



EDITA

Cadesum Digital, SL
www.cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, 209
28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenadesuministro.es

EQUIPO

Director General: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Director: Laureano Vegas
Redacción y departamento multimedia: Lucía Jiménez.
Maquetación y diseño: Jesús de Lasheras.

IMPRIME

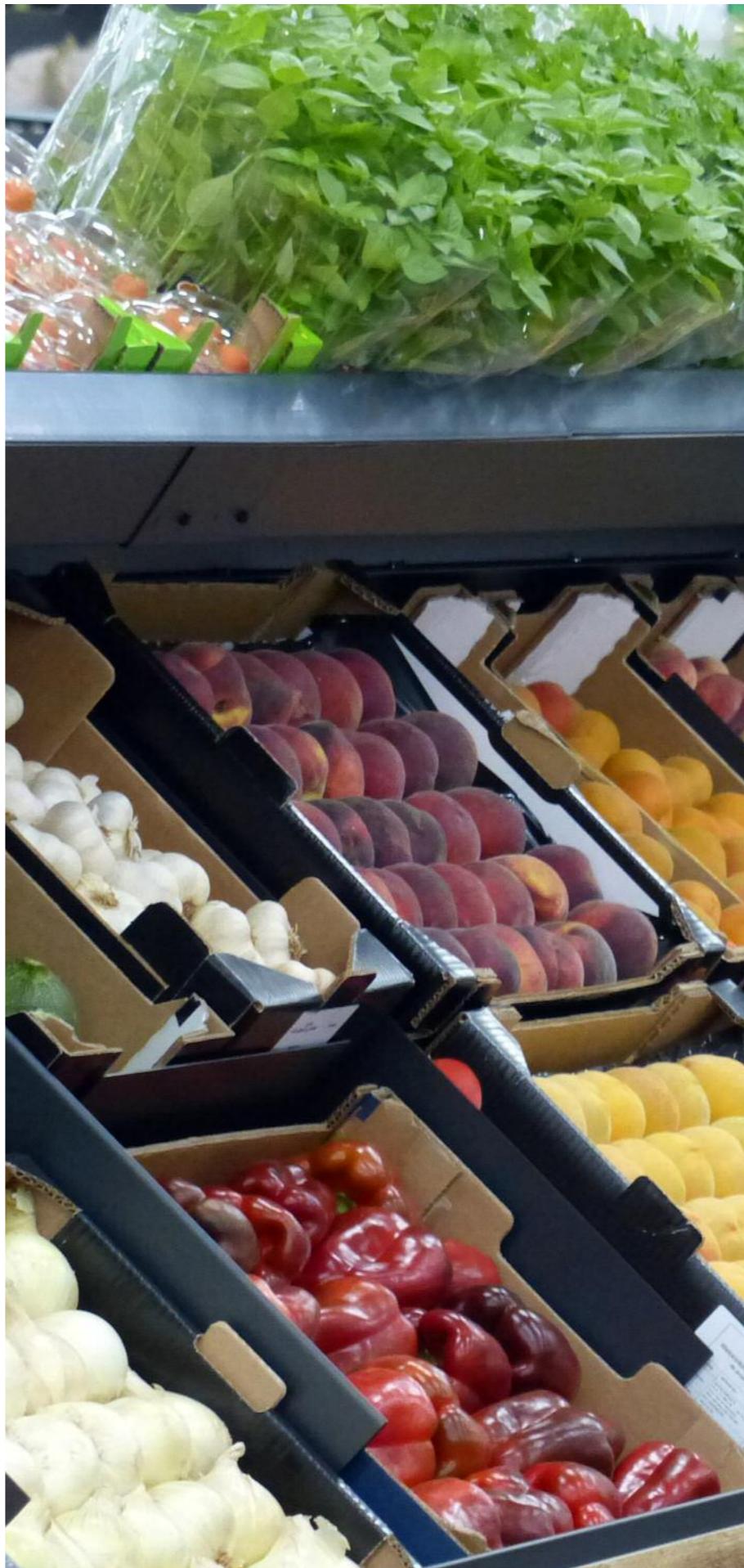
EXCE
@2022 www.cadenadesuministro.es


Tenga siempre a mano la revista:

Lea cómodamente la revista de forma online o descárguela en formato PDF, acercando su teléfono o tablet al código QR que se muestra arriba. Así podrá leerla cuando desee y tenerla siempre a mano.
Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden obtener fácilmente. También puede acceder a esta edición y al resto de los Monográficos de Cadena de Suministro, en:
<https://www.cadenadesuministro.es/category/monograficos/>

Contenidos

- 3 Editorial:** Clamores en el desierto de la crisis
Ricardo Ochoa de Aspuru, director general de Cadena de Suministro
- 4 La exportación hortofrutícola española se recupera tras el impacto del Covid-19**
Los puertos españoles, clave para este mercado
- 9 Opinión: Objeto de deseo**
Manuel Pérezcarro, secretario general de FROET
- 10 Un nuevo escenario económico para el frigo**
Análisis estadístico del sector
- 16 Leve descenso en la importación y exportación hortofrutícolas en Europa**
Mayores costes de transporte y producción
- 23 Opinión: Las leyes**
Ramón Valdivia, director general de Astic
- 24 Precios y cifra de negocio en el transporte frigorífico**
Radiografía al sector del frigo
- 26 Las adquisiciones en el frigo señalan el papel clave del sector**
Movimientos empresariales en el transporte frigorífico
- 30 Transporte frigorífico bajo control con Webfleet**
Mejor planificación y mayor ahorro
- 32 Lo mejor de dos mundos: así impulsa Kögel el transporte multimodal**
Novedades en la IAA 2022
- 34 Aumenta la contratación de conductores**
Mercado con escasez estructural
- 36 Onturte abre su primer centro translogístico**
En la Junquera
- 36 Andamur, una amplia red de estaciones al servicio del transportista**
Más de 700 estaciones
- 38 Las matriculaciones de industriales siguen resistiendo a la crisis**
Crecimiento de los vehículos de más de 16 toneladas
- 41 Un nuevo texto consolidado para el ATP**
Instrumento clave para el frigo
- 44 Luz verde al tratamiento en frío en la importación de cítricos**
Ante las plagas como la de falsa polilla
- 46 «El ministerio debería prestar atención a la opinión de los transportistas»**
Entrevista con José María Arnedo, presidente de Atfrie
- 50 Gama Evolution de Lecitralier, variedad y capacidad de adaptación**
La búsqueda de frigos fiables y resistentes
- 51 Opinión: El almacenamiento frigorífico, la incógnita de 2022**
Marcos Badenes, secretario general de Aldefe
- 52 Tráfico Ro-Ro, nuevas oportunidades para el frigo**
El frigo, cada vez más pendiente del transporte marítimo como alternativa
- 56 Buena dinámica para el transporte**
Ánalisis de cargas de Wtransnet del primer semestre de 2022
- 60 Innovación sostenible en el almacenamiento y transporte frigorífico**
Reducción de emisiones
- 64 Sor Ibérica: excelencia en la fabricación de frigoríficos**
50 años de historia de un fabricante con solera
- 66 La escalada del precio del combustible, drama para el frigo**
Costes al alza
- 68 Carga y descarga: ¿problema resuelto?**
2 de septiembre, una fecha clave
- 70 La importancia creciente del frigo en el sector farma**
El Covid-19 impulsa la logística farmacéutica
- 72 Desciende la ocupación media de los almacenes frigoríficos en España**
Segundo trimestre de 2022
- 76 Las navieras exploran el potencial del comercio hortofrutícola**
Nuevos proyectos y operativas


Editorial

Clamores en el desierto de la crisis

Desde principios de 2020, Europa vive tiempos convulsos. Empresas y trabajadores del transporte lo saben bien y también todos los que estamos relacionados con este sector tan duro, tan invisible como imprescindible.

En este contexto, ha tenido que ser una de las crisis más duras de las últimas décadas la que ha colocado al transporte en el lugar de privilegio que se merece.

Sin embargo, los empresarios del transporte en general, y del frigorífico en particular, parecen harto de sinsabores. De costes al alza, de presiones de los clientes o de tener que buscar personal competente debajo de las piedras, por poner algunos ejemplos.

Paradójicamente, en medio de este tiempo de incertidumbres y desánimo, el foco inversor parece centrarse en el sector.

En los últimos meses, y especialmente en los primeros días de agosto, se han conocido diversos movimientos empresariales que han sorprendido en el propio sector. De ellos hablamos más en detalle más adelante, en estas mismas páginas.

De pronto, los ojos de los inversores se han vuelto hacia las empresas de transporte, también y de manera significativa hacia las del segmento frigorífico, para invertir. Es toda una paradoja: mientras que los transportistas buscan cómo salir, hay inversores dispuestos a entrar. ¿Qué buscan? ¿Por qué lo hacen?

Son muchas las interpretaciones que pueden hacerse y poco lo que se sabe del verdadero interés que está detrás de estas operaciones. Lo cierto es que la gestión de una empresa de transporte requiere de unas habilidades especiales que no se enseñan en las escuelas de negocio al uso, pero aun así los inversores siguen acudiendo al sector. La situación económica y social que se vive tiene mucho que ver en este renovado interés inversor.

La crisis sanitaria que llegó a Europa en el primer trimestre de 2020 provocó una profunda alteración de las cadenas de suministro del continente que dura hasta hoy día. Como consecuencia, los flujos de transporte se vieron alterados, faltaron camiones (algo que también sucede ahora mismo) y las mercancías tardaban más en llegar a sus mercados de destino. O directamente no llegaban. Llegó a desatarse el pánico en algunos casos.

Todo ello sirvió para que toda la economía europea se diera cuenta de la importancia clave que tiene el sistema de transporte. El de mercancías, claro.

Los inversores tomaron nota. Vieron cómo las principales empresas de distribución del continente se ponían las pilas para conseguir camiones de donde fuera. Se dieron cuenta de la importancia que tiene asegurar el transporte para que las mercancías estén en destino. Y, también, comprobaron, a la vista de los precios y los volúmenes que se manejan, que en este panorama podría hacerse dinero con este negocio.

Sin embargo, para el común de los transportistas, las incertidumbres son muchas, conviene no engañarse, pero también hay que ser conscientes de que toca trabajar con rigor y haciendo las cuentas claras, con la vista puesta en que este sector es una de las columnas básicas de la economía de mercado en Europa. ¡Ánimo y al toro!

Los puertos españoles, clave para este mercado

LA EXPORTACIÓN HORTOFRUTÍCOLA ESPAÑOLA SE RECUPERA TRAS EL IMPACTO DEL COVID-19

Las ventas españolas de frutas y hortalizas hacia el exterior no han dejado de crecer desde el año 2014, dirigiéndose el 94% de la exportación española hacia la Unión Europea y el Reino Unido, lo que demuestra la dependencia que mantiene el sector hortofrutícola respecto al mercado comunitario.

Las exportaciones españolas de frutas y hortalizas frescas han crecido un 2,6% en 2021, totalizando 13,4 millones de toneladas, mientras que su valor se ha incrementado en un 7,4% hasta los 15.680 millones de euros.

Estos datos del *Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales*, recogidos por *Fepex*, demuestran la recuperación de la exportación hortofrutícola española, que en 2020 se redujeron un 2,8%.

Por productos, la exportación de hortalizas en 2021 aumentó un 1,6% en volumen respecto a 2020, totalizando 5,7 millones de toneladas y un 9% en valor, totalizando 6.576 millones de euros.

El pimiento ha sido la hortaliza más vendida al exterior, con 853.582 toneladas, lo que supone un aumento del 1%, seguido de la lechuga, que con 811.703 toneladas, se ha incrementado en un 6%. Esto contrasta con el retroceso del tomate, con un 6% menos exportado en 2021, que suma 662.497 toneladas.

En cuanto a la exportación de frutas, creció un 3% en volumen en 2021 y un 6% en valor, totalizando 7,6 millones de toneladas y 9.104 millones de euros.

En este caso, destaca el crecimiento de la fresa o el de la fruta de hueso, frente al retroceso de la manzana.

Andalucía se mantiene como la primera región exportadora, con 4,5 millones de toneladas, un 1% más que el año anterior, por un valor de 6.052 millones de euros, que marcan un incremento del 7%.

Le sigue la Comunidad Valenciana, con 3,9 millones de toneladas, un 1% más, y 4.253 millones de euros que suponen de nuevo un ascenso del 7% en valor. En tercer lugar, se sitúa Murcia, con 2,7 millones de toneladas exporta-

das, que representan un ascenso del 5%, valoradas en 2.992 millones de euros, un 5% más.

Cabe destacar también a Cataluña, con un millón de toneladas, que suponen igualmente un incremento del 5%, con un valor de 1.120 millones de euros, que implican un aumento del 13%.

Las ventas españolas de frutas y hortalizas en el extranjero no han dejado de crecer desde el año 2014, dicen en el Observatorio Sectorial DBK, acumulando desde entonces un aumento cercano al 50%.

2,6%

creció la exportación de frutas y hortalizas en el año 2021 respecto de 2020

En cuanto a los destinos, el 94% de la exportación española se dirigió a la Unión Europea de los 27 más el Reino Unido. En concreto, la exportación a la UE creció un 4% hasta los 11,1 millones de toneladas, y un 8% en valor hasta los 12.534 millones de euros, mientras la dirigida a Reino Unido retrocedió un 2% en volumen, hasta los 1,5 millones de toneladas y creció un 11% en valor, con 2.104 millones.

Fuera de Europa, la exportación cayó un 10% en volumen, totalizando y 439.798 toneladas y 520 millones de euros, un 9% menos.

Para Fepex, los datos sobre las exportaciones reflejan la trascendencia y dependencia que el sector hortofrutícola tiene en el mercado comunitario y demuestran que la diversidad de producciones es una de las principales fortalezas del mercado español.

Solo así se ha podido compensar el retroceso de productos muy significativos de la producción nacional, como el tomate, grave-



Por los puertos españoles han pasado en 2021 un total de 12,11 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres.

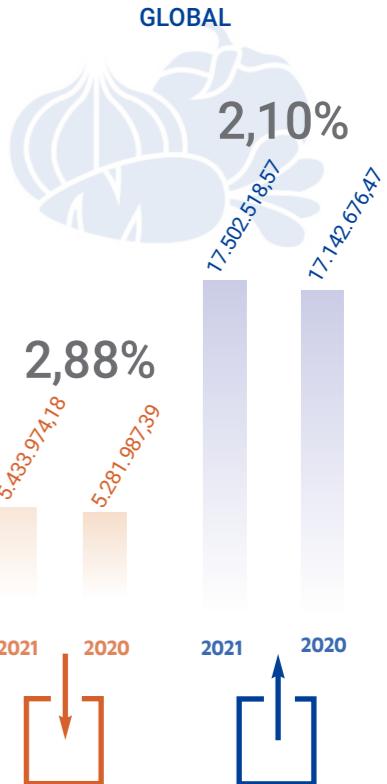
mente perjudicado por la fuerte competencia de países terceros.

En relación a los datos que se conocen de 2022, las ventas al exterior de frutas y hortalizas frescas se situaron en el primer cuatrimestre del año en 4,7 millones de toneladas, lo que supone un 2% menos que en el mismo periodo de 2021, aunque su valor se incrementó en un 5,7%, llegando hasta los 6.485 millones de euros.

Las ventas al exterior de frutas y hortalizas se situaron en 4,7 millones en el primer cuatrimestre de 2022, lo que supone un 2% menos".

IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES (en toneladas)

REGIONES	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES		
	2021	2020	%21/20	2021	2020	%21/20
ANDALUCÍA	868.402,02	813.068,94	6,81	5.187.989,66	5.241.157,20	-1,01
ARAGÓN	72.449,99	57.044,46	27,01	214.876,39	224.382,13	-4,24
ASTURIAS	50.272,25	62.439,20	-19,49	4.301,00	2.801,94	53,50
BALEARES	11.523,23	11.694,82	-1,47	22.715,11	22.673,36	0,18
CANARIAS	99.071,01	112.114,08	-11,63	37.696,31	55.262,37	-31,79
CANTABRIA	8.617,08	6.409,54	34,44	582,65	100,65	478,89
CASTILLA Y LEÓN	362.466,77	435.292,76	-16,73	280.281,73	242.740,39	15,47
CASTILLA-LA MANCHA	284.489,97	233.392,14	21,89	487.609,97	380.379,36	28,19
CATALUÑA	1.195.747,82	1.103.511,40	8,36	1.329.963,00	1.278.300,12	4,04
C. VALENCIANA	805.382,57	822.584,82	-2,09	4.617.529,00	4.516.332,12	2,24
EXTREMADURA	84.314,47	69.811,98	20,77	627.969,71	636.169,20	-1,29
GALICIA	97.389,98	102.824,86	-5,29	106.376,33	104.297,87	1,99
MADRID	537.772,82	471.752,61	13,99	294.850,96	334.631,63	-11,89
MURCIA	308.190,93	327.110,87	-5,78	3.348.479,79	3.258.669,98	2,76
NAVARRA	223.078,39	235.234,71	-5,17	681.507,38	654.024,62	4,20
PAÍS VASCO	93.450,05	98.040,18	-4,68	77.464,02	33.259,55	132,91
LA RIOJA	96.718,96	98.219,79	-1,53	137.862,45	118.065,43	16,77
CEUTA	236,57	188,38	0,00	1,95	86,47	-97,74
MELILLA	140,80	1.244,29	-88,68	140,29	627,80	-77,65
NO DETERMINADO	234.258,50	220.007,55	6,48	44.320,89	39.714,30	11,60
TOTAL	5.433.974,18	5.281.987,39	2,88	17.505.518,57	17.142.676,47	2,10



La exportación de hortalizas ascendió a 2,4 millones de toneladas, lo que supone un 3,6% menos, valoradas en 3.413 millones, un 9,8% más. Sigue destacando el pimiento, con 400.320 toneladas exportadas, seguido de la lechuga, con 390.036.

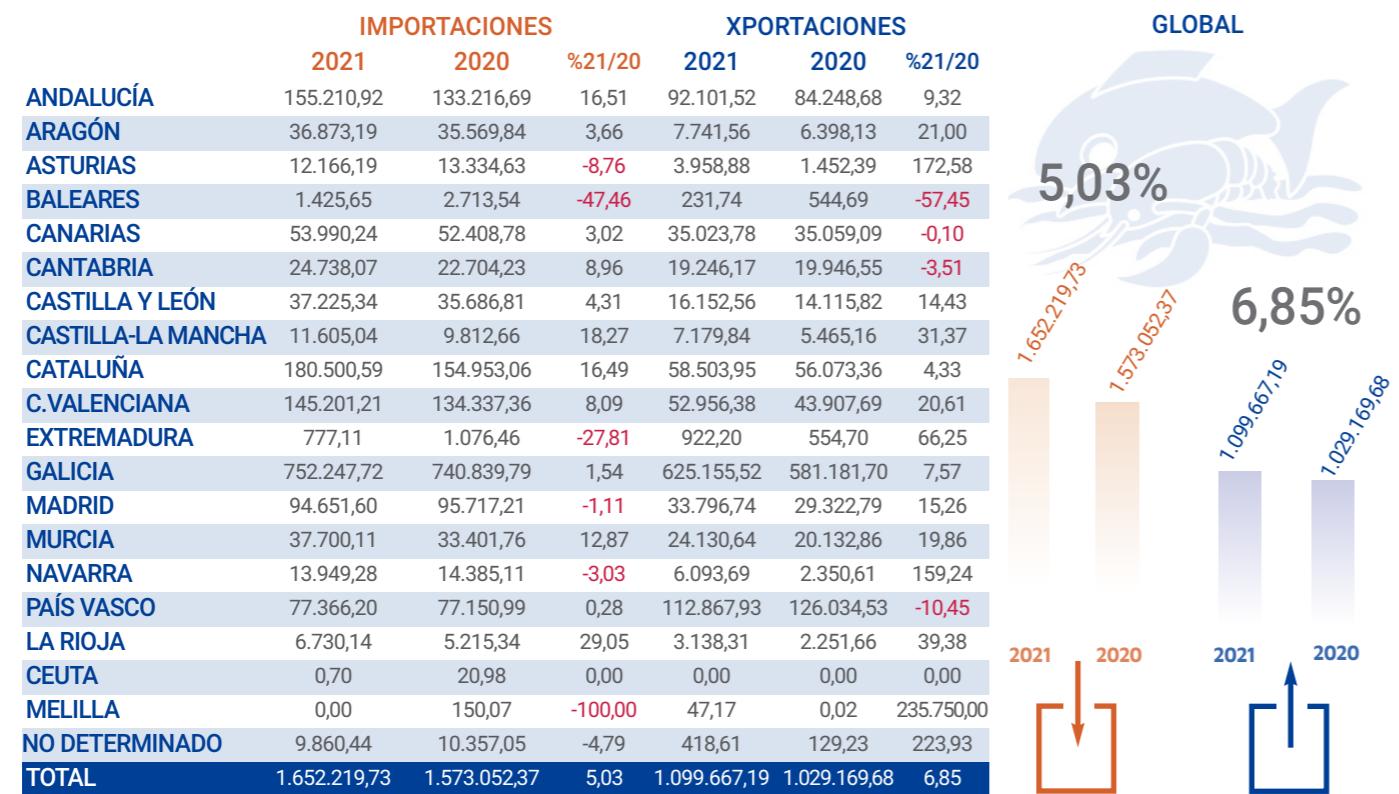
En el caso de las frutas, las ventas al exterior se elevan a 2,3 millones de toneladas hasta abril, lo que implica un leve retroceso del 0,6%, por un valor de 3.072 millones de euros, tras incrementarse un 1,4%. Además de los cítricos, destaca la fresa, con 209.772 toneladas.

Importación hortofrutícola

La importación de frutas y hortalizas frescas en 2021 mantuvo la tendencia al alza de años anteriores, con un crecimiento interanual del 5,5% en volumen y del 4,5% en valor, ascendiendo a 3,6 millones de toneladas y 3.258 millones de euros.

La importación de hortalizas fue de 1,5 millones de toneladas, un 1% más, y 887 millones de euros, un 1% menos. La de frutas totalizó dos millones de toneladas, que suponen un 9% más, y 2.372 millones de euros, que presentan un incremento del 6,7%.

IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE PESCADOS Y MARISCOS (en toneladas)



Además, de enero a abril de 2022, la importación española de frutas y hortalizas frescas se ha situado en **1.247 mill ones de euros**, igual valor que en el mismo periodo de 2021, siendo Marruecos, Francia y Perú los principales proveedores del mercado, seguidos de Portugal, Costa Rica y Países Bajos.

La importación española de frutas y hortalizas frescas **procedente de Marruecos** en el periodo de enero a abril de 2022 ascendió a 469 millones de euros, lo que representa un 11% más que en el mismo periodo de 2021, reforzándose como primer país proveedor.

Los puertos españoles en el import/export

El sistema portuario de titularidad movió **12.118.989 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres** en 2021, lo cual representa un incremento del 0,5% y 0,7% respecto a 2020 y 2019, respectivamente. El 61% de dicho tráfico, 7,4 millones de toneladas, fueron mercancías descargadas, y los restantes 4,7 millones fueron cargadas.

Han sido precisamente las mercancías descargadas las que mayor incremento experimentaron, concretamente un 5% respecto a los datos de 2019, lo que **ha compensado la bajada de las mercancías cargadas**, que descendieron en un porcentaje similar.

Destaca el puerto de Algeciras, con **5.732.330 toneladas de frutas y hortalizas** manipuladas el pasado año, seguido del puerto de Valencia, con un total de 2.368.946 toneladas.

También es significativo el caso del puerto de Las Palmas, con 930.957 toneladas, mientras que **el puerto de Barcelona ha movido 799.896 toneladas** y el de Santa Cruz de Tenerife ha sumado 561.707 toneladas.

Exportaciones e importaciones españolas

En términos generales, **las exportaciones españolas de mercancías** ascendieron un 21,2% entre enero y diciembre de 2021, alcanzando los 316.609,2 millones de euros.

Así se refleja en los datos del comercio declarado en Aduanas presentados la Secretaría de Estado de Comercio, según los cuales **las importaciones ascendieron un 24,8%** hasta los 342.787,1 millones de euros.

Respecto a la importación, Marruecos, Francia y Perú han sido los principales proveedores del mercado español en 2021, seguidos de Portugal, Costa Rica y los Países Bajos".

El déficit comercial alcanzó los 26.177,9 millones de euros, un 95% más que el registrado en el mismo periodo de 2020. En su caso, **la tasa de cobertura se situó en el 92,4%**, es decir, 2,7 puntos porcentuales menos que la de enero-diciembre de 2020.

Las exportaciones dirigidas a la Unión Europea durante el pasado año, que **suponen el 61,8% del total**, han aumentado un 23,8%,

Viia

Los frigos suben al tren

¡PREPARATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!



AUTOPISTAS FERROVIARIAS

www.viia.com

IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS CÁRNICOS (en toneladas)



mientras que los envíos hacia la zona euro, que representan el 54,5% del total, han repuntado un 24,3%.

En cuanto a las destinadas al resto de la Unión Europea, que constituyen el 7,3% del total, se han incrementado en un 20,3%.

Por países, destaca el aumento del 29,8% hasta diciembre de las exportaciones a Italia, del 25,7% a Portugal, del 19,7% a Francia y del 9,6% a Alemania.

En el resto de Europa, las ventas a Turquía se incrementaron un 28,9% y las ventas a Reino Unido aumentaron un 10,6%.

Las exportaciones a terceros destinos se incrementaron un 17,3% interanual en este periodo y suponen el 38,2% del total, destacando el crecimiento del 26,1% en las exportaciones a América Latina, del 19,5% hacia Norteamérica, y del 18,5% a África. Por países, destacan los aumentos a Ni-

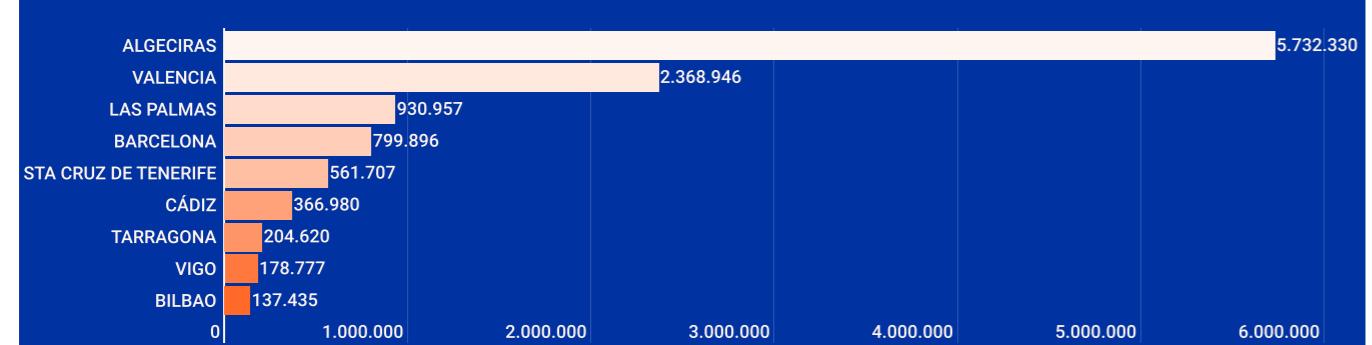
geria (38,8%), India (37,1%), Chile (35,4%) y Argentina (34,9%).

Respecto a los datos registrados en 2022, hasta abril las exportaciones españolas han llegado a los 120.924,5 millones de euros, lo que supone un incremento del 23,2%, en línea con los datos ya citados del año 2021. Las importaciones, por su parte, se situaron en los 142.735,5 millones de euros, un 39% más.

