
3	NewCold Cooperatief	14.652
4	United States Cold Storage	12.631
5	Emergent Cold Latin American	7.385
6	Nichirei	6.465
7	Constellation Cold Logistics	6.399
8	FreedzPark Logistics	4.459
9	Frialsa Frigoríficos	4.086
10	Interstate Warehousing	3.992
11	Cube Cold Europe	3.511
12	SuperFrio IceStar	3.296
13	Vertical Cold Storage	2.870
14	Arcadia Cold Storage & Logistics	2.851
15	Conestoga Cold Storage	2.690
16	Magnavale	2.489
17	Agile Cold Storage	2.210
18	Congebec	1.900
19	RealCold	1.837
20	Cold-Link Logistics	1.761
21	Core X Partners	1.720
22	Friozem Logística	1.289
23	Nor-Am Cold Storage	1.282
24	Envision Cold	1.227
25	Trenton Cold Storage	1.147

Datos en miles de m3. Fuente: GCCA.

ración de Americold con CPKC, con una inversión de más de 100 millones de dólares. La instalación se situó como la primera de la compañía de Atlanta que está conectada al servicio ferroviario de vía única de Norteamérica para mercancías refrigeradas entre Estados Unidos y México.

Además, Americold también abrió, durante el pasado ejercicio, su nueva instalación de almacenamiento en frío de última generación en el puerto de Jebel Ali en Dubái, desarrollada a través de su empresa conjunta RSA Cold Chain con DP World. Ubicada en la Zona Franca de Jebel Ali (JAFZA), la instalación ofrece 40.000 posiciones para palés de temperatura controlada, tanto en depósito aduanero como en depósito libre.

NewCold anunció este año una ampliación de más de 500 millones de dólares de sus instalaciones en Lebanon, Indiana. Este desarrollo se produce tras la inversión de más de 300 millones de dólares en las dos primeras fases de este complejo, que en 2024 activó la segunda, que duplicaba la capacidad original.

Las instalaciones contarán con la tecnología de automati-

zación patentada de NewCold, que incluye sistemas avanzados de almacenamiento y recuperación automatizados (AS/RS), sistemas de apilamiento y desapilamiento de palés e intercambiadores de palés. La planta también implementará un sistema de transporte 2D, que permitirá el movimiento fluido de productos entre las zonas refrigeradas y congeladas.

Además, en Australia, NewCold tiene en marcha los trabajos de sus nuevas instalaciones en Sidney, con una capacidad para 100.000 palés y que también contará con sistemas de automatización avanzada. Este desarrollo, que proyecta estar operativo a principios de 2027, complementará su presencia en Melbourne.

Tras United States Cold Storage, se ha posicionado en cuarta posición Emergent Cold Latin America. Esta compañía, fundada en 2021 y que tiene entre sus principales inversionistas a Stonepeak Infrastructure Partners, Lineage y D1 Capital, opera en 11 países latinoamericanos, con 110 instalaciones de almacenamiento en frío y una capacidad de almacenamiento de 7,3 millones de metros cúbicos.

7,3

MILLONES
DE M3 TIENE
EMERGENT COLD
LATIN AMERICA



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

- Somos AEI (Agrupación Empresarial Innovadora).
- Promovemos el Sello AENOR de Eficiencia en Instalaciones con Gases Refrigerantes.
- Acceso a subvenciones, contratos y concursos.
- 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 de 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).



Calle Ríos Rosas 2, 28003 Madrid, España | (+34) 91 441 30 85 | aldefe@aldefe.org | www.aldefe.org



CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

EUROPA AÑADE CAPACIDAD

NEWCOLD Y CONSTELLATION COLD LOGISTICS LIDERAN LAS INVERSIONES EN NUEVAS INSTALACIONES A TEMPERATURA NEGATIVA

Los 10 principales operadores añadieron 4,9 millones de metros cúbicos a sus activos en Europa, para alcanzar un total de 45,3 millones de metros cúbicos de espacio con temperatura controlada, según Global Cold Chain Alliance (GCCA).

Lineage puso en marcha este año almacén en Bremerhaven (Alemania). La instalación de 19.000 metros cuadrados ofrece 40.000 posiciones para palés, 18 muelles de carga y acceso directo al muelle.

NewCold anunció una ampliación de su planta insignia en Reino Unido. El nuevo proyecto Wakefield III elevará la capacidad del operador neerlandés en el Reino Unido a 344.000 posiciones de palés, complementada por la planta de Corby.

También impulsa su crecimiento en Rumanía con una planta frigorífica de Bucarest, con capacidad para 75.000 palés. El operador neerlandés está ampliando sus instalaciones en Argentan, en la región francesa de Normandía, para el fabricante belga de helados Ysco, con una inversión de más de 50 millones de euros.

NewCold abrió, el pasado año, su nueva nave frigorífica de Dinteloord (Países Bajos), que posibilitan albergar 134.000 palés en 32.000 metros cuadrados. Además, anunció su nuevo centro en Flen (Suecia), que contará con una capacidad total de 56.000 posiciones para palés.

MÁS DE 45 MILLONES DE M3

El 'top 10' europeo añade 4,9 millones de m3 y entran en la clasificación One Frio y a Groupe Conhexa.

RK	COMPañÍA	CAPACIDAD
1	Lineage	18.066
2	NewCold Coöperatief	8.251
3	Constellation Cold Logistics	6.399
4	Cube Cold Europe	3.511
5	Americold Logistics	2.967
6	Magnavale	2.489
7	Nichirei	2.074
8	One Frio	881
9	Frigolanda Cold Logistics Group	368
10	Groupe Conhexa	350

Datos en miles de m3. Fuente: GCCA.

El operador neerlandés activó una nueva instalación de almacenamiento en frío en Nowy Modlin, Polonia. NewCold adquirió en 2025 a Wilhelm Schüssler Spedition, con sede en Heppenheim, Alemania.

Por su parte, Constellation Cold Logistics tomó el control Locagel y Transfreeze, dos empresas francesas especializadas en almacenamiento a temperatura controlada y transporte refrigerado. Entre sus activos,

destaca una planta ofrece aproximadamente 36.000 posiciones para palés congelados, además de servicios de ultracongelación, preparación de pedidos y reenvasado.

El operador británico anunció, este año, la construcción de una nueva planta de almacenamiento en frío en Gotemburgo, Suecia. La instalación de 11.500 metros cuadrados que ofrecerá aproximadamente 38.000 posiciones para palés, lo que aumentará su capacidad total en Suecia a más de 47.000 posiciones.

Constellation Cold Logistics ha integrado en su red a Spedition Wohlerth y Wohlerth Kühl Logistik para reforzar su negocio en Alemania. Esta operación añade una plataforma de logística y almacenamiento en frío con 40.000 posiciones adicionales para palés, así como una flota de 150 vehículos que dan soporte en Alemania.

Constellation Cold Logistics finalizó la ampliación de 36.000 palés de su planta frigorífica de Grimsby (Reino Unido), superando así los 50.000 espacios y mejorando la eficiencia energética, la capacidad de carga y los servicios de valor añadido.

En Países Bajos, el operador británico reforzó su red mediante la adquisición de Lau van Haren Cold Stores, lo que permitió incorporar aproximadamente 15.000 posiciones para palés y servicios especializados de ultracongelación, reenvasado y distribución.

En Dinamarca, Constellation Cold Logistics compró el almacén frigorífico de Køge, lo que permitió añadir 20.000 posiciones para palés en la costa este de Zelanda.

CubeCold ha entrado en el mercado francés con la adquisición de 24H Frost, un proveedor de almacenamiento en frío ubicado en el puerto

de Loon-Plage, Dunkerque, que cuenta con una planta con más de 12.000 posiciones de palés.

La compañía neerlandesa ha ampliado su presencia en el mercado italiano con la adquisición de SG, que tiene una instalación para 10.000 palés.

Por su parte, Americold anunció este año una nueva relación a largo plazo con Jerónimo Martins, para gestionar el almacenamiento y la preparación de pedidos en tienda de aproximadamente 12 millones de cajas de productos congelados al año, abasteciendo a unas 300 tiendas minoristas en todo Portugal.

El operador de Atlanta también consolidó el pasado año su relación con PLUS, una cooperativa de supermercados con sede en los Países Bajos que cuenta con aproximadamente con unas 440 tiendas. A través de esta iniciativa, Americold gestiona el almacenamiento, la manipulación y la distribución de la gama de productos congelados de PLUS a través de su centro de distribución ubicado en Barneveld.

Instalaciones que tendrá Constellation en Gotemburgo.

CUBECOLD HA ENTRADO EN FRANCIA CON LA COMPRA DE 24H FROST



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.
- »» PCF 24h bajo demanda.
- »» Comunidad Portuaria altamente especializada en tráfico refrigerado.

CADENA DE SUMINISTRO | ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

EL SECTOR ATRAE INVERSIÓN

EL TERCER MAYOR OPERADOR MUNDIAL, NEWCOLD, SE IMPLANTA EN ESPAÑA SIGUIENDO LOS PASOS DADOS POR LINEAGE, AMERICOLD LOGISTICS Y CUBECOLD



“El mercado se sigue moviendo. La entrada de nuevos competidores, especialmente en zonas de alta concentración logística, confirma que el frío atrae inversión y que nuestra actividad tiene futuro”, asegura Beatriz Valencia, presidenta de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe).

Además, el interés para acometer nuevos proyectos empresariales en el mercado ibérico está siendo protagonizado, durante los últimos años, por los principales espadas. Así, el gigante mundial Lineage, que en 2021 desembarcó en España con la adquisición de las compañías Frinavarra y Fríoastur, ha anunciado una inversión de 17,1 millones de euros en el proyecto de ampliación de sus instalaciones situadas en el municipio navarro de Milagro.

El proyecto contempla la construcción de una cámara de congelación de producto terminado, y un almacén de tempe-

ratura ambiente para material envasado, en una parcela anexa dentro del complejo que tiene Lineage en la comunidad foral.

LINEAGE DESTINARÁ MÁS DE 17 MILLONES A SU PLANTA NAVARRA

El primer inmueble tendrá una superficie aproximada de 7.000 metros cuadrados. Albergará, principalmente, una cámara de congelación para producto terminado con una capacidad estimada de almacenamiento de 15.000 posiciones paletizadas en estanterías móviles, además del espacio diseñado para muelles y expediciones, así como oficinas y salas técnicas.

El segundo edificio ocupará una superficie de unos 4.000 metros cuadrados y servirá de

almacenamiento a temperatura ambiente de material auxiliar de envasado (cartón y bobinas de plástico), con una capacidad estimada de almacenamiento de 4.800 palés.

La planificación proyectada por Lineage es que los dos nuevos edificios de Milagro estén operativos en la segunda mitad del 2027. Este desarrollo dará servicio en exclusiva a Gelagri Ibérica, compañía centrada en las hortalizas congeladas y productos transformados a través de dos plantas de producción. La principal ubicada en Milagro y una segunda en Santaella (Córdoba). La multinacional estadounidense lleva prestando servicios a Gelagri en su planta de Milagro desde hace más de 20 años.

El gigante estadounidense de la logística del frío también estableció en 2023 unas nuevas oficinas centrales en Madrid, con el objetivo convertirlas en el epicentro del negocio de la multinacional en el sur de Eu-

Vista de las instalaciones de Lineage en Milagro (Navarra).

ropa. Un año antes había tomado al transportista murciano Grupo Fuentes, del que se desprendió en 2025 con su venta al fondo de capital alemán Mutares, y que posteriormente pasó a manos de Multum.