El déficit comercial alcanzó los 21.810,9 millones de euros y la tasa de cobertura se situó en el 84,7%, es decir, 10,8 puntos porcentuales menos que la de enero-abril de 2021.

Las exportaciones dirigidas a la Unión Europea, que suponen el 63,2% del total, avanzaron un 26,5% hasta abril de 2022, mientras que las ventas a la zona euro, que representan el 55,6% del total, se incrementaron en un 26,4%, y las destinadas al resto de la Unión Europea repuntaron un 27%. ●

PRINCIPALES PUERTOS EN TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES (Tn)



Objeto de deseo

Muchos nos preguntamos qué está pasando en el transporte frigorífico de mercancías para que en alrededor de un año se hayan vendido, todo o parte, de cinco de las más grandes empresas de transporte frigorífico de España: Acotral, Primafrio, El Mosca, Fuentes y ESP La Espada.

En cada caso la operación ha sido distinta, pero todas coinciden en crear con estas adquisiciones grupos más fuertes y con más variedad de servicios.

Las compañías adquiridas presentan perfiles distintos pero todas coinciden, además de tener cierta dimensión, en ofrecer otros servicios logísticos de valor añadido aparte del transporte puro de mercancías por carretera en vehículos frigoríficos y eso les ha hecho ser objeto del deseo.

Apostar por empresas que se dedican fundamentalmente al transporte de productos alimenticios, esencialmente hortofrutícolas, u otros productos de primera necesidad, puede ser el común denominador. El sector de la alimentación es un sector seguro. Todos tenemos que comer todos los días. Otros sectores como la industria o la automoción están sujetos a los vaivenes de la economía y pueden sufrir, como estamos viendo, los efectos de una pandemia o una guerra.

Esto lo hemos vivido durante el confinamiento, por ejemplo, en el que únicamente el sector frigorífico se mantuvo trabajando al cien por cien.

A pesar de ello, las empresas de transporte frigorífico se mueven con unos márgenes de rentabilidad muy bajos, como el resto del sector del transporte, ya que la comercialización está en manos de las grandes distribuidoras que son las que marcan las condiciones. En esto está a la par con el sector agrario. Al productor le impone las condiciones el comercializador.

Por eso las empresas que resultan atractivas son aquellas que ofrecen otros servicios de valor añadido, además del propio servicio de transportes, y es de estos servicios donde obtienen la rentabilidad.

Hoy una empresa con doscientos o quinientos camiones, que solo se dedique al transporte,

hace el mismo trabajo que un operador logístico que subcontrata los servicios con empresas más pequeñas y, como ha quedado demostrado, lo puede hacer a precios más competitivos, eso sí, a base de estrujar al máximo al transportista efectivo y evitando los inconvenientes que supone tener una plantilla de conductores a los que hay que gestionar y pagar, sin camiones que hay que mantener, ni inspecciones de transporte o sanciones de tráfico que soportar.

El grueso del sector del transporte frigorífico, al igual que el resto del transporte de mercancías está compuesto por PYMES y autónomos y lo están pasando mal y con un futuro rodeado de incertidumbres. Es un servicio imprescindible, sin embargo tiene enormes debilidades que le impiden poner en valor su trabajo. La nueva normativa publicada desde octubre del año pasado, como el pago obligatorio a 30 días (máximo 60 si hubiese pacto por escrito), la revisión obligatoria del precio del transporte en función del precio del combustible, la prohibición de la carga y descarga por el conductor (salvo excepciones) o el pago de las paralizaciones superiores a la hora son instrumentos que, sin duda alguna, deben ayudar a mejorar la rentabilidad de las empresas, pero esto no es suficiente; hay que tratar de conseguir hacer empresas más fuertes y competitivas.



MANUEL PÉREZ CARRO
Secretario general de Froet

“Las empresas que resultan atractivas son aquellas que ofrecen otros servicios de valor añadido, además del propio servicio de transportes”

Para eso también existen figuras en nuestro ordenamiento jurídico como las sociedades de comercialización o las cooperativas de transportistas que pueden lograr hacer crecer la empresa y ofrecer esos servicios de valor añadido que demanda el mercado. Pero para ello, hace falta renunciar a la individualidad y eso está comprobado que es difícil, aunque tenemos el ejemplo de estas empresas a las que me refería en el encabezamiento de este artículo. Ellas han sabido ver que una mayor dimensión, a costa de perder su individualidad, es la solución para afrontar el futuro.

UN NUEVO ESCENARIO ECONÓMICO PARA EL FRIGO

La pandemia y la incipiente crisis económica derivada de la invasión de Ucrania dejan un nuevo escenario para el transporte frigorífico, con buenos volúmenes, a la espera de ver cómo evolucionan tras el verano, pero también con costes al alza que comprometen los márgenes.

La pandemia ha puesto patas arriba todo lo que hasta finales de 2019 parecía una realidad asentada.

Por un lado, la escasez de suministro y las alteraciones que se han venido produciendo en las cadenas de suministro europeas desde finales de primer trimestre de 2020 han servido para demostrar la eficacia, la eficiencia y la capacidad de resistencia, eso que ahora llaman resiliencia, de un sector como el transporte de mercancías por carretera, esencial para el normal funcionamiento de las economías de mercado contemporáneas.

Sin embargo, como cualquier otra actividad económica, el transporte se está viendo sometido a toda una vorágine de vaivenes que afectan a su funcionamiento.

Por un lado, tras un incremento sostenido

Los volúmenes han recuperado su nivel de antes de la pandemia en el primer trimestre de 2020 y los precios, en segundo trimestre de ese mismo año, pero los costes siguen creciendo con fuerza desde hace dos años".

Pese a los buenos datos de la segunda mitad del año 2021, parece que la invasión rusa de Ucrania el pasado mes de febrero ha

de los volúmenes transportados, las cantidades de mercancías movidas por carretera han conseguido recuperar el nivel anterior al bajón de los primeros tres meses de 2020 en el segundo trimestre de 2021.

venido a romper una clara tendencia de recuperación que, por si fuera poco lo que se ha vivido en los dos últimos años, amenaza con unos complicados últimos meses de año.

Sin plena recuperación en el frigo

Es más, en el transporte frigorífico parece que incluso no se ha recuperado el nivel de antes de la pandemia, según reflejan las estadísticas.

Así, por ejemplo, si los volúmenes de mercancías transportadas en el primer trimestre de este año se colocan en un ligero 0,63% por encima de los registros de los tres primeros meses de 2020, el movimiento de productos agrícolas en el primer cuarto de este ejercicio está un 3,61% por debajo del del mismo tramo de hace dos años.

El combustible es el principal coste del transporte frigorífico.

De igual manera, el transporte de productos alimenticios se coloca un 3,04% por debajo del registro del primer trimestre de 2020.

Así pues, aunque los datos de volúmenes han venido siendo buenos en los últimos doce meses, tanto para el transporte en general, como en el frigo en particular, a la vez los costes del transporte se han venido incrementado de manera gradual hasta alcanzar niveles insostenibles.

En este contexto cabe leerse el descontento generalizado existente en el sector, principalmente entre las pequeñas y medianas empresas, que condujo al paro patronal del pasado mes de marzo.

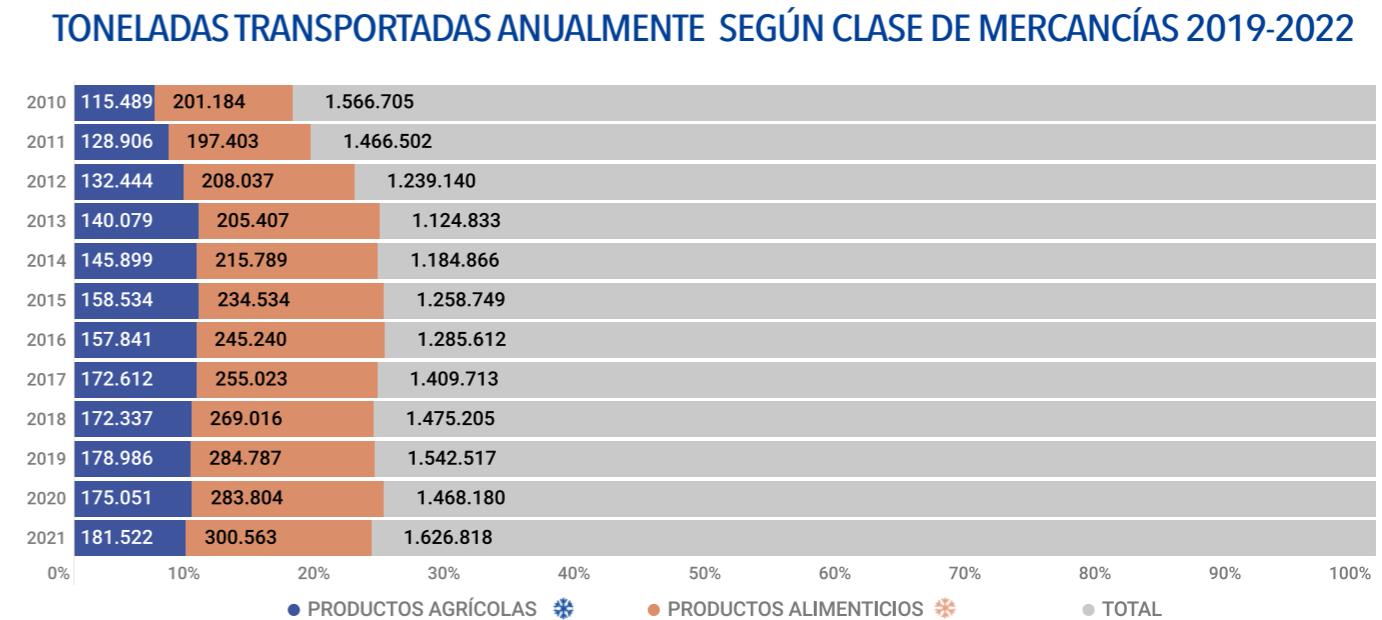
A fin de cuentas, esta movilización sirvió para evidenciar que, a pesar de que los transportistas tenían trabajo, no conseguían tradu-



TONELADAS TRANSPORTADAS TRIMESTRALMENTE POR CLASE DE MERCANCÍAS 2019-2022



Fuente: MITMA



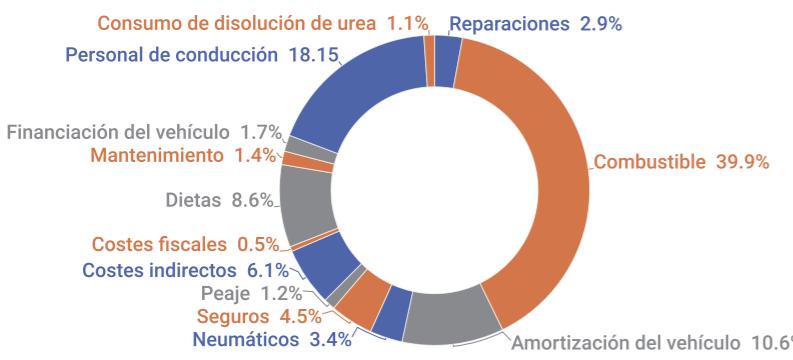
Fuente: MITMA

COSTES DE UN VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO (a 30 de abril de 2022)

	COSTES ANUALES	
	Euros	Cuota
COSTES DIRECTOS	161.643,54	93,90%
Costes por tiempo	60.985,05	35,4%
Amortización del vehículo	18.194,44	10,6%
Financiación del vehículo	2.906,23	1,7%
Personal de conducción	31.243,58	18,1%
Seguros	7.759,83	4,5%
Costes fiscales	880,97	0,5%
Costes kilométricos	100.658,49	58,5%
Combustible	68.730,43	39,9%
Consumo de disolución de urea	1.820,39	1,1%
Neumáticos	5.936,64	3,4%
Mantenimiento	2.345,52	1,4%
Reparaciones	4.925,40	2,9%
Dietas	14.853,96	8,6%
Peajes	2.046,15	1,2%
COSTES INDIRECTOS	10.506,83	6,1%
COSTES TOTALES	172.150,37	100,00%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km/año)	120.000	96.000
Horas anuales (h/año)	1.800	1.440
Costes unitarios	Costes totales Costes en carga	
1. Costes por totales por kilómetro: (€/km)	1,4346	1,7932
2. Costes por hora: Costestotales/horas(€/hora)	95,64	119,55
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,8388	1.0485
Costes temporales e indirectos/horas (€/hora)	39,72	49,65

DISTRIBUCIÓN DE COSTES



cir ese nivel de actividad en unos ingresos que les permitiera subsistir en un entorno en el que los costes estaban incrementándose a gran velocidad, especialmente los del gasóleo.

De hecho, los registros de la Encuesta Permanente que elabora trimestralmente el *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana* apunta que los precios de los servicios de transporte no se han recuperado plenamente hasta finales del año pasado, tras haber repuntado al inicio de la pandemia por la escasez de oferta que se dejó sentir especialmente entre marzo y junio de 2020.

Costes en el frigo

Además, en este contexto los costes se han disparado, con lo que las empresas no han conseguido traducir en mayores beneficios un escenario de buena demanda, volúmenes al alza y una oferta contenida, e incluso con escasez de camiones, situación provocada tanto por los estragos de la crisis sanitaria en el sector, como por las alteraciones en los flujos que ha provocado la pandemia y que tras más de dos años aún siguen coleando.

“ Los costes anuales de un frigo han aumentado un 30,44% entre abril de 2020 y el mismo mes de este 2022, hasta colocarse en los 172.150,37 euros al año”.

Teniendo en cuenta los datos estadísticos del Observatorio de Costes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los costes totales anuales de un **vehículo frigorífico articulado** se colocaban a fecha de 30 de abril de este mismo año en los 172.150,37 euros, un 13,27% más que hace un año y un 30,44% más que hace dos.

En esta misma línea, los **costes por kilómetro** han pasado de los 1.1784 euros en abril de 2020 a los 1.4346 euros del mismo mes de este mismo año, con una subida en esos dos años de un 21,74%.

De manera particular, si los **costes de conducción** en abril de 2020 suponían un 23% de los costes totales de un frigo al año, en el cuarto mes de este 2022 ese porcentaje se rebajaba hasta colocarse en un 18,1% de los costes totales anuales de un vehículo frigorífico.

La rebaja es especialmente reseñable si se tiene en cuenta que se produce en un **contexto de fuerte escasez de conductores**, circunstancia que afecta especialmente a

“ MI CAMIÓN VA HACIA EL FUTURO. Y PARA ELLO SOLO NECESITA UN DEPÓSITO LLENO.”

*iHasta un
3,7%
menos de
consumo!*

Sienta el nuevo MAN TGX.
Simply my truck.

Experimente la digitalización con un MAN TGX perfectamente conectado y eficiente. Equipado con un puesto de conducción inteligente y totalmente digital, innovadores sistemas de asistencia y el sistema de sustitución de espejos digitales MAN OptiView, está preparado para el futuro. Para una mayor eficiencia, el MAN TGX consigue un ahorro de combustible de hasta un 3,7% más. Y gracias a MAN Now, podrá actualizar su camión fácilmente desde MAN online, sin necesidad de acudir al taller. #SimplyMyTruck

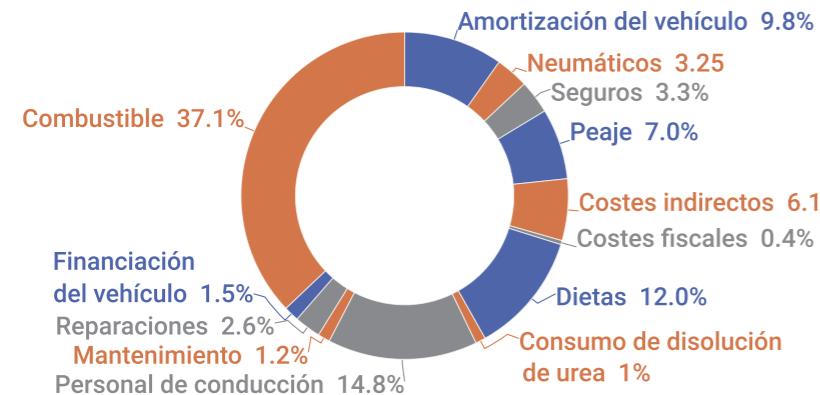


COSTES DE UN VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO EN TRAYECTO INTERNACIONAL (a 30 de abril de 2022)

	COSTES ANUALES	
	Euros	Distribución
COSTES DIRECTOS	220.345,86	93,90%
Costes por tiempo	69.738	29,7%
Amortización del vehículo	22.968,57	9,8%
Financiación del vehículo	3.422,02	1,5%
Personal de conducción	34.680,37	14,8%
Seguros	7.759,83	3,3%
Costes fiscales	907,76	0,40%
Costes kilométricos	150.607,31	64,2%
Combustible	87.142,68	37,1%
Consumo de disolución de urea	2.275,48	1,0%
Neumáticos	7.420,80	3,2%
Mantenimiento	2.931,90	1,2%
Reparaciones	6.156,75	2,6%
Dietas	28.237,45	12,0%
Peajes	16.442,25	7,0%
COSTES INDIRECTOS	14.322,48	6,10%
COSTES TOTALES	234.668,34	100,00%

	COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
Kilometraje anual (km/año)	150.000	135.000	
Horas anuales (h/año)	2.000	1.800	
Costes unitarios	Costes totales Costes en carga		
1. Costes por totales por kilómetro: (€/km)	1.5645	1.7383	
2. Costes por hora: Costes totales/horas(€/hora)	117,33	130,37	
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:			
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	1.0040	1.1156	
Costes temporales e indirectos/horas (€/hora)	42,03	46,70	

DISTRIBUCIÓN DE COSTES



Fuente: MITMA

aquellos segmentos que, como el transporte frigorífico tienen condiciones de trabajo más duras, fundamentalmente por mor de las largas distancias a cubrir.

Por contra, en estos dos últimos años si hay una partida de costes que se ha disparado ha sido la del **combustible**, que ha pasado de ser un 26,6% en abril de 2020 a constituir un 39,9% del coste total anual de un frigo en el mismo mes de este 2022.

Los costes anuales de un frigorífico en servicio internacional han crecido un 25,8% entre abril de 2020 y abril de 2022.

Por otro lado, en el **transporte frigorífico internacional**, el coste anual de un vehículo se coloca en el cuarto mes de este ejercicio en los 234.668,34 euros.

Este dato implica un **ascenso anual de un 9,92%** y de un 25,18% con respecto a abril de hace dos años.

Por **kilómetro**, los costes de un vehículo frigorífico en servicio internacional han pasado de los 1.2497 euros en abril de 2020 a los 1.5645 euros del mismo mes de este mismo año, con una subida en esos dos años de un 25,19%.

Como en el caso del frigo general, los **costes de conducción** son este año un 14,8% del total, frente al 16,2% del año pasado y el 17,9% de abril de 2020.

A su vez, los **combustibles** acaparan un 37,1% del total de costes anuales de un frigo en servicios internacionales, cuando hace un año eran un 31,8% y en abril de 2020 eran un 26%.

Por último, en el caso de los **vehículos frigoríficos de dos ejes**, los costes anuales se han disparado hasta los 99.681,76 euros, con una subida anual de un 10,53% y de un 17,26% con respecto a abril de 2020.

De igual modo, el **coste por kilómetro** en frigos de dos ejes se coloca en abril de 2022 en los 1.4240 euros, frente a los 1.2144 euros del mismo mes de 2020, con un ascenso anual de un 17,26% por tanto.

En este tipo de vehículos, como en los dos casos anteriores, mientras los costes de conducción pasaban de ser un 36,4% del total hace dos años a un 31,3% en abril de este ejercicio, los del **combustible** se han colocado en un 31,8% de los costes totales de un frigo de dos ejes, cuando en abril de 2020 esta partida constituyía un 22,5% del total de costes para una unidad de esta misma tipología. ●

Evolution

Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



Cº de los Huertos, S/N. Apdo. 100
50620 Casetas Zaragoza (España)
+34 976 462 121 - www.lectrailer.com





Mayores costes de transporte y producción

LEVE DESCENSO EN LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN HORTOFRUTÍCOLAS EN EUROPA

Factores como el coronavirus, las condiciones climatológicas y el incremento de los costes de transporte y producción han provocado una ligera caída de los volúmenes de frutas y hortalizas.

El sector hortofrutícola europeo se enfrentó a ciertos problemas durante 2021, como las condiciones climatológicas, el Covid-19 y el aumento de los costes de transporte y producción. En este sentido, aunque la compra de frutas y verduras en los hogares europeos se vio impulsada en 2020 con el confinamiento, con la mejoría paulatina de la pandemia y el levantamiento de gran parte de las restricciones impuestas, no continuó creciendo a este ritmo en 2021.

El coronavirus ha afectado a los flujos mundiales de productos básicos, pues los fletes de

7%

descenso de los volúmenes de frutas y hortalizas desde la Unión Europea hacia Reino Unido en 2021.

Incluso han llegado a escasear las materias primas para la producción y el envasado, algo que no se había visto nunca hasta ahora, a di-

ferencia de las **condiciones climáticas desfavorables**, a las que el sector de las frutas y hortalizas ya se había enfrentado en muchas ocasiones con anterioridad.

No obstante, las **olas de calor y los períodos de sequía** son ahora mucho más largos, mientras que las lluvias más extremas y súbitas, lo que puede dar lugar a inundaciones.

En cualquier caso, las limitaciones y el aumento del precio sufridos por el sector del transporte aún no han tenido un efecto importante en el comercio de frutas y hortalizas de la Unión Europea.

Así se refleja en un **informe estadístico** publicado en 2022 por Fruit Logística en colaboración con Fruitnet para analizar los datos del sector relativos al ejercicio anterior.

Tanto en el caso del comercio comunitario, como en lo que se refiere al comercio con el exterior, en el año 2021 los volúmenes de importación y exportación fueron solo **levemente menores** que el año anterior. De hecho, en algunos casos han sido incluso ligeramente superiores.

Efecto del Brexit

Esto demuestra, por ejemplo, que el **temor a que se produjera un colapso en las exporta-**

Las exportaciones de fruta se realizan en su mayor parte a países comunitarios.

ciones hacia Reino Unido tras el Brexit no se ha visto finalmente materializado.

Si bien es cierto que se han enviado **cantidades menores de frutas y hortalizas** desde la Unión Europea, el descenso ha sido moderado, situándose en un 2% para las hortalizas y un 7% para las frutas.

En este sentido, el **mayor inconveniente ha venido dado por la falta de camioneros**, que ha provocado problemas de abastecimiento en el país, una situación -por cierto- que se repetirá más adelante en otras zonas.

“Los volúmenes de importación y exportación se redujeron levemente en 2021, tanto en el caso del comercio comunitario como en lo que se refiere al comercio con el exterior”.

Como era de esperar, los países comunitarios que antes entregaban más cantidad de frutas y hortalizas a Reino Unido son los que se han visto más afectados por la situación.

En el ámbito de las hortalizas, se trata de **España, con una caída del 5%** en los envíos a esta zona, y los Países Bajos, con un descenso del 3%.

Respecto a las frutas, España exportó un mayor volumen en 2021 hacia Reino Unido, pero es preciso tener en cuenta que **la comparativa se realiza con un volumen demasiado bajo** en 2020.

“ Alemania, el principal importador de frutas de la UE en 2020, ha importado una menor cantidad en 2021, pasando los Países Bajos al primer lugar”.

La salida de Reino Unido de la Unión Europea ha supuesto un importante cambio en **la balanza del comercio exterior**, pues mientras en años anteriores fue deficitaria tanto para frutas como hortalizas, en el año 2021 se mantuvo el déficit para la fruta, pero en cambio, en hortalizas el resultado fue ligeramente positivo.

Las **importaciones de frutas del país** se han situado en 3,5 millones de toneladas, un 0,19% menos que el año anterior, mientras que las de hortalizas han llegado a 2,16 millones, un 0,9% menos.

En su caso, **las exportaciones de frutas frescas** han alcanzado las 160.000 toneladas, lo que representa un descenso del 9,09%, y las de hortalizas se han incrementado un 0,93%, hasta las 108.000 toneladas.

78%

El temor a un colapso en las exportaciones hacia Reino Unido tras el Brexit no se ha producido.

Como parte del acuerdo Brexit, se sentaron las bases para un comercio con el resto de países comunitarios sin aranceles ni cuotas, pero todavía está por ver cómo afectarán a este mercado **los controles fitosanitarios y los certificados que se exigirán** a las exportaciones de la UE que lleguen hasta Reino Unido.

La introducción de tales medidas, que ya había sido retrasada hasta julio de 2022, ha sido recientemente **retrasada hasta finales de 2023**.

Importaciones y exportaciones en la UE

Respecto a las importaciones de fruta en la UE, son significativamente mayores que las importaciones de hortalizas, pues **los plátanos y otras frutas exóticas** que no se cultivan mucho en la UE deben importarse en gran volumen.

de las exportaciones de hortalizas en 2021 estuvieron destinadas a otros países de la UE.

No obstante, este se han reducido ligeramente en 2021.

Alemania, el **principal importador de la Unión Europea en 2020**, ha importado menos cantidad en 2021, pasando los Países Bajos al primer lugar.

Los Países Bajos también son el segundo mayor exportador de frutas, por detrás de España, aunque **no todo el volumen exportado se produce allí**. En total, las exportaciones de fruta de la Unión Europea fueron ligeramente superiores en 2021 respecto a 2020.

“ La salida de Reino Unido de la Unión Europea ha supuesto un importante cambio en la balanza del comercio exterior, registrándose un resultado positivo para las hortalizas”.

En cuanto a las hortalizas, Alemania se ha **mantenido como el primer importador**, si bien en 2021 ha importado menor cantidad que en 2020.

En términos generales, el **volumen de hortalizas importado** ha estado ligeramente por encima del que se había registrado el año anterior, mientras que las exportaciones de hortalizas han estado ligeramente por debajo de dicho nivel.

En lo que respecta al comercio extracomunitario, **la proporción es comparativamente alta para la fruta**, con un 41% del total, pues plátanos, piñas, aguacates y mangos, por ejemplo, son importados de países fuera de la Unión Europea.



Los plátanos son, con mucha diferencia, **la fruta más destacada de las importadas** en la UE, pues alrededor del 62% proceden de países extracomunitarios.

Por contra, el comercio interno de la Unión Europea está dominado por las naranjas y manzanas. Las exportaciones de frutas se realizan **en su mayor parte a países comunitarios**, aunque el Brexit ha variado en parte esas proporciones.

Así, en 2021, casi el 18% de las exportaciones de frutas estuvieron **dirigidas a países extracomunitarios**. En términos de volumen, los plátanos, manzanas y naranjas dominan las exportaciones.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE FRUTAS EN LA UE (en Tn)

IMPORTACIONES

	2019	2020	2021
PAÍSESBAJOS	5.154.000	5.391.000	5.531.000
ALEMANIA	5.456.000	5.662.000	5.226.000
FRANCIA	3.433.000	3.429.000	3.575.000
BÉLGICA	2.164.000	2.245.000	2.222.000
ESPAÑA	1.752.000	1.839.000	1.971.000
ITALIA	2.061.000	2.062.000	1.953.000
POLONIA	1.616.000	1.706.000	1.682.000
PORTUGAL	841.000	903.000	890.000
RUMANÍA	804.000	815.000	826.000
AUSTRIA	708.000	719.000	673.000
SUECIA	666.000	679.000	652.000
OTROS	4.215.000	4.145.000	4.215.000
TOTAL	28.868.000	29.596.000	29.415.000

EXPORTACIONES

	2019	2020	2021
ESPAÑA	7.929.000	7.487.000	7.583.000
PAÍSESBAJOS	4.208.000	4.333.000	4.336.000
ITALIA	2.669.000	2.616.000	2.643.000
BÉLGICA	2.015.000	1.878.000	1.777.000
GRECIA	1.268.000	1.363.000	1.280.000
POLONIA	1.283.000	995.000	1.215.000
FRANCIA	957.000	970.000	930.000
ALEMANIA	609.000	621.000	647.000
PORTUGAL	509.000	536.000	489.000
ESLOVENIA	181.000	197.000	199.000
AUSTRIA	217.000	207.000	188.000
OTROS	876.000	769.000	760.000
TOTAL	22.721.000	21.972.000	22.048.000

Fuente: AMI-informiert.de; CSO; Cifl; FPJ; Gfk; Eurostat; Kantar; MAPA

En relación a las importaciones de hortalizas, el comercio extracomunitario ha sido **mucho menor que en el caso de la fruta**, representando apenas el 16% del total.

Los tomates y cebollas acumulan la **mayor parte de este tipo de importaciones** procedentes de fuera de la UE. Concretamente, las principales importaciones extracomunitarias corresponden a tomates de Marruecos y cebollas de Nueva Zelanda.

Por último, cabe apuntar que el 78% de las exportaciones de hortalizas en 2021 estuvieron destinadas a países de la Unión Euro-

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE HORTALIZAS EN LA UE (en Tn)

IMPORTACIONES			
	2019	2020	2021
ALEMANIA	3.366.000	3.503.000	3.301.000
FRANCIA	1.907.000	1.886.000	1.920.000
PAÍSES BAJOS	1.496.000	1.407.000	1.532.000
BÉLGICA	1.099.000	1.143.000	1.146.000
POLONIA	827.000	779.000	764.000
ESPAÑA	663.000	642.000	678.000
ITALIA	733.000	651.000	639.000
R.CHECA	480.000	471.000	466.000
RUMANÍA	363.000	356.000	397.000
SUECIA	357.000	348.000	335.000
AUSTRIA	338.000	314.000	326.000
OTROS	2.098.000	2.005.000	2.037.000
TOTAL	13.727.000	13.505.000	13.542.000

EXPORTACIONES			
	2019	2020	2021
ESPAÑA	5.388.000	5.415.000	5.365.000
PAÍSES BAJOS	5.027.000	5.043.000	4.966.000
FRANCIA	1.023.000	1.002.000	973.000
BÉLGICA	950.000	973.000	908.000
ITALIA	844.000	862.000	873.000
POLONIA	699.000	689.000	716.000
ALEMANIA	458.000	417.000	403.000
PORTUGAL	262.000	231.000	280.000
AUSTRIA	148.000	168.000	185.000
GRECIA	135.000	133.000	157.000
HUNGRÍA	77.000	84.000	88.000
OTROS	497.000	488.000	506.000
TOTAL	15.507.000	15.505.000	15.419.000

Fuente: AMI-informiert.de; CSO; Ctifl; FPJ; GfK; Eurostat; Kantar; MAPA

pea, si bien un año antes, cuando el Reino Unido todavía era un Estado Miembro de la UE, la cifra ascendía al 89%.

Las exportaciones, en este caso, están fuertemente dominadas por las cebollas, tomates y pimientos.

El caso de Ucrania

Dada la situación actual en Ucrania, provocada por la **invasión por parte de Rusia** en febrero de 2022, merece la pena valorar la importancia del país para el comercio hortofrutícola.

Según datos de Eurostat recogidos por Fepex, la **exportación comunitaria de frutas y hortalizas frescas a Ucrania** en 2021 se situó en 346.076 toneladas, por un valor de 181,8 millones de euros.

Las importaciones, por su parte, ascendieron a 44.386 toneladas por un valor de 29,9 millones de euros. En el caso de España, la exportación de frutas y hortalizas a Ucrania se situó en **10.496 toneladas en 2021**, por un valor de 8,9 millones de euros, lo que supone una reducción respecto a 2020 del 17% en volumen y del 12% en valor.

Al mismo tiempo, estas cifras representan el **0,07% del volumen** total exportado desde el país y el 0,05% del valor.

En concreto, las hortalizas vendidas a Ucrania en 2021 totalizaron 1.084 toneladas, siendo el pimiento con 730 toneladas la más exportada. La **exportación de frutas se elevó a 9.407 toneladas**, destacando el caqui con 3.971 toneladas.

“La exportación comunitaria de frutas y hortalizas frescas a Ucrania en 2021 se situó en 346.076 toneladas, por un valor de 181,8 millones de euros”.

En cuanto a las importaciones españolas de frutas y hortalizas procedentes de Ucrania son sólo 2 toneladas, en 2021, por un valor de 7.728 euros.

Respecto a Rusia, **no se exportan frutas y hortalizas comunitarias desde 2014**, año en el que se inició el veto ruso a los alimentos procedentes de la Unión Europea.

Aunque la Comisión Europea habilitó medidas durante los primeros años para compensar los daños ocasionados, **no se han consolidado mercados fuera de la UE y de Europa** que compensarán el cierre del mercado ruso. ●

VOLVO

9 actualizaciones para ahorrar combustible



Volvo ha analizado toda la cadena cinemática y ha realizado una serie de hasta 9 actualizaciones para Euro 6 Step E que suponen un ahorro de combustible, además de aumentar la eficiencia y reducir las emisiones, ofreciendo una experiencia de conducción más suave y agradable, dentro y fuera de la carretera.

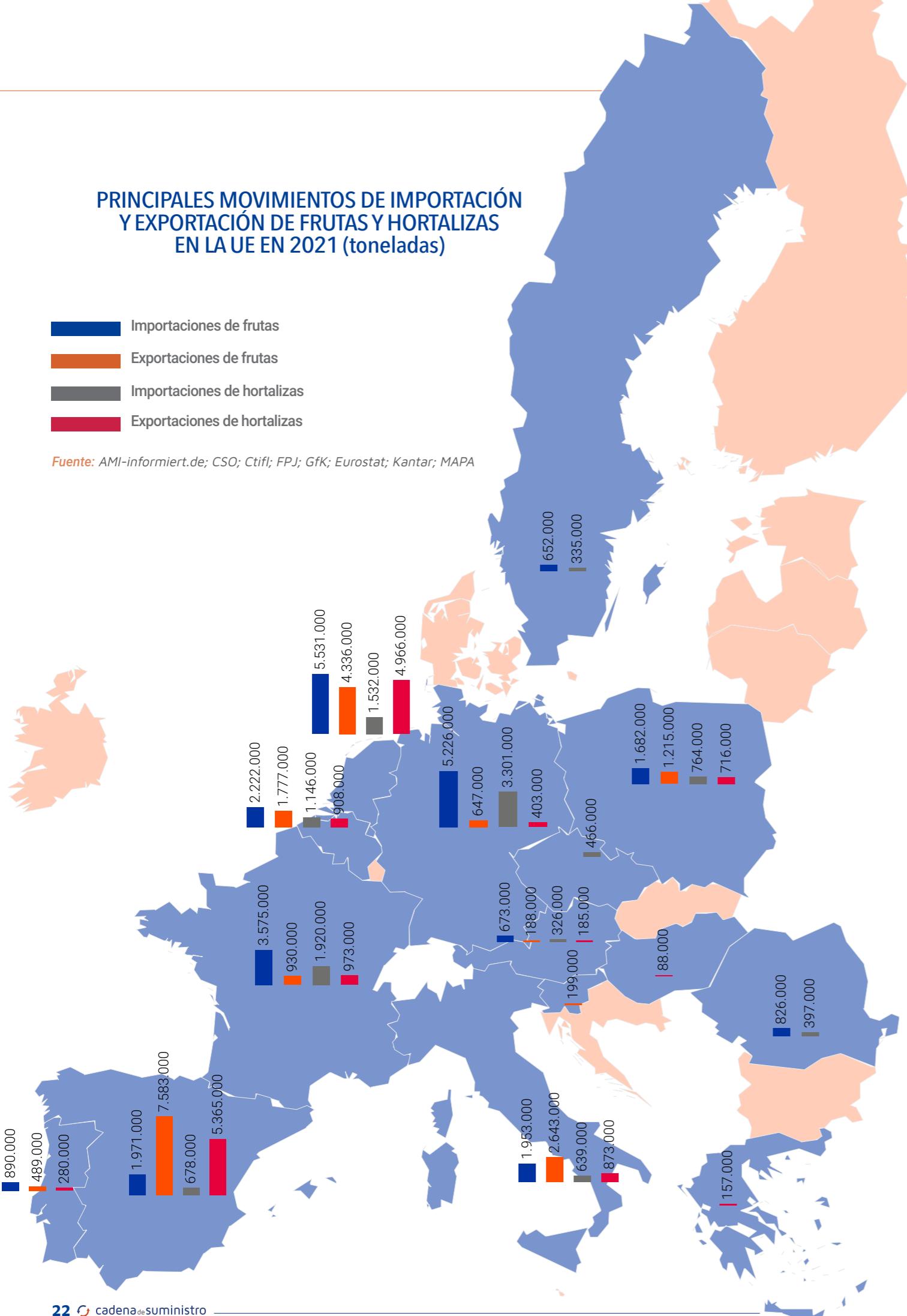


Volvo Trucks. Driving Progress

PRINCIPALES MOVIMIENTOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE FRUTAS Y HORTALIZAS EN LA UE EN 2021 (toneladas)

- Importaciones de frutas
- Exportaciones de frutas
- Importaciones de hortalizas
- Exportaciones de hortalizas

Fuente: AMI-informiert.de; CSO; Ctifl; FPJ; GfK; Eurostat; Kantar; MAPA



Que la actividad del transporte, por ejemplo, el de mercancías por carretera, es una de las que mayor regulación normativa soporta no es un secreto para casi nadie que se haya acercado mínimamente al sector. Regulación muy específica, añadida a las propias de cualquier actividad económica o empresarial, que actúa sobre factores laborales, mercantiles, societarios, técnicos, de competencia, formación, documentación, calendarios de restricción, etc. etc. regulación que tiene ramificaciones tanto estatales, como autonómicas y municipales y, por supuesto, "bruselienses".

Además la cosa se complica aún más para algunos tipos de transporte, como el de mercancías peligrosas o el de temperatura controlada; un verdadero enjambre de cuerpos legales de distinto rango que, además de complejidad añade burocracia y, en muchos casos, inseguridad jurídica a aquellos empresarios o profesionales que, día tras día, deben asegurar que todo funcione como un reloj haciendo que los bienes estén donde se necesiten en el momento que se necesiten. ¡Qué difícil es pensar en algo tangible que no haya sido, en algún momento, trasladada por carretera!

Y, sin embargo, parece que desde el propio sector nunca se tiene suficiente y sigue culpando a la falta de normas y baremos sancionadores de lo exiguo de su rentabilidad. Estos dos últimos años, desde el final del tiempo no tan lejano del confinamiento, vivimos probablemente uno de los períodos más prolíficos en nuestro país en cuanto a publicación de nueva normativa sectorial ...y lo que resta aún con el proyecto de ley de movilidad sostenible (por no hablar del famoso Mobility Package lanzado desde Bruselas y al que aún estamos intentando acabar de comprender en su totalidad, tanto los que hemos de cumplirlo como los propios "padres de la criatura" en la Comisión Europea).

Estoy convencido de que los acostumbrados lamentos que aún algunos siguen salmo-

Las leyes

diando, no van a desaparecer; habrá más peticiones de nueva normativa más intervencionista si cabe.

Es loable, creo yo, que en el MiTMA, a sabiendas de que este sector necesita profundas transformaciones, se haya tenido la sensibilidad y la voluntad necesarias para tratar de comprender las demandas del mismo y para poner en marcha la máquina gubernamental que, de real decreto en real decreto, intenta garantizar el que los actores de esta estratégica actividad económica puedan, no ya "salir del paso" en este momento difícil, sino contar con ciertas garantías de sostenibilidad empresarial, social y medioambiental así como con un futuro más eficiente y atractivo.



RAMÓN VALDIVIA
Director general
de Astic

Está por ver el calado del efecto de estas nuevas leyes en esa faceta transformadora. Permítame el lector que mantenga cierto escepticismo al respecto y, sin embargo, esté mucho más convencido de que serán otro tipo de leyes, que no necesitan convalidación de mayorías parlamentarias, las que más pronto que tarde van a hacer que veamos profundos cambios.

“Otro tipo de leyes que no necesitan convalidación de mayorías parlamentarias, serán las que más pronto que tarde, van a hacer que veamos profundos cambios.”

Naturalmente hablo de las leyes del mercado. Esas que, como la ley de la oferta y la demanda, arrojan datos como los que desde IRU hemos venido dando a conocer sobre los incrementos del precio del transporte de más del 20% en los corredores europeos o las leyes de dinámica empresarial de posicionamiento y de oportunidad que nos han hecho asistir a un rosario de adquisiciones corporativas, algunas verdaderamente llamativas por las cuantías y por los actores, que creo no equivocarme si digo que traerá cola.

Radiografía al sector del frigo

PRECIOS Y CIFRA DE NEGOCIO EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO

Los precios del transporte y la cifra de negocio del sector viven un proceso de recuperación tras el primer impacto de la pandemia, aunque están amenazadas por unos costes disparados, especialmente el de los combustibles.

A igual que en el caso de los volúmenes que se mueven por carretera, también hay un antes y un después en la evolución de los precios y la cifra de negocio del sector.

Por un lado, los precios de los servicios de transporte vivieron una explosión tras la irrupción de la pandemia en marzo de 2020.

Esta evolución era la lógica traslación de un aumento puntual de la demanda que se produjo en un escenario de fuertes limitaciones de la movilidad.

Además, la pandemia también supuso el encadenamiento de toda una serie de circunstancias que alteraron profundamente unos flujos logísticos y de transporte que hasta ese momento estaban extraordinariamente afinados para atender al mercado y que desde mediados de marzo dejaron de ser adecuados para un momento diferente, con una situación económica modificada radicalmente y en un plazo extraordinariamente corto.

En concreto, en muchos mercados se detectaba una acuciante falta de camiones y, a la vez, muchos cargadores tendían a contratar más transporte del que necesitaban para asegurarse que sus productos tenían medios de transporte adecuados para llegar a los mercados.

Posteriormente, en los primeros meses de 2021 se produjo un bache al que siguió una



tibia recuperación al principio que se ha ido acelerando en el último cuarto del año pasado y el primero de este 2022, como consecuencia de la conciencia que se ha tomado en las cadenas de suministro de la importancia crucial que tiene el transporte para cumplir su misión fundamental, que no es otra que hacer llegar los productos a los mercados para que estén en condiciones óptimas al alcance de los consumidores.

“La recuperación de los precios y de la cifra de negocio del transporte de mercancías por carretera tras la pandemia no ha sido un proceso lineal, sino sometido a tensiones, especialmente por el incremento de los costes”.

Como consecuencia, los precios de los servicios de transporte de mercancías son, en el primer cuarto de este 2022, un 5,56% superiores a los que había en los primeros tres meses de hace dos años, según los datos de la Estadística Permanente que elabora trimestralmente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

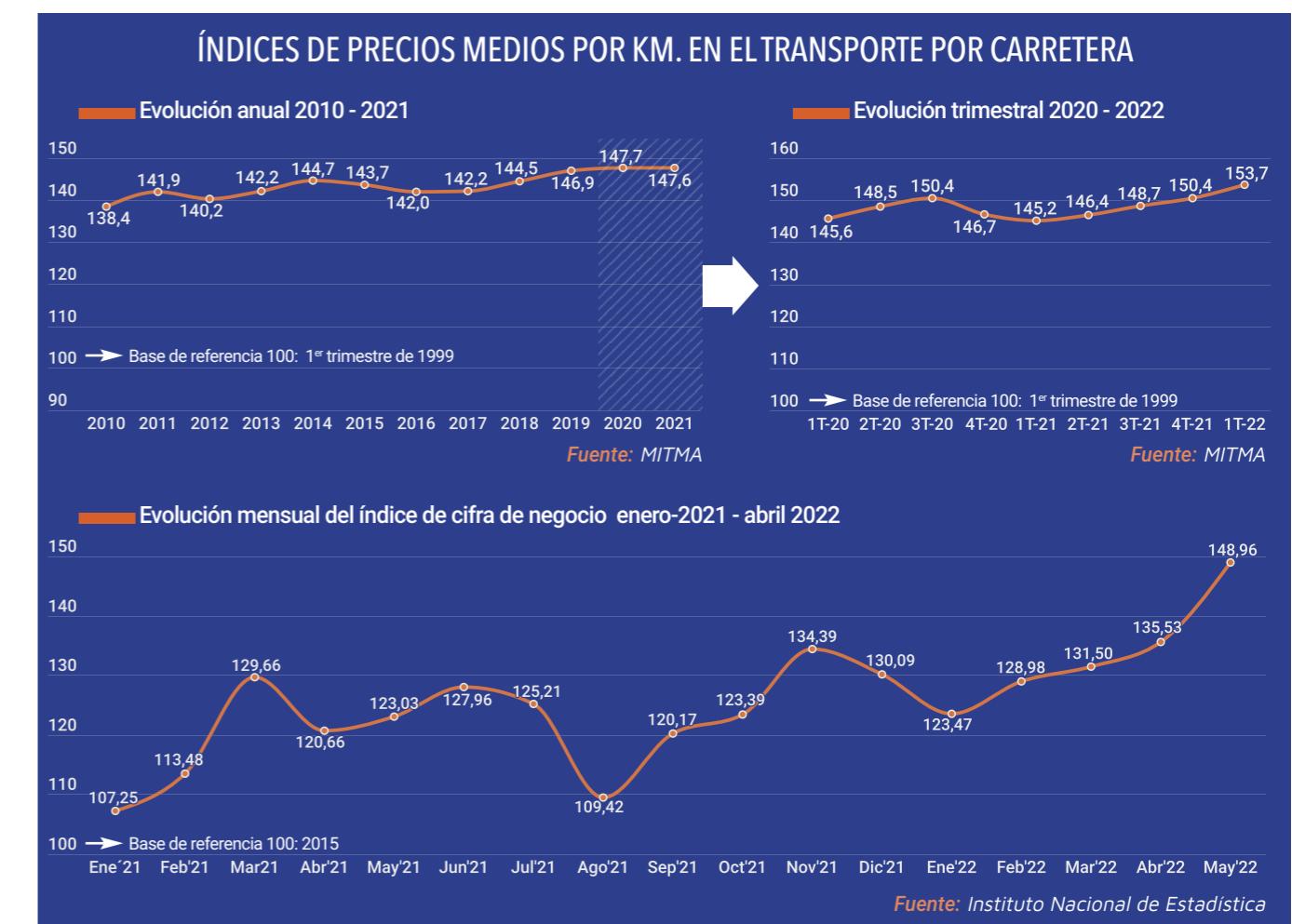
Evolución de la cifra de negocio

A su vez, la evolución de la cifra de negocio del transporte de mercancías por carretera ha vivido un período de recuperación tras el profundo descenso registrado en abril de 2020.

Sin embargo, desde entonces, este proceso no ha sido lineal, sino que ha tenido constantes dientes de sierra que solo ha mantenido una regularidad prolongada desde febrero de este año y hasta el pasado mes de mayo, a espera de ver cómo evoluciona la facturación del sector no solo en los meses previos al verano, sino ya después, en el último tramo del año para el que se pronostican dificultades generadas especialmente por las consecuencias que está teniendo la invasión rusa de Ucrania en los precios de los carburantes y, de manera más general, en una inflación desbocada.

En este contexto, la evolución de los precios y de la cifra de negocio del sector se ve amenazada por unos costes que crecen a un ritmo muy superior.

Según el Instituto Nacional de Estadística, la cifra de negocio del transporte de mercancías por carretera en su conjunto era, el pasado mes de mayo, un 49,89% superior a la del quinto de mes de 2020, que fue uno de los meses más afectados por la pandemia. ●





Movimientos empresariales en el transporte frigorífico

LAS ADQUISICIONES EN EL FRIGO SEÑALAN EL PAPEL CLAVE DEL SECTOR

El difícil momento que viven las cadenas de suministro ha colocado al sector del transporte de mercancías por carretera en el foco de atención. En los últimos meses se han producido diversos movimientos empresariales en el sector, con cuatro operaciones de gran calado en el segmento de frigos.

La pandemia parece haber servido para destacar de manera meridiana la importancia que tiene el transporte de mercancías por carretera para la economía española y europea.

El papel jugado por las empresas desde finales del primer trimestre de 2020 y hasta ahora, tras diversos sucesos de extraordinaria repercusión a escala planetaria, es una evidencia clara del papel que juega el transporte en las cadenas de suministro para colocar los productos en sus mercados en las condiciones adecuadas para su consumo.

Sin embargo, más allá de reconocimiento puramente simbólico hay otros factores que señalan que el transporte se ha hecho con un rol de gran importancia en las cadenas de suministro y en la estrategia de muchas empresas.

Así pues, la escasez de conductores, la difícil situación financiera que viven muchas empresas de transporte y una cada vez más evidente falta de oferta, acrecentada por las

dificultades que tienen los transportistas para renovar o ampliar sus flotas, tanto por una financiación cada vez más cara, como por las dificultades que sufren los fabricantes para poner en el mercado sus tractores y semis a precios que los empresarios puedan considerar adecuados, son factores que ponen al sector en el foco.

De igual modo, desde el punto de vista de la gestión de las cadenas de suministro, las dificultades para contratar servicios de transporte durante la pandemia han evidenciado que el

“La pandemia ha colocado la función del transporte dentro de las cadenas de suministro como un elemento imprescindible para que los productos estén en condiciones de tiempo y forma en los mercados listos para su consumo”.

sector es fundamental para conseguir algo tan fundamental en una economía de mercado como es el hecho palmario de que los productos tienen que estar a disposición de los clientes en tiempo y forma para poder competir.

En este marco complejo, parece que los movimientos de compra de empresas de transporte parecen vivir un momento efervescente y de forma especial en el transporte frigorífico.

En concreto, **cuatro operaciones** han destacado especialmente en los últimos meses.

Acotral

El primero de ellos se completó el pasado mes de enero, cuando, tras obtener el visto bueno de Competencia, **Ontime** finalizó su toma de control efectiva de **Acotral**, así como de sus filiales **Transportes Yagüe** y **Tum Capilar**, que se mantienen como empresas independientes.

De esta manera culmina la constitución de un conglomerado con una **facturación anual de más de 600 millones de euros**, una flota de más de 3.600 unidades, una plantilla de 5.250 trabajadores e instalaciones que, en su conjunto, suman un total de 250.000 m².

Primafrío

Dos meses después, en marzo, el **fondo de capital riesgo norteamericano Apollo** y los principales accionistas de la murciana **Primafrío** cerraron un acuerdo para que el fondo neoyorquino, a través de su filial **Apollo Infraestructures**, se haga con **un 49% de la empresa de transporte**, en una operación que se espera cerrar este mismo año, una vez obtenga el visto bueno de las autoridades de competencia.



Acotral y sus filiales Transportes Yagüe y Tum Capilar forman parte ya de OnTime.

Apollo entra en Primafrío con un 49% del capital de la murciana.

Con esta operación se cierra un proceso iniciado primero con una **fallida salida a Bolsa** el verano pasado tras estimar que no se daban las condiciones de demanda para colocar un 25% de su capital social en los mercados bursátiles, a la que siguió un cambio de estrategia el pasado febrero, centrada en una posible venta a fondos de capital riesgo, **como finalmente ha sido con la filial de Apollo**.

Juan y José Esteban Conesa mantendrán una posición mayoritaria en la compañía murciana con **el 51% restante**, por el momento, y seguirán al frente de la compañía.

El fondo Apollo tiene **amplia experiencia en operaciones en el sector logístico**, ya que en 2006 se hizo con **TNT** y un año después, en 2017, tomó parte en la creación de **Ceva**.



Primafrío cuenta con una **flota de más de 4.500 vehículos** y dispone de 45 plataformas en más de 25 países europeos. El pasado ejercicio, la murciana ingresó 506 millones de euros, un 10,5% más que en 2020.

Transportes El Mosca

Ya en la segunda mitad del año, también se producían otras **dos sonadas operaciones**.

Por un lado, en julio Logista cerraba la adquisición de la murciana **Transportes El Mosca**.

La operación se desarrollará en **dos fases**. En una primera, se contempla la compra del



“La gestión de una empresa de transporte es un asunto complejo que hasta ahora había estado en manos de sagas familiares”.



60% del capital de la empresa de transporte, que se pagará en efectivo, por un precio máximo de 106 millones de euros, en función de objetivos alcanzados.

Así mismo, en una **segunda fase**, la adquisición del 40% restante se llevará a cabo en los próximos tres años, sobre un cálculo de que la deuda financiera neta de la compañía murciana a finales de 2021 asciende aproximadamente a 23 millones de euros.

Transportes El Mosca, con sede en la localidad murciana de Molina de Segura y fundada en 1936, dispone de una flota de **más de 1.000 vehículos**, emplea a cerca de 1.100 trabajadores y cuenta con una red de doce delegaciones nacionales e internacionales que suman más de 50.000 m² de almacenes.

Grupo Fuentes

Finalmente, a primeros de agosto, la norteamericana **Lineage**, a través de su filial europea Lineage Logistics con sede en Amsterdam, se ha hecho con la **murciana Grupo Fuentes**.

La empresa murciana de transporte dispone de una flota de **más de 500 vehículos y semirremolques**, seis centros logísticos y un almacén frigorífico.

Estas cuatro operaciones señalan el **interés existente** por el sector del transporte en un contexto económico complejo, con el sector colocado en el centro de la tormenta que desde hace dos años azota a las cadenas de suministro en todo el planeta.

Sin embargo, la gestión de una empresa de transporte es asunto complejo que hasta ahora había estado en manos de sagas familiares que han ido profesionalizando la gestión. En este sentido, habrá que ver en qué se traducen estos cambios en la dirección de las empresas afectadas y **cómo afectan a su funcionamiento** en un mercado heterogéneo y extraordinariamente competitivo.

A su vez, tras estos movimientos también puede esconderte el cansancio de los gestores tradicionales, la falta de relevo generacional adecuado o la percepción de que el sector no ofrece **un futuro sugerente** en un contexto de profunda transformación.

Grupo Fuentes cuenta una flota de más de 500 vehículos y semirremolques.

“Cuatro movimientos empresariales de gran calado han sacudido el sector español del transporte en los últimos meses y, particularmente, en el segmento de frigo”.

Transportes El Mosca dispone de una flota de más de 1.000 vehículos.

UPS y Bomi

Por otra parte, en el sector farmacéutico también ha destacado una **operación de calado internacional** que se ha llevado a cabo este mismo verano.

En concreto, UPS tiene la intención de **adquirir Bomi Group**, operador especializado en logística sanitaria, presente en 14 países, con casi 3.000 empleados.

Desde 1985, el Grupo Bomi está especializado servicios de alto valor añadido para los sectores de la tecnología médica y farmacéutica, donde cuenta con más de 150 clientes de todo el mundo.

La adquisición supondrá para UPS incorporar una flota con más de **350 vehículos con temperatura controlada** y 391.000 m² a la infraestructura de UPS.

La adquisición de Bomi forma parte de la expansión de la red y servicios de UPS Healthcare y supone **duplicar su impacto global desde 2020**. Las recientes ampliaciones incluyen nuevas construcciones de instalaciones logísticas para el sector sanitario que estarán disponibles próximamente en Alemania, Australia, Hungría y Países Bajos.

Se espera que la operación **se cierre a final de año**, toda vez que está sujeta a su revisión



UPS espera cerrar la operación de compra de Grupo Bomi antes de final de año.

y aprobación de las autoridades de Competencia. El valor y los términos de la operación no han sido divulgados por el momento.