Por su parte, Americold Logistics, segundo operador mundial, abrió, en 2025, su nuevo European Support Centre en Barcelona. La instalación reúne expertos en finanzas, recursos humanos, informática y atención al cliente para mejorar sus operaciones en toda Europa. Entre sus objetivos se sitúa el impulso a la innovación en la cadena de frío y el apoyo a clientes de restauración, *retail* y productos de consumo. También dinamiza la inversión en talento y la colaboración transfronteriza.

Con esta iniciativa, Americold aumenta su presencia en España, donde cuenta con cuatro instalaciones frigoríficas que suman una capacidad total de almacenamiento de 76.400

palés, tras su desembarco realizado en 2020 con la adquisición de Agro Merchants Group.

Sin embargo, el gran hito de los últimos meses ha estado protagonizado por Newcold. El tercer mayor operador mundial en logística automatizada de almacenamiento en frío ha anunciado este año su desembarco en España. El proveedor de Países Bajos destinará 100 millones para la construcción de su primera plataforma, situada en el Parque Tecnológico Logístico de Noblejas (Toledo).

La futura instalación de Newcold, que contará con 65.000 palés de capacidad, incorporará sistemas automatizados de almacenamiento y recuperación (AS RS), así como otras tecnologías como *picking* robotizado y ATL, diseñadas para maximizar la eficiencia operativa, reducir el consumo energético y garantizar los más altos estándares de seguridad alimentaria.

Por su parte, Cubecold Europe, constituida en 2022 en Róterdam con el apoyo del inversor norteamericano I Squared Capital, ha continuado su crecimiento en el mercado español con la adquisición de Ferrocold 2025, Ferrolaboratorios Albacete y Ferroice.

Diseño del proyecto de Newcold en Noblejas (Toledo).



El operador, con sede en Barrrax (Albacete), dispone más de 200.000 metros cúbicos de almacenamiento con temperatura controlada (-17 °C y superior) a través de 35 cámaras frigoríficas.

Además, opera una flota propia de camiones con temperatura ambiente y controlada que presta servicio a productores, procesadores y distribuido-

res de productos agrícolas y congelados, como frutas, verduras y helados.

La empresa neerlandesa se implantó en España, durante el pasado ejercicio, 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 Alican-

te, que suman más de 76.000 posiciones para palés. Por otra parte, también los operadores locales acometen nuevos desarrollos. Así, Congalsa tiene en curso una inversión que supera los 26 millones de euros para acometer una nueva planta automatizada para el procesamiento de pescado, crustáceos y moluscos en el municipio de A Pobra do Caramiñal (A Coruña).

Frigoríficos Portugales del Norte (Frioport), que dispone en el puerto de Bilbao de una superficie de 4.000 metros cuadrados, totalizando una capacidad de almacenaje de 25.000 metros cúbicos, ha duplicado este año su capacidad de almacenamiento logístico a temperatura controlada. La empresa vasca ha puesto en marcha en el municipio vizcaíno de Bermeo un nuevo recinto de almacenaje a -20°C con 4.000 nuevos espacios de congelado.

Por su parte, Frigoríficos Iberport inició, el pasado año, la puesta en marcha de una nueva instalación de procesamiento de pescado fresco y congelado en el puerto de Vigo.

Asimismo, Frigorífica Santa Clara tiene en curso el desarrollo de una nueva planta de hielo en el puerto de Ondarroa.

CAPACIDAD DE 5,5 MILLONES DE M3

Aldefe, que agrupa al 80 por ciento del almacenamiento frigorífico de servicio público de España, con 5,2 millones de metros cúbicos de congelado y 262.515 metros cúbicos de refrigerado, sigue teniendo por delante grandes desafíos vinculados con la energía, sostenibilidad, fiscalidad, seguros, normativa, formación, innovación y atracción de talento.

Entre los asuntos que continúan está el debate sobre la temperatura del producto congelado y el objetivo de -15 °C. "Es una reflexión alineada con la búsqueda de eficiencia energética y reducción de emisiones, pero que exige consenso, seguridad jurídica, criterios técnicos compartidos y, la confianza de productores, operadores, distribución, clientes y administraciones. El sector está dispuesto a avanzar, pero sin poner en riesgo la seguridad, la calidad y la garantía del producto", aseguró su presidenta, Beatriz Valencia.

SOLUCIONES
INTEGRALES
PARA CADA
PRODUCTO

Un puerto en movimiento

www.bilbaoport.eus



CADENA DE SUMINISTRO | ECOMMERCE

REFRIGERACIÓN A DOMICILIO

EL COMERCIO ELECTRÓNICO DE PRODUCTOS DE ALIMENTACIÓN A TEMPERATURA CONTROLADA SIGUE DANDO PASOS ADELANTE, SI BIEN SE MANTIENEN TODAVÍA ALGUNAS BARRERAS COMO LA DE LOS FRESCOS

El auge del comercio electrónico en el Gran Consumo sigue consolidándose año tras año. Aunque las tiendas físicas continúan siendo el punto central de las compras, el *online* está triplicando su crecimiento en alimentación, bebidas, productos de higiene y limpieza.

En 2025, el comercio electrónico creció un 17,7 por ciento en el sector del Gran Consumo, frente al 9,1 por ciento de supermercados pequeños y el 7,6 por ciento de los grandes, según datos del informe 'El mercado del Gran Consumo en España. Principales tendencias de 2025', elaborado por la consultora NielsenIQ (NIQ). El impulso de este canal lo corrobora también la aceleración de la frecuencia de la compra, con crecimientos del 8 por ciento, alcanzando ya un peso del 7,3 por ciento en la cesta de la compra frente al 6 por ciento de hace un año, según el citado informe.

En cuanto a operadores del canal *online*, Amazon es el líder en España con una cuota en valor del 36,6 por ciento, seguido por operadores multicanal o especialistas *online*. En concreto, Merca-

7,2 por ciento, mientras que Lidl cierra el podio con un 6,2 por ciento. Además, Consum y Aldi, entre otros, también consiguen avanzar en el reparto del gasto de Gran Consumo, según el informe.

Compra online

El 'X Observatorio de Comercio Electrónico de Alimentación', que elabora la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados (Ase-das) constata también este auge del comercio electrónico de alimentación. Según el observatorio, este mercado ya ha alcanzado su madurez, con un 7,2 por ciento de compradores de productos de alimentación por vía *online* exclusivamente, lo que representa un aumento de 1,2 puntos porcentuales de su cuota respecto al año anterior. Esta cuota de mercado de la alimentación *online* se ha duplicado desde el 3,5 por ciento de 2020.

EL ECOMMERCE EN EL GRAN CONSUMO CRECIÓ UN 17,7% EN 2025

dona se sitúa en segunda posición con una cuota de un 9,8 por ciento y Glovo en tercera con un 4,8 por ciento, según refleja el estudio de NIQ.

Poniendo el foco en las enseñanzas del sector del Gran Consumo, que son las que comercializan buena parte del comercio electrónico a temperatura refrigerada, Mercadona consolida su liderazgo en el gasto, alcanzando el 29,5 por ciento de cuota. La segunda plaza es para Carrefour, con una cuota del

Por su parte, los compradores mixtos u omnicanal, que combinan tanto la compra de alimentación *online* como presencial, representan un 30,8 por ciento de la cuota. Mientras, los compradores puramente presenciales representan el 62 por ciento de cuota, casi diez puntos porcentuales por debajo de



El servicio especializado SEUR Frío registró un incremento del 19% el pasado año.

2020, según los datos de Asedas. No obstante, si acudimos al tipo de categorías más adquiridas por la vía *online*, la higiene para el hogar y personal y la alimentación envasada lideran las ventas. A su vez, los productos frescos siguen siendo la principal barrera. En concreto, el pescado fresco con un 24,2 por ciento, la carne fresca con un 33,3 por ciento y las frutas y verduras con un 42,5 por ciento, presentan los niveles de compra más bajos por la vía *online*. Las mayores brechas entre compradores mixtos y *online* se encuentran en los lácteos, congelados y alimentación envasada.

En cuanto a los motivos, la rapidez en la entrega es la circunstancia que más valoran los compradores *online* de productos de alimentación. Por el lado contrario, las principales barreras para no optar por la compra *online* se centran en la necesidad de que los productos que compran les lleguen frescos, o prefieren ver y tocar los productos antes de comprarlos, se encuentran entre ellas.

Operadores

SEUR frío, el servicio para el transporte a temperatura controlada, entre 2 y 8 grados centígrados, consolida su cre-



Alcampo apuesta por flota sostenible para sus repartos de comercio electrónico.



cimiento gracias al impulso de la compra *online* de productos frescos y de alimentación. En 2025, este servicio registró un incremento del 19 por ciento, reforzando su posición como una de las soluciones estratégicas de la compañía.

Actualmente, SEUR cuenta ya con una flota de 600 vehículos frigoríficos y 82 naves refrigeradas dedicadas al transporte de productos sensibles co-

mo productos cárnicos, que representan el 20 por ciento del total, así como pescado y mariscos, platos preparados, quesos, lácteos, bebidas pasteurizadas o productos procesados.

Además, para reforzar la trazabilidad de la cadena del frío, la compañía ha invertido más de un millón de euros en la implementación de un sistema basado en el internet de las cosas (IoT), que permite garantizar la trazabilidad de la temperatura desde el momento de la recogida hasta la entrega final.

En este sentido, SEUR ha instalado más de 2.000 dispositivos de medición de temperatura con tecnología NB-IoT en todas las unidades de carga de mercancía refrigerada, incluyendo vehículos de reparto, más de 500 contenedores certificados ATP y alrededor de cien cámaras de frío pertenecientes a la red de la compañía. Esta tecnología permite monitorizar la temperatura de forma continua y precisa.

SEUR frío está disponible también para envíos a Francia desde 2017. A este corredor se suma ahora Portugal, ampliando así la capacidad de la compañía para el transporte internacional de productos refrigerados. Al mismo tiempo, SEUR frío cuenta con la certificación ISO 23412 de AENOR, otorgada en 2021. Esta certificación avala los servicios de transporte terrestre de entrega de paquetes con transferencia intermedia, a temperatura controlada y refrigerada.

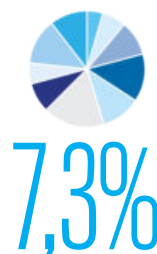
Capacidad

Por su parte, Logista Parcel, la red de paquetería a temperatura controlada de Logista, ha destinado cerca de 6 mi-

llones de euros para reforzar su operativa de frío en el presente año. La inversión se ha centrado en reformas orientadas a ampliar la capacidad de almacenamiento y modernizar sus infraestructuras. La compañía gestiona cerca de 11 millones de envíos bajo cadena de frío al año para los sectores Pharma y Food, para lo que dispone de una red integrada por 85 instalaciones a temperatura controlada y cuenta con una capacidad de almacenamiento superior a 50.000 palés frigoríficos.