Bomi Group comenzó a operar en España y Portugal en 2020 y en noviembre de 2021 se hizo con **Picking Farma**.

El sector logístico lleva años de intensos movimientos empresariales con grandes empresas transnacionales pujando por acumular operaciones en diversas ramas de actividad con la clara intención de hacerse con un **papel clave en la gestión de las cadenas de suministro más complejas y globales como integradores**.

LYNX FLEET

La solución de cadena de frío conectada

La plataforma telemática Lynx™ Fleet supervisará de forma inteligente sistemas frigoríficos conectados desde cualquier lugar del mundo, proporcionando información vital sobre los productos que se están transportando y los vehículos que los transportan a productores, conductores, directores de transporte y minoristas.

Carrier

TRANSICOLD

www.carriertransicold.es

Mejor planificación y mayor ahorro

TRANSPORTE FRIGORÍFICO BAJO CONTROL CON WEBFLEET

Webfleet ofrece un conjunto de funciones y herramientas que ayudan a garantizar la cadena de frío en el transporte.

Dentro de la cadena logística, el transporte de mercancías a temperatura controlada es uno de los apartados más delicados del proceso. Garantizar que los productos lleguen a destino en óptimas condiciones, con la certeza de que la cadena se frío se ha cumplido en todo momento, es fundamental para afianzar la calidad de la mercancía.

Hoy en día hay muchos productos que necesitan ser transportados a temperatura controlada: alimentos frescos y congelados, vacunas, medicamentos, cosméticos, flores y plantas o productos químicos o agrícolas, que deben conservar sus propiedades desde que son embarcados hasta que son descargados y puestos a disposición del cliente final.

Ventajas para el transporte refrigerado

Webfleet ofrece un conjunto de funciones y herramientas que ayudan a garantizar la cadena de frío en el transporte. Con datos del viaje en tiempo real, planificación dinámica del suministro y otras funciones, las empresas pue-

Con Webfleet, es posible supervisar los camiones y contenedores refrigerados desde una única interfaz.

den entregar productos refrigerados a tiempo, cumpliendo con las obligaciones de la Ley de alimentos y mercancías. Estas son algunas:

1. Registro de temperatura y trayectos en tiempo real

Con Webfleet es posible supervisar los camiones y contenedores refrigerados desde una única interfaz. A vista de mapa, se pueden ver dónde están los vehículos y los valores de temperatura actual de los mismos. De este modo, se podrá entregar productos refrigerados conforme a la ley de alimentos y mercancías, y, al mismo tiempo, superar las expectativas de los clientes, con información en tiempo real de la localización y del estado del envío.

2. Planificación dinámica del suministro

Webfleet ofrece una planificación dinámica que permite colaborar de manera más eficiente a los conductores y equipo de oficina. La información detallada garantiza el despacho del vehículo correcto a cada cliente según el tiempo de trayecto más eficiente. Se garantiza así que los productos llegan frescos y a tiempo. Además, se puede informar con precisión a los clientes sobre la hora de llegada estimada.

3. Navegación para camiones de primera clase

PRO Truck ofrece mapas y rutas especialmente diseñadas para camiones y furgonetas. Cuando se combina con la información de tráfico de TomTom Traffic e IQ Routes, permite que los conductores naveguen sobre la ruta más apropiada para el cliente. OptiDrive 360 también contribuye a que los conductores circulen de forma más segura y económica.

4. Valores de temperatura actuales e históricos

Los valores de temperatura actual de los vehículos se muestran en Webfleet. Además, la solución ofrece también informes claros con valores de temperatura históricos, que se pueden descargar y consultar fácilmente. También es posible advertir al conductor del vehículo si se superan los valores límites establecidos, con el fin de solucionar el problema o avería lo antes posible, sin que la carga sufra.

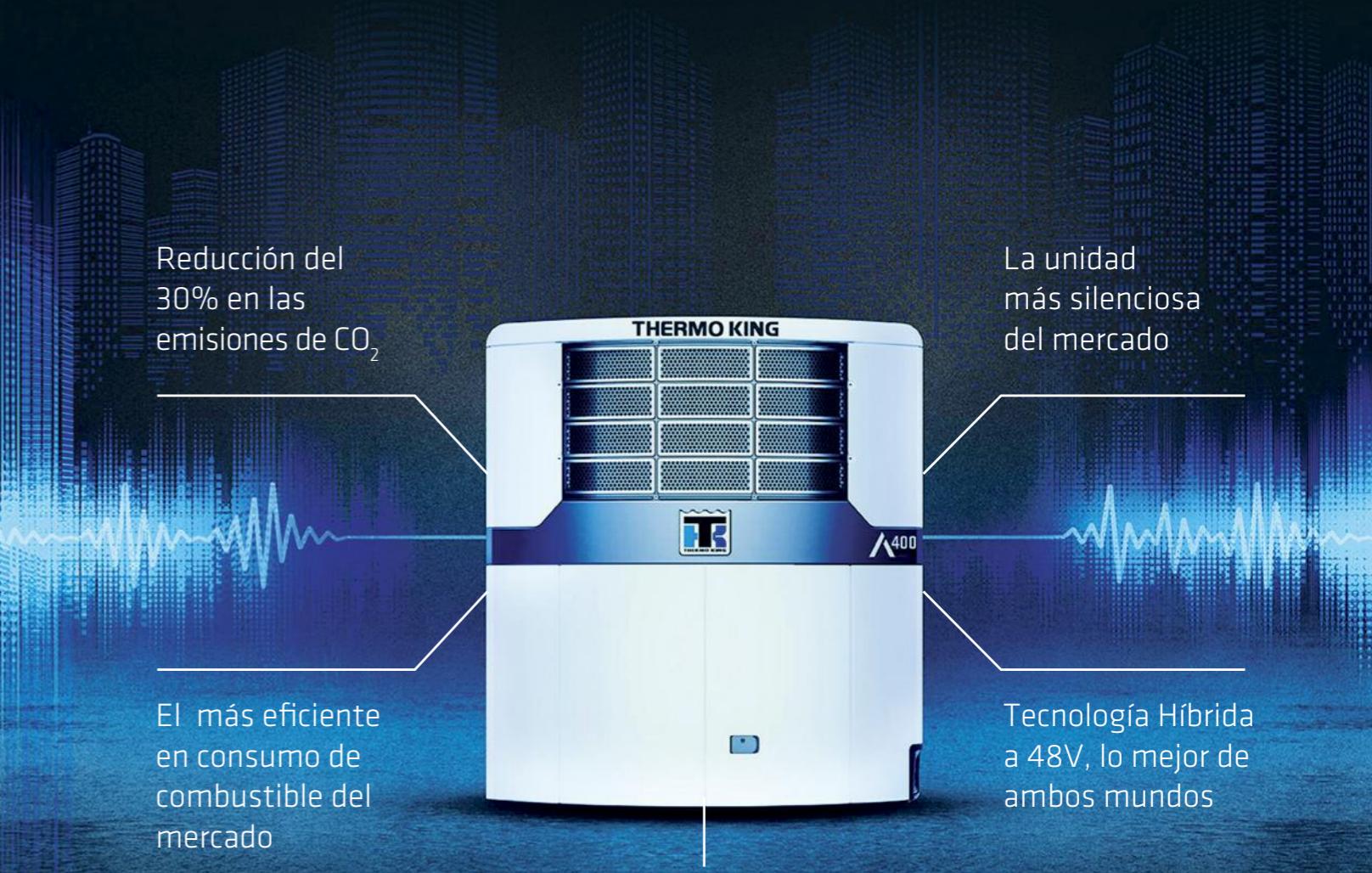
5. Ahorro de combustible

En un momento en que el coste del combustible se ha disparado, Webfleet ayuda a reducir el gasto del carburante. Permite controlar y analizar el modo en que se consume, con datos e información valiosa sobre los patrones de uso. También fomenta un estilo de conducción ecológico, que influye directamente en el consumo. Además, con la planificación de rutas adecuada, se puede reducir el kilometraje, de modo de cada viaje cueste menos.



ADVANCER

Sostenibilidad en esencia





Novedades en la IAA 2022

Lo mejor de dos mundos: así impulsa Kögel el transporte multimodal

El tercer fabricante de remolques más grande de Europa, ofrece un semirremolque perfecto para todos los transportes a temperatura controlada, desde productos frescos a productos congelados, que cumple los requisitos HACCP relativos a la higiene y los del APT-FRC.

Los semirremolques de la serie Kögel Cool PurFerro quality son versátiles, robustos y ofrecen una gran carga útil. Estos remolques ya traen de serie un nivel de equipamiento elevado que incluye el hardware Kögel Telematics. A ello se suman otras opciones que aumentan adicionalmente la eficiencia en el transporte o permiten realizar configuraciones específicas para cada país..

Kögel es especialista en vehículos innovadores y duraderos con una gran carga útil y fáciles de manejar. Esto también se aplica a los vehículos de la serie Kögel Cool PurFerro quality. Esto garantiza a todos sus clientes una solución de transporte práctica con una excelente carga útil en comparación con la competencia.

Con la serie Cool, el tercer fabricante de remolques más grande de Europa ofrece un semirremolque perfecto para todos los transportes a temperatura controlada, desde productos frescos a productos congelados.

Por supuesto, cumple los requisitos HACCP relativos a la higiene, así como los requisitos APT-FRC.

Además, en los Kögel Cool - PurFerro quality, el chasis en su conjunto está protegido contra la corrosión de forma duradera gracias a la tecnología nano-cerámica combinada de cátodos y pintura UV.

Paneles robustos de acero y fácil mantenimiento

Las cajas de la versión multiusos de Kögel Cool - PurFerro quality están fabricadas con una espuma especial de gran calidad y altamente aislante, totalmente libre de CFC. Además, la capa de acero robusta y de fácil mantenimiento lleva en el interior láminas de PVC de refuerzo. Las paredes de 60 milímetros de grosor, el techo de 85 milímetros de grosor y el suelo de 125 milímetros de grosor garantizan un coeficiente K de transmisión de calor notablemente mejorado.

Las propuestas únicas de Kögel Cool son su reducido peso, inferior en unos 150 kg a los productos de la competencia, así como un equipamiento de serie especialmente práctico y de excelente calidad.

Este gran aislamiento reduce el consumo de energía, permitiendo ahorrar en los costes operativos. Todos los componentes estructurales son "Made in Germany" y proceden del centro de competencia para la fabricación de cajas de Kögel, Kögel PurFerro quality GmbH & Co. KG, en Duingen, por lo que cumplen los elevados requisitos de calidad que Kögel establece para sus soluciones de transporte.

Gran nivel de equipamiento de serie

Las propuestas únicas de Kögel Cool son su reducido peso, inferior en unos 150 kg a los



Kögel Cool tiene disponibles numerosas opciones de equipamiento con el fin de prepararlo de la mejor forma posible para su uso específico en cada país. Las luces de freno situados en la parte superior trasera del vehículo ofrecen una mayor seguridad en carretera

productos de la competencia, así como un equipamiento de serie especialmente práctico y de excelente calidad. Sin las opciones adicionales, Kögel Cool ya cuenta con muchas características destacadas, como son el suelo de aluminio silencioso para no hacer ruido durante la carga y descarga, o un piso de aluminio soldado en el suelo, que ofrece una mejor higiene conforme a la norma HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points) que facilita la limpieza.

El suelo de la estructura cuenta con travesaños situados a poca distancia, que se traduce en una carga por eje de 7.200 kg, suficiente para la mayoría de carretillas elevadoras. Además, los furgones refrigerados de Kögel presentan una batalla corta, lo que resulta ventajoso especialmente al transportar medianas cargas, evitando la carga frontal y, por tanto, la sobrecarga en la quinta rueda de la tractora.

Equipamiento especial para una mayor eficiencia

El elevado grado de personalización de la serie Kögel Cool permite adaptar el remolque a los requerimientos nacionales en cada caso. Así de entre los equipamientos personalizados, los más frecuentes son los rieles de anclaje opcionales para la fijación de la carga y un equipamiento de dos pisos que permite apilar los soportes de carga en doble altura.

KÖGEL

Otra opción importante es la protección para el equipo de frío, que incluye una pared de protección frente a impactos, topes de goma en la pared frontal y listones de aluminio antirrozaduras.

Otros accesorios, como un evaporador adicional o la pared separadora transversal con desplazamiento en dirección longitudinal y plegable hacia arriba, ofrecen la posibilidad de delimitar varias zonas de temperatura en el remolque. Con diferentes topes, es posible proteger efectivamente de los daños la parte trasera del furgón al acoplarlo a la rampa. Estos se encuentran entre el equipamiento con más demanda.

Toda la información con Kögel Telematics

Hoy en día no se concibe el transporte a temperatura controlada sin un sistema telemático. Por eso, Kögel equipa de serie todos sus remolques con el hardware Kögel Telematics, que en el caso de transporte en frío, se complementa con el paquete telemático CoolTrailer, que combina los servicios de PosControl, TrailerControl, EBSCon-

tro y TempControl. Los datos importantes como la posición del vehículo, el estado de acoplamiento, los datos del EBS, la temperatura, el modo de funcionamiento del equipo y la temperatura de consigna se envían al portal de Kögel Telematic.

Gracias a la base de datos Kögel Telematics Connectivity, el usuario puede visualizar en tiempo real todos los datos recopilados tanto en el portal de Kögel Telematics como en todos los sistemas habituales de gestión de flotas.

Tiras LED para una iluminación óptima

Para finalizar, los ingenieros de Kögel también han introducido numerosos detalles de mejora en los remolques, entre los que se incluyen nuevas luces del habitáculo interior. Para que el proceso de carga sea aún más fácil y seguro, los semirremolques frigoríficos Kögel Cool se puede equipar con tres luces de función en el portal y con tecnología LED. De este modo, la superficie de carga está perfectamente iluminada en las condiciones habituales, lo que permite evitar posibles daños durante la carga.

AUMENTA LA CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES

Las empresas de transporte incrementan la contratación de conductores profesionales, un colectivo escaso, en un contexto de necesidad de personal y escasez de chóferes experimentados.

Durante el pasado 2021 se contabilizaron en España 255.622 contratos de trabajo para conductores de camión.

El registro supone un **incremento de un 14,81%** con respecto a 2020, mientras que al tiempo se reducía drásticamente tanto el volumen de demandantes de empleo como de chóferes de camión, como el número de conductores parados.

De ese volumen de contratos, el grueso del león corresponde a los **conductores asalariados**, con un total de 241.355 contratos en todo el ejercicio, con un ascenso frente a un año antes, por tanto, de un 13,68%.

El resto, 14.267 contratos han correspondido a **conductores de camión autónomos** contratados en todo 2021, que se han disparado un 37,94% anual.



Estas tendencias se han alterado un tanto en los **primeros cinco meses de 2022**, últimos datos disponibles en el momento de redactar este artículo.

Así pues, entre enero y mayo de 2022 se suman **110.643 contratos de trabajo para conductores profesionales de camión**, con un ascenso anual de un 1,55%.

Más en detalle, 105.173 de esos contratos han sido para **chóferes asalariados**, con un aumento anual de un 12,22% con respecto a los cinco primeros meses del año pasado.

A su vez, la contratación de **conductores autónomos** suma un total de 5.470 contratos de trabajo, un 0,55% anual más, ascenso que contrasta con el fuerte incremento que se registraba el año pasado para este colectivo concreto.

Pese a la escasez de conductores y las tendencias inflacionistas, el coste laboral en el transporte no crece con fuerza.

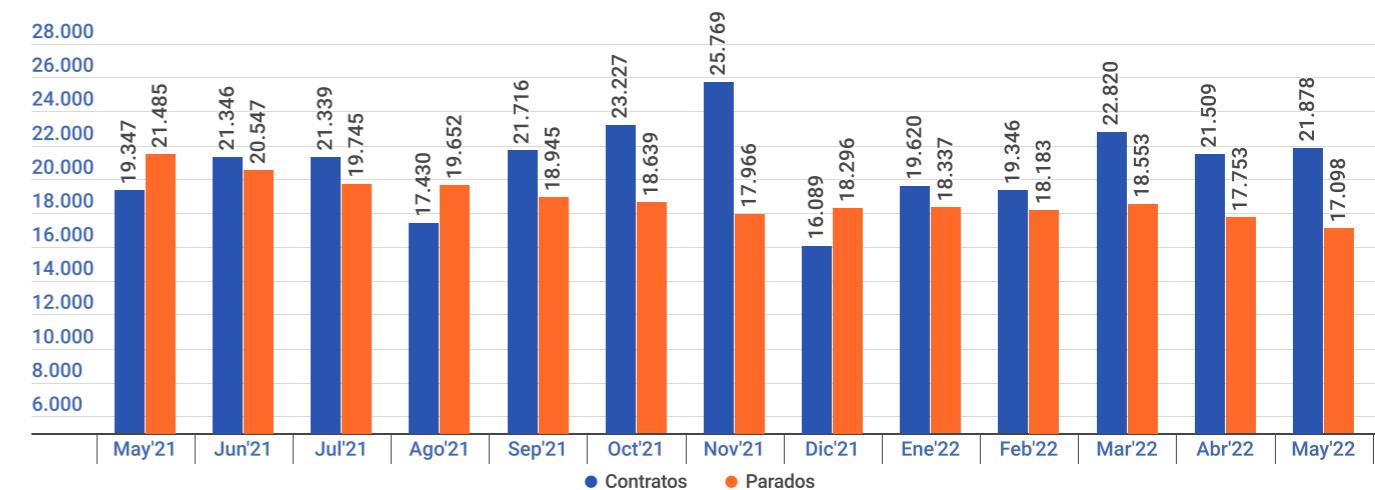
Así mismo, por otro lado, durante el pasado mes de mayo, las estadísticas oficiales contabilizaban un total de 17.098 **conductores asalariados** de camión en paro, un 3,69% menos que hace un año, además de 84 chóferes autónomos parados, un 5,13% por debajo del dato del quinto mes del pasado 2021.

En 2021 se han suscrito un total de 255.611 contratos de trabajo para conductores profesionales de camión, con un ascenso anual de un 14,81% con respecto a 2020".

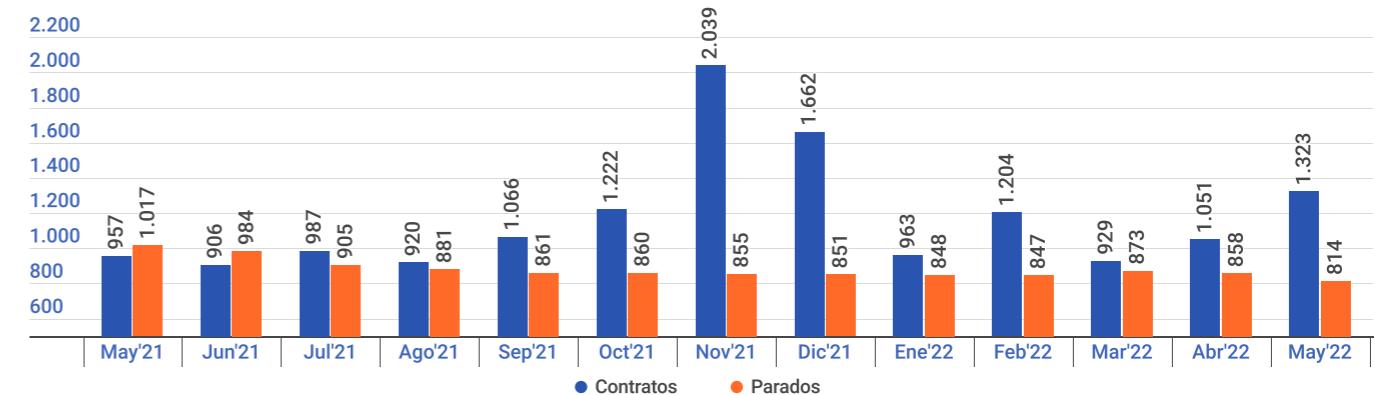
Estos datos a nivel nacional certifican la tendencia que vislumbra la Iru en el transporte mundial y que apunta a que la escasez de conductores es un **problema estructural** que se ha extendido más allá del propio sector y que se proyecta a lo largo de la cadena de suministro hasta llegar a los consumidores finales.

A este respecto, la organización internacional calcula que el año pasado se quedaron sin cubrir un total de 2,6 millones de puestos de trabajo como conductor profesional el pasado 2021 y que este 2022 irá a peor.

PARO Y CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES ASALARIADOS



PARO Y CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES AUTÓNOMOS



Europa es uno de los espacios económicos más afectados, con un porcentaje de puestos de trabajo como conductor sin cubrir que crecerá un punto porcentual este 2022, hasta alcanzar un 8% de las vacantes, con un **índice de escasez de chóferes de un 14%**.

El contexto parece indicar que la contratación aumenta al tiempo que se reduce el volumen de chóferes en paro, lo que indica que **no se encuentra un relevo** para un colectivo que envejece, como lo hace el conjunto de la población española.

En este sentido, entre 2020 y 2021 la contratación de conductores asalariados de camión entre **jóvenes y mujeres** apenas ha crecido una décima porcentual en España, y algo más de un punto porcentual para conductores autónomos.

En esta coyuntura, el **coste laboral en el transporte**, pese a que se ha incrementado un 2,97% anual en el primer trimestre de este 2022, porcentaje que en el actual contexto en que está evolucionando la inflación puede considerarse moderado y muy por debajo del 5,2% en que han aumentado los costes laborales en el conjunto de la economía española durante el período indicado. ●

En La Junquera

ONTURTLE ABRE SU PRIMER CENTRO TRANSLOGÍSTICO

El centro facilitará la movilidad de mercancías entre España y el resto de Europa con multitud de servicios integrales para las grandes flotas.

Onturtle ha unido fuerzas con Calsina Carré para la puesta en marcha de su primer Centro Translogístico, con el que espera ampliar sus servicios transfronterizos y su cobertura en uno de los enclaves estratégicos para la movilidad de mercancías en el continente europeo.

Ahora, a su área de servicio en La Jonquera se añade este Transport Logistic Center en **Ponts de Molins, a 12 km de la frontera francesa**. Su ubicación estratégica facilitará la movilidad de mercancías entre España y el resto de Europa con multitud de servicios integrales pensados para las grandes flotas.

En total, son 35.000 m² acondicionados con **parking vigilado para camiones**, servicios integrales, reparación de toldos y neumáticos, lavado de camión, bolsa de carga y estación de servicio. Destaca la **posibilidad de efectuar 'cross-docking'**, una manera eficiente de gestionar los productos y las mercancías.

Además, las grandes flotas también pueden contar con un **servicio de reacondicionamiento de la carga**. Por otro lado, se ofrece el Uso de Terberg para poder dar movilidad a los remolques en el mismo espacio, pudiendo aparcar la tractora en el parking seguro.

El parking seguro para camiones, avalado por la ESPORG, suma **400 nuevas plazas.**



Más de 700 estaciones

ANDAMUR, UNA AMPLIA RED DE ESTACIONES AL SERVICIO DEL TRANSPORTISTA

Andamur amplía constantemente su red con nuevas estaciones que cubren todas las necesidades del transportista.

En Andamur son especialistas en ofrecer servicios integrales al transportista en sus rutas por Europa. Conscientes de la importancia de planificarlas adecuadamente, trabajan constantemente en la **ampliación de su Red de Estaciones de Servicio** propias y asociadas, colaborando en la optimización tanto del kilometraje como del tiempo.

Constantemente suma nuevos puntos estratégicos a su red, tanto a nivel nacional como internacional. En España, cuenta con **65 estaciones para transporte profesional** en las principales rutas, teniendo estaciones en todas las comunidades autónomas del territorio peninsular. A nivel internacional, sus más de 700 estaciones se reparten por España, Francia, Alemania, Luxemburgo, Austria, Bélgica, Eslovenia, Luxemburgo, Países Bajos y Polonia.

Pero Andamur no apuesta únicamente por ampliar su Red, sino que confía en que sus estaciones asociadas cubrirán las necesidades y estándares de calidad adecuados. Uno de sus pilares fundamentales se asienta en el **bienestar del chófer** y en la optimización de sus productos y servicios.

Por ello, en sus Áreas de Servicio propias en España, cuenta con **gran variedad de servicios** diseñados

webfleet

Reduce el gasto de combustible de tu flota hasta un 15%

Descubre Webfleet - La solución de gestión de flotas número 1 de Europa.

¿Quieres reducir tus costes de funcionamiento y mejorar la eficiencia del combustible? Con Webfleet, puedes ahorrar en el consumo de combustible de tu flota de transporte, manteniendo la seguridad y productividad.

Let's drive business. Further.

The screenshot shows the Webfleet software interface. On the left, a vertical menu bar includes icons for location, vehicle, connectivity, users, reports, charts, PDF, email, calendar, documents, and settings. The main area displays three key metrics: 'AVERAGE FUEL CONSUMPTION' (13.9 l/100km), 'GREEN SPEED IN %' (96%), and 'WASTED FUEL IN %' (various monthly percentages from 1.5% to 2.4%). To the right, a photograph shows a driver in a dark uniform and gloves refueling a truck at a station. The background of the software interface features a blurred view of the same fueling station.

Descubre más en:
webfleet.com | 91 349 6528

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Crecimiento de los vehículos de más de 16 toneladas

LAS MATRICULACIONES DE INDUSTRIALES SIGUEN RESISTIENDO A LA CRISIS

El segmento de los vehículos industriales ha vuelto a registrar crecimiento en 2021 y mantiene la tónica positiva en el primer semestre de 2022, especialmente, por el destacado aumento en las matriculaciones de tractoras.

Durante el primer semestre de 2022 se han matriculado en España 11.396 vehículos industriales, sin contar los datos de autobuses y autocares, lo que supone un **incremento del 5,1% en comparación** con el mismo periodo del año anterior, a tenor de los datos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac.

El crecimiento se explica principalmente por los datos de los **vehículos de más de 16 toneladas**, que han crecido un 5,9%, totalizando 9.856 unidades.

Sin embargo, dentro de dicho segmento, existen **notables diferencias**, pues mientras las matriculaciones de tractoras han crecido

un 9,1% hasta las 8.121 unidades, los rígidos han retrocedido un 7%, con 1.735.

En lo que respecta a los **camiones ligeros**, han descendido un 5,5% desde enero hasta las 257 unidades matriculadas, y en el caso de los camiones medios, han registrado un incremento del 1,8%, con 1.283 en total.

Las matriculaciones de industriales han puesto una vez más la nota positiva en la industria de la automoción, que se ha visto muy afectada por el Covid-19 y la crisis de los semiconductores".

Desde Faconauto indican, con datos hasta junio, que los principales fabricantes son: **Iveco**, con 2095 vehículos entregados y una cuota del 18,40%; **Renault Trucks**, con 1.665 unidades, que representan una proporción del 14,60%, y **Mercedes**, con 1.657 unidades, que contituyen el mismo porcentaje.

Conviene recordar que el año 2021 finalizó con 20.801 vehículos industriales matriculados, a pesar de la crisis de los semiconductores y otro suministros en la industria de automoción, lo que representa un crecimiento del 8,1% respecto a las matriculaciones de 2020.

También entonces, los vehículos de más de 16 toneladas fueron los principales responsables de este crecimiento, con un **incremento del 12,5%** en las unidades matriculadas, que suman 17.924.

Por contra, los industriales ligeros anotaron una caída del 34,3%, llegando hasta las 544 unidades, mientras que los **camiones medios retrocedieron un 6,1%** hasta las 2.333 unidades.