La inversión de Logista Parcel ha ido destinada, entre otras cosas, a mejorar las cámaras de congelado de sus centros de Logroño, Girona, Tarragona, Vitoria y Zaragoza, así como la optimización de la estructura operativa de las plataformas de Barcelona y Madrid. Al mismo tiempo, la compañía ha realizado inversiones para la adquisición de generadores de todas sus instalaciones, asegurando así la continuidad ante posibles incidencias energéticas, como el apagón sufrido en 2025.

En el ámbito de la digitalización, Logista Parcel cuenta con su plataforma propia Hermes, que permite realizar un seguimiento continuo de temperatura en cada etapa del transporte e incorporar alertas y alarmas personalizables para cada cliente. Además, la compañía cuenta también con un sistema de control de sondas en todos sus vehículos e instalaciones diseñado para detectar alteraciones en la temperatura y activar medidas preventivas. De esta manera, si un envío supera los parámetros de temperatura establecidos, este queda automáticamente bloqueado en el sistema y no puede salir a reparto hasta su validación.



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

MÁXIMA PRECISIÓN EN CADA LITRO.
CONTROL ESPECIALIZADO PARA CISTERNAS.

- **Control de Descargas:** Evita pérdidas y controla cada apertura.
- **Seguridad ADR:** Rutas optimizadas para mercancías peligrosas.

Descubre más en gesinflat.com



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

NAVEGANDO EN TENSIÓN

LA LOGÍSTICA REEFER MANTIENE LA ESTABILIDAD SOBRE UN EQUILIBRIO CADA VEZ MÁS FRÁGIL, CONDICIONADO POR LOS CONFLICTOS GEOPOLÍTICOS, EL ENCARECIMIENTO ENERGÉTICO Y LAS ALTERACIONES DE LAS GRANDES RUTAS MARÍTIMAS

La logística marítima de productos refrigerados atraviesa una etapa de aparente estabilidad que esconde un equilibrio muy frágil entre la oferta disponible, la demanda y la capacidad operativa real del sistema. El comercio internacional de mercancías a temperatura controlada continúa mostrando fortaleza, impulsado principalmente por el consumo de alimentos y productos farmacéuticos, aunque sigue condicionado por factores geopolíticos y energéticos que dificultan el regreso a la normalidad en las cadenas de suministro.

La economía mundial mantiene un crecimiento moderado y se espera que el comercio internacional aumente alrededor de un 1,9 por ciento en 2026, suficiente para sostener la demanda de transporte marítimo de productos pe-

CUALQUIER RETRASO ATACA LA CALIDAD Y VALOR DE LA CARGA

recederos. Sin embargo, los conflictos en el mar Rojo, el golfo de Adén y el estrecho de Ormuz vienen obligando a las navieras a desviar sus rutas por el cabo de Buena Esperanza, aumentando los tiempos de tránsito, el consumo de combustible y la inmovilización de buques y contenedores.

Esta situación genera una paradoja en el mercado: aunque la flota mundial de portacontenedores continúa creciendo y existe más capacidad instalada que nunca, la capacidad efectiva disponible es menor por-

que cada barco y cada contenedor realizan menos rotaciones al año. El problema es especialmente relevante para el transporte refrigerado, donde cualquier retraso puede comprometer la calidad y el valor comercial de frutas, ver-

duras, carnes, pescados, lácteos o productos farmacéuticos.

Además, la disponibilidad de contenedores frigoríficos no es homogénea entre regiones. El principal desafío ya no es la cantidad de equipos existentes, sino su reposicionamiento hacia las zonas exportadoras en el momento adecuado, especialmente durante las campañas agrícolas del hemisferio norte.

En materia de costes, los fletes refrigerados muestran una evolución desigual. Mientras los índices globales reflejan una moderada tendencia a la baja, determinadas rutas, especialmente las que parten de Asia, registran importantes incrementos por el encarecimiento del combustible y los recargos asociados a los desvíos y riesgos geopolíticos. Y se añaden los costes de las normativas medioambientales y de los sistemas de emisiones que las navieras trasladan a los cargadores.

EL SECTOR OBSERVA UNA CAÍDA DE LAS ROTACIONES



Operaciones con contenedores reefer.

La fiabilidad de los servicios mejora lentamente, aunque todavía permanece lejos de los estándares alcanzados antes de la pandemia. Actualmente, únicamente alrededor del 63 por ciento de los buques llegan a destino dentro del margen previsto, mientras los retrasos medios rondan los cinco días. La situación mejora en algunos corredores con América, donde la menor congestión portuaria favorece una mayor puntualidad, pero continúa siendo especialmente complicada en los servicios afectados por las alteraciones del mar Rojo y Oriente Medio.

Falta de capacidad

Por regiones, Europa continúa sufriendo las consecuencias de la reducción de capacidad efectiva y de la incertidumbre sobre las conexiones con Asia. En la zona Asia-Pacífico se mantiene una constante reorganización de servicios y escalas, mientras Norteamérica presenta un mercado más equilibrado, aunque también afectado por el incremento de costes logísticos.

Sudamérica, por su parte, vive una campaña especialmente dinámica gra-

cias al crecimiento de las exportaciones hortofrutícolas y a nuevas infraestructuras como el puerto peruano de Chancay, que está modificando los flujos comerciales hacia Asia.

El mercado mundial del transporte refrigerado afronta así un ejercicio marcado por la resiliencia. La demanda permanece estable, la capacidad global continúa creciendo y el comercio internacional sigue avanzando, aunque lo hace sobre una estructura mucho más vulnerable de lo que indican las cifras agregadas.

La verdadera tensión ya no reside en la falta de buques o de contenedores, sino en la capacidad del sistema para mantenerlos circulando con eficiencia en un contexto dominado por los conflictos geopolíticos, la incertidumbre regulatoria y unos costes operativos

cada vez más elevados.

Esa combinación obliga a productores, exportadores, transitarios y navieras a planificar cada operación con mayor anticipación y flexibilidad, convirtiendo la gestión logística en un factor competitivo tan decisivo como el propio producto transportado.



PUERTO DE CÁDIZ

Especialista en frío



Puerto de la
Bahía de Cádiz

Autidad Portuaria de la Bahía de Cádiz



www.puertocadiz.com



Imagen del Puerto de Bahía de Algeciras, que ostenta el liderazgo del tráfico de carga perecedera en España.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

LIDERAZGO HORTOFRUTÍCOLA

LOS PUERTOS GESTIONAN 10 MILLONES DE TONELADAS DE PRODUCTOS FRESCOS, CON ALGECIRAS Y VALENCIA AL TIMÓN

España mantiene su liderazgo hortofrutícola pese a la caída del comercio global. En 2025, los puertos gestionaron 10,26 millones de toneladas de productos frescos, según datos provisionales de Puertos del Estado, lo que representa un descenso cercano al 9 por ciento respecto a los 11,3 millones de toneladas canalizadas en 2024.

La caída se debe principalmente a la reducción de las exportaciones hortofrutícolas y a la débil evolución del comercio global, aunque los puertos españoles mantienen su papel como plataformas logísticas estratégicas para productos frescos, apoyados en contenedores refrigerados que garantizan la conservación de la cadena de frío y aportan un valor añadido esencial a la carga perecedera.

LOS TRÁFICOS DE FRUTAS Y VERDURAS CAYERON UN 9% EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES DURANTE 2025

Por volúmenes, el puerto de Algeciras, con más de 4 millones de toneladas de mercancía hortofrutícola, lidera los tráficos en España, afianzando un año más sus relaciones comerciales con Costa Rica, Perú, Egipto, Colombia y Ecuador, con los que gestiona tráficos de piña, aguacate, banana y cítricos a través de sus terminales de contenedores. Su estrategia más reciente incluye un proyecto pionero de interoperabilidad digital con la Plataforma de Comercio Centroamericana que permitirá agilizar certificados sanitarios y documentos aduaneros, aumentando la eficiencia y fiabilidad del intercambio de productos frescos entre España y Centroamérica.

Por su parte, el puerto de Valencia canalizó 1,9

EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS A LA BAJA

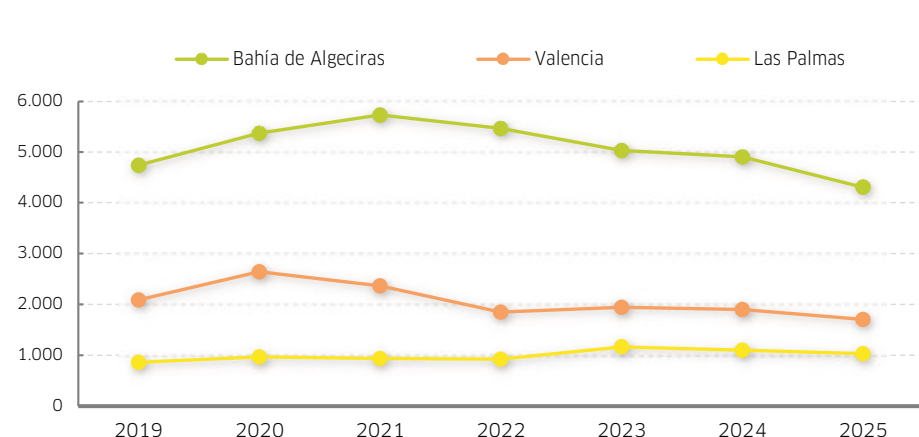
Los tráficos de mercancía hortofrutícola en los puertos españoles mantienen una tendencia de reducción en los últimos seis años, periodo en el que han descendido un 15%, agrupando un flujo de 10 millones de toneladas en 2025.

	2025	%25/24	%25/19	2024	2023
Bahía de Algeciras	4.309	-12%	-9%	4.904	5.027
Valencia	1.705	-10%	-18%	1.902	1.945
Las Palmas	1.030	-6%	+20%	1.099	1.166
S.C. Tenerife	587	-1%	+0%	592	621
Barcelona	526	-8%	-73%	571	549
Bahía de Cádiz	370	-9%	+22%	406	409
Vigo	283	-4%	>999%	294	235
Tarragona	188	-32%	-0%	277	518
Huelva	173	+7%	+55%	162	172
Málaga	158	+71%	+218%	93	80
Almería	137	+30%	+87%	105	104
Motril	123	-26%	+34%	165	181
Baleares	116	+6%	-19%	109	121
Gijón	107	+41%	+21%	76	112
Bilbao	107	-1%	-36%	107	123
Santander	85	+30%	+201%	65	81
Alicante	74	-3%	-46%	77	80
Sevilla	60	-14%	-31%	70	94
Cartagena	51	-68%	-51%	157	210
Marín - Pontevedra	37	+91%	-75%	19	0
Castellón	17	-52%	-55%	36	48
Melilla	11	-6%	-39%	11	12
Vilagarcía	4	+200%	-80%	1	3
Ferrol - San Cibrao	2	-	-	-	1
Ceuta	1	-44%	-95%	1	1
TOTAL	10.260	-9%	-15%	11.299	11.904

Miles de toneladas. 2025, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

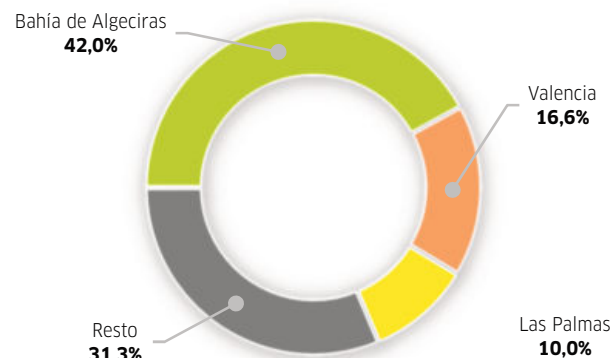
DESACELERACIÓN ANTE LA REDUCCIÓN DE LAS EXPORTACIONES

Puertos del Estado explica que la caída de las ventas de productos españoles al exterior está en la base de los descensos de los flujos de productos hortofrutícolas en los grandes puertos.