Por países, España ocupa el **quinto lugar de la Unión Europea en matriculaciones** de vehículos industriales, situándose solamente por detrás de Alemania, con 78.981 unidades, Francia con otras 45.030, Polonia, con un total de 32.684, e Italia, con 24.807.

Si se tiene en cuenta a **Reino Unido**, también superaría a **España**, gracias a sus 42.372 unidades matriculadas.

MATRICULACIÓN DE CAMIONES DE ENERO A JUNIO 2022

SEGMENTOS	ACUMULADO '21	%22/21
Camiones Ligeros (>3,5 <=6 Tn)	275	-5,5
Camiones Medios (>6 <=16 Tn)	1.283	1,8
Camiones Pesados (>16 Tn)	9.856	5,9
Camiones Rígidos	1.735	-7,0
Tractoras	8.121	9,1
TOTAL camiones	11.360	5,1

Fuente: Elaboración propia con información de la DGT

El mercado español es el quinto de la UE en matriculaciones de vehículos industriales.

En cualquier caso, cabe apuntar que las matriculaciones de vehículos industriales han sido **las que han puesto un año más la nota positiva** en la industria de la automoción, que se ha visto muy afectada por el Covid-19 en primer lugar y posteriormente por la crisis de los semiconductores, sin olvidar, claro está, la subida de los precios de los carburantes y el aumento de la inflación.

Igualmente, aunque **se ha reducido en un 7,5% la producción de vehículos** en 2021, debido a la caída de turismos y comerciales, no ha sido el caso de los industriales, con 52.223 unidades, un 41,5% más.

9.856 | vehículos de más de 16 toneladas matriculados en el primer semestre de 2022.

En esta línea, según los datos de Anfac, la **exportación de vehículos industriales ha aumentado un 65,1%** hasta los 45.040, que contrastan con las 27.279 de 2020, el año de la pandemia.

Mercado de semirremolques

En el ámbito de los semirremolques, en los siete primeros meses del año se han matriculado 8.807 unidades, que representan un **incremento del 6,21%** en comparación con el mismo periodo de 2021, según los datos facilitados por la *Asociación de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, Asfares*.

Por marcas, es **Lecitrailer** la que encabeza el **mercado español de semirremolques** con un total de 1.944 unidades en lo que va de año, que representan una destacada cuota de mercado del 22,1%.



En cuanto al especialista de Alzira, **Sor Ibérica** ha matriculado en el mercado nacional un total de **510** y el 5,80% de cuota de mercado.

Este año, vuelve a repetirse la **concentración de buen parte del mercado** entre los tres primeros fabricantes, que en este caso suman 3.682 unidades, con una cuota de mercado que alcanza el 47,60%.

Poniendo atención al segmento de los frigos, **las matriculaciones han aumentado un 25,75%** desde el mes de enero, hasta sumar un total de 2.652 unidades entregadas durante los siete primeros meses del año 2022.

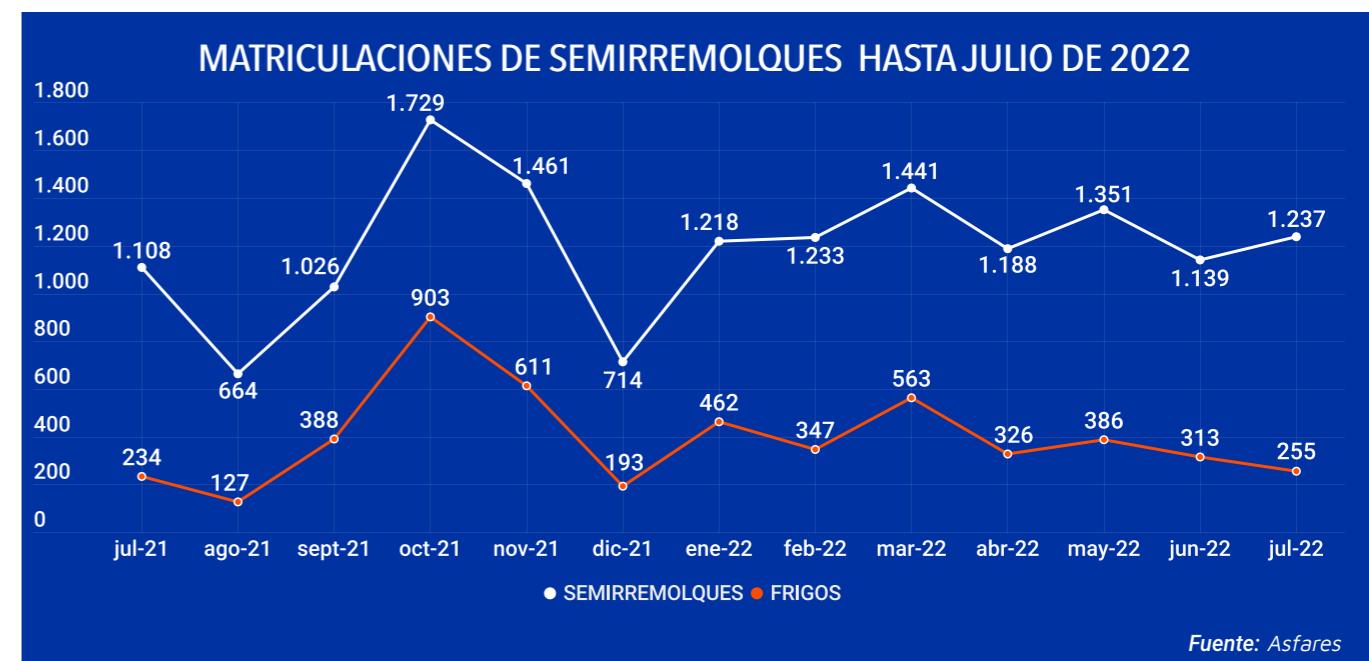
Es, de hecho, el **mayor crecimiento registrado en el mercado de semis**. En cifras posi-

Los frigos han sido el segmento de mayor crecimiento de los semis en el primer semestre.

tivas se encuentran también el segmento de los portacontenedores, que ha crecido un 7,93% y el de los basculantes un 2,86%. Por contra, las lonas acumulan un leve retroceso del 0,36%, las cisternas caen un 0,60% y los furgones del 3,02%.

En los semirremolques frigoríficos, **la primera posición** con 632 unidades entregadas hasta el mes de julio corresponde a Schmitz, que constituyen el 23,83% del total de este mercado.

Le siguen Sor Ibérica, con sus **510 frigos entregados desde enero** y el 19,23% de cuota en este segmento, e Indetru, que suma 433 unidades, que representan el 16,33%.



Así, puede decirse que entre los tres fabricantes, **se reparten prácticamente el 60% del mercado**.

En cuanto a **Lecitralier**, acumula **406 unidades**, el 15,31% del total, y Krone, con 277 vehículos entregados, suma en el primer semestre un 10,44% de cuota de mercado.

Índice del sector manufacturero

Para valorar el estado del sector, también es útil revisar la **evolución del Índice del Sector Manufacturero o PMI**, uno de los indicadores más importantes de la salud económica de un país, que puede ayudar a adelantarse a la recesión o crecimiento venideros.

Valores por debajo de 50,0, indican que la economía productiva decrece, mientras que un valor por encima de esta cifra, se considera **sinónimo de la expansión de la industria manufacturera**.

8.807

semirremolques matriculados en los siete primeros meses del año 2022.

El dato para España disminuyó hasta su mínima de 17 meses en junio, alcanzando **un valor de 52,6**, por debajo del 53,8 registrado en mayo. En este sentido, puede decirse que el ritmo de expansión se ha ralentizado.

El desafiante entorno económico está afectando a la demanda, tanto en lo que respecta al mercado español como a nivel internacional, a lo que ha venido a sumarse también **el impacto de la invasión de Ucrania**.

La energía sigue siendo una de las causas principales del aumento de los costes operativos, aunque **el precio de las materias primas** en general se ha incrementado.

Las ventas de semirremolques frigoríficos han aumentado un 27,84% en los siete primeros meses de 2022, hasta sumar un total de 2.652 unidades matriculadas.

También continúan los retrasos en el suministro, pero en menor grado, señalando el informe de IHS Markit problemas relacionados con el transporte y **la escasez de productos en los almacenes**.

En esta línea, como parte de los constantes esfuerzos por **evitar el aumento de precios y la escasez de productos**, las empresas continúan aumentando sus stocks de insumos.

De hecho, en un indicio de que las empresas tal vez están optando por potenciar cada vez más sus inventarios para asegurar la producción, **la actividad de compras se redujo** en el sexto mes del año por primera vez en tres meses.

Por otra parte, los fabricantes esperan **beneficiarse de unas mayores ventas** en el entorno posterior a la pandemia, aunque habrá que esperar a la evolución de la inflación en la parte final del año, que puede encarecer la financiación, con la consiguiente repercusión en una disminución de operaciones.

No obstante, perdura entre ellos la preocupación sobre el persistente periodo actual de inestabilidad económica.

Instrumento clave para el frigo

UN NUEVO TEXTO CONSOLIDADO PARA EL ATP

Transportes trabaja en la publicación de un nuevo texto consolidado del ATP, que ponga al día todas las enmiendas introducidas en este convenio internacional clave para el transporte de perecederos. Con ello, el sector ganará seguridad jurídica y facilidad para cumplir las normas.



A primeros del pasado mes de junio, el Consejo de Ministros ha dado su visto bueno al acuerdo por el que se toma conocimiento de la entrada en vigor de las últimas **enmiendas a los anexos del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas** y sobre las unidades especiales utilizadas en estos transportes, así como del texto consolidado de dicho Acuerdo.

“El ATP es un convenio internacional vivo, que se modifica periódicamente para adaptar su contenido a la evolución de la técnica y las necesidades del transporte de perecederos a temperatura controlada”.

En paralelo, y dado que la última publicación en el BOE de un texto consolidado del acuerdo ATP se produjo el 15 de noviembre de 2013, y desde entonces ha sido objeto de **siete enmiendas de diferente entidad**, incluida la que es objeto del presente expe-

diente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana estima la publicación en el BOE de un nuevo texto consolidado de este Acuerdo.

Con ello se quiere dar **más seguridad jurídica** en los transportes de mercancías perecederas y garantizar la publicidad de las normas que regulan la actividad.

Las nuevas enmiendas

Por lo que respecta a las **nuevas enmiendas al texto vigente del ATP**, las más importantes son las que comportan la sustitución del símbolo de los grados kelvin por el de los grados celsius, así como la incorporación de un nuevo apartado de definiciones relativo a las **unidades multitemperatura y multicompartmento**.

Tras comunicarse la propuesta de enmiendas en marzo de 2021 y una **ampliación del plazo de aplicación** porque Alemania no cumplía las condiciones necesarias para su aceptación, se consideraron aceptadas y entraron en vigor seis meses después, el 1 de junio, con lo que desde primeros de mes obligan a todos los Estados parte del ATP.

El **último texto consolidado** del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes data de 23 de septiembre de 2013 y se publicó oficialmente en noviembre de ese mismo año.

El ATP se hizo en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 y **entró en vigor el 21 de noviembre de 1976**.

Un texto consolidado del ATP mejorará la seguridad jurídica en los servicios.

Posteriormente, los Anejos del ATP han sido **modificados y actualizados periódicamente** desde la entrada en vigor del Acuerdo por el Grupo de trabajo sobre transportes de mercancías perecederas, conocido internacionalmente como WP.11, del Comité de transportes interiores de la Comisión Económica para Europa.

El ATP se aplica a las operaciones de transporte que se desarrollen en los territorios de al menos dos países que lo hayan suscrito. Además, una serie de países han adoptado el ATP como base de su legislación nacional.

“El ATP entró en vigor en noviembre de 1976 y desde entonces se ha convertido en un instrumento fundamental para el transporte internacional de perecederos, así como de uso en el ámbito interno de muchos países”.

En este sentido, el acuerdo internacional es entre Estados, sin que exista una **autoridad central** responsable de su aplicación.

En la práctica, **los controles son efectuados por las partes contratantes**. El incumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo puede dar origen a acciones legales contra los infractores por las autoridades nacionales, de conformidad con su legislación interna.

Un texto armonizado del ATP facilita su consulta y garantiza que los transportistas obligados a cumplir su regulación puedan comprobar todos los requisitos a que están sujetos, con lo que **se mejora la seguridad en el servicio** y, al tiempo, se evitan sanciones por una aplicación incorrecta de sus términos.

El ATP se **enmienda de manera regular** para adaptar su contenido a la evolución de la técnica y las necesidades de los operadores del transporte a temperatura controlada. Cada país decide de manera individual si acepta las enmiendas o las rechaza. ●

Un texto consolidado del ATP facilitará la labor de las empresas de transporte.





Ante las plagas como la de falsa polilla

LUZ VERDE AL TRATAMIENTO EN FRÍO EN LA IMPORTACIÓN DE CÍTRICOS

Las importaciones de naranjas de los países afectados deberán contar con el nuevo certificado fitosanitario y acreditar que se ha cumplido con la temperatura fijada en el nuevo reglamento.

En el mes de junio de 2022, ha entrado en vigor el tratamiento en frío para la importación de cítricos, aprobado en mayo por el **Comité Permanente Fitosanitario de la Unión Europea** con el apoyo de una mayoría cualificada de Estados Miembros, una medida que había sido reclamada desde las instituciones valencianas para evitar las plagas en los cítricos.

El ministro de Agricultura, Luis Planas, que llegó a tratar el tema directamente con la comisaria europea de Seguridad Alimentaria, Stella Kyriakides, ha insistido en las intervenciones que ha realizado al respecto en que **es un producto muy vulnerable a las plagas procedentes del exterior, como por ejemplo la de la falsa polilla**.

"No se trata simplemente de aplicar las recomendaciones que publicó el año pasado

Agencia de Seguridad Alimentaria, sino de que efectivamente las condiciones de temperatura y transporte de los productos que se importen permitan que en ningún caso exista riesgo de que la falsa polilla sea una amenaza para nuestros cultivos", ha explicado Planas.

“Los cítricos son un producto muy vulnerable a las plagas procedentes del exterior, como por ejemplo la de la falsa polilla”.

El ministro insistía entonces en la obligación de proteger a los agricultores europeos frente a estas amenazas, para lo cual reclamaba el establecimiento de requisitos específicos para la importación de los productos potencialmente afectados.

El 'Cold Treatment'

Es la primera vez que la Unión Europea aprueba una medida similar para aplicar el tratamiento en frío a la **importación de frutas procedentes de países terceros**, si bien por el momento la medida está orientada a las naranjas.

Desde el 24 de junio, las importaciones que parten de los países afectados deben disponer del nuevo certificado fitosanitario indicando que sus naranjas han sido **producidas en un lugar autorizado** y acreditar que han cumplido con la temperatura establecida por el nuevo reglamento, tanto en la fase de precooling como en el tratamiento en frío.

En concreto, en la presente campaña, la Comisión Europea reclamará a los países donde esté declarada la **'Thaumatomibia leucotreta'**, que son fundamentalmente Sudáfrica y Zimbabwe en el caso de las naranjas, un preenfriamiento a 5° en el mismo puerto de salida, así como un tratamiento durante la travesía a bordo del buque a entre -1 y 2° durante 25 días.

Asimismo, hasta el 31 de diciembre las naranjas que se exporten a la UE desde países con falsa polilla **deberán acompañarse del nuevo certificado fitosanitario** que indique que han sido producidas en un lugar autorizado.

Para el año 2023 se permitirá elegir entre un

tratamiento en frío de entre -1 y 0° durante 16 días u otro a entre -1 y 2° durante 20 días.

En ambos casos, siguiendo los modos de actuación habituales, a los operadores se les exigirá un **preenfriamiento a 0° y a 2°**, respectivamente.

Entre otros muchos requisitos, esta normativa impondrá el **control mediante sensores de los registros de temperatura**, que deberán estar disponibles, y que un determinado porcentaje de las partidas sean muestradas e inspeccionadas.

Próximos objetivos

No obstante, dado que el tratamiento de frío en tránsito que se ha aprobado se refiere solamente a las naranjas, desde la interprofesional Intercitrus seguirán reivindicando extender esta importante medida en favor de la sanidad vegetal a **otros productos, como las mandarinas y pomelos**.

En este sentido, tal y como sostienen desde la Generalitat Valenciana, el tratamiento en frío no solo puede salvar a la citricultura europea de la falsa polilla, sino también a **otros productos sensibles**.

Estos pueden ser el caqui, el albaricoque, el tomate, el pimiento, la berenjena, la uva, el plátano, el maíz, el roble, **el melocotón** y el garrofón. ●



Entrevista con José María Arnedo, presidente de Atfrie

«EL MINISTERIO DEBERÍA PRESTAR ATENCIÓN A LA OPINIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS»

José María Arnedo, presidente de Atfrie, analiza en exclusiva para Cadena de Suministro el momento que vive el transporte frigorífico, marcado, a su juicio, por la «gran incertidumbre que viven las empresas.

José María Arnedo es toda una institución en el transporte frigorífico español. A su larga experiencia profesional al frente, junto con su hermano Juan José, va unida intrínsecamente una importante trayectoria en el plano asociativo.

Arnedo lleva más de dos décadas como miembro de la junta directiva de Atfrie y desde este mismo mes de marzo también forma parte del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Desde su acreditada experiencia, responde a las preguntas de Cadena de Suministro.

- Cadena de Suministro (CdS): ¿Cuál es su

opinión sobre el paquete de medidas que ha acordado el Gobierno con el sector?

- José María Arnedo (JMA): Realmente hay un paquete de medidas que tendríamos que desgranar para comprobar su efectividad real en el sector.

Algunas de ellas parecen más fruto de la voluntad del Ministerio y no lo que se había puesto sobre la mesa en la negociación con los transportistas.

Por ejemplo, en mi opinión no debería cargar ni descargar ningún conductor que tenga permiso para conducir vehículos de más de 7,5 toneladas.

En este sentido, el Ministerio ha hecho un poco lo que la ha dado la gana. Imagino que está el lobby de los cargadores por detrás para que eso no sea así.

En el tema del coste mínimo también hay mucha indefinición. ¿Cuál es el coste mínimo? Cada empresa es un mundo, con unas amortizaciones concretas, unos gastos, etc,... Pero deberíamos tener un Norte que nos indique hacia dónde ir.

Después de un Real Decreto debería venir un Reglamento que regule en detalle. El Ministerio debería prestar atención a la opinión del Comité Nacional para ver cómo se regula todo.

- CdS: ¿Cree que la prohibición de la carga y descarga por los conductores será efectiva?

- JMA: Parece que la Administración va a monitorizar los tiempos de carga y descarga en almacenes. Vamos a ver si a partir de ahí empezamos a tener las cosas claras.

Va a ser complicado, porque los clientes están muy rebotados con este tema. Se les ha dado seis meses para que se adapten y me de la impresión de que han hecho lo de la cigarrilla.



El optimismo brilla por su ausencia y se habla de suspensiones de pagos. Pero al tiempo también se ve la llegada de fondos que compran empresas, así es que, bueno, algún atractivo tendrá el sector.

La campaña será algo menor a la de otros años, porque la producción es más reducida. Otra cosa es si va a haber vehículos para hacer los servicios porque ahora las empresas están midiendo muy mucho las inversiones en flota.

- CdS: Atfrie lleva tiempo trabajando en un convenio único nacional para servicios de larga distancia, ¿en qué punto se encuentra este proyecto?

- JMA: Ese asunto está para firmar. En estos momentos se han producido tantos cambios en la idiosincrasia del transporte que hay que revisar algunas cláusulas y ya hemos empezado la negociación para cerrarlo con UGT, aunque brilla por su ausencia Comisiones Obreras.

Sería un paso fundamental para el sector que todos pudiéramos regirnos por un convenio profesional único para el transporte frigorífico.

En Europa no se entiende la existencia los 52 convenios colectivos provinciales existentes en España.

- CdS: Ya se ha mencionado el interés inversor en el sector del transporte, ¿a qué cree puede deberse?

“ Sería un paso fundamental para el sector que todo el sector pudiera regirse por un convenio profesional único para el transporte frigorífico”.

“ Habría que desgranar las medidas aprobadas por el Gobierno para comprobar su efectividad real en el sector”.





José María Arnedo dirige la valenciana Armesa.

- JMA: Sí, estos fondos que están entrando en empresas de transporte podrían estar contemplando un posible desabastecimiento directamente o indirectamente y, en mi opinión, por ese motivo están **invertiendo transversalmente** para evitar quedarse sin transporte.

“El optimismo brilla por su ausencia, pero al tiempo se ve la llegada de fondos para comprar empresas, así es que algún atractivo tendrá el sector”.

Es difícil de entender cómo de buenas a primeras en un sector tan poco atractivo como el transporte hasta hace poco se ha pasado a que haya gran interés en algunas de las más grandes empresas del sector.

- CdS: Desde su posición de presidente de las empresas de transporte frigorífico, ¿qué perspectiva tiene en relación con la transfor-

Armesa cuenta con 125 camiones propios y 175 semirremolques.



mación digital del sector? ¿En qué punto se encuentra?

- JMA: El frigo es un **sector muy avanzado** en términos de digitalización. Estamos bien colocados, aunque, de momento, las ayudas públicas prometidas para impulsar la digitalización **brillan por su ausencia**, porque no llegan.

- CdS: Por último, desde su perspectiva como empresario de transporte, ¿en qué proyectos está trabajando Armesa?

- JMA: Tenemos encima de la mesa proyectos de crecimiento, pero los dejamos para **cuando llegue el momento**. Cuando ves los nubarrones venir lo mejor es esperar.

Hemos adquirido en el polígono El Bobalar de Massamagrell **15.000 m²** de suelo para **cámaras frigoríficas**. La idea es que estas instalaciones estén operativas para finales de 2023 principios de 2024. Estamos en proceso de estudio y diseño.

Además, también tenemos en marcha **un proyecto de parking seguro** junto al by-pass de Massamagrell.

En concreto, estamos esperando los permisos de la consejería para desarrollar unas instalaciones para **entre 500 y 600 camiones**.

Ya tenemos el 75% del suelo comprado y estamos esperando que se cierren los trámites administrativos. Llevamos más de un año esperando autorizaciones.

Por otra parte, hemos invertido en **Caudete Park**, del que tenemos 25% de la inversión. Al tiempo, también trabajamos en otros negocios que no son la explotación directa de los camiones.

En estos momentos contamos con **125 camiones propios y 175 semirremolques**. Además, utilizamos muchas empresas profesionalizadas que nos prestan servicio. ●

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

**PAGO DE
COMBUSTIBLES**

AdBLUE

**ENERGÍAS
ALTERNATIVAS**

**PARKINGS DE
SEGURIDAD**

www.andamur.com

La búsqueda de frigos fiables y resistentes

GAMA EVOLUTION DE LECITRAILER, VARIEDAD Y CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN

En su búsqueda de frigos más fiables resistentes y con bajos costes de mantenimiento, Lecitraler ha desarrollado su gama Evolution, con innovaciones que evitan oscilaciones interiores de temperatura, contribuyen al ahorro de combustible y permiten aumentar la capacidad de carga.

LEl mercado cada vez más busca semirremolques frigoríficos fiables, resistentes y con bajos costes de mantenimiento.

Lecitraler trabaja constantemente en la búsqueda de **nuevos materiales para reforzar la robustez** del vehículo sin aumentar la tara del mismo y conseguir la máxima optimización de la capacidad de carga.

Como resultado de estos esfuerzos, Lecitraler ha desarrollado la **gama Evolution**.

El fabricante ha trabajado minuciosamente en su estructura, integrando más **reforzados verticales de fibra de vidrio** en los laterales e incorporando poliéster de mayor densidad en el interior.

De igual modo, también se ha reforzado, testado y certificado el piso para la optimización de los **esfuerzos más exigentes**.

Además, los paneles de una sola pieza en fibra y el puente térmico instalado en todos los frigoríficos Lecitraler **evitan las oscilaciones**.

Lecitraler ofrece hasta diez años de garantía antiperforación por corrosión, gracias al tratamiento KTL por cataforesis.

nes interiores de temperatura y reducen el consumo de combustible.

Así mismo, para aumentar la capacidad de carga del frigorífico, se ha conseguido obtener **mayor anchura interior entre zócalos y paneles** sin reducir los 65 mm de los paneles laterales, mientras que el nuevo marco trasero es más ancho y refuerza la unión con los paneles laterales.

A todo esto, hay que añadir que como en el resto de vehículos Lecitraler, su chasis cuenta con hasta **diez años de garantía antiperforación por corrosión** ya que ha sido sometido al tratamiento de KTL de Lecitraler.

La gama Evolution de semirremolques frigoríficos de Lecitraler es muy amplia y **cubre cualquier modelo de semirremolque o remolque frigorífico**.

Por otra parte, Lecitraler también tiene presencia en el mercado de **semirremolques aligerados**, muy utilizados en transporte nacional, y vehículos para el trasporte de conjuntos Euro modulares en sus diferentes versiones, así como semirremolques frigoríficos adaptados para el transporte multimodal.

Además, la gama Evolution incluye semirremolques frigoríficos de reducido tamaño como es el modelo CityTrailer, especialmente indicado para la **distribución en núcleos urbanos**, en diferentes versiones de 1 o 2 ejes en función de la carga a trasportar.

Finalmente, EgaLecitraler, empresa del grupo Lecitraler, cubre la demanda de vehículos rígidos y, de igual manera, Lecitraler cuenta con sus **programas de mantenimiento LT Zen**, que facilitan la planificación de las revisiones periódicas y los trabajos a realizar, con la garantía de Lecitraler. En este mismo sentido, en sus bases de servicio postventa la maca cuenta con instalaciones específicas para la reparación de furgones frigoríficos. ●



El almacenamiento frigorífico, la incógnita de 2022

¿Cómo responder a una pregunta que es en sí misma una incógnita? Partimos de un año 2021 que aclaraba y posicionaba a nuestro sector en una excelente posición para el año 2022. Pero sucedió algo que, no por imprevisto, ha sido un mazazo al sector y por ampliación a la economía general. En agosto empezó a verse un incremento de costes muy sustancial, la energía se disparó hasta suponer un 50% de los costes directos de las explotaciones frigoríficas. Los vencimientos en diciembre y las denuncias de las comercializadoras llegaron para oscurecer el panorama de rentabilidad y crecimiento. Malos presagios al inicio del año 2022.

Ante esta situación de partida el sector reaccionó con precaución y prudencia. Aumento de la eficiencia de las instalaciones, renegociación en la medida de lo posible con sus comercializadoras tratando de cerrar precios ajustados, apuesta por inversiones en eficiencia energética con repercusión directa en la factura mensual (como es el caso de energía fotovoltaica, aislamientos, puertas automáticas y otras muchas medidas eficaces y efectivas). También se abordó la repercusión de estos costes en los clientes de los frigoríficos con una gran diversidad de opciones que, en general, fueron aceptadas y que en los casos en los que no lo fueron (que los ha habido) no ha quedado más remedio que asumir el coste y esperar al vencimiento del contrato.

A esto hay que sumarle la excelente negociación que desde Aldefe se ha hecho del Convenio Colectivo que agrupa a las empresas del sector. Gran apuesta que ha permitido mantener los costes laborales en un nivel razonable y evitar más daños a la estructura laboral de las instalaciones frigoríficas, defendiendo el empleo y su calidad frente a una gran incertidumbre. Todo ello siempre con la falta de ayudas que contemplan al sector desde la administración en materia de tasas, impuestos o ayudas directas para la eficiencia energética. Una demanda que desde ALDEFE se ha mantenido constante desde hace años y que siempre estará en el candelero de nuestras peticiones.