Miles de toneladas. 2025, provisional. Fuente: Puertos del Estado.

AÑO 2025



ALGECIRAS, VALENCIA Y LAS PALMAS, A LA CABEZA DEL TRÁFICO PERECEDERO

millones de toneladas de productos hortofrutícolas a través de 3.250 conexiones refrigeradas, consolidándose como un nodo clave para la distribución nacional e internacional.

En tercera posición, el puerto de Las Palmas gestionó más de un millón de

toneladas de frutas y verduras. Los cítricos, las hortalizas secas y las patatas lideran los flujos, con un 46 por ciento de la carga en contenedores refrigerados, seguidos por cebollas, ajos, puerros, frutos de cáscara, plátanos, tomates, hortalizas congeladas y frutas tro-

picales como aguacates, mangos o piñas.

Otros puertos como Málaga, Huelva, Almería, Tenerife, Barcelona, Tarragona, Cádiz y Vigo mantienen flujos menores pero fueron relevantes en el tráfico interinsular e internacional de mercancías frescas.

THE COOLEST TERMINAL IN THE MED

- PLUGGING UNPLUGGING
- REEFER CONTAINERS
- LIVE REEFER ALARMS
- TEMPERATURE MONITORING
- CONTINUOUS INVESTMENT IN SUSTAINABILITY
- PERSONALIZED ATTENTION
- FAST GATES SYSTEM AND CUSTOM CLEARANCE
- INSPECTION AND CLEANING
- REAL TIME INFORMATION
- REPAIR AND PTI
- RAILWAY CONNECTIONS

+ 3.000 Reefer plugs

PLUGGED IN TO THE FUTURE

best.com.es

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

ESPAÑA, POTENCIA REEFER

LA ESPECIALIZACIÓN LOGÍSTICA Y LAS NUEVAS INVERSIONES CONSOLIDAN EL LIDERAZGO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS REFRIGERADAS

La logística del frío continúa ganando protagonismo en el sistema portuario español. Durante 2025, los principales puertos reforzaron su capacidad para atender el creciente tráfico de mercancías perecederas mediante inversiones en infraestructuras frigoríficas, digitalización, conectividad marítima e intermodalidad. En un contexto marcado por la reorganización de las cadenas globales de suministro y la creciente exigencia de rapidez, trazabilidad y sostenibilidad, España consolida su posición como plataforma estratégica para el comercio internacional de productos sensibles a la temperatura.

El tráfico de contenedores refrigerados sigue concentrándose en Bahía de Algeciras, Valencia, Las Palmas y Barcelona, con el 75 por ciento del producto, aunque puertos como Málaga, Alicante y Almería han reforzado durante el último año su apuesta por este segmento. Todos ellos aprovecharon su presencia en 'Fruit Logística', celebrada en Berlín, para promocionar sus capacidades y captar nuevos tráficos vinculados al comercio hortofrutícola internacional.

ALGECIRAS MANTIENE EL LIDERAZGO NACIONAL

Bahía de Algeciras mantiene el liderazgo nacional en mercancía perecedera en contenedor gracias a su amplia conectividad y a la modernización de sus servicios. Entre los proyectos más relevantes figura la interoperabilidad digital con la Plataforma de Comercio Centroamericana, que permitirá agilizar el intercambio de documentación sanitaria y aduanera, reduciendo tiempos de inspección. Además, la

ampliación del Puesto de Control Fronterizo incrementará la capacidad para atender el creciente flujo de frutas y hortalizas procedentes de países como Costa Rica, Ecuador, Colombia o Perú.

Valencia continúa consolidándose como uno de los principales hubs mediterráneos para la carga reefer. Su elevada capacidad de conexiones eléctricas para contenedores frigoríficos, la apuesta por la digitalización y la mejora de la intermodalidad fortalecen su competitividad. La Autoridad Portuaria sigue impulsando el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas y nuevos servicios ferroviarios destinados a facilitar el transporte de mercancías refrigeradas hacia el centro y norte de Europa.

Las Palmas mantiene igualmente un papel estratégico como plataforma atlántica para el comercio de productos frescos. Durante 2025 superó el millón de toneladas de frutas y hortalizas y dispone de cerca de

4
PUERTOS
CONCENTRAN
EL 75% DEL
TRÁFICO REEFER



2.000 conexiones reefer, amplias superficies logísticas y una destacada capacidad de almacenamiento frigorífico. Su posición geográfica y su extensa red de conexiones internacionales consolidan al puerto como centro redistribuidor entre África, Europa y América, mientras continúa reforzando



Operaciones reefer en el puerto de Alicante.

sus instalaciones de inspección fronteriza y su papel como alternativa logística para determinados flujos africanos.

Barcelona sigue avanzando en la especialización de la logística refrigerada mediante la ampliación de infraestructuras específicas y la incorporación de soluciones tecnológicas orientadas a la eficiencia energética. Las conexiones ferroviarias con el interior peninsular y el crecimiento de los servicios marítimos con Oriente Medio, África y Sudamérica consolidan su posición como uno de los principales nodos reefer del Mediterráneo occidental.

Entre los puertos con mayor crecimiento destaca Málaga, que durante 2025 incrementó más del 40 por ciento el movimiento de contenedores frigoríficos gracias al aumento de los servicios con los principales exportadores latinoamericanos. La ampliación de accesos, la construcción de una nueva nave frigorífica, el desarrollo de un nuevo Punto de Control Fronterizo y la futura autorización para importar cítricos permitirán reforzar aún más su especialización en el tráfico hortofrutícola.



Operaciones de Boluda en el puerto de Cádiz.

Alicante también avanza en su estrategia de diversificación hacia el sector agroalimentario. El enclave aprovechó su presencia en 'Fruit Logística' para fortalecer contactos con operadores internacionales interesados en utilizar el puerto como plataforma logística para las exportaciones del sureste español. La proximidad a una de las principales zonas productoras de frutas y hortalizas de Europa y sus conexiones con África y Canarias refuerzan su atractivo.

Por su parte, Almería continúa apoyándose en la fortaleza de la agricultura intensiva provincial. El crecimiento del tráfico agroalimentario y de la industria auxiliar agrícola, unido a la futura ampliación del Muelle de Pechina y a la mejora de los accesos terrestres y marítimos, permitirá incrementar su capacidad logística.

Sostenibilidad

El conjunto de puertos mantiene además una firme apuesta por la sostenibilidad, la digitalización y la eficiencia operativa mediante la modernización de los puestos de control fronterizo, la implantación de conexiones eléctricas para buques y la automatización de procesos documentales. En un escenario internacional cada vez más exigente, la carga refrigerada se consolida como uno de los tráficos de mayor valor estratégico, situando a España entre las principales plataformas europeas para el comercio internacional de productos frescos.



Puerto de Huelva

HUB LOGÍSTICO DE FRÍO

ESPECIALIZADO EN MERCANCÍA PERECEDERA Y CONGELADA

ORIENTADO AL CLIENTE
MULTIMODAL
SOSTENIBLE
DIGITAL

WWW.PUERTOHELVA.COM





CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

ALGECIRAS SE ADAPTA AL AUGE DEL RO-RO

LA ENTIDAD PORTUARIA REFUERZA INFRAESTRUCTURAS, CONTROLES Y CAPACIDAD LOGÍSTICA PARA RESPONDER AL CRECIMIENTO SOSTENIDO DEL COMERCIO HORTOFRUTÍCOLA CON MARRUECOS Y CONSOLIDAR SU LIDERAZGO EN EL ESTRECHO

El Puerto de Algeciras afronta una nueva fase de transformación para responder al fuerte crecimiento del tráfico de mercancías entre Europa y el norte de África. El incremento sostenido de la carga rodada, impulsado por la expansión del comercio con Marruecos y el desarrollo de estrategias de *nearshoring*, está obligando al principal enclave logístico del sur de Europa a reforzar tanto sus infraestructuras como sus sistemas de gestión con el objetivo de evitar cuellos de botella y garantizar la competitivi-

dad del corredor del Estrecho. La evolución de los tráficos confirma esta tendencia. El puerto superó el medio millón de vehículos industriales durante el último ejercicio, con un crecimiento superior al 10 por ciento respecto al año anterior. La práctica totalidad de este volumen corresponde a la co-

LOS TRÁFICOS VIENEN CRECIENDO A DOBLE DÍGITO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

nexión con Tánger Med, convertida en uno de los principales corredores ro-ro del continente, mientras que la línea con Ceuta mantiene igualmente una evolución positiva.

Ante este escenario, la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha un amplio programa de inversiones destinado a aumentar la capacidad operativa del recinto. Entre las actuaciones destaca la construcción de una nueva zona de preembarque para vehículos pesados junto al Puesto de Control Fronterizo, que permitirá ordenar los flujos

DFDS es una de las navieras que opera en Algeciras.

de acceso y absorber el incremento previsto del tráfico en los próximos años. La nueva instalación contará con capacidad para cerca de setenta camiones, accesos automatizados mediante lectura de matrículas y contenedores, nuevos viales internos y sistemas de control que permitirán agilizar la gestión de las operaciones.

La ampliación del Puesto de Control Fronterizo constituye otro de los proyectos estratégicos. La nueva infraestructura duplicará la capacidad de inspección de mercancías, especialmente productos agroalimentarios procedentes de Marruecos, un tráfico que mantiene una evolución creciente y que ha elevado de forma significativa el número de controles realizados en los últimos años. La actuación permitirá mejorar la organización de los posicionamientos de vehículos y reducir los tiempos de espera durante los procesos de inspección.



ALGECIRAS ESTÁ AFRONTANDO UNA MEJORA INTERNA DE SUS INSTALACIONES

La modernización también alcanza a la gestión de los accesos. Desde este año únicamente pueden acceder al recinto portuario los vehículos que disponen de documentación, orden de transporte o reserva de embarque, una medida orientada a reducir la saturación de las zonas de estacionamiento y mejorar la seguridad en el interior del puerto. Paralelamente, las terminales de contenedores han ampliado sus horarios de atención a los transportistas con el objetivo de distribuir mejor los flujos de entrada y salida de camiones.

Las exigencias regulatorias también están condicionando la operativa. La implantación de nuevos procedimientos aduaneros obliga a que los vehículos permanezcan estacio-

nados en las áreas habilitadas durante toda la tramitación documental, reforzando el control sobre los movimientos dentro del recinto. Aunque la medida persigue mejorar la trazabili-



Operaciones de Baleària en el puerto de Algeciras.

dad y la seguridad, transportistas y operadores logísticos advierten de que su eficacia dependerá de la capacidad disponible para evitar retrasos durante los periodos de máxima actividad.

El crecimiento del tráfico está directamente vinculado al fortalecimiento de las relaciones comerciales entre Europa y Marruecos. El flujo diario es de 1.300 camiones entre orillas.