Pues bien, De acuerdo con la información recogida por Aldefe entre sus asociados, la ocupa-

ción media de los almacenes de productos congelados en España durante el primer trimestre de 2022 ha sido del 79,54 %, tendencia que se ha mantenido y que siendo como es un indicador muy claro de actividad presume para el resto del ejercicio adelanta, por parte de nuestros clientes una tendencia clara a contener la expansión de stocks de productos a la espera de la evolución del consumo durante el año.

Ciertamente, el incremento del IPC, los costes energéticos y la guerra de Ucrania no ayudan a una apuesta clara por el incremento del consumo por parte de los ciudadanos, aunque, la actividad del canal Horeca se ha incrementado con la reactivación del sector hotelero y de restauración. Habrá que ver, no obstante, de cara al final del ejercicio si este incremento compensa la tendencia general del consumo.

En cuanto a la facturación, el impacto del IPC, los costes energéticos, el incremento salarial pactado y la subida de los insumos de la actividad frigorífica se han traducido en un incremento de la facturación que en la extrapolación al total del sector de la información recogida permite estimar su facturación durante el primer trimestre de 2022 en 66.250.788 euros. Esta cifra es un 14,9 % superior a la del cuarto trimestre del pasado año, que fue de 57.609.381 euros. Tendencia que se prevé se mantenga y se estabilice en línea con el mercado general.

“El sector del almacenamiento frigorífico aguanta, pese a la fuerte reducción de los márgenes de las compañías, el aumento de los costes directos e indirectos y la inexistencia de ayudas sectoriales”.

En resumen, el sector del almacenamiento frigorífico aguanta, pese a la reducción draconiana de los márgenes de las compañías, el aumento de los costes directos e indirectos y la inexistencia de ayudas sectoriales se ha estabilizado y alineado con el mercado general. Confiamos en que esas expectativas se vean corroboradas en los próximos trimestres. El sector lo merece y el país lo necesita.



MARCOS BADENES
Secretario General
de Aldefe



El frigo, cada vez más pendiente del transporte marítimo como alternativa

TRÁFICO RO-RO, NUEVAS OPORTUNIDADES PARA EL FRIGO

El tráfico de carga rodada se consolida como la opción principal en el suministro de mercancías a Baleares, gana cada vez más terreno en los movimientos con Canarias y recupera la pujanza perdida durante la pandemia en los enlaces entre la península y el norte de África.

El tráfico de carga rodada lleva meses consolidándose como **uno de los puntales** para el sistema portuario español. Esta pujanza demuestra que la intermodalidad entre el barco y el camión es una **opción cada vez más utilizada** en los transportes de mercancías, tanto en los movimientos de mercancías de la península con los archipiélagos balear y canario, así como con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, pero también hacia Marruecos y otros países europeos, especialmente las islas británicas desde que se produjo el 'Brexit' y las interminables colas de camiones que recurrentemente vuelven a reproducirse en los accesos desde territorio francés.

En este sentido, los tráficos ro-ro ofrecen

una **gran agilidad** en el creciente tráfico de mercancías procedente de territorio marroquí, principalmente productos agrícolas, y en los envíos de productos a las islas.

Embarcando el camión o los semirremolques en los buques se consigue **reducir los tiempos de carga y descarga** de la mercancía en los puertos, se ahorra un paso logístico de gran complejidad como es la estiba y se gana rapidez, algo crucial para perecederos que tienen que estar a la mayor velocidad posible en sus mercados de destino.

Así mismo, desde el punto de vista del transporte terrestre, la utilización de los buques de carga rodada permite ganar una flexibilidad extra en los **tiempos de conducción y descanso** de los conductores profesionales,

un factor crucial tanto para la productividad de las empresas de transporte, como para cumplir con las regulaciones laborales y, principalmente, para mejorar las condiciones laborales de los conductores, un colectivo cada vez más escaso.

Además, en el caso concreto del transporte de mercancías por carretera a temperatura controlada, el tráfico marítimo de carga rodada permite un **mayor control de la cadena de frío**, al evitar tener que descargar la

La intermodalidad barco-camión es una opción cada vez más utilizada en los transportes de mercancías.

mercancía que se transporta en una atmósfera controlada para el cambio de modo.

Con ello se evitan shocks térmicos innecesarios y **se mejora el control de temperatura durante el transporte**, elemento imprescindible para los productos perecederos.

Por otra parte, el transporte marítimo ahorra también **consumo de combustible**, en paralelo con los tiempos de conducción.

Un tráfico en auge

Si se analizan los datos estadísticos, entre enero y julio de este 2022, el sistema portuario español ha movido 42.334.929 toneladas en tráficos ro-ro, **un 12,42% más** que en el mismo período del año pasado.

“El transporte de carga rodada aporta mejoras en la operativa de transporte, especialmente en la temperatura controlada para un mejor mantenimiento de la cadena de frío, evitando descargas innecesarias”.

Esta evolución es aún más significativa si se presta atención a los **movimientos de remolques, semirremolques y plataformas** en régimen ro-ro.

En los siete primeros meses del ejercicio se suman 839.926 unidades de estos vehículos, volumen que se coloca **un 18,87% por encima** del registro del mismo tramo del pasado 2021.

Así pues, los registros estadísticos de Puertos del Estado certifican que **se embarcan cada vez más semis al enganche**, con circuitos más cortos para facilitar el descanso de los conductores y optimizando el uso de los vehículos en un contexto de costes del combustible disparados.

TRÁFICO RO-RO (SEMIREMOLQUES Y PLATAFORMAS)



Un análisis más detallado de los movimientos de remolques, semirremolques y plataformas en régimen ro-ro, confirma que este tipo de intermodalidad es **hegemónico para el abastecimiento de mercancías a Baleares** y, al mismo tiempo, que tiene un potente recorrido al alza en el suministro de productos al archipiélago canario y en las conexiones con el norte de África, principalmente para la llegada de productos agrícolas para los mercados europeos.

Así pues, en la fachada mediterránea los **puertos de Baleares** totalizan de enero a julio un total de 199.749 remolques, semirremolques y plataformas en régimen ro-ro, un 998,73% anual más.

Además, el **puerto de Barcelona** ha movido en el periodo 141.409 unidades, 10,46% más que hace un año, mientras que el de Valencia acumula 110.050, un 47,34% menos que en el mismo tramo de 2021.

“Desde el punto de vista del transporte por carretera, los tráficos ro-ro permiten jugar con los tiempos de conducción y descanso, flexibilizar el trabajo de los conductores, establecer circuitos más cortos y ahorrar combustible”.

En el **archipiélago canario**, el puerto de Las Palmas alcanza las 102.644 remolques, semirremolques y plataformas en régimen ro-

ro, un 28,04% anual más, mientras que el de Tenerife queda con 72.722, un 857% más que hace un año.

“Una vez superada la crisis sanitaria, los datos de tráficos ro-ro entre Algeciras y el norte de África evidencian una fuerte recuperación de estos movimientos, muy afectados por la pandemia”.

De igual modo, por lo que respecta al **estrecho de Gibraltar**, Algeciras suma 69.385 unidades en los siete meses, un 4,39% más que en los siete primeros meses del pasado 2021.

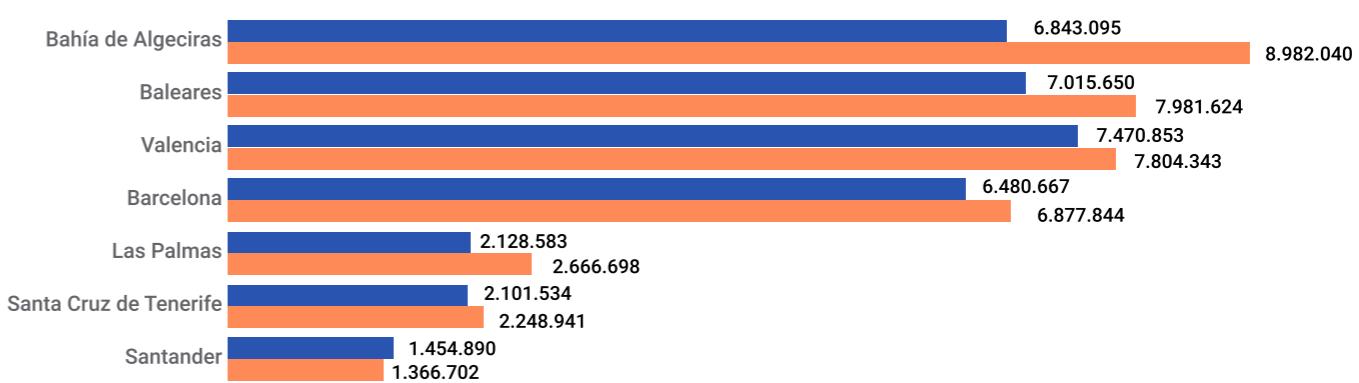
Precisamente en Algeciras, el número de camiones que cruza el estrecho de Gibraltar en las líneas que conectan el enclave con el norte de África ha llegado a 41.755 en el sexto mes de 2022, lo que supone un incremento del **18,92%** respecto a los 35.111 del mismo periodo de 2021.

En particular, la ruta que conecta **Algeciras con Tánger-Med** ha movido 39.100 unidades, un 21,01% más que las 32.311 de junio del año anterior.

Por su parte, en la **línea con Ceuta**, se ha llegado hasta las 2.615 unidades, que representan una caída del 5,42% en relación a las 2.765 registradas entonces. A ello se añaden las 40 unidades movidas con otros puertos, que suponen un descenso del 14,29%.

Además, en lo que va de año, se han movido **257.977 camiones** en estas conexiones, un 8,77% más, destacando la línea de Algeci-

PRINCIPALES PUERTOS DE TRÁFICO RO-RO (en toneladas)



● Acumulado 2021 ● Acumulado 2022

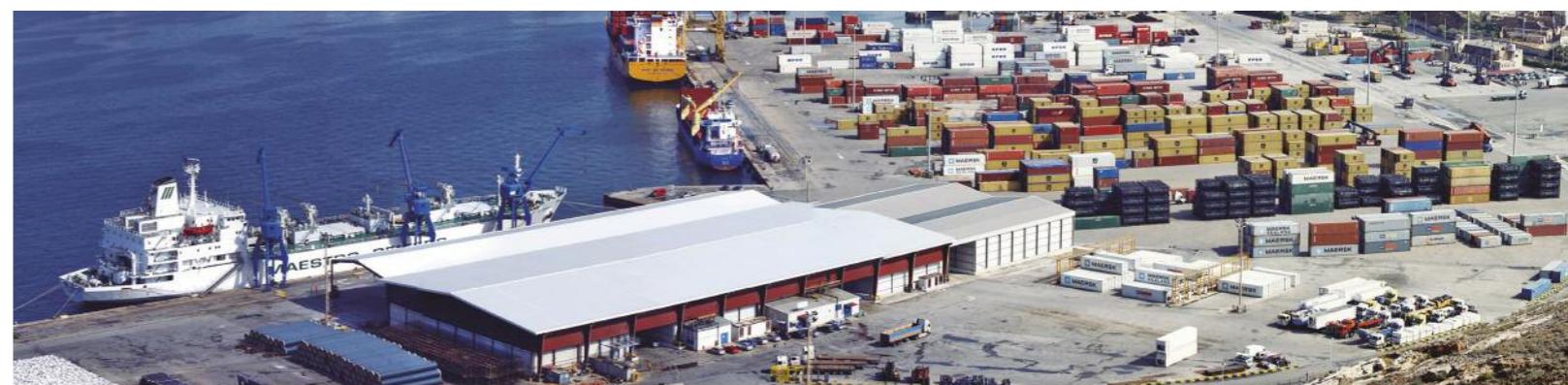
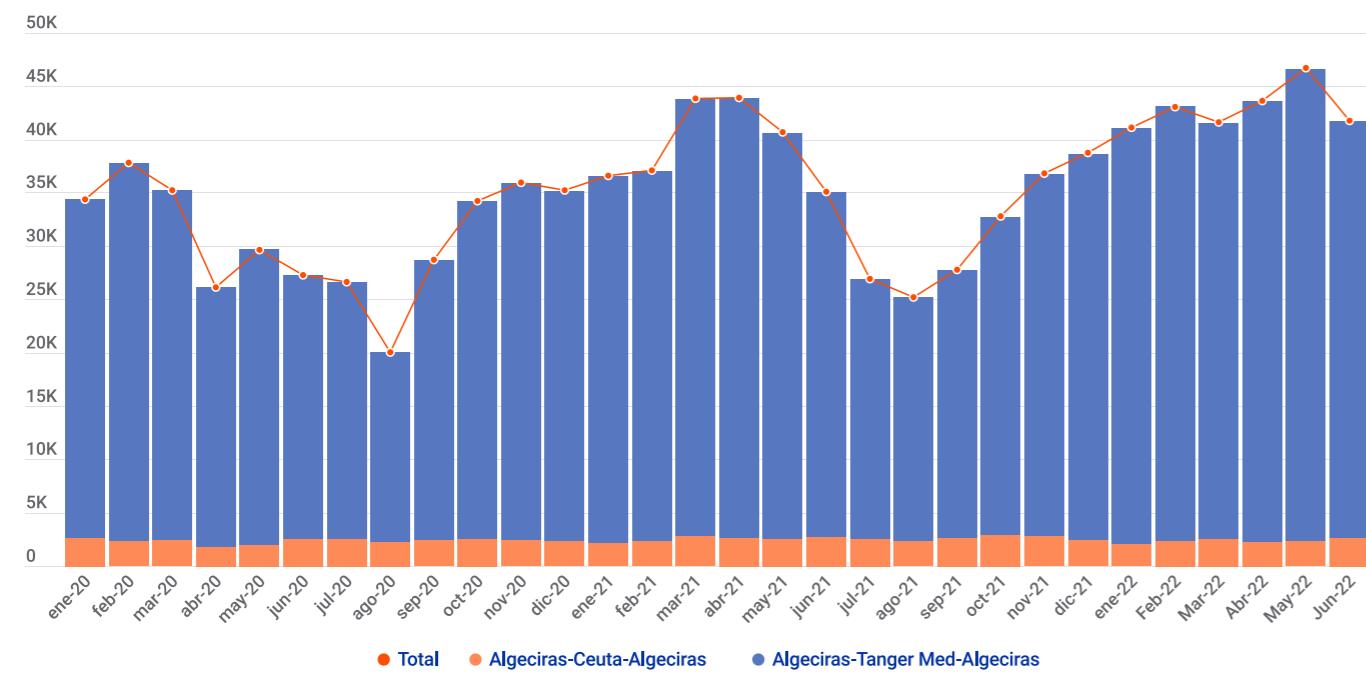
ras-Tánger Med, con 243.184, que representan un incremento del 9,80%. En su caso, la ruta con Ceuta se ha reducido en un 6,70% hasta las 14.446 unidades, mientras que las conexiones de Algeciras con otras instalaciones han aumentado un 66,83% hasta las 347 unidades.

Con datos más actualizados y generales, según la Autoridad Portuaria de Algeciras, las conexiones de carga rodada entre España y Marruecos por el enclave andaluz suman **287.065 camiones hasta julio**, un 8,7% anual más.

Estos datos dan una idea clara de cómo está creciendo el movimiento de mercancías entre España y el **norte de África**, particularmente con Marruecos, una vez que parece superada la crisis sanitaria y se recupera la actividad en una zona muy afectada.

Los registros apuntan que la alianza intermodal que tienen el transporte por carretera y el transporte marítimo, y de manera particular en la temperatura controlada, tiene un presente consolidado y un **futuro prometedor**.

TRÁFICO RO-RO DE CAMIONES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS



PUERTO DE
CARTAGENA
TERMINAL HORTOFRUTÍCOLA
TODOS LOS SERVICIOS PARA
LOS PRODUCTOS FRESCOS



Puerto de Cartagena

Autoridad Portuaria de Cartagena

BUENA DINÁMICA PARA EL TRANSPORTE

La primera mitad de 2022 ha mantenido un buen nivel de actividad para el transporte de mercancías por carretera, a tenor de los datos de cargas de Wtransnet. En paralelo, el frigorífico también registra buenos volúmenes, un 33% por encima del primer semestre del año pasado.

La primera mitad de 2022 ha mostrado una **buena dinámica** para el transporte de mercancías por carretera en España.

En este sentido, el último informe sobre la actividad en Wtransnet refleja que, durante el primer semestre del 2022, la actividad de transporte de mercancías por carretera ha seguido, a pesar de las consecuencias del conflicto en Ucrania o la inflación, con una buena tendencia.

Así pues, el sector mantiene unos valores mejores que los de 2021, **en línea** con lo que se apuntaba a comienzos de año.

“En los seis primeros meses de 2022 se han superado los cuatro millones de ofertas de cargas, más de un millón por encima del registro del mismo período del año pasado”.

Concretamente, entre enero y junio se han superado los **cuatro millones de ofertas de cargas**, más de un millón por encima del mismo lapso de tiempo en 2021, y doblando con holgura las registradas en 2020.

El registro implica un ascenso con respecto a la primera mitad de 2021 de **un 42%** que se ha reflejado a todos los niveles, con cifras muy elevadas tanto para las cargas de exportación, que han crecido un 31% anual, e



En el primer semestre del año se han superado los dos millones de ofertas de cargas en la península ibérica.

importación, que sube un 51%, como para las de transporte nacional, que registra un ascenso de un 44% con relación al primer semestre del año pasado.

Por lo que respecta a los **mercados exteriores**, Francia, Alemania e Italia se configuran como los principales puntos de origen y destino para las cargas de transporte españolas, aunque, además, se detectan también fuertes crecimientos en otros mercados, como los de Bélgica, los Países Bajos o el Reino Unido, que poco a poco va recuperando el terreno perdido tras el 'Brexit'.

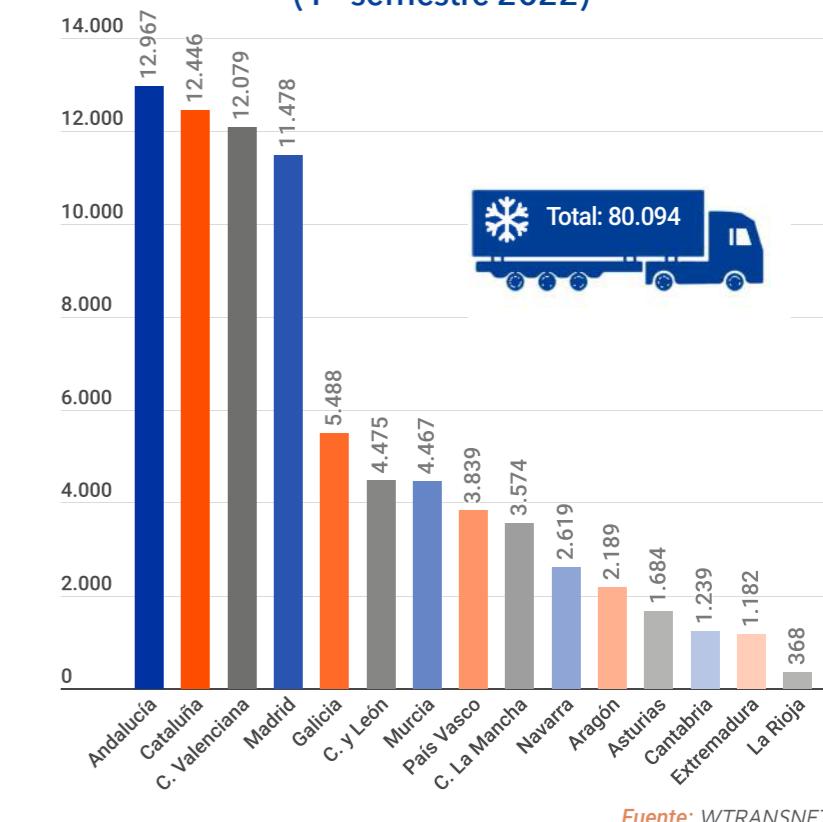
Con más detalle, Alemania, Italia, los Países Bajos y Austria son los **países receptores de cargas españolas** que mayor crecimiento han registrado en el período.

Al mismo tiempo, Bélgica, los Países Bajos, Polonia, Austria y la República Checa han sido los países que más han visto crecer las **cargas de importación destinadas a España** en la primera mitad de 2022.

Así mismo, durante el período se han superado los **dos millones de ofertas de cargas en la península ibérica**, más de medio millón que en el mismo período de 2021.

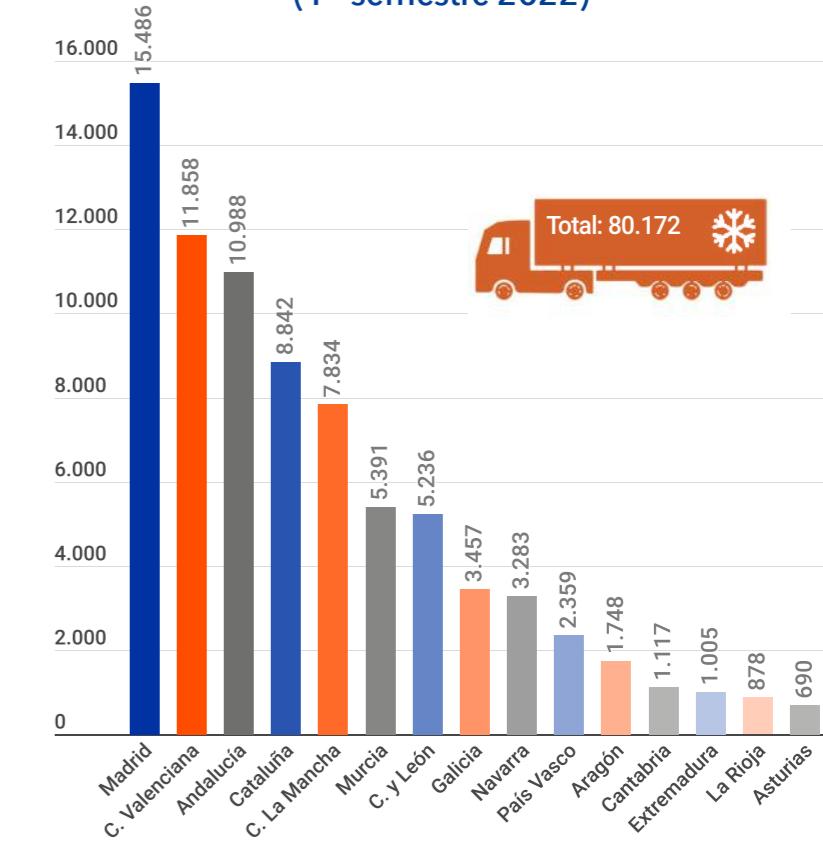
De igual manera, durante este primer semestre de 2022, en la plataforma de Wtransnet se han registrado **más ofertas de cargas que disponibilidad de vehículos** en todas y cada una de las regiones.

CARGAS NACIONALES POR DESTINO (1^{ER} semestre 2022)



Fuente: WTRANSNET

CARGAS NACIONALES POR ORIGEN (1^{ER} semestre 2022)



Fuente: WTRANSNET

cionantes externos lo permiten, son más que optimistas.

Otra cosa es qué pasará **tras un verano impulsado por el turismo, especialmente el nacional y el consumo**.

Los transportistas perciben **mucho incertidumbre**, especialmente por la consecuencias que puede tener la crisis energética desatada por la invasión rusa de Ucrania en el consumo en los principales mercados europeos.

De hecho, la evolución de las cargas en los dos últimos meses del primer semestre de 2022 indica a las claras **una cierta ralentización** en la tendencia alcista y una convergencia hacia los registros mensuales del pasado 2021, con lo que los empresarios ponen la vista en la evolución de la situación a la vuelta de septiembre, con el pico estacional de navidades en marcha.

El caso del frigo

En paralelo, el transporte frigorífico ha tenido una primera mitad de 2022 de **fuerte intensidad**.

Concretamente, los registros de Wtransnet indican que las cargas de este segmento han rozado las **200.000 en el semestre**, volumen que implica un ascenso con relación al mismo tramo del año pasado de un 33%.

Por meses, tras alcanzar un **pico máximo en marzo y caer en abril**, los meses de mayo y junio marcan una evidente recuperación y un acercamiento progresivo a los registros de hace un año.

Con más detalle, las cifras de Wtransnet contabilizan un total de 80.172 cargas de transporte frigorífico con **origen en alguna de las comunidades autónomas** del país durante el semestre. Este volumen supone un aumento anual de **un 36,44%**.



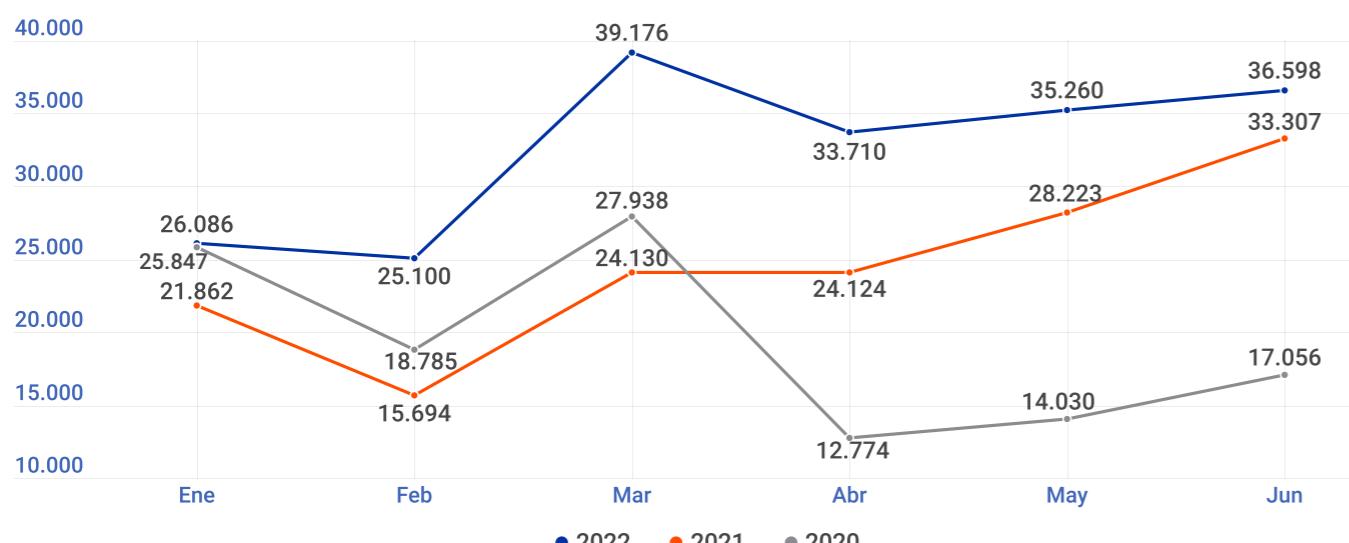
Las cargas en el segmento del transporte frigorífico han rozado las 200.000 en el primer semestre.

Particularmente, la **Comunidad de Madrid**, con un 19% del total, es la que más cargas de frigo ha generado de enero a junio.

Tras ella se coloca la **Comunidad Valenciana** con un 15% del total del período, Andalucía con otro 14%, Cataluña con 11% y Castilla-La Mancha con un 10%.

Al mismo tiempo, por lo que respecta a servicios de transporte frigorífico con **destino en España**, Wtransnet contabiliza un total de 80.094 de enero a junio de este 2022. ●

OFERTA TOTAL DE CARGAS EN TRANSPORTE FRIGORÍFICO (1^{ER} semestre 2022)



En consecuencia, el volumen también implica un **crecimiento de un 36,39%** con respecto a la primera mitad del pasado ejercicio.

Andalucía y Cataluña son las comunidades que más cargas tienen como destino para el caso del transporte frigorífico durante el semestre con un 16% del total cada una.

Les siguen la **Comunidad Valenciana** con un 15% y la Comunidad de Madrid con un 14% del total de cargas para servicios de transporte frigorífico con destino en España de la primera mitad del presente ejercicio.

En **términos generales** para todo tipo de transporte, Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana se consolidan como principales receptoras y exportadoras de cargas entre enero y junio de 2022.

Ahora, **toda la atención está puesta en los meses posteriores al verano** y en el impacto que puede tener la espiral inflacionista que se vive en toda Europa sobre el consumo cuando las empresas de todo el Viejo Continente empiezan a preparar el pico de actividad que se suele registrar cada año antes de fin de año, con la llegada de la Navidad, y que este año parece, a pocos meses, una incógnita de difícil solución en un contexto tan incierto y volátil. ●



Una **DieselCard**
para todo tipo de
carburante



y servicios **OnTheWay** en su ruta por Europa

Peajes

Centro Translogístico

EESS Gas

Parking vigilado

onturtle.eu

Reducción de emisiones

INNOVACIÓN SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO

Ninguno de los participantes en la industria logística y del transporte puede apartarse ya del camino de la sostenibilidad y la eficiencia energética, lo que está llevando a las empresas del sector a destinar numerosos recursos a este fin.



El sector del frío y la industria en general está viviendo en los últimos meses una auténtica pesadilla, debido al fuerte incremento de los costes energéticos. Para dar una adecuada respuesta a los retos actuales, se está explorando el uso de soluciones técnicas para ahorrar energía que permitan rebajar los costes.

Actualmente, ninguno de los participantes en la industria logística y de transporte puede apartarse ya del camino de la sostenibilidad y la eficiencia energética

Camiones sostenibles y eficientes

Poniendo el foco en el transporte por carretera, no hay duda de que tiene un gran reto por delante en los próximos años. La sostenibilidad ya no es negociable y resulta fundamental apostar por el desarrollo de vehículos que contribuyan a la reducción de las emisiones.

Las regulaciones están cambiando y parece que las flotas necesitan apostar por la sostenibili-

Para finales de la década, la mitad de los vehículos vendidos por MAN en la UE serán eléctricos.

lidad y al mismo tiempo por la minimización de costes. Una difícil elección.

Lo saben bien los fabricantes, que llevan años trabajando en los modelos de un futuro cada vez más próximo. MAN Truck & Bus, por ejemplo, tiene previsto que para finales de la década, al menos la mitad de los vehículos que comercialice en la Unión Europea sean eléctricos.

Para alcanzar este objetivo, a principios de 2025, MAN Truck & Bus fabricará baterías de alto voltaje para camiones eléctricos a gran escala en su planta de Núremberg. Para ello, invertirá a lo largo de los próximos cinco años alrededor de 100 millones en el centro de producción de motores de combustión de Núremberg.

2024 comenzará la producción de camiones eléctricos pesados por parte de MAN Truck & Bus.

De esta forma, la capacidad de producción se ampliará a más de 100.000 baterías al año. Esta importante decisión de inversión, tomada entre el fabricante y los representantes de los trabajadores, y con el apoyo directo de la clase política bávara, brindará a la planta una clara perspectiva de futuro.

“En el transporte frigorífico, el desafío de la sostenibilidad es mayor aún, por sus especiales necesidades”.

Durante unos dos años y medio, se prevé una pequeña producción en serie en la planta de Núremberg. Está previsto que a mediados de 2023 comience el proceso para la producción a gran escala y se complete a finales de 2024.

En función de su autonomía, un camión eléctrico de la serie pesada necesita hasta seis paquetes de baterías, lo que, en principio, proporciona una autonomía de entre 600 y 800 kilómetros.

La tecnología de baterías de la próxima generación, que llegará en torno a 2026, prevé que se pueda alcanzar una autonomía de hasta 1.000 kilómetros. Además, a mediados de esta década, el coste total de explotación de un camión eléctrico será equiparable al de un camión diésel.

MAN también está investigando con otros socios, como Bosch, Faurecia y ZF, con el fin de desarrollar camiones de hidrógeno, que empezarán a probar los clientes seleccionados a mediados de 2024.



MAN fabricará baterías de alto voltaje para camiones eléctricos a gran escala en Núremberg.

Pero mientras esta tecnología da el salto para su aplicación a gran escala, con garantías para los operadores de ofrecer prestaciones acorde a las necesidades, es preciso continuar con la optimización de los motores de combustión, única tecnología que a día de hoy puede dar respuesta a estas necesidades.

Aunque el objetivo de Volvo Trucks es que los camiones eléctricos supongan la mitad de sus ventas de camiones en 2030, el motor de combustión interna continuará siendo relevante, con el aumento en la eficiencia de la mano de nuevos avances como el I-Save que contribuye a la reducción de emisiones de CO₂.

En este contexto, Volvo Trucks ha mejorado el rendimiento del combustible en rutas de larga distancia con el I-Save, para reducir el consumo de combustible y proporcionar





ahorros significativos en emisiones de CO₂. Para ello se han mejorado la tecnología del motor, el software de control y las medidas para reducir la resistencia al aire, con el fin de aumentar la eficiencia energética tanto como sea posible.

1.100 son los pedidos de camiones eléctricos Volvo recibidos en 2021

Para optimizar el proceso de combustión, se han adaptado los inyectores, la compresión y el árbol de levas a los nuevos pistones mejorados y únicos con patrón de onda. El peso total y la fricción interna también se han reducido. Se han actualizado el turbocompresor de alto rendimiento y la bomba de aceite e incluso los filtros de aceite, combustible y aire incluyen mejoras patentadas para un mejor rendimiento.

Volvo ha abierto los pedidos para su gama de camiones eléctricos pesados.

La mitad de las ventas de camiones Volvo Trucks en 2030 serán de versiones eléctricas.

El corazón de I-Save es el **motor de 13 litros con la tecnología de turbo compound de Volvo**, D13TC, que posibilita conducir a bajas revoluciones del motor y marchas largas durante períodos de tiempo más largos, que proporciona una conducción más suave y silenciosa. El motor puede funcionar a alta eficiencia en todo el rango de velocidad, oscilando el **mejor resultado entre 900 y 1300 rpm**.

También se ha añadido una nueva generación de software para la gestión del motor, que a su vez se comunica con una caja de cambios I-Shift actualizada. El resultado no solo mejora el ahorro de combustible, sino que también proporciona una **capacidad de conducción mejorada**, al ofrecer una respuesta más rápida y una experiencia de conducción aún más armoniosa.

Como complemento a esta estrategia de optimización de los actuales motores de combustión, Volvo ha abierto los pedidos para su **gama de camiones eléctricos pesados FH, FM y FMX**, mientras que las versiones rígidas se lanzarán a la venta en el cuarto trimestre de 2022. La fabricación en serie comenzará en otoño e irá aumentando gradualmente.

El objetivo de Volvo Trucks es que los camiones eléctricos supongan la **mitad de sus ventas de camiones en 2030**. No obstante, el motor de combustión interna continuará siendo relevante, y el aumento en la eficiencia que provenga de estos nuevos avances de I-Save es una excelente manera de cooperar en la reducción de las emisiones de CO₂.

Equipos de frío

Si algo define al transporte frigorífico es la necesidad de **mantener la temperatura controlada** a lo largo de toda la cadena. Y ahí es donde juegan un papel predominante los equipos de frío.



Uno de los primeros aspectos a tener en cuenta es la reducción del consumo de combustible. Los fabricantes se afanan en desarrollar nuevas soluciones que cumplan con los **estándares en esta materia** que ya empiezan a exigir los clientes.

Entre los últimos modelos presentados por Thermo King, destaca su **innovadora gama Advancer** de equipos frigoríficos, que se caracteriza por un funcionamiento muy silencioso y permite reducir las emisiones de CO₂ en hasta un 30%, además de contribuir a reducir el coste de las operaciones.

“La gama Advancer de Thermo King tiene un funcionamiento más silencioso al tiempo que reduce un 30% las emisiones”.

Estas unidades, distribuidas en el mercado español por Frigicoll, ofrecen una arquitectura de diseño totalmente renovada, un rendimiento mejorado, **un refuerzo en el control de la temperatura** y un impulso a la conectividad de la flota, con el fin de conseguir un mayor control de la cadena de frío y generar datos de alto valor añadido en la logística y el transporte a temperatura controlada.

Estos equipos destacan por unos costes de mantenimiento muy reducidos, así como por una mayor facilidad de servicio, gracias a los **sensores que ofrecen más información** sobre el motor, el combustible, la batería y el rendimiento del resto de componentes principales.

Por último, es en el contexto de digitalización de los procesos donde se debe incluir la **solución digital Lynx Fleet** de Carrier Transcold, que aplica tecnología avanzada del IoT,



aprendizaje automático y tecnología analítica para **conectar la cadena de frío en la nube**, automatizar procesos y ofrecer visibilidad e información en tiempo real durante todo el transporte.

El nuevo software ofrece acceso las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a una gran cantidad de datos sobre sus sistemas frigoríficos, que incluyen, entre otros, supervisión remota de la temperatura, gestión operativa bidireccional y capacidad de control, informes de servicio y utilización en profundidad, geolocalización y alarmas de funcionamiento.

En definitiva, la industria sigue avanzando hacia un futuro que hasta hace poco aún se dibujaba incierto, en el que la **eficiencia y la protección del medio ambiente** seguirán siendo valores clave.

50 años de historia de un fabricante con solera

SOR IBÉRICA: EXCELENCIA EN LA FABRICACIÓN DE FRIGORÍFICOS

En un contexto de incertidumbre como el actual, Sor Ibérica mantiene una buena dinámica tanto en el mercado nacional, como en otros mercados europeos en los que tiene presencia. Sin perder de vista la excelencia y su apuesta por reducir tara en sus equipos, la marca pone la vista en factores como la sostenibilidad, la distribución urbana o la intermodalidad.

Sor Ibérica es un fabricante de semirremolques con una amplia trayectoria desde su fundación en 1970.

Esta marca ha apostado desde hace tiempo, como asegura su coordinador general de Ventas, Ximo Moscoso, por «*la excelencia en la fabricación de semirremolques frigoríficos*».

De enero a julio, Sor Ibérica ha matriculado un total de 510 frigos en España, un 3,7% más que hace un año, para alcanzar una cuota de mercado de un 19,23%, la segunda en este segmento.

Sin embargo, más allá de estos datos del mercado nacional, el fabricante también tiene un **importante mercado exterior**, que copa más de un 40% de su producción y que concentra su actividad en algunos de los principales mercados europeos como el Reino Unido, los Países Bajos, Escandinavia, Italia, Suiza y los países del este de Europa, en los que tiene presencia a través de acuerdos comerciales.

Como señala Moscoso, «*el mercado de exportación es un complemento muy importante para nosotros. Está creciendo de manera regular y controlada. Hemos destinado muchos recursos para su desarrollo en los últimos veinte años*».

“Además de ser el segundo fabricante de frigos en el mercado español por matriculaciones, Sor Ibérica destina más de un 40% de su producción al exterior”.

Así pues, Sor Ibérica mantiene una **buena dinámica** tanto a nivel nacional, como en otros mercados europeos, pese a las turbulencias que han afectado al mercado desde el inicio de la pandemia y que han supuesto un brutal incremento de los precios de las materias primas, especialmente tras la invasión rusa de Ucrania el pasado mes de febrero.

En un contexto tan complejo, el objetivo del fabricante es **seguir creciendo** para mantener su competitividad.

En este sentido, el cambio en el accionariado con la salida de Miura y la entrada de un grupo de socios financieros franceses liderado por el fondo Amundi y apoyado por la dirección de Chereau, **no ha implicado cambios radicales ni en la filosofía, ni en la política comercial de la marca**.

Como señala el coordinador general de Ventas de la marca, «*Sor Ibérica sigue siendo una empresa independiente con su propia estrategia*».

El fabricante ha estado siempre muy centrado en **buscar la excelencia** en la fabricación de frigos y en aligerar el peso para ganar carga útil.

Líneas estratégicas de futuro

Más allá de esta evolución, de cara al futuro a medio plazo, sin perder de vista esta optimización de los equipos y pese a las incertidumbres que presenta el panorama económico, Sor Ibérica estima que la **sostenibilidad** es un factor cada vez más importante en el transporte.

Por ese motivo, la compañía colabora en diversas iniciativas internacionales.

De igual modo, la marca también presta especial atención a cómo los cambios que se están

“Pese a las incertidumbres del panorama económico, Sor Ibérica se rearfirma en su objetivo de seguir creciendo para mantener su competitividad”.



Sor Ibérica ha apostado decididamente por reducir la tara de sus equipos para que los transportistas ganen carga útil.



“El mercado de exportación es un complemento muy importante para nosotros”, según Ximo Moscoso.

produciendo en los **hábitos de consumo** generan, a su vez, transformaciones en las operativas logísticas y de transporte que, al final, acaban trasladándose a los fabricantes de equipos, que tienen que cubrir las necesidades de sus clientes.

Precisamente por este motivo, Sor Ibérica presta especial atención a la línea de trabajo que tiene para **distribución urbana de mercancías**, que, como señala Moscoso, va a ser un segmento que va a seguir creciendo con fuerza.

Por otra parte, el fabricante también cree que la **intermodalidad** va a vivir un gran desarrollo en los próximos años. De hecho, Moscoso apunta que es un tema que las grandes flotas ya tienen en sus agendas y que los transportistas están analizando alternativas.

Además, otro aspecto importante para el futuro tiene que ver con la **telemática**, ámbito en el que Sor Ibérica ha desarrollado una herramienta de control termográfico.

Finalmente, el fabricante también sigue muy de cerca la **reestructuración** que se está produciendo entre las empresas de transporte a temperatura controlada, para ver cómo influye en los parámetros que manejan los empresarios del sector a la hora de plantear sus inversiones y tomar decisiones. ●



Costes al alza

LA ESCALADA DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE, DRAMA PARA EL FRIGO

El precio del combustible no para de crecer. Las perspectivas, además, no son halagüeñas, mientras persista el actual panorama de incertidumbre geopolítica a escala global.

La invasión rusa de Ucrania ha acentuado el aumento de los precios de los combustibles que ya se venía notando durante todo el año pasado, tras el paréntesis que supuso la pandemia.

Esta evolución implica que las empresas de transporte hayan visto cómo uno de sus principales costes, el mayor junto con la mano de obra, se ha disparado hasta colocarles en una situación delicada.

En este contexto, medidas como la bonificación de los veinte céntimos en los precios que se pagan en surtidor, la aparición desglosada del coste del combustible necesario en los contratos o los cambios en las fórmulas aplicables para la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible han buscado con mayor o menor acierto contener un aumento de los costes fuera de lugar.

Incluso, más allá del recorrido que se ha tenido hasta ahora, parece que el actual esquema de precios altos de los combustibles será una constante de cara a los próximos meses, en un contexto en el que un pequeño grupo de países controla con puño de hierro la oferta de los derivados del petróleo y, consecuentemente, está en disposición de jugar con los precios de una mercancía esencial para el transporte.

A su vez, los elevados precios del combustible repercuten en incrementos de otras mercancías, bien muy relacionadas con derivadas del petróleo, bien en las que el transporte tiene un papel clave, alimentando al tiempo una espiral inflacionista como la que viven los países occidentales desde el pasado 2021.

“El gasóleo, con el 33,1% de los costes anuales de un frigorífico articulado, es la mayor partida de gastos para cualquier empresa de transporte a temperatura controlada”.

Con los **datos en la mano**, concretamente, según los datos de los Observatorios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el combustible supone un 33,1% de los costes anuales de cualquier frigorífico articulado, hasta sumar 50.366,79 euros al año, lo que supone un incremento de un 22,24% con respecto a enero de 2019.

De igual modo, para un **frigo en servicio internacional**, el combustible representa un 31,8% de sus costes anuales totales, con un total por ejercicio de 67.981,76 euros, cantidad que es 19,49% superior a la del primer mes de 2019.



Así mismo, para los **frigos de dos ejes**, el combustible copa un 25,6% de sus costes anuales, para un total de 23.102,74 euros, un 22,53% más que en enero de 2019.

Según una encuesta elaborada por Ontruck este mismo verano, para el 70% de los transportistas consultados, asumir la escalada de precios que está implicando el aumento de los costes del gasóleo ha supuesto dejar de ingresar al menos **entre un 25% y un 40%**.

De igual modo, **uno de cada cuatro** del total han visto reducirse sus ingresos más de un 40%.

Además, por otro lado, según este mismo análisis, la fluctuación del precio del combustible está **complicando la negociación de los contratos** y la mayoría de los transportistas aseguran que están perdiendo márgenes de beneficios y clientes por este motivo.

Para un frigo en servicio internacional, el combustible representa un 31,8% de sus costes anuales totales.

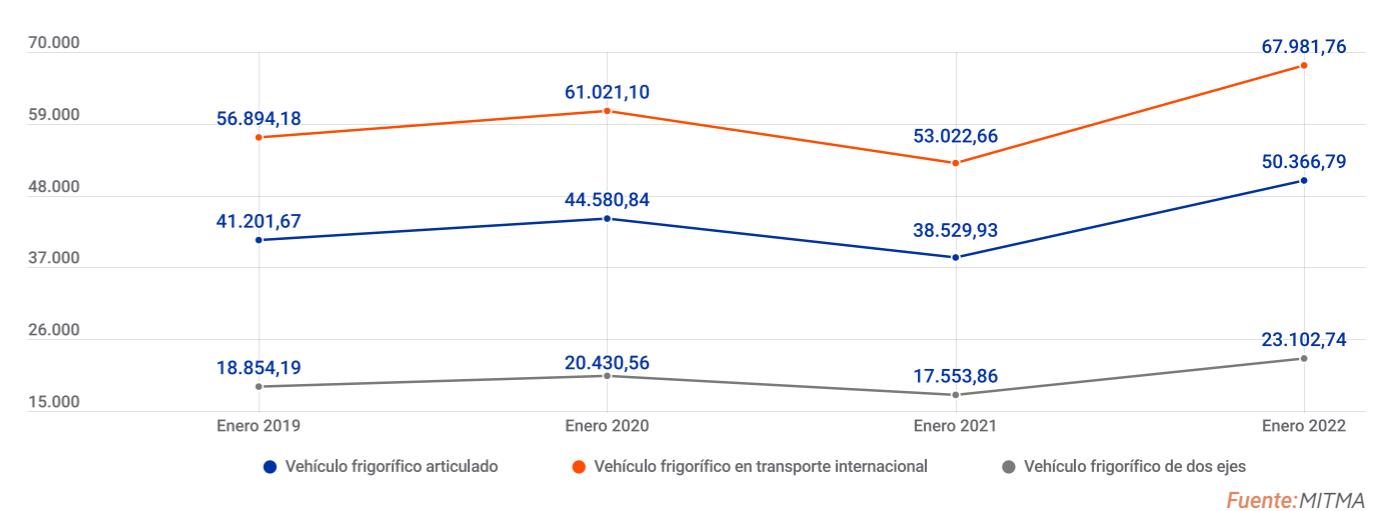
Para poder **paliar el impacto de la situación en el sector**, la Administración ha establecido medidas como el desglose de los costes del combustible en los contratos, con referencia el precio medio semanal del gasóleo de automoción con impuestos que se recoja en el boletín de la Unión Europea para España, y un cambio temporal de la fórmula para revisar el precio de los servicios, hasta final de año, con la que se pretende que recojan el peso real del coste del combustible en la estructura de costes de las empresas, en función del tipo de vehículo.

De esta manera se reconoce que las empresas de transporte tienen una **dificultad estructural** para trasladar de manera inmediata estos aumentos a sus clientes, lo que compromete la viabilidad económica de numerosos empresarios. ●

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL GASÓLEO A



COSTE DEL COMBUSTIBLE EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO 2019-2022



2 de septiembre, una fecha clave

CARGA Y DESCARGA: ¿PROBLEMA RESUELTO?

La prohibición de la carga y descarga por los conductores en vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA supone un logro para mejorar las condiciones laborales de los chóferes. Sin embargo, otras voces críticas señalan también que el problema seguirá existiendo.

La carga y descarga ha sido siempre una de esas labores que los conductores han considerado **más desagradables y humillantes**.

Además de tener que realizar un trabajo que no les correspondía, toda una **amplia panoplia de exigencias, condicionantes y esperas, entre otras circunstancias**, han colaborado para que la labor de los chóferes quede ensombrecida y su imagen social esté por los suelos.

La regulación no servirá para acabar con una de las principales causas para la escasez de conductores.

Para solucionar este grave problema, al menos sobre el papel, el pasado mes de marzo entró en vigor el Real Decreto Ley de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, aunque la prohibición de la realización de las labores de carga y descarga por los conductores ha quedado retrasada hasta **este 2 de septiembre**.

Se daba así **un tiempo prudencial** para que cargadores y transportistas se adaptaran a una situación que debería haber supuesto un cambio radical.

Sin embargo, en el sector existe cierto convencimiento de que la regulación **no servirá** para acabar con una de las principales causas por las que, a juicio de los transportistas, la escasez de chóferes es cada vez mayor.

En concreto, el Real Decreto Ley indica que los conductores de vehículos de transporte de mercancías de **más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada** no podrán participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en una serie de casos tasados.

Estos casos son el transporte de mudanzas y guardamuebles, el realizado en vehículos cisterna, de áridos o el efectuado en vehículos basculantes o provistos de grúa u otros dispositi-

tivos inherentes al vehículo destinados a realizar las operaciones de carga y descarga, en portavehículos y grúas de auxilio en carretera, los servicios de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta, servicios de paquetería y similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados, el transporte de animales vivos, supuestos en los que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa en relación con la participación del conductor y otros supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la seguridad del conductor.

Ya desde el mismo momento de su publicación, esta regulación ha sido **objeto de crítica por los sindicatos**.

En concreto, Comisiones Obreras considera que sólo prohíbe la carga y descarga de los conductores de vehículos de más de 7,5 toneladas cuando ya es **algo que se contempla por convenio** para la práctica totalidad de conductores y que, según su criterio, «viene a prohibir algo que no existe legalmente sino como resultado del incumplimiento de las propias empresas de encomendar trabajos que no corresponden a un conductor».

En este contexto tan crítico, la Dirección General de Transporte Terrestre informaba a finales del pasado mes de junio al Comité Nacional del Transporte de que va a iniciar un estudio analítico para analizar en qué situación se encuentran en la actualidad las **plataformas y centros de carga y descarga españolas**.

fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta siempre que dicha actividad **no afecte a su período de descanso diario** o, en su caso, siempre que se lleve a cabo dentro de su jornada laboral diaria y siempre que ello le permita regresar al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia.

“Como regla general, desde este 2 de septiembre los conductores que lleven vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA no podrán cargar o descargar, salvo en ciertos tipos de servicios tasados”.

Además, los conductores también podrán participar en la carga y descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta, o entre el punto de venta y un centro de distribución siempre que, además de la condición anterior, dicha actividad se efectúe en el marco de un contrato de transporte con una **duración igual o superior a un año**.

A medida que ha ido pasando el verano, los clientes de los transportistas se han preparado para la **nueva situación**, tal y como constatan diferentes circulares y comunicaciones a las que ha tenido acceso Fenadismer. Al tiempo, otros empresarios refieren que poco se está haciendo, apuntan a una regulación que puede sortearse y señalan lagunas como los casos del transporte internacional. ●

“La realización de las labores de carga y descarga es una de esas actividades que han contribuido, a juicio de muchos transportistas, a la escasez de conductores”.

De igual modo, a primeros de agosto, un nuevo Real Decreto Ley que, entre otras cosas, detalla la participación de los conductores en las operaciones de carga y descarga en **servicios de carga fraccionada** en vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de MMA.

Así pues, la regulación permite que estos profesionales realicen estas tareas en servicios de transporte de carga fraccionada **entre el centro de distribución y el punto de venta, servicios de paquetería u otros similares**.

En concreto, los chóferes podrán participar en la descarga de los transportes de carga





El Covid-19 impulsa la logística farmacéutica

LA IMPORTANCIA CRECIENTE DEL FRIGO EN EL SECTOR FARMA

La logística farmacéutica es un segmento de actividad con alto grado de especialización y mucha exigencia. En la cadena de suministro de los productos sanitarios y médicos, el control de la cadena de suministro es un factor crucial. Especialmente en el caso de aquellos que requieren de temperatura controlada.

La logística farmacéutica vive desde la irrupción de la pandemia a finales de 2019 un momento de gran efervescencia.

Las necesidades sanitarias provocadas por el covid-19 supusieron el desarrollo de **cadenas de suministro altamente especializadas** primero para el abastecimiento de elementos protectores contra el virus, como mascarillas, guantes y geles hidroalcohólicos.

Posteriormente, la llegada de las nuevas **vacunas** contra esta nueva enfermedad supuso toda una revolución en un segmento de actividad altamente especializado y con unos rigurosos estándares de trabajo.

En este contexto, las empresas del sector han iniciado **nuevos proyectos** para hacer frente a un entorno ciertamente desafiante y para el que nadie estaba preparado.

Por ejemplo, Alloga cuenta desde junio del año pasado con una nueva plataforma logística

en el **municipio barcelonés de Viladecans**, que permite incrementar capacidad de almacenamiento, con una superficie de 23.000 m².

Por otra parte, Movianto tiene en marcha el proyecto de sus **nuevas instalaciones en la población toledana de Numancia de la Sagra**, que supondrá la consolidación de sus dos centros logísticos actuales disponibles en Madrid en una única plataforma a partir del segundo trimestre de 2023.

“La pandemia ha impulsado el desarrollo de cadenas de suministro que han tenido que funcionar en condiciones extremadamente difíciles, primero para productos sanitarios de protección contra el covid-19 y, después, para distribuir las vacunas”.

Los operadores han iniciado nuevos proyectos para hacer frente a un entorno ciertamente desafiante.

La instalación contará con una **superficie construida de más de 40.000 m²**, desarrollados con los más elevados estándares de sostenibilidad. Esto supondrá duplicar, e incluso en algunos casos triplicar, la capacidad actual, llegando hasta los 35.000 palets en temperatura controlada en las áreas de 15°- 25°, 2°- 8°, -20° y -70°, que podrán ser ampliados teniendo en cuenta las necesidades futuras de sus clientes.

El operador logístico cuenta también con una **red de transporte en temperatura controlada** en 15°- 25° y 2°- 8°, con vehículos bitemperatura, dedicada en exclusiva al transporte de productos farmacéuticos y sanitarios.

Cofares, por su parte, ya ha iniciado las obras del nuevo almacén que construirá la cooperativa distribución farmacéutica en el **municipio orensan** de San Cibrao das Viñas.

La compañía pretende dar servicios de logística y distribución de fármacos y productos de salud desde estas instalaciones a más de **1.300 farmacias en Galicia**.

El inmueble, que ocupará una parcela de 10.137 m² de superficie, está diseñado para desplegar doce rutas simultáneas y almacenar **27.000 referencias**.

La instalación tendrá una **superficie construida de 5.051 m²**, de los que 3.902 m² corresponderán al almacén, que está diseñado con almacenamiento en silo automático gestionado por transelevadores, con hasta 780 huecos de paletización.

Además, la cooperativa también tiene planificados **otros proyectos** en Jaén, Castellón, Ta-

rragona y Madrid, y continúa implementando trabajos de mejora, modernización y adecuación en todos sus almacenes ya operativos, que suman un total de 37 en toda España.

De igual manera, Picking Farma ya ha dado comienzo a los trabajos de construcción de su futura plataforma logística del parque logístico de VGP en la **localidad madrileña de San Fernando de Henares** y que estará operativa a partir del primer trimestre de 2023.

“La logística farmacéutica es un segmento de alta exigencia, especialmente para el tratamiento de algunos productos específicos como los que requieren temperatura controlada”.

La instalación tendrá una superficie de 25.000 m² y una **capacidad de 60.000 palets**, con lo que viene a sumarse a las siete que la compañía tiene actualmente en España.

La logística farmacéutica es un **segmento del alto valor añadido**, con una alta especialización y la necesidad de aportar servicios adicionales que se suman a los puramente logísticos y de transporte. Esta situación se endurece aún más en algunos productos específicos como ciestáticos, estupefacientes o productos de uso médico que requieren de unas condiciones de temperatura controlada muy exigentes, lo que abre un gran campo de profesionalización. ●



DESCIENDE LA OCUPACIÓN MEDIA DE LOS ALMACENES FRIGORÍFICOS EN ESPAÑA

Todos los indicadores analizados por Aldefe aumentan respecto al trimestre anterior, especialmente el número medio de empleados de las instalaciones frigoríficas, que crece un 19,48%, y la facturación en el sector, que se ha visto incrementada en un 25,51%.

La Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España, Aldefe, ha dado a conocer los datos del sector correspondientes al segundo trimestre de 2022, en el marco de su **Observatorio Del Frío**, que aspira a proporcionar periódicamente una perspectiva lo más clara posible de la actividad de almacenaje frigorífico.

De acuerdo con la información recogida entre sus asociados, la **ocupación media de los almacenes de productos congelados** en España durante el primer trimestre de 2022 ha sido del 79,54%, por debajo del 82,25% registrado en los últimos tres meses de 2021.

La Comunidad Valenciana encabeza el ranking con el 86,9%, mientras que la zona Norte, en el extremo contrario, presenta un 74,8%. Se encuentran por debajo de la media la zona Sur, con un 77,5%, Asturias y Galicia, con un 77,7% y la zona Centro con un 79,5%, mientras Canarias, con un 80% y Cataluña con un 82,9%, la superan.

La extrapolación al total del sector de la información recogida permite estimar su fac-

turación durante el primer trimestre en **66.250.788 euros**, un 14,9% más que el cuarto trimestre de 2021, con un total de 57.609.381 euros.

En cuanto a los valores medios de los **indicadores de actividad y facturación**, el número medio de empleados por cada 10.000 m³ asciende a 4,17, con 0,29 toneladas manipuladas por m³ y una facturación media de 10,33 euros por m³.

0,29 toneladas manipuladas por metro cúbico en los almacenes frigoríficos españoles en el primer trimestre de 2022.

Todos los indicadores aumentan respecto al cuarto trimestre de 2021, especialmente el **número medio de empleados**, con un 19,48%, y la facturación media, con un 25,51%.

En lo que respecta al reparto por categorías de productos demandados en el sector, a la cabeza se encuentran **los pescados con el**



19,59%, seguidos de las carnes, con el 18,56%, y de los productos elaborados, también con el 18,56%. El grupo de las verduras se queda con el 16,49% y el segmento del pan y varios, con el 14,43%.

Cierran la lista los lácteos con el 9,28%, mientras los productos farmacéuticos representan el 3,09%.

Cabe apuntar que el **porcentaje de asociados** que han participado en la encuesta es del 63,34%, calculado en metros cúbicos.

Omnicanalidad

El mercado de los alimentos se encuentra en estado de incertidumbre debido a la **situación de inestabilidad en el macroentorno global**, que tiene sus efectos en el comportamiento del consumidor.

La inflación y el temor a las tensiones geopolíticas provocarán una reducción del consumo, preferencia por marcas blancas y guerras de precios. No obstante, **continuará al alza la demanda de alimentos congelados**.

Precisamente, el American Frozen Food Institute ha publicado el dato de que el 42% de los hogares compraron alimentos congelados en línea entre los años 2020 y 2021, un aumento del 19% con respecto a 2018. Además, **las ventas en línea de alimentos congelados** aumentaron un 75% el 2020.

Respecto a la consolidación de la omnicanalidad en la compra al por menor, **el comercio electrónico sigue ganando peso**. Los offliners continúan su tránsito al canal mixto y la teoría

El número medio de empleados es de 4,17 por metro cúbico.

de las "3Co" (conveniencia, confianza y coste) sigue plenamente vigente entre los consumidores, cuya compra 'on-line' está muy ligada a su supermercado físico habitual.

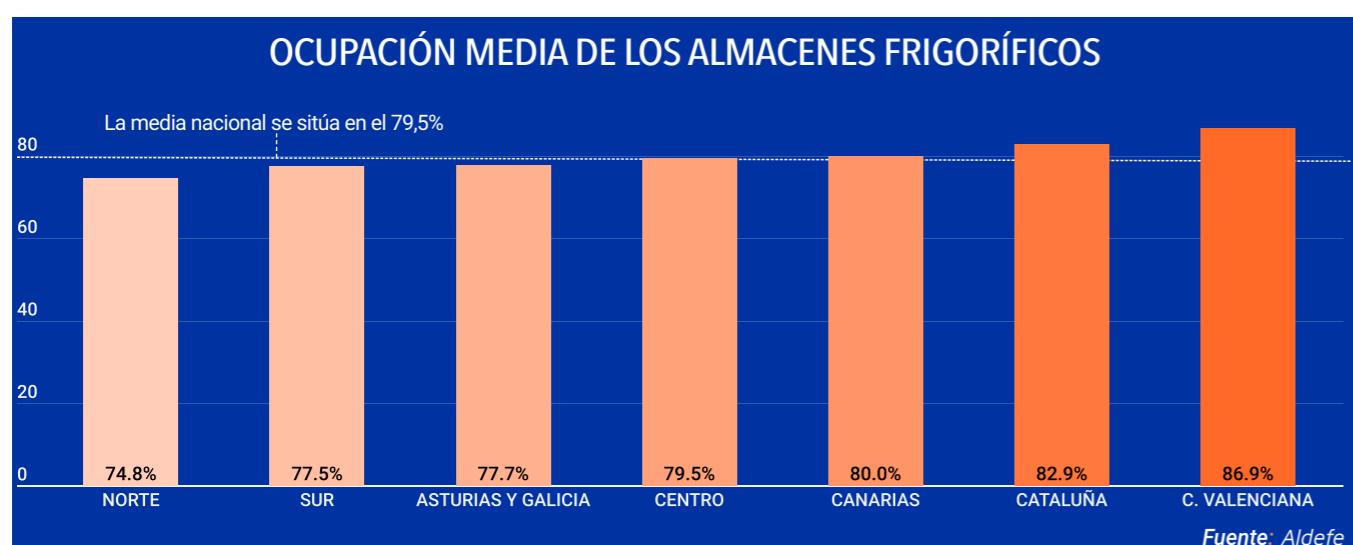
En esta línea, según un estudio de Idea Action Lab para StrongPoint, aunque un 53% de los españoles prefiere que su compra lleve a casa, ya existe un 40% que quiere contar con otras opciones, entre las que destaca **la entrega en taquillas refrigeradas**, que pueden almacenar productos a distintas temperaturas.

“La facturación del sector del almacenamiento frigorífico en España se ha situado en más de 66 millones de euros en el primer trimestre de 2022, un 14,9% más que en los tres meses anteriores”.

Nuevas tendencias tecnológicas

A medida que los consumidores se sientan más cómodos con las compras de comestibles en línea, realizarán pedidos más pequeños y frecuentes, lo que requiere la **implementación de sistemas de automatización** en microcentros, que conseguirán el cumplimiento del servicio con rentabilidad.

Por otro lado, los almacenes centralizados de palets y cajas comenzarán a expandirse



hacia la recolección de artículos individuales o el empaquetado individualizado, lo que exigirá sistemas automatizados de almacenamiento y recuperación basados en el uso de robots móviles autónomos.

Además, dado que una de las brechas existentes en muchas cadenas de suministro es la incapacidad de obtener una visión integral del inventario, existe una oportunidad de mercado para las **plataformas de software** que pueden conectar sistemas dispares en una empresa y ofrecer una vista consolidada del inventario.

Destaca el sistema de control de la cadena de suministro **i-3PL de Americold**, una herramienta que conecta todos los sistemas de administración y los sistemas utilizados en sus almacenes frigoríficos en un tablero que brinda a los clientes una descripción completa de su inventario.

El informe de Aldefe apunta que **la automatización se utilizará para atraer trabajadores**, pues crea un entorno mucho más atractivo para los pickers en un almacén, al mismo tiempo que aumenta la productividad y reduce los errores de recolección.

Igualmente, muchos trabajadores calificados buscan trabajar en una empresa donde se utiliza tecnología novedosa para crear la **cadena de suministro global del futuro**.

Debido a que las personas siguen siendo vitales para las operaciones de la cadena de frío en alimentación, también es importante considerar cómo la automatización puede ayudar a **reducir el coste anual del proceso manual**.

Existe una importante oportunidad de mercado para las plataformas de software que pueden conectar varios sistemas de una empresa y ofrecer una vista consolidada del inventario".

Otro aspecto a tener en cuenta son las tecnologías utilizadas para **mantener y controlar la temperatura en la cadena de frío** de los alimentos. Los especialistas recomiendan el uso de un sistema compuesto por registradores de datos RFID y sensores que detectan parámetros específicos en tiempo real, una red de sensores inalámbricos y computación en la nube, y el Control Estadístico de Procesos.

En cualquier caso, los transportistas de alimentos que utilizan herramientas modernas de registro de temperatura **suelen reaccionar a una señal de alarma**, pero rara vez analizan las causas.

Por ello, se necesita capacitación para aumentar la familiaridad con las herramientas de control de procesos estadísticos en la actividad de transporte y **planes de contingencia para adoptar respuestas adecuadas en tiempo real**.

Las personas siguen siendo vitales para las operaciones de la cadena de frío.



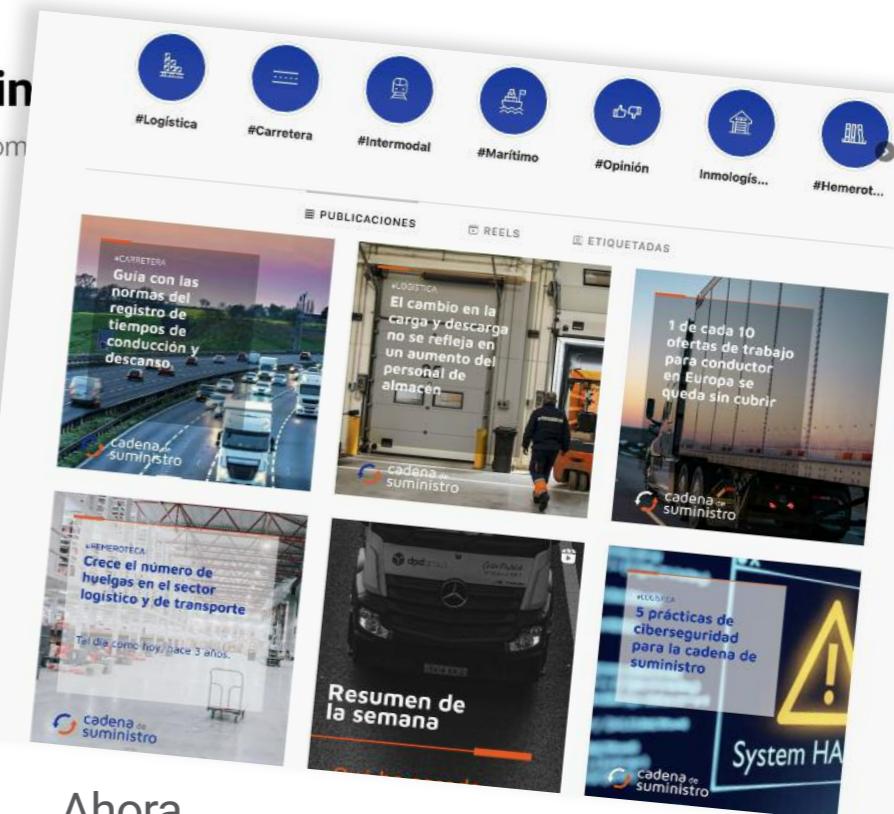
Por ejemplo, existen soluciones de visión con realidad aumentada que ayudan a los trabajadores a optimizar su rendimiento y mejoran entre un 10% y un 30% la productividad por trabajador. Por tanto, la automatización que amplifica las habilidades cognitivas de los humanos en el almacén reducirá los costes.

La actualidad del sector **LOGÍSTICO** y del **TRANSPORTE** en una visión de **360º**



Cadena de Suministro

@ CadesumES · Medio de com



¡Síguenos en Redes Sociales y no te pierdas nada!



Ahora también en **facebook e Instagram**

Toda la información del sector al alcance de tu mano

SUSCRÍBETE
a nuestros boletines y
recibe toda la actualidad
en tu correo

LAS NAVIERAS EXPLORAN EL POTENCIAL DEL COMERCIO HORTOFRUTÍCOLA

La importancia del comercio hortofrutícola en España está llevando a los diferentes operadores a reforzar su apuesta por este tipo de operativas, para lo que están estrechando lazos con los principales productores con el fin de mejorar su oferta para el sector.

A lo largo de 2021, los puertos españoles manipularon **12.118.989 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres**, un 0,5% más que en 2020 y un 0,7% más que en 2019.

Se trata de instalaciones que ofrecen más de 85.000.000 m² de superficie terrestre y áreas de depósito, almacenes con cerca de dos millones de m³ de capacidad, **más de 300.000 metros lineales de atraque**, conexiones con todos los puertos del mundo, Puntos de Inspección Fronteriza, servicios fitosanitarios, y todo tipo de soluciones logísticas.

Además, según datos del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales registrados por la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas Vivas, Fepex, aunque es el camión el principal medio escogido para la exportación de frutas y hortalizas frescas desde España, **el barco supone el 5,5% del total**.

Esto significa que en 2021 se ha utilizado el transporte marítimo para el envío de 327.742 toneladas de hortalizas y **411.244 toneladas de frutas**.

“CMA-CGM ha reorganizado a mediados de 2022 su servicio MedCaribe, que ahora cuenta con escalas directas en la costa oeste de Sudamérica.

La importancia del comercio hortofrutícola en la zona está llevando a las navieras a **reforzar su apuesta por este tipo de operativas**.

Un enfoque distinto

Es el caso de Maersk, que aprovechando sus posibilidades como integrador global, intenta

ofrecer **una solución logística integrada**, incluyendo una recogida más segura y rápida en origen, conexiones con servicios ferroviarios interiores y la puesta en marcha de almacenes cerca de las explotaciones.

5,5% | cuota del transporte marítimo en la exportación de frutas y hortalizas desde España

Al mismo tiempo, se apoya en **soluciones de visibilidad como Capitán Peter** para la gestión en remoto de los contenedores y mantiene permanentemente su apuesta por la innovación en el ámbito de la cadena de frío, para mejorar el tiempo de comercialización o la velocidad de entrega, además de asegurarse de que la mercancía se mantenga en todo momento en condiciones óptimas.

“Armas-Trasmediterránea se ha reunido con productores de plátano de Canarias para analizar aspectos como la capacidad y el nivel de servicio de las conexiones marítimas disponibles”.

Entre sus clientes se encuentra, por ejemplo, el exportador de cítricos español Clementina, que ha podido beneficiarse de **una cadena de suministro ininterrumpida** con un solo punto de contacto, en el camino entre Agadir, en Marruecos, y San Petersburgo. Esto implica una mejora de la visibilidad, mayor eficiencia en el despacho de aduanas y un conocimiento más profundo de los costes.

Por su parte, CMA-CGM puso en marcha a principios de 2022 **un servicio de contenedores**

El buque 'Villa de Tazacorte' opera la línea entre Cádiz y Canarias.



refrigerados inteligentes para mejorar la trazabilidad en el transporte de mercancías a temperatura controlada. Esto permite monitorizar el estado y condiciones de cada contenedor en tiempo real, conocer datos como la ubicación, la temperatura y las variaciones de gas, recibir notificaciones ante posibles anomalías e implementar rápidamente medidas correctivas.

En el ámbito hortofrutícola, la naviera ha sido especialmente importante para **impulsar el tráfico de frutas en el puerto de Vigo**, pues en el año 2020 inició allí una nueva escala para descargar fruta procedente de Sudamérica, de la mano del productor *Del Monte Foods*.

A partir de entonces, los datos se dispararon, y el puerto comenzó a recibir **mercancía procedente de Costa Rica y Colombia**, que hasta ese momento se estaba descargando en Marín.

Del Monte, por cierto, ha rebautizado su servicio de transporte de mercancía para terceros como Network Shipping en el marco de un proceso de renovación con el que pretende optimizar el espacio de carga y las rutas. Asimismo, contará con **seis nuevos buques frigoríficos**.

Entre los servicios de CMA-CGM, también destacan los que ofrece en el puerto de Algeciras, como **MedCaribe**, que ha reorganizado a **mediados de año** con escalas directas en la costa oeste de Sudamérica. La línea parte de esta instalación española y pasa por diferentes puertos del Mediterráneo, como Malta, Livorno, Génova, Marsella, Barcelona o Valencia, antes de dirigirse hacia el Caribe.

Cabe apuntar que en 2022, un grupo de empresarios hortofrutícolas de Costa Rica ha visitado Algeciras para estrechar sus lazos comerciales. El país se ha convertido en el **principal socio comercial para tráficos refrigerados** del puerto, principalmente en lo que se refiere a la piña o la banana.

En la actualidad, el **43% de las exportaciones refrigeradas** que llegan al puerto algecireño proceden de Costa Rica, con unos tiempos de tránsito de solamente 12 días.

Mientras, en el puerto de Valencia, **las tres principales navieras del mundo** (Maersk, MSC y Cosco) están presentes a través de sus tres terminales de contenedores. CSP Iberian dispone de 1.500 conexiones reefer, APM cuenta con 750 y MSC con 576.

A ello se suma el proyecto de *Medlog*, del Grupo MSC, en la ZAL ahora paralizada, para el desarrollo de una nave especializada en el **transporte por contenedor en frío** para productos refrigerados y congelados.

Otros servicios

FRS, en su caso, realizaba una fuerte apuesta desde hace varios años para **convertir al puerto de Motril en un referente** en el trans-

porte de frutas y hortalizas con el norte de África, y una posible alternativa al puerto de Algeciras en este tráfico.

La naviera conectaba a diario el puerto granadino con **Melilla** y con **Tánger-Med**, aunque la pandemia le obligó a paralizar su actividad con la ciudad autónoma. En su caso, Armas-Trasmediterránea, con gran experiencia en el transporte de frutas y hortalizas en cualquier rango de temperatura, es la que cubre la línea de **Motril con Nador y Alhucemas**.

El operador, además, ha reincorporado en primavera al buque ro-ro 'Villa de Tazacorte' a la **conexión que opera entre Cádiz y Canarias**, con escalas en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de La Palma.

Refuerza así su capacidad para el **transporte de plátanos de Canarias**, objetivo para el cual también ha mantenido diversas reuniones con productores, analizando aspectos como la capacidad y nivel de servicio de las conexiones marítimas disponibles.

No se debe olvidar tampoco la apuesta de Grimaldi, especialista en Autopistas del Mar, por este mercado. Desde la naviera defienden que a diferencia del transporte por carretera, el marítimo **consigue evitar la congestión, los retrasos y los excesivos costes del combustible**, ofreciendo tiempos más fiables y entregas regulares gracias, en este caso, a las conexiones diarias que ofrece la naviera entre las más importantes áreas de importación y exportación de frutas y hortalizas.

Uno de los puertos en los que está presente es el de Barcelona, que cuenta con **una oferta de servicios y unos tiempos de tránsito altamente competitivos** con los principales produc-

tores y receptores de productos frescos, especialmente los mercados iberoamericanos y asiáticos, así como unos servicios diarios de Transporte Marítimo de Corta Distancia con la ribera mediterránea.

Dichas líneas son operadas por navieras como GNV, la ya mencionada Grimaldi, Suardíaz o Cotunav, y permiten al puerto de Barcelona **enlazar con los norteafricanos de Tánger-Med, Nador y Túnez**, y los europeos de Génova, Savona, Livorno, Porto Torres, Civitavecchia y Sète.

“Las mejoras introducidas por las navieras en materia de eficiencia y sostenibilidad serán clave para el crecimiento de los servicios ro-ro con los productores y receptores de productos frescos”.

En este sentido, las mejoras introducidas por algunas de ellas en el ámbito de la eficiencia y la sostenibilidad, como la serie ECO de Grimaldi, serán clave para el crecimiento de este tipo de servicios, pues se trata de **los buques ro-ro con mayor capacidad del mundo**, con 7.800 metros lineales para carga rodada.

Por otro lado, las terminales Best, APM Terminals Barcelona y Port Nou han realizado grandes inversiones para mejorar su **oferta de servicios a temperatura controlada**. El puerto dispone ya de más de 3.500 conexiones para contenedores 'reefer', situándose como el primero del Mediterráneo en este ámbito. A ello se añade su oferta intermodal y logística, como el servicio ferroviario del Canal Frío, que conecta a diario la ciudad condal con Zaragoza.

En 2021, se ha optado por el transporte marítimo en España para el envío de más de 300.000 toneladas de hortalizas.



Más proyectos de futuro

Entre los proyectos actuales, destaca la intención de la naviera Sealink Antwerp de poner en marcha un servicio entre el puerto de Almería y el puerto de Portsmouth, en Reino Unido, para el transporte de frutas y hortalizas. La conexión, para la que contaría con el apoyo de la **consignataria almeriense J. Ronco y Cía**, utilizaría un buque con capacidad para 280 semirremolques sin conductor.

3.500 conexiones para contenedores 'reefer' conforman la oferta del puerto de Barcelona.

En el viaje de vuelta a Almería, **escalaría en Zeebrugge, Bélgica**, para recoger mercancía de Centroeuropa y distribuirla por el sur de España y Marruecos.

El objetivo era haber puesto en marcha servicio en octubre de 2021, al inicio de la campaña hortofrutícola, pero la crisis que vive Reino Unido a consecuencia de la **falta de conductores de camión** alteró estas previsiones, ya que para la distribución de los productos perecederos que han de llegar a Portsmouth en semirremolques, se necesitan conductores.

El servicio es **viable desde el punto de vista económico, logístico y medioambiental**, afirman desde el puerto almeriense, que considera que sería complementario al transporte por carretera.

El puerto de Cartagena está realizando una intensa labor comercial entre el sector hortofrutícola.

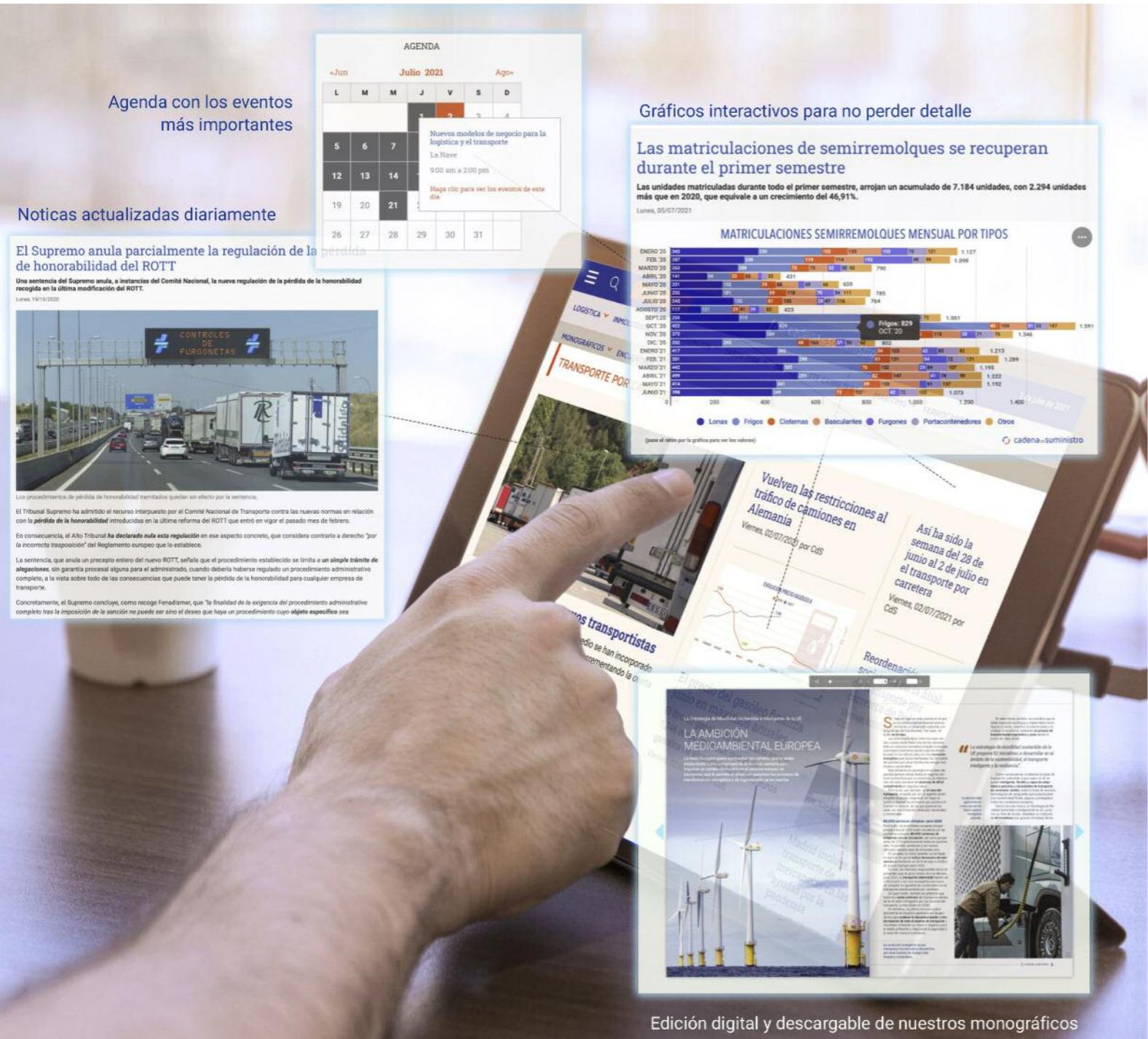
También destaca el puerto de Cartagena, donde se ha puesto en marcha una nueva ruta con América Latina para el envío de naranja tropical exprimida procedente de Brasil. Este año, está realizando **una intensa labor comercial** para dar a conocer al sector hortofrutícola que es un hub logístico seguro y eficaz para la exportación e importación de esta clase de mercancías.

También se trabaja en la **optimización de la línea de Containerships con Reino Unido**, para reducir los tiempos de tránsito y mejorar así la competitividad de las empresas murcianas del sector.

Destaca la conexión de JSV que **conecta Cartagena con Canarias desde finales de 2021**, pues la mayoría de los productos transportados en esta ruta son hortofrutícolas, además de vinos y otras bebidas, además de la de Tolón, en Francia, hacia donde también transporta desde el año pasado camiones cargados con frutas y hortalizas.

“Desde finales de 2021, JSV conecta el puerto de Cartagena con las Islas Canarias, siendo la mayoría de productos transportados en esta ruta frutas y hortalizas”.

Mientras, Seatrade ha sido la naviera escogida por la **empresa hortofrutícola Fruveco** para realizar este año el primero de una serie de envíos de vegetales congelados hacia EEUU.



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

¿Se conforma con una parte
o prefiere tener una visión de conjunto?

10
años
cadena de
suministro

En Cadena de Suministro entendemos
el sector del transporte y la logística
como un todo.

Por eso ofrecemos una información
transversal del conjunto
de toda la cadena de valor

www.cadenadesuministro.es
info@cadenaesuministro.es