La progresiva relocalización de procesos industriales hacia el país magrebí ha incrementado la demanda de servicios logísticos rápidos y frecuentes, especialmente en sectores como la automoción, el textil y la alimentación. Este fenómeno ha impulsado el tráfico de semirremolques y ha favorecido la incorporación de nuevos operadores marítimos, aunque el mercado continúa reclamando mayor capacidad y flexibilidad para absorber el aumento de la demanda.

El desarrollo del corredor también está favoreciendo el protagonismo de otros puertos andaluces. Huelva ha incorporado nuevos servicios regulares con Tánger Med, mientras que Motril y Málaga continúan re-

forzando sus conexiones como alternativas complementarias a Algeciras. Esta diversificación pretende repartir parte del crecimiento previsto y ofrecer mayor capacidad al sistema logístico del sur peninsular.

La apuesta por la intermodalidad constituye otro de los pilares de la estrategia. La futura autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza permitirá trasladar parte del transporte de mercancías desde la carretera al ferrocarril, reduciendo emisiones y mejorando la eficiencia de las cadenas logísticas. Al mismo tiempo, el desarrollo del Área Logística Bahía de Algeciras sigue atrayendo inversiones privadas destinadas a crear plataformas de estacionamiento seguro y centros de distribución para atender el incremento de flujos con el norte de África.

El sector coincide en que el reto trasciende a las infraestructuras españolas. La crecien-

te presión sobre las instalaciones de Tánger Med evidencia la necesidad de una planificación coordinada entre ambas orillas del Estrecho para evitar que las limitaciones de capacidad en cualquiera de los dos puertos afecten al conjunto del corredor. La experiencia de los episodios de congestión registrados durante los últimos meses

ha puesto de manifiesto que el crecimiento del comercio exige ampliar espacios logísticos, mejorar la gestión operativa y reforzar la coordinación entre administraciones y operadores.

Con un tráfico que continúa creciendo y previsiones de alcanzar cifras históricas durante los próximos años, Algeciras acelera la adaptación de sus infraestructuras para mantener su posición como principal puerta logística entre Europa y África y responder a las nuevas exigencias del transporte internacional de mercancías.

1.300

PASAN A DIARIO
ENTRE ALGECIRAS
Y EL NORTE
DE ÁFRICA

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

Solicita tu tarjeta y dispositivo de peajes en uta.com

UTA | Edenred
we simplify mobility

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

HUELVA CRECE CON EL TRÁFICO REEFER

EL ENCLAVE CONSOLIDA SU APUESTA POR LOS PRODUCTOS PERECEDEROS CON LA PUESTA EN SERVICIO DEL HUB LOGÍSTICO DEL FRÍO DE FRIPORTSUR

El Puerto de Huelva ha dado un nuevo paso en su estrategia de diversificación de tráfico con la consolidación de una infraestructura llamada a reforzar su peso en el mercado de las mercancías a temperatura controlada. La puesta en marcha del Hub Logístico del Frío de Friportsur, presentado en el marco de 'Fruit Attraction', supone la incorpora-

ción de una plataforma especializada que combina capacidad de almacenamiento, automatización, eficiencia energética y conexión directa con las principales infraestructuras logísticas del enclave portuario.

La instalación, ya operativa en el Muelle Sur, representa una inversión de 27 millones de euros y se ha converti-

do en una de las mayores infraestructuras especializadas en logística frigorífica del sur de Europa. El proyecto emerge con el objetivo de captar nuevos flujos de productos perecederos, tanto de importación como de exportación, aprovechando la posición estratégica del puerto onubense en el arco suratlántico y su creciente conectividad con mercados de África, América, Canarias y el Mediterráneo.

La especialización en mercancía refrigerada constituye uno de los ejes sobre los que Huelva pretende incrementar el valor añadido de su actividad logística. Frente a un modelo basado exclusivamente en el movimiento de mercancías, la estrategia pasa por ofrecer servicios que permitan almacenar, consolidar, inspeccionar y redistribuir productos con elevados requerimientos de conservación, generando nuevas oportunidades para operadores logísticos, transitarios, exportadores y navieras.

Imagen aérea del
Muelle Sur del
Puerto de Huelva.



La localización del complejo constituye uno de sus principales activos competitivos. El almacén se encuentra junto al Puesto de Control Fronterizo, lo que permite reducir tiempos en los procesos de inspección sanitaria y fitosanitaria de mercancías procedentes de terceros países. Esta proximidad facilita una operativa más eficiente tanto para las importaciones como para las exportaciones, eliminando movimientos innecesarios dentro del recinto portuario y reduciendo costes logísticos.

Proyecto emergente

El Hub Logístico del Frío ocupa una parcela de 32.525 metros cuadrados y dispone de una capacidad total de almacenamiento de 180.000 metros cúbicos. Su elemento más singular es un silo autoportante completamente automatizado destinado a productos congelados, con una superficie de 5.000 metros cuadrados, una altura de 32 me-

tros y capacidad para más de 24.000 posiciones de palé. La instalación incorpora sistemas robotizados de almacenamiento y recuperación que permiten maximizar el aprovechamiento del espacio disponible y reducir significativamente los tiempos de manipulación.

La automatización constituye un factor diferencial del proyecto. Toda la gestión del almacén se encuentra integrada mediante un sistema que controla en tiempo real la ubicación, entrada y salida de cada palé, garantizando la trazabilidad completa de los productos. La eliminación de movimientos manuales mejora la seguridad operativa, reduce errores y permite aumentar la productividad sin incrementar la superficie construida.

El complejo se completa con una cámara frigorífica bitérmica destinada a mercancía refrigerada, con capacidad para varios miles de palés, zonas específicas de expedición, cámaras de rechazo y túneles de congelación rápida capaces de alcanzar temperaturas de -35 grados centígrados. En su configuración inicial dispone de dos túneles, con capacidad para absorber el flujo de hasta seis camiones por hora, aunque el diseño contempla futuras ampliaciones que permitirán duplicar dicha capacidad conforme aumente la demanda.

El objetivo del proyecto trasciende el simple almacenamiento frigorífico. La plataforma pretende convertirse en un auténtico centro logístico especializado para productos agroalimentarios,

LA CREACIÓN DE TRENES REEFER, UN OBJETIVO A MEDIO PLAZO

ofreciendo servicios de consolidación de cargas, preparación de pedidos, almacenamiento temporal, distribución y apoyo a la exportación. Esta orientación responde a la creciente demanda de soluciones logísticas integrales por parte de los productores hortofrutícolas y de la industria alimentaria.

La ubicación de Huelva favorece especialmente este posicionamiento. El *hinterland* inmediato concentra una importante producción agrícola y agroalimentaria, mientras que las co-

nexiones marítimas del puerto permiten acceder con rapidez a mercados internacionales. Actualmente, el enclave mantiene servicios regulares con Marruecos, África Occidental, Canarias, Mediterráneo, Oriente Medio, India, Pakistán y Canadá, configurando una red que facilita tanto la entrada como la salida de mercancías refrigeradas.

La estrategia del puerto consiste en aprovechar estas conexiones para con-



Presentación del Hub Logístico del Frío de Huelva en Fruit Attraction.

solidarse como puerta logística del suroeste europeo para productos perecederos. La existencia de una infraestructura especializada permite ofrecer a las empresas exportadoras una alternativa competitiva frente a otros puertos tradicionales en este segmento, reduciendo tiempos de tránsito y mejorando la calidad del servicio mediante una mayor concentración de operaciones logísticas en un único punto, destacan desde el enclave onubense.

Concentración

La plataforma se integra además dentro del desarrollo del Muelle Sur, donde confluyen la terminal de contenedores, la terminal de tráfico rodado, la terminal ferroviaria y el Puesto de Control Fronterizo. Esta concentración de infraestructuras facilita la intermodalidad y permite reducir movimientos internos, aspecto especialmente relevante en cadenas logísticas donde la rapidez resulta determinante para preservar la calidad del producto.

El crecimiento previsto de la terminal de contenedores y la ampliación ferroviaria reforzarán igualmente la capacidad del puerto para atraer nuevos tráfico refrigerados. La futura incorporación de servicios de autopista ferroviaria permitirá ampliar el radio de influencia hacia el interior peninsular.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE MARÍTIMO

EL FRIGO APUESTA POR EL TMCD PESE AL ETS

EL VERDADERO OBSTÁCULO PARA AUMENTAR EL *SHORT SEA SHIPPING* NO ES LA FIABILIDAD DEL SERVICIO, ES SU CAPACIDAD PARA COMPETIR CON LA CARRETERA ANTE LOS SOBRECOSTES QUE SOPORTA EL FERRI

El transporte frigorífico confía cada vez más en el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) como una alternativa fiable y segura para el transporte de mercancías perecederas. La consolidación de los servicios marítimos ro-pax, especialmente por su regularidad y cumplimiento de horarios durante todo el año, ha contribuido a reforzar la confianza tanto de las empresas transportistas como de sus conductores.

“El temor a que la carga pueda deteriorarse durante la travesía ha quedado prácticamente superado tras años de experiencia positiva”, señala Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain). Es más, “la seguridad de las mercancías a bordo de los buques ya no figura entre las principales preocupaciones de los operadores”.

Actualmente, el principal reto sigue siendo la competitividad frente al transporte exclusivamente por carretera: “El verdadero obstáculo para incrementar el uso del transporte

marítimo de corta distancia no es la fiabilidad del servicio, sino su capacidad para competir en costes con la cadena unimodal de carretera”.

Y es que hay nubarrones en el horizonte. Aunque los observatorios elaborados periódicamente por SPC Spain no diferencian los tráficos de mercancías a temperatura controlada del conjunto del transporte marítimo de corta distancia, todos estos flujos han resultado afectados por el incremento de costes derivados de la aplicación del sistema europeo de comer-



El transportista confía en subir al ferri.

cio de emisiones (EU ETS), como lo ha reflejado la última estadística publicada por la entidad (ver despiece).

“El transporte frigorífico está siendo perjudicado por el ETS, al igual que ocurre con

otro tipo de flujos, dada la dificultad en trasladar ese sobre coste a sus clientes. Quizás en el caso del transporte frigorífico sea en menor medida que otros tráficos más sensibles al precio, dado el valor de estos productos y su carácter de perecederos”, apunta la experta.

El motivo es sencillo: “Si utilizar los servicios de TMCD es más caro que ir por la carretera, seguro que al menos una parte escogerá la opción solo carretera”, añade.

Los ‘ecoincentivos’ no han sido un buen paliativo a los ETS a tenor del balance final de este plan de ayudas.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha saldado las tres convocatorias de los ecoincentivos para subir el remolque a un servicio de *short sea shipping* con un total de 49 empresas beneficiadas entre

transportistas, cargadores u operadores logísticos. En total, son un centenar las solicitudes aprobadas, que incluyen a los repetidores, es decir, a las empresas que se han presentado a más de una convocatoria.

El montante de las ayudas ha ascendido a 24,65 millones de euros, menos de la mitad (49,3 por ciento) de los consignados. Y de esta cifra, casi la mitad (11,88 millones) han sido otorgados en la tercera convocatoria. Las empresas beneficiadas realizaron un total de 358.476 viajes, lo que supone una media de 68,76 euros de ayuda por embarque. Los ‘ecoincentivos’ han estado altamente concentrados. Tres empresas, las filiales españolas de la austriaca LKW y de las italianas Transitalia y Smet sumaron 15,31 millones, el 62,1 por ciento del global.

Transportes ha adjudicado los ‘ecoincentivos’ por cada unidad embarcada y trayecto realizado en función del ahorro generado en España de los costes externos, es decir, los gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, congestión, accidentabilidad y ruido. Además, ha tenido en cuenta el

CLdN ha sido una de las navieras que ha participado.



desempeño ambiental de los buques según su capacidad, ocupación media o tipo de combustible utilizado, entre otros factores.

Se trata de un programa único en Europa, señala un comunicado de Transportes, que ha sido incorporado al Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte “para garantizar su continuidad y consolidación a largo plazo”.

CONFIANZA ANTE LA REGULARIDAD Y EL CUMPLIMIENTO DE HORARIOS

SPC Spain defiende que los ‘ecoincentivos’ son más necesarios que nunca, “ya que sobre todo el *short sea shipping* está resultando más lastrado (que otro tipo de transporte marítimo) por las normativas ETS y, en menor medida, por el Fuel EU Maritime”. Eso sí, dándole un giro de 180 grados para que realmente logren el objetivo que persiguen.

BAJA LA DEMANDA Y LA OFERTA

Los datos avalan lo que llevan tiempo anunciando los expertos: la normativa ambiental europea, como es la aplicación del sistema del comercio de derecho de emisiones al transporte marítimo (EU ETS), provoca el efecto contrario al perseguido. Hay una caída de la demanda de los servicios de *short sea shipping* y un ajuste de la oferta reduciendo las navieras frecuencias, según el último Observatorio del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) de SPC Spain. En otras palabras, los camiones empiezan a desembarcar para regresar a la carretera.

SPC Spain analiza la evolución de la demanda en el transporte por carretera y en el TMCD ro-ro alternativo a la carretera (excluyendo los vehículos en régimen de mercancías) en dos periodos, entre 2013 y 2019 y entre 2021 y 2025. El crecimiento medio del TMCD fue superior (+7,8 por ciento) al de la carretera (+4,6 por ciento) en el primero.

Una tendencia que se invierte, aumentando la carretera el 2,1 por ciento, mientras el *short sea shipping* cae el 2,3 por ciento entre 2021 y 2025, un periodo en el que “entra en vigor el IMO 2020, el ETS y el FuelEU”, señala el análisis de SPC Spain, en referencia a las normas ambientales.

Por países, los flujos retroceden sobre todo entre puertos españoles con otros comunitarios donde también se aplica el ETS. En el caso de Italia, el principal socio en este tipo de transporte, la caída ha sido del 6 por ciento en 2025 en comparación con 2024, mientras que con Bélgica el retroceso es de dos dígitos (-26,4 por ciento). El descenso no es tan acusado con países no comunitarios, como Gran Bretaña (-2,2 por ciento), mientras que crece con Marruecos (+4,6 por ciento).

La subida del cabotaje no compensó

El global de TMCD, que incluye cabotaje y graneles, saldó el pasado ejercicio con un descenso interanual del 4,3 por ciento. Y es que la caída del tráfico exterior (-6,4 por ciento) no pudo ser compensada por la subida del cabotaje (+2,9 por ciento). Por su forma de presentación, el tráfico de mercancía general ro-ro fue el único que experimentó un crecimiento (+2,2 por ciento) gracias al cabotaje.

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía sumó 1,4 millones de unidades en 2025, es decir, el 7,7 por ciento menos en relación al ejercicio precedente, “siguiendo la tendencia mostrada en el 2024”, señala el Observatorio.

GRIMALDI LINES

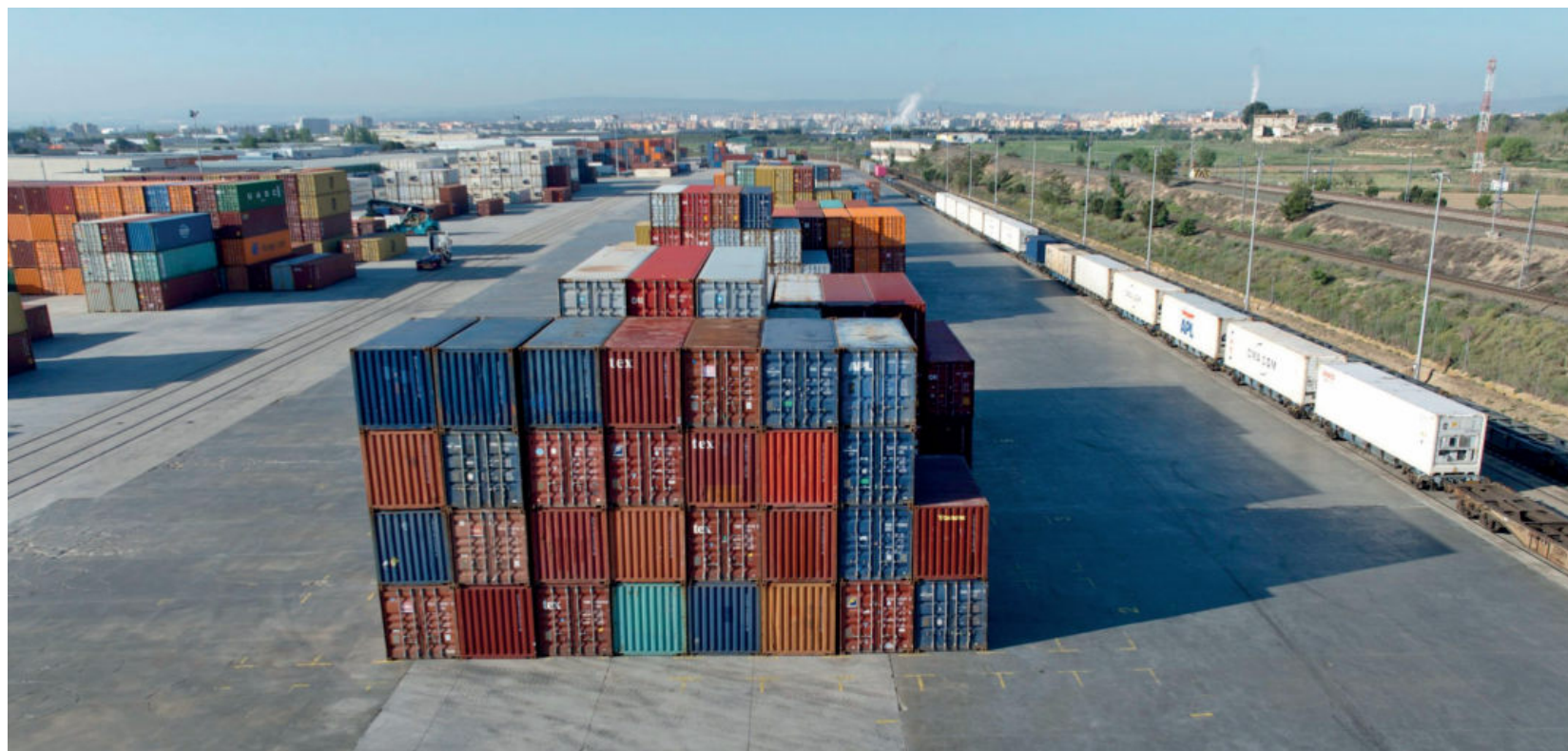
ECO VALENCIA

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 | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

MODELOS MULTICLIENTE

AECOC IMPULSA UN NUEVO PLAN DE TRANSPORTE INTERMODAL PARA EL GRAN CONSUMO, UN SECTOR DONDE SOLO EL 1% DE LAS EMPRESAS MUEVE MÁS DEL 10% DE SUS VOLÚMENES TOTALES POR FERROCARRIL

El sector del Gran Consumo, uno de los más intensivos en volúmenes de mercancías a temperatura refrigerada, apenas utiliza el ferrocarril para sus tráficos de mercancías en España. Así lo constata una cuota modal que se sitúa por debajo del 5 por ciento en este sector, según datos de Aecoc. Tan solo un 1 por ciento de las empresas de Gran Consumo mueve más del 10 por ciento de sus volúmenes totales por tren.

“Estos porcentajes tienen que variar, porque hay condicionantes que así lo reclaman, como la escasez de conductores o la sostenibilidad, por lo que el verdadero eje del cambio tiene que ser la intermodalidad”, subraya Javier Jaso, responsable de Transporte de Aecoc. Esta organización de cargadores ha impulsado, de la mano con la Oficina del

Comisionado del Corredor Atlántico, un nuevo Plan de transporte intermodal para el sector del Gran Consumo 2026. El estudio supone una actualización del último análisis sectorial llevado a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hace una década.

5%

DE CUOTA MODAL TIENE EL FERROCARRIL EN EL SECTOR DEL GRAN CONSUMO, MUY VINCULADO AL REFRIGERADO

El plan incluye el desarrollo de un nuevo estándar u hoja de ruta que pretende impulsar los ferrocarriles multicliente, que son los que mejor se adaptarían a las necesidades del sector del Gran Consumo, integrado por numerosas compañías proveedoras. Esta hoja de ruta ha sido bautizada como ‘Tren Maestro’.

Esta iniciativa se apoya en cinco palancas fundamentales: fiabilidad, competitividad, robustez, sostenibilidad y transparencia. A partir de ahí, se crearán

TMZ ha ampliado su superficie en 50.000 m² más.

herramientas específicas que permitirán coordinar la operativa del ‘Tren Maestro’, optimizar la planificación y digitalización, así como transformar oportunidades en flujos reales de mercancías, garantizando un servicio competitivo y sostenible, según reza el documento.

Las entrevistas realizadas a las empresas participantes han permitido también identificar flujos logísticos con alto potencial de activación del ‘Tren Maestro’, condicionados por factores operativos, de capacidad y coordinación. Esto ha permitido elaborar un mapa que muestra los corredores y tráficos donde el impacto potencial sobre la intermodalidad y la cuota ferroviaria sería mayor.

“El ‘Tren Maestro’ es una hoja de ruta estratégica para el sector, con un componente ejecutivo”, señala Jaso. En la práctica, se trata de un marco común al que las empresas del sector del Gran Consumo puedan dirigirse y que acabe por hacer del ferrocarril una alternativa competitiva, “principalmente en flujos de aprovisionamiento, que es donde mejor encaja la intermodalidad”, reseñó.

Decálogo

El estudio contempla un decálogo en el que sobresalen la necesidad de mejorar la fiabilidad operativa, así como la competitividad, para lo que el ferrocarril precisa reducir su desventaja en coste total frente a la carretera. También son aspectos destacables la necesidad de aumentar la oferta y frecuencia de los servicios ferroviarios, evolucionar hacia una planificación basada en slots regulares y servicios programados y mejorar la adaptación a los requerimientos

específicos de cada tipo de mercancía. El decálogo también apuesta por fomentar modelos multicliente, incrementar la transparencia y disponibilidad de la información, fortalecer la coordinación sectorial mediante herramientas y estructuras específicas que actúen como catalizadores de la intermodalidad, así como optimizar procesos en terminales intermodales.

El décimo punto del decálogo se centra en avanzar hacia una planificación holística del sector, lo que se considera clave. El objetivo es que participen todos los agentes de la cadena de suministro de manera aliada y es hacia donde debería dirigirse el sector. Se trataría de una especie de paraguas que englobaría a cargadores, empresas ferroviarias, operadores, administradores de infraestructuras, entre otros actores.

Reefer

El ferrocarril sigue sin ser capaz de aprovechar su ventaja en el ámbito de la sostenibilidad, donde con un porcentaje muy elevado de tracción eléctrica es puntero dentro del proceso de descarbonización del transporte.

Según distintas fuentes, el tráfico ferroviario de contenedores refrigerados o reefer se sitúa en una media cercana al medio centenar de frecuencias semanales en nuestro país. Entre los principales tráfico puramente reefer, para frutas, verduras y productos frescos, destacan los de Maersk, que

conecta con regularidad Algeciras con Madrid, Algeciras con Marín y Barcelona con Zaragoza.

Por su parte, las terminales interiores siguen potenciando su capacidad de respuesta a este tipo de tráfico, cuya tendencia debe ser necesariamente al alza en los próximos años. Una de ellas es la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que ha incrementado recientemente en 50.000 metros cuadrados su superficie, duplicando su capacidad también para contenedores reefer.

Operativa en la terminal intermodal de Athos Rail en Fuenlabrada (Madrid).



(Huesca), nace también con una vocación reefer. De hecho, se estrenó hace unos meses con tres trenes refrigerados semanales de MSC que enlazan con los puertos de Barcelona y Valencia. Como sucede con la terminal de Athos Rail, la terminal de Tamarite no está centrada es exclusiva para operativas reefer, pero sí está especializada en ese segmento.

Por su parte, el puerto seco de Salamanca quema etapas para el arranque de sus actividades. La plataforma cuenta con 88.000 metros cuadrados de superficie y

La terminal de Athos Rail en Fuenlabrada (Madrid), por ejemplo, tiene capacidad para más de 300 contenedores, y está especialmente diseñada para el tránsito de contenedores de congelado y refrigerado.

Mientras, la nueva terminal de Terminal Intermodal Monzón (TIM) en Tamarite

está lista para ser operada por trenes de hasta 750 metros de longitud. La instalación contará con una playa de cinco vías, más una vía mango, y dispondrá de una zona de carga, descarga y almacenamiento de 47.130 metros cuadrados, con capacidad para 900 TEU.

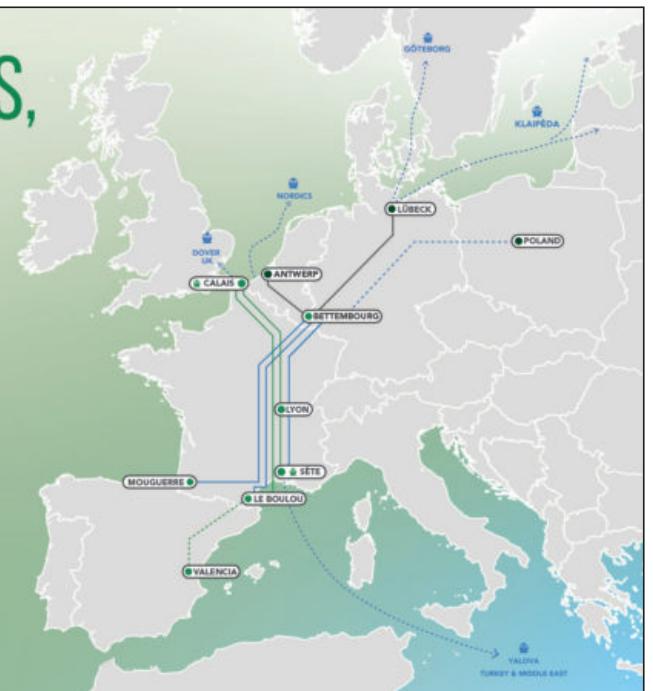
LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS, LA SOLUCIÓN ECOLÓGICA.

MOUGUERRE <> BETTEMBURGO

AHORA 4 ROTACIONES SEMANALES

WWW.LORRY-RAIL.COM

VIA LORRY-RAIL



CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE POR FERROCARRIL

UNA NUEVA FÓRMULA

LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA COMPLETARÁ EN LOS PRÓXIMOS AÑOS NUMEROSOS PROYECTOS DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS QUE VENDRÁN A SERVIR DE PALANCA PARA SUBIR CAMIONES AL TREN

La fórmula diseñada para tratar de conseguir que el camión termine de subirse de una vez por todas al ferrocarril en España sigue quemando etapas. El objetivo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es que las autopistas ferroviarias se conviertan en la punta de lanza para tratar de elevar la cuota modal del ferrocarril de mercancías.

La Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de Autopistas Ferroviarias (OAA), organismo dependiente de Adif creado en 2022, había recibido hasta 25 proyectos de itinerarios impulsados por distintos operadores al cierre del primer semestre del presente año. La OAA, que actúa como una especie de 'ventanilla única', tiene como función ofrecer asesoramiento integral a las empresas sobre

proyecto cuenta con el impulso de la Autoridad Portuaria de Santander y a él se han sumado los operadores Tramesa, Transfesa y LCR Hispánica, al margen de que distintas empresas cargadoras ya han mostrado su interés.

Proyectos

Además, cuatro de los proyectos ya están completamente operativos. En concreto, en 2022 se pusieron en marcha los servicios de autopista ferroviaria en ancho estándar o UIC entre Morrot y Ludwigshafen y Duisburgo en Alemania. Se sumaron así a los ya existentes entre Can Tunis y Bettembourg (Luxemburgo), también en ancho estándar.

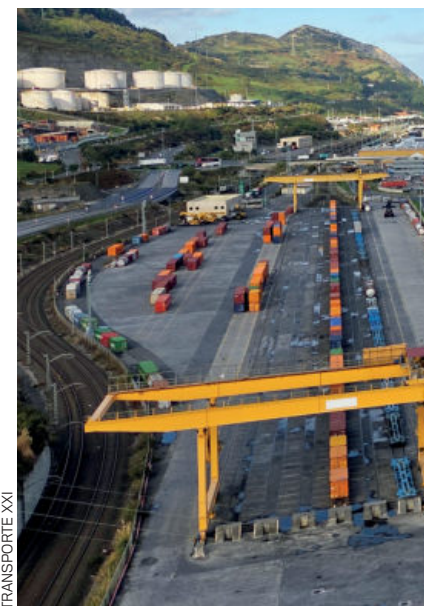
25

PROYECTOS DE ITINERARIOS
DE AUTOPISTAS
FERROVIARIAS
IMPULSADOS POR
DIFERENTES

OPERADORES HAN SIDO
PRESENTADOS A ADIF

molques en cada sentido. Recientemente, este servicio se ha ampliado hasta Badajoz y Entroncamento (Portugal) con una frecuencia semanal. Este servicio lo gestionan Transitalia y Tramesa, mientras que Medway se encarga de la tracción. Precisamente, Transitalia trabaja con Adif con vistas a ampliar su mapa de actuación en el norte peninsular, a través de los corredores con Vitoria y Navarra.

Sin restar importancia al resto, el proyecto más emblemático es el corredor entre Algeciras y Zaragoza. Las obras del tramo entre Madrid y Zaragoza para habilitar la red para la operativa de autopistas ferroviarias, que han supuesto



TRANSPORTE XXI

porte XXI. Sebastián avanzó el interés de distintos operadores en poner en marcha desde un primer momento una autopista ferroviaria que unirá Madrid y Zaragoza, incluso completándola hasta Navarra.

Por su parte, el tramo entre Algeciras y Madrid comenzará sus obras en estas fechas. Estas actuaciones son incompatibles con el tráfico ferroviario en algunos puntos, por lo que quedará suspendido entre Algeciras y Venta de Cárdenas (Ciudad Real) hasta otoño

PUERTO DE SANTANDER-MADRID, PROYECTO MÁS NOVEDOSO

la viabilidad económica y técnica, la gestión de surcos, el tipo y disponibilidad de vagones y las ayudas financieras.

Entre esos 25 proyectos, que se encuentran en distintas fases de madurez, la principal novedad es la reciente entrada en el tablero de la futura autopista ferroviaria entre Santander y Madrid. Este

Por su parte, en el verano de 2024 entró en servicio la autopista ferroviaria entre el puerto de Valencia y Madrid, que ya cuenta con tres frecuencias semanales con unos 40 semirre-



Imagen de la terminal de Noáin, recientemente ampliada.

una inversión de 330 millones, estarían concluidas a mediados del mes de agosto, según adelantó recientemente el comisionado del Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, a Trans-

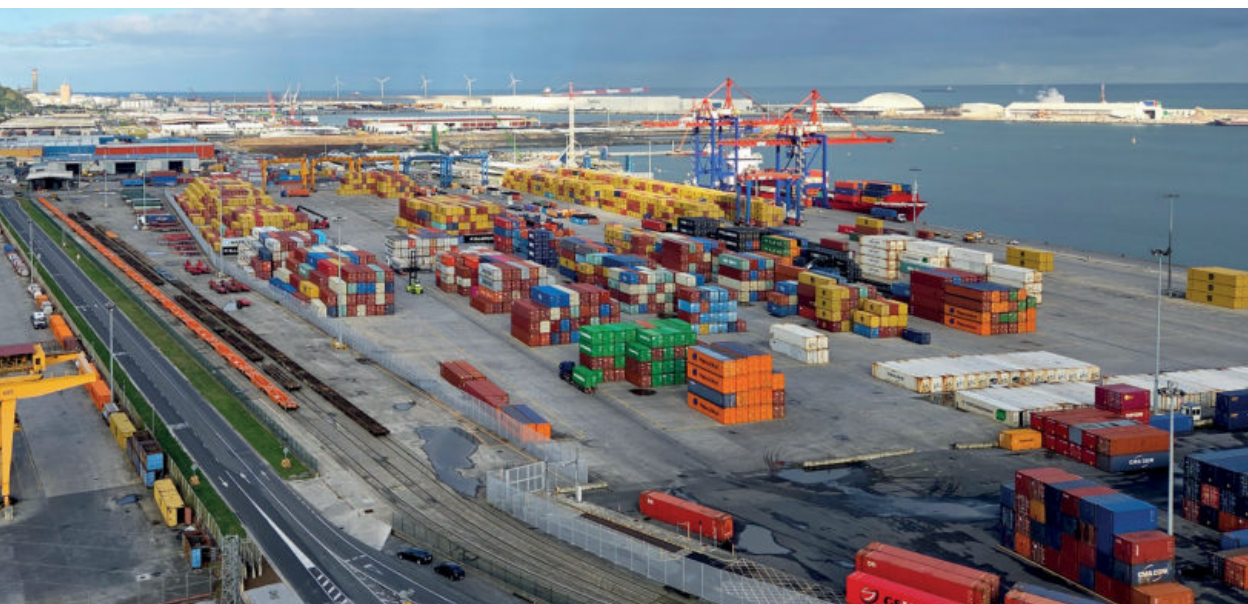
ALGECIRAS-ZARAGOZA ESTARÍA LISTA PARA OPERAR EN 2028

de 2027. Estas obras representarán una inversión de más de 345 millones de euros y afrontan un calendario que concluirá en torno a finales de 2027. De esta forma, la autopista ferroviaria podría echar a rodar en 2028.

Tráficos

La previsión es que por el itinerario Algeciras-Zarago-

ADIF



za haya dos circulaciones diarias de autopista ferroviaria por sentido en la fase inicial, que se ampliarán a tres trenes diarios por sentido un año después del inicio del servicio con camiones con origen/destino Marruecos. A esto se sumarán dos trenes diarios, uno por sentido, desde Huelva a Zaragoza, con camiones con origen/destino Canarias y en el entorno de Huelva. También cuatro trenes diarios, dos por sentido entre Sevilla y Zaragoza, con camiones con origen/destino en el puerto de

Vista del puerto de Bilbao, donde el tren gana protagonismo.

Sevilla y resto de Andalucía, y dos diarios entre Cádiz y Zaragoza, uno por sentido. De esta forma, diariamente se transportarán unos 360 camiones en este itinerario.

Por otra parte, esta infraestructura podría requerir el uso de doble tracción en una parte del recorrido, principalmente en el entorno de Ronda (Málaga), según avanzó el comisionado a este periódico. Ineco está trabajando en un estudio para determinar aquellos lugares en los que sería necesaria esta doble tracción

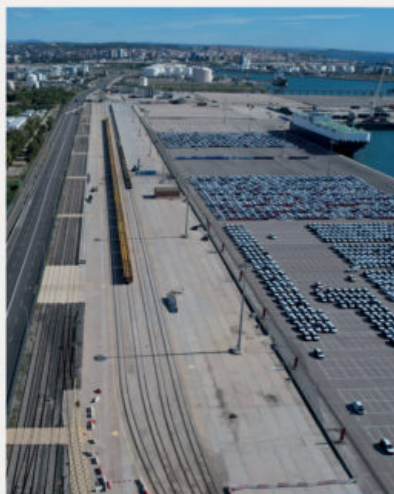
y la mejor fórmula para resolver este asunto. La solución puede pasar porque “se pongan locomotoras por parte del Estado o bien que se establezcan ayudas a las empresas”, matizó Sebastián.

Al cierre de esta edición estaba previsto realizar una simulación comercial en la autopista ferroviaria Huelva-Córdoba para su puesta en servicio. Esta autopista ferroviaria se ampliará hacia Madrid y Zaragoza cuando finalicen las obras de adaptación de gálíbos entre Madrid y Algeciras.

MÁS COMPETITIVIDAD

Un reciente informe elaborado por Ineco para Aecoc pone el foco en la importancia que pueden llegar a tener las autopistas ferroviarias para la logística del sector del Gran Consumo. En el marco del ‘Plan de transporte intermodal para el sector del Gran Consumo’ se recuerda que pueden servir para impulsar “de forma decisiva” la cuota ferroviaria en este sector.

El informe recuerda que, al permitir que los semirremolques viajen directamente sobre trenes sin necesidad de manipulación de carga, se reducen tiempos y costes operativos, “haciendo el ferrocarril más competitivo para cadenas de suministro que requieren rapidez y fiabilidad”. Además, según el mencionado estudio, estas soluciones mejoran la capilaridad logística al conectar corredores estratégicos con centros de distribución, disminuyen las emisiones asociadas al transporte y ayudan a las empresas a cumplir sus objetivos de sostenibilidad. El estudio resalta que “las autopistas ferroviarias representan una oportunidad real para aumentar el atractivo del tren y avanzar hacia un modelo logístico más eficiente y medioambientalmente responsable en el Gran Consumo.



WE CONNECT
TARRAGONA
with **EUROPA,**
ASIA & AMÉRICA

The Andalusia Wharf and La Boella intermodal terminal combine maritime and rail logistics to link continents.

- European hub for intercontinental multi-purpose vessels and short sea shipping in the Mediterranean.
- Total area of 510.000 m² and an estimated final capacity of 680.000 TEU equivalent units.
- Direct access to Europe via the Mediterranean Corridor and to the heart of the Iberian Peninsula.
- Five electrified lines with mixed gauge and the capacity to operate trains up to 750 metres long.

CADENA DE SUMINISTRO | TRANSPORTE AÉREO

FRÍO DE ALTOS VUELOS

LOS PRODUCTOS QUE PRECISAN DE CONTROL DE TEMPERATURA, COMO LOS PERECEDEROS Y LOS FARMACÉUTICOS, SIGUEN EXPERIMENTANDO UN SIGNIFICATIVO CRECIMIENTO EN EL ÁMBITO DE LA CARGA AÉREA



Según las proyecciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y otros informes sectoriales, se prevé que el volumen global de carga aérea aumente un 2,6 por ciento en toneladas-kilómetro en 2026, por debajo del 3,1 por ciento registrado en 2025. A escala mundial, se espera que se transporten 71,6 millones de toneladas de carga aérea en 2026, lo que representa un crecimiento interanual del 2,4 por ciento.

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas mantiene su posición de liderazgo en el conjunto de la red de aeropuertos españoles de Aena, alcanzando un valor récord del 62 por ciento de la cuota total, con un valor récord del 70 por ciento de cuota en carga internacional. La pista ha ido experimentando un crecimiento paulatino del transporte de productos que precisan de refrigeración, como son perecederos y farmacéuticos. Además, las previsiones de los expertos pasan porque mantengan una tendencia clara al cre-

cimiento al cierre del presente ejercicio 2026.

Barajas

La alimentación es el tipo de mercancía que más volumen moviliza en el aeropuerto madrileño. En los dos primeros meses del presente año alcanzó un tráfico de 5.710 toneladas, con 718 toneladas en exportación y 4.992 toneladas en importación. En exportación, los principales destinos fueron Emiratos Árabes, Estados Unidos, China, Corea del Sur e Italia, por ese orden. En importación, por su parte, los países de origen con más volúmenes enviados a España fueron México, Chile, Brasil, Perú y Costa Rica, por ese orden.

En el caso de los productos farmacéuticos, las exportaciones se situaron por encima de las 600 toneladas en los dos primeros meses de 2026 en Barajas, con un crecimiento del 7 por ciento, mientras que las importaciones cayeron un 32 por ciento y se situaron por debajo de las 500 toneladas.

7%

**CRECIERON LAS
EXPORTACIONES
DE PRODUCTOS
FARMACÉUTICOS
EN BARAJAS
HASTA FEBRERO
DE ESTE AÑO**

Operativa de carga
aérea a temperatura
controlada
de IAG Cargo
en Madrid-Barajas.

Según los expertos, el crecimiento del tráfico de carga aérea refrigerada en Madrid se irá beneficiando gradualmente del acuerdo de la Unión Europea con Mercosur, integrado por Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay. Los productos favorecidos por las rutas aéreas directas con los aeropuertos de Buenos Aires, Guarulhos, Montevideo y Asunción tienen una relación directa con la temperatura controlada.



Así, con datos de Foro MADCargo, desde Mercosur a Madrid destacan los productos animales de consumo humano, como carnes, pescados y mariscos, frutas tropicales, soja procesada, ingredientes farmacéuticos activos (API), así como vacunas. Desde Madrid a Mercosur destacan productos con menos implicación de la temperatura dirigida, como equipos médicos, maquinaria industrial o cosméticos, pero también destacan los productos de alimentación *gourmet*.

El Prat

A su vez, la carga aérea de productos que requieren temperatura controlada representa también un flujo importante para el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. De hecho, el sector farmacéutico y químico es el segundo por volúmenes, tan solo por detrás de la moda, en la instalación aeroportuaria catalana.

Las exportaciones e importaciones por vía aérea de productos farmacéuticos y químicos alcanzan una cuota del 17,7 por ciento del global, según el último informe de Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA), consultora aérea de la Cambra de Comerç de Barcelona, en base a los datos de la Agencia Tributaria durante el período comprendido entre enero y octubre de 2025.

Las exportaciones e importaciones de este tipo de producto sumaron 23.548 toneladas, el 4 por ciento más respecto al ejercicio 2024. Alrededor del 80 por ciento de estos tráficos fueron exportaciones, que alcanzaron las 19.029 toneladas. De hecho, el 'farma' es el sector que más exporta Catalunya por avión.

Por su parte, los alimentos perecederos ocupan la quinta posición en volú-

menes aéreos, con una cuota del 15 por ciento. Este tipo de mercancías sumó 19.656 toneladas, de las que 6.986 toneladas correspondieron a exportaciones y 12.670 toneladas fueron importaciones. Estos flujos crecieron dos dígitos, el 17 por ciento más, en comparación con el ejercicio precedente.

En la mayoría de las tipologías, 'farma' y químicos, moda, maquinaria/metallurgia o eléctricos, las mercancías con origen o destino en Cataluña se despachan en aduanas mayoritariamente catalanas, es decir, se canalizan principalmente a través del aeropuerto de Barcelona.

En el caso concreto de los productos farmacéuticos y químicos, el 92 por ciento es despachado en aduanas catalanas.

EL SECTOR 'FARMA' ES EL SEGUNDO CON MÁS VOLÚMENES EN EL PRAT

terminal", asegura el director de Proyectos de la compañía, Álvaro Salazar.

La capacidad máxima de la terminal es de 80.000 toneladas y está previsto que mueva perecedero, 'farma' y carga general, tanto de exportación como de importación, así como comercio electrónico.

La terminal cuenta con una parcela de 14.000 metros cuadrados, de los que 6.000 corresponden a la nave de carga aérea. En el lado tierra, la terminal cuenta con 18 muelles, de los que 4 muelles son exclusivos para carga refrige-

rada, 9 muelles para importación-exportación, 3 muelles para furgonetas, y 2 muelles para cargas listas para embarcarse o desembarcarse del avión. Adicionalmente, la nave dispone de una rampa para la carga sobredimen-

La nueva terminal de SAASA en Barajas cuenta con 1.200 m2 dedicados a la temperatura refrigerada.



Rompen esta tendencia los perecederos/alimentación, donde el despacho está más repartido: el 55 por ciento a través de aduanas catalanas y el 44 por ciento es despachado en la Comunidad de Madrid. Ello "apunta a un uso relevante de Madrid-Barajas como puerta de entrada/salida para esta categoría", señala el análisis de GPA.

Terminales

Una de las principales novedades en el ámbito de la carga aérea en los últimos meses se ha registrado en Barajas. Servicios Aeroportuarios Andino Global, SAASA Global, operador de servicios aeroportuarios del grupo Andino con sede en Madrid, arrancó recientemente su actividad en España con la puesta en marcha de su nueva terminal de primera línea del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Se trata de "un almacén bastante diáfano, operativamente es muy fácil de poder mover las cargas en lado tierra y lado aire y permite mantener la cadena de frío de punta a punta de la

sionada, especialmente diseñada para aviones cargueros. Por su parte, en el lado aire dispone de 140 metros lineales de lado aire frontal.

Entre las características de la terminal destaca que un tercio de la nave es refrigerado, es decir, 1.200 metros cuadrados. "Vamos a mantener la cadena de frío desde el lado aire al lado tierra", resalta Salazar. SAASA tiene una gran experiencia en este ámbito, puesto que en Perú dispone de una terminal de 7.000 metros cuadrados en la que trabajan para las principales aerolíneas en carga aérea refrigerada.

Las instalaciones también disponen de Punto de Inspección Fronterizo (PIF), así como zonas para cargas especiales, carga peligrosa, vulnerable y valorada. Al mismo tiempo, cuentan también con zona de inspección para animales vivos, tanto de importación como de exportación. En el ámbito tecnológico, la terminal dispone de 1.600 metros cuadrados de *Caster Deck*, tanto en la zona de refrigerado como en la de carga general.



Los volúmenes de mercancías a temperatura controlada crecerán en los aeropuertos españoles.

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport