

# INCERTIDUMBRE EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO



>Mercado de volúmenes  
a precios bajos

>Top 50 del transporte  
frigorífico español

>El frigo espera  
sentencia

# Contenidos



10



44



24



28



36

- 3 El transporte frigorífico en medio de la incertidumbre**  
*Ricardo Ochoa de Aspuru, director de Cadena de Suministro*
- 4 El export-import de productos hortofrutícolas crece a buen ritmo**  
*Datos de la campaña hasta mayo de 2019*
- 10 Buena campaña: regular, escalonada y con mejores volúmenes**  
*Campaña de Transporte Frigorífico 2018-2019*
- 12 Opinión: Un congreso decisivo**  
*Juan Manuel Sierra, director General de ATFRIE*
- 16 Andalucía lidera la exportación de frutas y hortalizas en España**  
*Récord histórico en 2018*
- 18 Opinión: Un poco de optimismo**  
*Manuel Pérez-Carreño, Secretario General de FROET*
- 20 Transporte frigorífico, un mercado de volúmenes a precios bajos**  
*Un repaso a la situación del mercado*
- 24 La exportación de mercancía refrigerada se dispara en la Península**  
*Camino de un nuevo récord en 2019*
- 26 Sistema de Andamur para un repostaje seguro**  
*La aplicación de Andamur que garantiza una seguridad total*
- 27 STEF optimiza sus líneas de conexión con Europa**  
*Impulsa sus servicios de exportación*
- 28 TOP 50 del transporte frigorífico**  
*Las primeras 50 empresas de transporte frigorífico del mercado español*
- 30 Prepárate para la llegada del Tacógrafo inteligente**  
*Continental asegura una formación profesional*
- 31 Lecitralier, ocho años fabricando 'frigos'**  
*Para cumplir con los más exigentes requerimientos*
- 32 La primera autopista ferroviaria ya es una realidad en España**  
*Con origen en la terminal barcelonesa de Can Tunis*
- 34 Fraikin innova en megacamiones**  
*Desarrollos que aprovechan novedades tecnológicas*

- 36 El frigo espera una sentencia que limpie su buen nombre**

*Sin noticias de la Audiencia Nacional*

- 38 Nueva puesta a punto del ATP**

*Se anuncian cambios en el acuerdo internacional de perecederos*

- 41 RedTortuga ahora es OnTurtle**

*Un paso más allá para dar respuesta a los nuevos retos globales*

- 42 MAN: a la digitalización a través de la cooperación**

*El papel de la digitalización en el transporte por carretera*

- 44 El 'Brexit' pone en jaque al transporte**

*La falta de acuerdo amenaza los intercambios comerciales*

- 47 Brittany Ferries apuesta por el GNL para reducir su impacto ambiental**

*Incorporará tres buques a GNL hasta 2023*

- 48 El transporte frigorífico evoluciona de la mano del sector farmacéutico**

*Soluciones adaptadas a las necesidades del sector*

- 52 Opinión: ¡Qué se devoren entre ellos!**

*Ramón Valdovina, director General de Astic*

- 53 Univat, el dispositivo 'definitivo' para el pago de peajes en Europa**

*Realiza el cambio automático entre países*

- 54 I-Save de Volvo, ahorro y eficiencia con el combustible**

*Mejoras en motores y en software de gestión*

- 56 El sector del almacenamiento frigorífico se mantiene en forma**

*Datos del primer trimestre del año 2019*

- 60 La distribución urbana de producto refrigerado entra en una nueva era**

*El comercio electrónico empuja*

- 64 El mercado de industriales, pendiente de la economía**

*Evolución de las matriculaciones en el último año*

- 68 El transporte frigorífico en la era de la digitalización**

*La monitorización, base del ahorro de costes*

- 54 El ferrocarril ya está listo para el transporte refrigerado**

*Nuevas soluciones multimodales para el transporte a temperatura controlada*

# Editorial

## El transporte frigorífico sobrevive en medio de la incertidumbre

**E**l sector del transporte frigorífico, siempre competitivo y trabajando con estrechos márgenes, se enfrenta nuevamente a un momento de cambios, obligado por la llegada de las nuevas tecnologías, las posibles modificaciones en la normativa internacional y un Brexit que podría alterar las actuales relaciones comerciales con Reino Unido. Los volúmenes del transporte frigorífico siguen creciendo, pero los precios no lo hacen en consonancia, presentando de hecho incrementos residuales en el transporte de última milla y larga distancia. Al mismo tiempo, el sector ve cómo siguen aumentando sus costes, mientras trata de manejar la imparable transformación de sus procesos de trabajo.

Precisamente la campaña de frutas y hortalizas ha registrado datos muy positivos en 2018, pese al difícil arranque motivado por las protestas de los 'chalecos amarillos' en puntos clave entre España y Francia. No obstante, aunque la exportación ha mantenido un ritmo bastante regular, se ha resentido la rentabilidad. Mención aparte merece la exportación hacia Reino Unido, pues pese a que la amenaza de un Brexit duro sigue planeando sobre el sector, la campaña se ha cerrado con unos niveles similares a los del ejercicio anterior.

El país es actualmente el quinto mercado internacional más importante para España, con una incidencia especialmente significativa en determinados productos. Unos 8.000 vehículos pesados se dedican en España al transporte de mercancías por carretera entre ambos territorios, pero la cifra podría reducirse a una décima

parte si vuelven a introducirse las autorizaciones bilaterales. Por el contrario, el sector del transporte frigorífico tiene ante sí grandes perspectivas en determinadas áreas, como la distribución urbana, dado que el fuerte crecimiento del comercio electrónico ha revolucionado el reparto de productos perecederos. Aunque por el momento, las cifras de ventas de productos de alimentación son exigüas en lo que se refiere a los hogares, todo apunta a que vivirán un fuerte crecimiento una vez que los com-

**“Los volúmenes del transporte frigorífico siguen creciendo, pero los precios no lo hacen en consonancia.”**

pradores se hayan adaptado por completo a la compra 'on-line'. Asimismo, el envío de productos médicos y farmacéuticos está viviendo un fuerte desarrollo de la mano de un transporte frigorífico cada vez más adaptado a las demandas y necesidades de los clientes, tanto en lo que se refiere al transporte por carretera, como al marítimo o el aéreo.

El futuro del sector pasa, sin duda, por la introducción de nuevas tecnologías para mejorar tanto la propia operativa como la gestión de flotas o incluso la propia gestión empresarial, pudiendo ayudar a reducir los costes de los transportistas, mejorar su competitividad y planificar de un modo más adecuado los envíos.



### Tenga siempre a mano la revista:

Para poder leer cómodamente la revista, acerque su teléfono o tablet al código QR que se muestra a la izquierda y podrá leer la revista de forma on-line o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador. Así podrá leerla cuando desee y siempre la tendrá 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 editados por Cadena de Suministro, en:  
[www.cadenadesuministro.es/monograficos/los-monograficos-de-cadena-de-suministro/](http://www.cadenadesuministro.es/monograficos/los-monograficos-de-cadena-de-suministro/)

Número 18 - Octubre 2019  
Depósito Legal: M-8324-2018

#### EDITA

Cadesum Digital, SL  
[www.cadenadesuministro.es](http://www.cadenadesuministro.es)  
Avda. Machupichu 19, of.209 - 28043 Madrid  
Tel: 917 16 19 38  
[info@cadenadesuministro.es](mailto:info@cadenadesuministro.es)

#### EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru ([rochoa@cadenadesuministro.es](mailto:rochoa@cadenadesuministro.es))  
Jefe de redacción: Laureano Vegas  
Redacción y departamento multimedia: Lucía Jiménez.  
Maquetación: Rafael Cerezo.

#### IMPRIME

Copysell, SL  
©2019 [www.cadenadesuministro.es](http://www.cadenadesuministro.es)



Hasta mayo de 2019

## El export-import de productos hortofrutícolas crece a buen ritmo

*Pese al descenso experimentado en las exportaciones en 2018, los primeros meses del ejercicio 2019 se ha registrado un ascenso tanto en la exportación como en la importación de frutas y hortalizas.*

**E**l comercio exterior español ha cerrado 2018 con un **incremento del 2,9% en las exportaciones de mercancías** y del 5,6% en las importaciones, situándose en los 285.024 millones de euros y los 318.864 millones respectivamente.

Esto supone que la tasa de cobertura se ha situado en el 89,4%, un 2,4% más baja que la de 2017.

Fruto de estas cifras, **el déficit comercial ha alcanzado los 33.840 millones de euros**, un 36,8% por encima de el año anterior.

En un contexto de incertidumbre y moderación en el crecimiento internacional, España se mantiene como el **octavo re-**

**ceptor de la inversión extranjera**, aunque las exportaciones del país han crecido menos que las de sus principales socios en la Unión Europea, como Alemania, Italia o Francia.

Por su parte, **las de la zona euro han aumentado un 4,4%** y las de la Unión Europea un 4,5%.

Las exportaciones que tienen como destino la Unión Europea constituyen el 65,6% del total, lo que **refleja un as-**

**censo del 2,6%**. En el caso de las ventas a la zona euro, que conforman el 51,5%, han repuntado un 2,7%, mientras las destinadas al resto de la Unión Europea, que suponen el 14,1%, han crecido un 2,5%.

En lo que respecta a **las ventas a destinos terceros**, que han crecido un 3,3%, destaca el aumento de las dirigidas a África, América del Norte y Oriente Medio.

**“ Las exportaciones hortofrutícolas españolas, que se habían reducido en un 1% en el ejercicio 2018, han recuperado un 8% en el primer cuatrimestre de 2019. ”**



**“Las importaciones hortofrutícolas españolas, que ya habían aumentado un 8% en 2018, han anotado un nuevo ascenso del 6% en el primer cuatrimestre de 2019.”**

importaciones han crecido un 3,2%, con un total de 80.477 millones de euros.

### Exportaciones e importaciones hortofrutícolas

En el sector de las frutas y hortalizas, **las exportaciones españolas se han reducido un 1%** en el ejercicio 2018, situándose en 12,5 millones de toneladas.

Su valor ha alcanzado los 12.832 millones, un 1% más, según los **datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales** recogidos por la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas Vivas, Fepex.

Los envíos de hortalizas al exterior han repuntado un 4,4% en volumen y un 0,4% en valor, con **5,3 millones de toneladas** y 5.290 millones de euros.

En su caso, **las frutas han registrado un descenso del volumen del 4,4%**, totalizando 7,1 millones de toneladas, mientras que el valor ha crecido un 1,4% hasta los 7.542 millones de euros.

**La Comunidad Autónoma más expor-**

**tadora ha sido Andalucía**, con 4,1 millones de toneladas, un 4% más, con un valor de 5.066 millones de euros, un 3% más. Le sigue **la Comunidad Valenciana, con 3,7 millones de toneladas**, que representan un descenso del 1%, igual que el del valor, que asciende a 3.412 millones de euros.

El mercado comunitario sigue sosteniendo el sector, cuya apuesta por la diversidad le ha permitido compensar la **fuerte competencia con otros países** en ciertos productos.

Por su parte, **la importación española de frutas y hortalizas frescas en 2018** ha repuntado un 8% en volumen y un 9% en valor, alcanzando máximos históricos de 3,3 millones de toneladas y 2.757 millones de euros.

Las hortalizas han registrado un **aumento del 7% en el volumen** y del 2,5% en el valor, totalizando 1,4 millones de toneladas y 806,4 millones de euros, y las frutas, con **1,8 millones de toneladas** y 1.950 millones, han anotado un alza del 8% y el 12% respectivamente.

Conviene apuntar que en los últimos



Los datos de los primeros cinco meses de 2019 son positivos para la importación y exportación hortofrutícola.



cinco años, las importaciones han crecido un 70%, lo que en parte se explica por los cambios en las tendencias de consumo y el aumento de las importaciones de países extracomunitarios. Esto muestra con claridad que el origen de los alimentos no es un factor determinante para muchos compradores.

## Crecimiento en 2019

Los datos de los primeros cinco meses de 2019 son positivos tanto para la importación hortofrutícola como para la exportación. La primera ha crecido un 2% hasta los 1,5 millones de toneladas, con un valor de 1.364 millones que re-

# 9%

## AUMENTO DE LA EXPORTACIÓN

de frutas y hortalizas en España entre enero y mayo de 2019

presentan un ascenso del 8%.

Las cantidades importadas se reparten de forma similar entre frutas y hortalizas, con un aumento del 3% en la fruta, hasta las 744.293 toneladas, aunque su valor se mantiene relativamente estable en los 899 millones de euros.

En su caso, las importaciones de horta-

lizas han repuntado un 1% hasta las 757.224 toneladas, con un valor de 465 millones de euros, un 27% más.

Mientras tanto, la exportación ha anotado un ascenso del 9% en volumen y del 4% en el valor, con 6,2 millones de toneladas y 6.732 millones de euros.

Esto se corresponde, según Fepex, con una recuperación en el apartado de las hortalizas, con un volumen de tres millones de toneladas, un 5% más. El crecimiento en el valor ha sido notable, llegando a los 3.233 millones, que implican un incremento del 10%.

Por su parte, para las frutas, el ascenso ha sido del 13% en el volumen, con 3,2 millones de toneladas, pero el valor se ha reducido ligeramente debido a los resultados negativos anotados por productos muy significativos.

## Principales mercados

Aunque el mercado comunitario sigue sosteniendo en gran medida la exportación, cabe recordar que la dirigida hacia países no europeos ha aumentado un 16% en el primer cuatrimestre de 2019,

(PASA A PÁGINA 8)

IMPORTACIONES de PRODUCTOS PERECEDEROS 2016/2017 (en toneladas)

	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES			CARNE Y SUS DERIVADOS			PRODUCTOS PESQUEROS		
	2018	2017	% '18/'17	2018	2017	% '18/'17	2018	2017	% '18/'17
Andalucía	684.590,57	599.833,39	14,13%	56.223,43	50.989,50	10,26%	120.000,00	119.420,70	0,49%
Aragón	58.935,55	55.960,49	5,32%	32.457,34	28.235,20	14,95%	29.633,36	35.058,71	-15,48%
Asturias, Principado de	50.199,94	46.204,87	8,65%	2.845,27	2.618,15	8,67%	13.690,59	15.405,24	-11,13%
Baleares	24.456,42	23.541,03	4,78%	5.466,73	3.862,26	41,54%	4.378,98	4.364,74	0,33%
Canarias	130.545,88	131.573,68	-0,78%	63.217,94	62.901,39	0,50%	42.261,03	58.986,53	-28,35%
Cantabria	4.677,52	26.057,64	-82,05%	2.427,40	2.602,39	-6,72%	24.393,68	22.757,65	7,19%
Castilla y León	370.188,21	349.886,78	5,80%	46.206,11	46.608,59	-8,66%	33.360,03	33.207,06	0,46%
Castilla-La Mancha	192.396,30	185.086,56	3,95%	70.909,92	77.935,43	-9,01%	11.560,82	12.415,00	-6,88%
Cataluña	1.302.419,78	997.507,70	30,57%	195.822,26	198.595,18	-1,40%	168.018,78	182.944,81	-8,16%
Comunidad Valenciana	812.974,92	839.364,62	-3,14%	51.159,70	51.239,50	-0,16%	141.314,79	144.159,61	-1,97%
Extremadura	82.743,69	76.036,42	8,82%	22.380,17	34.847,81	-35,78%	1.115,65	755,62	47,65%
Galicia	108.882,35	93.735,11	16,16%	20.164,00	24.518,46	-17,76%	769.574,78	743.256,09	3,54%
Madrid, Comunidad de	804.951,27	487.865,57	64,99%	94.129,18	91.177,68	3,24%	90.708,05	88.200,62	2,84%
Murcia, Región de	422.781,30	303.999,78	39,07%	17.148,02	15.442,71	11,04%	37.298,83	42.257,31	-11,73%
Navarra, Comunidad Foral de	223.532,04	201.577,31	10,89%	11.536,25	13.496,16	-14,52%	15.648,31	17.020,80	-8,06%
Pais Vasco	88.483,64	83.106,22	6,47%	21.516,44	18.787,98	14,52%	94.820,32	117.536,82	-19,33%
La Rioja	97.375,05	94.417,57	3,13%	2.667,65	2.238,56	19,17%	6.622,05	7.332,16	-9,68%
Ceuta	4.223,33	11.404,30	-62,97%	1.331,58	1.411,71	-5,68%	278,47	407,25	-31,62%
Melilla	15.529,87	38.579,42	-59,75%	210,06	264,12	-20,47%	128,41	170,56	-24,71%
No determinado	202.844,97	156.153,28	29,90%	2.341,59	2.392,19	-2,12%	10.951,18	9.829,21	11,41%
Total Nacional	5.682.732,60	4.801.691,74	18,35%	720.161,04	730.164,97	-1,37%	3.615.758,11	3.655.486,49	-1,10%

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Economía



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

Puerto de referencia en Europa para la entrada de mercancía perecedera desde los principales mercados de origen gracias a su gran conectividad mundial directa: 200 puertos de 75 países a través de 150 servicios regulares de 30 líneas marítimas. PIF 24 horas y Comunidad Portuaria ampliamente especializada que ofrece una amplia oferta logística: capacidad para más de 24.000 pallets. Todo ello convierte al Puerto de Algeciras en un ágil eslabón dentro de las principales cadenas logísticas mundiales de mercancía reefer.

Puerto de Algeciras. Es solo el comienzo...



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

[www.apba.es](http://www.apba.es)

Puerto de  
**Algeciras**

con un total de 210 millones de euros, impulsada principalmente por el **crecimiento de Canadá y China**.

La exportación de frutas y hortalizas frescas a Canadá **se ha situado en 34,5 millones de euros hasta abril de 2019**, un 4% más que en 2018.

A ello ha contribuido especialmente, tal y como explican desde la Federación, el Acuerdo Económico y Comercial Global entre la Unión Europea y Canadá, que entró en vigor de forma provisional el 21 de septiembre de 2017, eliminando los **derechos aplicados al 98% de los productos** que se intercambian entre ambas zonas, entre ellos frutas y hortalizas..

En cuanto a China, la exportación hortofrutícola española **ha alcanzado los 29,1 millones de euros**, un 15% más.

Por detrás de ellos, se encuentran también Estados Unidos, donde las exportaciones han aumentado un 80% hasta los 22,1 millones de euros..

En cuarto lugar, **los países de la península arábiga**, con unas exportaciones por valor de 18,3 millones en el caso de Emiratos Árabes Unidos, un 4% más, y un total de 17,5 millones de euros en

**“Canadá y China son actualmente los principales mercados extracomunitarios para la exportación de frutas y hortalizas procedentes de España.”**

Arabia Saudita, un 31% más.

Además, el sur de Europa se está consolidando como un **nuevo hub en creciente expansión** en cuanto a la comercialización hortofrutícola mundial, convirtiendo a países como España en la

colas desde la Unión Europea hacia la **India** han crecido un 301% en volumen desde 2014, llegando a las 2.335 toneladas en 2017.

Por otra parte, una vez que Reino Unido abandone la Unión Europea **será considerado como un tercer país**, lo que modificará las condiciones de transporte entre España y el país británico.

Desde Astic, siguen insistiendo en que las **medidas de contingencia** puestas en marcha hasta el momento en España son insuficientes para resolver lo que verdaderamente preocupa a **las empresas que importan y exportan mercancías**.

Los nuevos controles que se establecerían en caso de un Brexit duro **ralentizarían o incluso bloquearían el transporte** hacia el mercado británico.

Las consecuencias económicas serían extremadamente graves en las zonas de producción, principalmente en **Murcia, Andalucía y la Comunidad Valenciana**, que son las tres que más exportan a Reino Unido. □

# 2%

## AUMENTO DE LA IMPORTACIÓN

de frutas y hortalizas en España entre enero y mayo de 2019.

**puerta de entrada al continente** desde Latinoamérica, pero también desde Asia.

Por poner un ejemplo, **las exportaciones comunitarias de frutas y hortalizas** a Singapur han crecido un 6% en volumen entre 2014 y 2017, pasando de 22.492 toneladas a 24.247 toneladas.

A su vez, las exportaciones hortofruti-

EXPORTACIONES de PRODUCTOS PERECEDEROS 2018/2017 (en toneladas)

	FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES			CARNE Y SUS DERIVADOS			PRODUCTOS PESQUEROS		
	2018	2017	% '18/'17	2018	2017	% '18/'17	2018	2017	% '18/'17
Andalucía	4.864.011,01	4.725.410,37	-2,85%	172.319,98	167.142,79	3,10%	112.932,07	104.997,63	7,56%
Aragón	207.234,53	263.405,93	-21,33%	421.741,06	353.672,17	19,25%	5.179,38	5.475,94	-5,42%
Asturias, Principado de	2.828,21	5.285,79	-46,49%	771,63	893,00	-13,59%	1.270,83	1.400,88	-9,28%
Baleares	45.127,96	22.236,19	102,95%	1.017,07	1.086,54	-6,39%	468,94	428,94	9,33%
Canarias	66.553,33	68.920,58	-3,43%	885,26	529,04	67,33%	12.813,89	26.126,11	-50,95%
Cantabria	1.554,79	168,52	810,75%	4.203,16	5.717,73	-26,49%	19.661,41	18.242,77	7,78%
Castilla y León	246.033,03	231.746,37	6,16%	184.892,00	158.851,36	16,39%	12.723,93	10.203,69	24,70%
Castilla-La Mancha	351.389,11	338.313,24	3,87%	163.887,85	148.363,42	10,46%	4.851,83	5.126,01	-5,35%
Cataluña	1.200.593,96	1.348.948,47	-11,00%	1.373.449,80	1.394.959,13	-1,54%	62.252,49	59.185,73	5,18%
Comunidad Valenciana	4.298.734,73	4.388.273,65	-2,04%	42.010,29	46.030,64	-8,73%	52.975,51	57.039,07	-7,12%
Extremadura	536.587,41	549.432,48	-2,34%	22.788,95	24.765,45	-7,98%	879,98	267,73	228,68%
Galicia	120.602,05	108.708,14	10,94%	149.842,85	163.179,57	-8,17%	617.720,27	625.122,71	-1,18%
Madrid, Comunidad de	337.727,11	390.023,21	-13,41%	81.618,76	71.095,73	14,80%	30.336,66	29.745,40	1,99%
Murcia, Región de	3.134.033,65	3.110.184,06	0,77%	180.254,27	178.001,55	1,27%	22.615,66	33.225,00	-31,93%
Navarra, Comunidad Foral de	623.714,02	594.385,05	4,93%	49.703,49	56.951,98	-12,73%	2.822,43	4.468,13	-36,83%
País Vasco	26.555,01	25.018,24	6,14%	3.784,83	3.335,36	13,48%	150.439,99	115.937,03	29,76%
La Rioja	97.781,60	90.393,16	8,17%	16.662,56	16.530,46	0,80%	1.766,64	1.685,69	4,80%
Ceuta	0,29	1.12	-74,11%	0,00	0,00	-	4,56	150,83	-96,98%
Melilla	1.555,06	12.931,03	-87,97%	31,16	341,11	-90,87%	0,20	0,00	-
No determinado	39.092,10	38.641,74	1,17%	6.417,61	3.793,50	69,17%	1.886,06	939,77	100,69%
Total Nacional	16.201.689	16.312.427	-0,68%	2.876.283	2.795.261	3,00%	1.113.603	1.099.769	1,26%

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Economía



# LeciTrailer

## CityTrailer Frigo

### de la carretera a la ciudad



La amplia gama de frío de Lecitrailer nos permite ofrecer cualquier modelo de semirremolque o remolque frigorífico, para operar en ciudad o para cubrir las grandes rutas. Además, en nuestras bases de servicio, reparamos cualquier tipo de furgón de cualquier vehículo a partir de 3,5 Tn.



**Máxima protección anticorrosión  
para tu vehículo**



Cº de los Huertos, S/N. Apdo. 100 - 50620 Casetas Zaragoza (España)  
+34 976 462 121 - [lecitrailer@lecitrailer.com](mailto:lecitrailer@lecitrailer.com) - [www.lecitrailer.com](http://www.lecitrailer.com)



# LeciTrailer

# Buena campaña: regular, escalonada y con mejores volúmenes

*La campaña 2018-2019 se puede calificar de positiva en líneas generales para el sector del Frigo internacional. A diferencia del pasado año, el presente ejercicio, al que aún le queda el último mal trago del verano, ha mostrado un comportamiento notable en volúmenes de exportación, en regularidad durante la campaña y en estabilidad de precios.*

**S**i 2017-2018 fue tímido en términos cuantitativos y con un recorrido especialmente corto en el tiempo, sin embargo esta temporada se ha caracterizado por el **buen funcionamiento en todas sus campañas, tanto en invierno como verano**.

Y todo ello a pesar de unos **primeros meses fatídicos**, marcados por las oleadas de protestas y bloqueos de carreteras que protagonizaron los grupos franceses autodenominados '**chalecos amarillos**' en la frontera franco-española y en puntos clave de tránsito de camiones dentro del territorio francés. Enredados en diferentes reivindicaciones sociales ante el gobierno de Macron, lo

posicionar a tiempo los camiones en los almacenes hortofrutícolas.

## Al tercer mes de campaña, resucitó: febrero inicia la remontada

Las pérdidas en unos meses tan cruciales, llevándose por delante además las **semanas decisivas de Navidad**, presentaban un escenario más que pesimista, sin confianza de cara a la última fase de la campaña de invierno. Pero el **tercer mes de campaña supuso un punto de inflexión** y de despegue de los volúmenes de exportación, que no cesaría hasta finalizar marzo y entrado abril, enlazando con los inicios de la campaña de fruta de verano.

**“ Los autodenominados 'Chalecos Amarillos' mermaron gravemente la rentabilidad de los primeros meses de campaña, fechas cruciales de navidad incluidas”**

cierto es que mermaron gravemente la rentabilidad de los primeros meses de campaña, fechas cruciales de navidad incluidas.

El clima de preocupación se adueñaba de los transportistas, que veían cómo los primeros programas de la campaña se iban al traste en medio de una **operativa imposible, retrasos continuos en las entregas**, y dificultad patente para volver a

La bajada de las temperaturas en Europa central, y las protestas de los 'chalecos amarillos' venidas a menos, supusieron un despertar de la Export, de manera que **febrero y marzo se cerraron con mejores resultados que los mismos meses del ejercicio 2017-2018**.

Según datos de Fepex, la **exportación hortofrutícola mejoró en el primer trimestre de 2019 un 8% en volumen y un**



**5% en valor**, alcanzando un total de 3,8 millones de toneladas y 4.040 millones de euros, en comparación con el mismo periodo del año anterior.

En hortalizas, todo han sido subidas: **tomate +2%, pimiento +16%, lechuga +18% y pepino +14%**, por citar lo más destacado. **En frutas, se ha exportado en total un 10% más**, con una subida muy importante de cítricos.

Después de la semana 16 de este 2019, pasados los festivos de Pascua, la **transición entre los últimos viajes del invierno y el inicio de la primavera-verano transcurrió sin mermar** prácticamente el ritmo de salidas semanales hacia los mercados europeos.

## La fruta de verano supera la raquítica campaña anterior

Las previsiones eran optimistas y se han cumplido. Después del verano pasado de 2018, en el que descendieron



las exportaciones de todas las frutas: melocotón (-15,6%), nectarina (-23,6%), o ciruela (-27,4%), según datos de Fepex, la campaña de este 2019 se ha caracterizado sin embargo por una **subida moderada tanto en volúmenes de exportación como en valor en euros en cuanto a la comercialización en los mercados comunitarios**.

Una campaña de primavera-verano bien escalonada, en la que todas las variedades han funcionado, con producciones de buena calidad.

Los volúmenes de melocotón, nectarina y paraguayo se han mantenido en una tendencia similar, aunque algo por encima del año pasado, a la espera de las cifras oficiales. Sí que se ha constatado una reducción en el volumen de albaricoque de entre un 25 y un 30%.

En cuanto a las cifras de

## 4.040

**MILLONES DE EUROS EN VALOR** alcanzó la exportación hortofrutícola en el primer trimestre de 2019, para un total de 3,8 millones de toneladas, aumentando un 8% en volumen y un 5% en valor.



melón y sandía, en el primer caso han sido similares al año pasado, aunque destacan los comercializadores que ha habido dinamismo en las ventas y estabilidad. Y en el caso de la sandía, sí que ha habido subida destacada en los volúmenes exportados.

### La rentabilidad se resiente en los retornos

La nota que se le puede poner a esta campaña de retornos es de un **suficiente 'raspado'**. Si bien es cierto que se ha cubierto el objetivo general de darles salidas ágiles a los camiones de vuelta de Europa para España, teniendo en cuenta que la export ha mantenido un ritmo regular y constante en casi todas sus fases, la **rentabilidad** de las cargas de import **se ha resentido en los meses centrales**.



## Un congreso **decisivo**

En septiembre se celebra el V Congreso Nacional de Transporte Frigorífico. Una edición llena de retos y desafíos con los que conviviremos en la próxima campaña de transporte internacional. Los asuntos nacionales e internacionales que traemos en el programa tienen un claro componente de posicionamiento y rentabilidad empresarial que debe permitir a nuestro sector disfrutar de un futuro continuista con los últimos años.

Tenemos un tsunami encima a costa de los mercados internacionales y de las relaciones diplomáticas mundiales, en las que España se está jugando millones de euros en exportaciones. Por un lado, la guerra comercial entre China y Norteamérica provocará que el gigante asiático busque importación hortofrutícola en proveedores preferentes a buen precio y calidad. El producto español goza de esa vitola, por lo que la diplomacia española debe actuar primero, y nuestro transporte ejecutar después.

Paralelamente la salida del Reino Unido de la UE, unida a las caídas de las exportaciones alemanas que implican una ligera contracción de su PIB, suponen nuevas oportunidades para el transporte frigorífico español. Por eso el Icex estará presente en nuestro Congreso Nacional, para ayudar en la internacionalización en estos nuevos escenarios.

Los aspectos sociales tendrán un protagonismo destacado en esta quinta Edición. Comenzaremos analizando si el modelo de formación profesional dual, exitoso en otras economías como la alemana o la nórdica, puede ayudarnos a solventar la escasez de conductores profesionales que caracteriza nuestro actual modelo de transporte por carretera. El empresariado que asista al Congreso recibirá unas claves emanadas de la propia CEOE, que le ayudarán a decidir en su apuesta por esta línea de formación y empleo.

El otro aspecto que se incorporará al debate será el de la negociación colectiva, de la mano de representantes sindicales y empresariales. Una de las razones de la falta de rentabilidad de las flotas españolas dentro y fuera de nuestra geografía nacional deriva de la multiplicidad de reglas de juego laborales que impiden la lógica del "igual trabajo, igual salario". Si ya de

**"El V Congreso Nacional de Transporte Frigorífico estará al nivel de las expectativas y en línea con el contenido de su programa y de sus protagonistas."**

por si los costes laborales de los países del Este europeos son más bajos, dentro de España los 52 convenios colectivos provinciales no ayudan en ningún caso.

Así las cosas, en el subsector frigorífico tomamos la decisión por convencimiento, de trabajar con los sindicatos bajo el modelo "B2B, wintowin", y espero que pronto, antes de comenzar campaña, logremos una actualización jurídica especializada en nuestro subsector.

Finalmente, la ponencia estrella del V Congreso Nacional de Transporte correrá a cargo del ex-ministro de Justicia y ex-secretario de estado de Transporte Rafael Catalá. Su conocimiento tanto de nuestro sector como de la judicatura mercantilista, nos dará su visión acerca de la modificación de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías. Bien es cierto que regula los plazos de pago, la aplicación de la cláusula de revisión del precio del combustible, o que en las operaciones de carga y descarga en el transporte de carga completa, no sean realizadas por el conductor profesional. Pero en todos estos postulados, se continúa con la apostilla "Salvo pacto en contrario", con lo que en la práctica se anulan tales derechos del transportista.

El sector ya ha instado al Gobierno para modificar la Ley y que se derogue la posibilidad del pacto en contrario en estas materias, proponiendo una modificación legislativa ya acogida por el Ministerio de Justicia, pero pendiente de su admisión definitiva.

El sector del transporte a temperatura dirigida está a las puertas de comenzar un nuevo curso lleno de desafíos a la par que oportunidades. La asistencia de las empresas de transporte al V Congreso Nacional de Transporte los días 19 y 20 de septiembre estará al nivel de las expectativas, similar al contenido de su programa y de sus protagonistas, aportando ideas para lograr la excelencia y liderazgo del colectivo empresarial al que ATFRIE representa.

# EXTREMA RESISTENCIA. EXTREMA FIABILIDAD.



IRONMAN  
EUROPEAN SERIES

2018 OFFICIAL SUPPLIER PARTNER

¿Qué tienen en común el MAN XLion y los triatletas de Ironman?  
Fiabilidad, máximo rendimiento en todas las disciplinas. Día a día.

Al igual que en la competición más dura del mundo, los camiones MAN también alcanzan su rendimiento extremo todos los días. La resistencia, el uso eficiente de la potencia y la fiabilidad absoluta de la gama MAN han sido probadas en todas las condiciones de operación. Los camiones MAN XLion están perfectamente preparados para cada aplicación. Además, MAN DigitalServices también hace el día a día de los conductores más fácil e incrementa, de modo sostenible, la rentabilidad económica de las flotas.

Más información en [xlion.man](http://xlion.man)



**“En el primer cuatrimestre de 2019, Andalucía ha registrado aumentos del 3,2% y del 19,3% en las ventas de frutas y hortalizas al Reino Unido, respectivamente”**

Ha habido semanas con precios al límite de lo aceptable, en las que los clientes han bajado al umbral del **0,70 €/km las cargas desde Alemania**, zonas concretas de **Francia, Benelux y mercados como el polaco o checo**. Pero no era momento para poner en riesgo la recuperación prioritaria de camiones para atender a una dinámica campaña de subidas.

A todo ello, también contribuyó muy negativamente los comentados bloqueos de los 'chalecos amarillos', que pusieron contra las cuerdas las descargas programadas y recargas posteriores, **con retrasos en algún caso de hasta 1,5 – 2 días por las retenciones** principalmente en la frontera. Desde mercados más específicos como Austria o Suiza, la tónica de precios se ha mantenido en los niveles habituales, sin grandes oscilaciones. (Foto 3)

#### **La lacra de la prohibición de los descansos en cabina**

Desde el pasado 21 de febrero, Fomento habilitó a las autoridades de tráfico a sancionar a las empresas

transportistas con un nuevo tipo infractor que incluye **multas de hasta 2.000 euros**, en caso de incumplir el **descanso semanal normal de más de 45 horas** que el conductor ha de hacer cada dos semanas. La cuantía de la multa se calcula en función del tiempo de descanso tomado de forma inadecuada en la cabina del camión.

#### **El Brexit amenaza pero no lasta la campaña hortofrutícola, que crece**

La exportación hortofrutícola a Reino Unido se ha mantenido en unos niveles similares a los del 2017-2018 (incluso con algunas subidas en algunas zonas como Almería o Huelva).

Así, en el primer cuatrimestre de 2019, Andalucía ha registrado aumentos del 3,2% y del 19,3% en las ventas de frutas y hortalizas al Reino Unido, respectivamente, según datos de la Agencia Andaluza de Promoción Exterior (EXTENDA).

Por su parte, Comunidad Valenciana y Murcia han mejorado sus cifras de comercialización hortofrutícola con el Reino Unido entre un 3 y un 3,5%.

#### **La 'Tenderización' del transporte sigue avanzando**

Aunque esta campaña no ha tocado asistir a tenders de gran repercusión en la export y, por lo tanto, no ha habido revisiones a la baja de precios en general, sino más bien mantenimiento de los mismos, lo cierto es que la generalización de estos procesos considerados verdaderas subastas de precios por parte del sector, es cada vez mayor. Quizás la próxima campaña nos depare algún que otro anuncio por parte de algún gran grupo europeo de distribución que se lance al ruedo con una nueva licitación de transportes ... veremos.

En el caso de la import, el efecto Tender se extiende casi con mayor rapidez, al estar implicados más sectores industriales que recurren a estos concursos paneuropeos para ir revisando cada año o cada dos años los precios de sus proveedores. Más allá del servicio que una empresa transportista presta, el Tender, y de ello se queja amargamente el sector, prioriza por encima de todo la oferta de precio. De tal manera que los cargadores son conscientes que cada vez que lanzan esos procesos masivos de selección, consiguen un nuevo ajuste a la baja en sus tarifas, propiciando que el grupo de flotas que preseleccionan oferten algo por debajo de la ocasión anterior. □

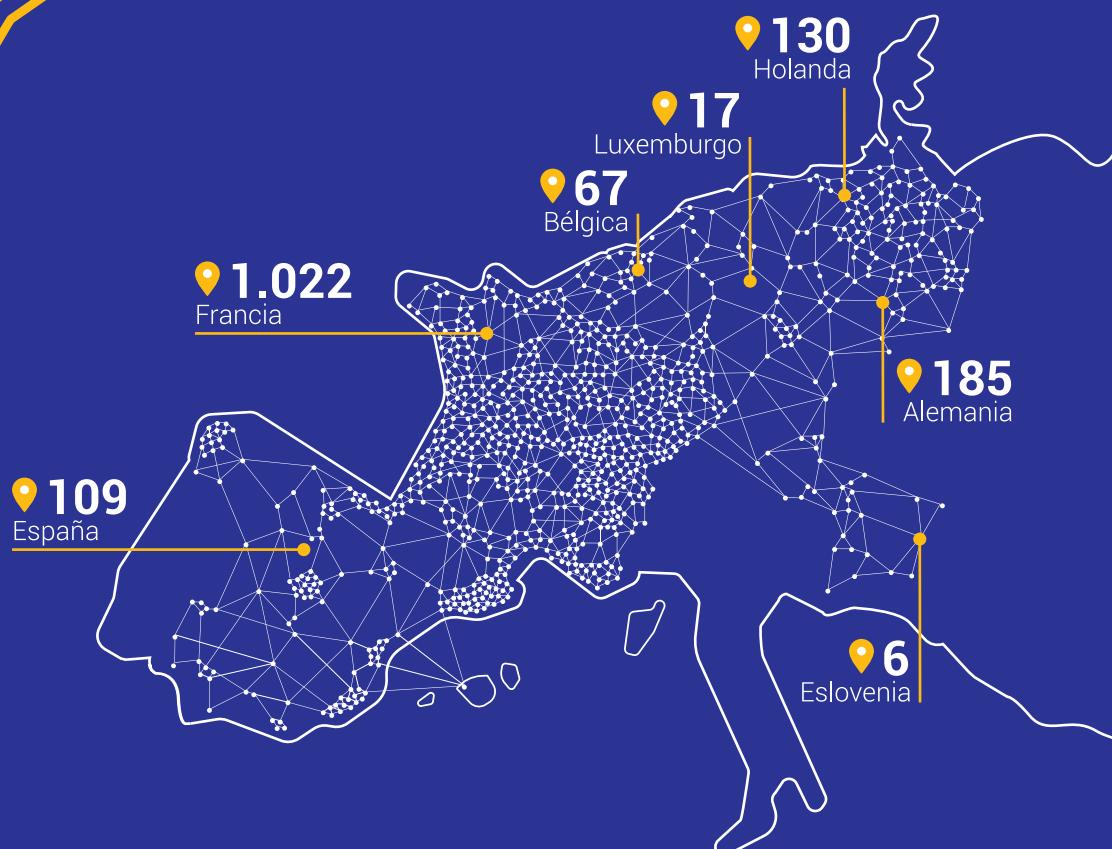
## **RIESGOS PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y EL SECTOR HORTOFRUTÍCOLA**

- **Podría provocar la reimplantación** de los derechos de aduana y controles fronterizos, lo que supondría una restricción al comercio.
- **El llamado 'Plan de Contingencia'** que ha elaborado la Comisión Europea propone para el transporte por carretera permitir durante nueve meses transportar mercancías a la UE a los operadores del Reino Unido. Esto supeditado a que el Reino Unido dé derechos equivalentes a los operadores de transporte comunitarios, siempre que se respeten condiciones de competencia equitativas.
- **No sería válida la actual licencia comunitaria**, sino que los derechos de acceso al mercado entre ambos territorios se limitarían a los permisos ofrecidos en la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), lo que permitiría muchos menos tráficos que los que tienen lugar ahora entre la Unión Europea y el Reino Unido.



## Más de 1.500 estaciones en la red de servicios

Presentes en las rutas estratégicas de transporte en Europa.  
Operativa **online** para garantizar el control y el repostaje.



## Contigo moviéndonos en el día a día

Todo lo que necesitas para moverte de **manera fácil y eficiente**, está en tus manos. Nuestras tarjetas te permiten pagar los repostajes de manera **segura** mediante un **código PIN** personalizado.



Nuestras soluciones de **movilidad inteligente**

[www.onturtle.eu](http://www.onturtle.eu)





*Récord histórico en 2018*

## Andalucía lidera la exportación de frutas y hortalizas en España

*La provincia de Almería encabeza el ranking de las exportaciones andaluzas, acumulando más de la mitad del total de la región, aunque la que más ha crecido en la última década ha sido Málaga, que ha registrado un incremento del 238%.*

**L**as exportaciones de frutas y hortalizas desde Andalucía se han duplicado en la última década, pasando de los 2.718 millones de euros en el año 2009 a los 5.385 en el año 2018. Esto supone un ascenso del 98% y sitúa la cuota de la región respecto a las ventas nacionales en **un destacado 37%**, por delante de la Comunidad Valenciana y Murcia.

Además, el número de **empresas exportadoras del sector** ha repuntado un 19,7%, pasando de las 942 a las 1.128. De ellas, un 63%, equivalente a 707 empresas, realizan exportaciones de manera regular.

En cuanto a la tasa de cobertura, **se sitúa en el 773%**, lo que indica que las

exportaciones multiplican por siete a las importaciones.

Almería es actualmente **la provincia andaluza desde la que más frutas y hortalizas se exportan** al exterior. Su crecimiento en la última década ha sido del 88%, llegando hasta los 2.768 millones.

Le supera en este sentido Málaga, que es la que ha registrado un mayor crecimiento en este periodo, concretamente del 238%, con lo que ha alcanzado en 2018 los 413 millones de euros. Tam-

bién destaca **Huelva, que se sitúa en segundo lugar** tras alcanzar los 1.205 millones, un 137% por encima del dato de hace diez años.

En lo que se refiere a los destinos, **el mayor crecimiento de los últimos años ha sido el de Polonia**, que aunque está en el sexto lugar con 194 millones, ha mejorado su dato en un 181%. El primer mercado en 2018 ha sido **Alemania, con 1.543 millones**, seguido de Francia con 919 millones y Reino Unido, con 745 mi-

**“Las exportaciones hortofrutícolas andaluzas han crecido un 12,1% en el primer cuatrimestre de 2019, por encima del nivel alcanzado por otras regiones exportadoras.”**



# 51%

## DE LAS EXPORTACIONES

de frutas y hortalizas corresponden al puerto de Almería, con 2.768 millones

llones. Entre los 30 primeros destinos de las exportaciones andaluzas, también se encuentran *algunos países extracomunitarios*, como Canadá, que ocupa el décimosexto puesto, con 26,3 millones, o China, que ha llegado al vigésimo sexto, con 7,7 millones en 2018.

## Exportación récord en 2018

Ha sido precisamente en 2018 cuando la región ha batido *un récord en la exportación hortofrutícola*, llegando a los 5.385 millones tras crecer un 3,1% respecto a las cifras de 2017.

El sector hortofrutícola aporta a la balanza comercial andaluza un superávit de 4.530 millones de euros, con *una tasa de cobertura del 629%*, lo que supone que

las exportaciones multiplican por más de seis a las importaciones .

La exportación ha aumentado en cuatro de las ocho provincias andaluzas, destacando Almería con *el 51% de las ventas y un crecimiento del 5%* en 2018.

Le sigue de cerca Huelva, con el 22,4% del total y un ascenso del 5,3%. Sevilla, aunque se sitúa en quinto lugar en el ranking, ha anotado un incremento del 2,3% hasta los 350 millones, mientras que en el caso de *Cádiz, en el sexto puesto*, el aumento ha sido del 1,4%, hasta los 147 millones.

Los productos que más se envían al exterior desde Andalucía son *los pimientos, con 716 millones de euros*, lo que representa el 13,3% del total de la exportación hortofrutícola de la región.

Les siguen *los tomates, con 673 millones* y un 12,5% de cuota, así como el pepino y los pepinillos, con 496 millones que representan el 9,2% del total.

## Mercados para la exportación

Europa es el principal mercado de las exportaciones hortofrutícolas andaluzas.

En 2018, *el 28,7% de los productos se*

*han destinado a Alemania*, con un crecimiento del 4,2% en las ventas hasta los 1.543 millones de euros.

Por su parte, a Francia se han enviado frutas y hortalizas por valor de 919 millones, un 17,1% del total. Esto implica, además, *un crecimiento del 8,7%*. En cuanto a Reino Unido, la exportación ha crecido un 3,2% hasta los 745 millones, lo que supone un 13,8% del total. Es evidente que la calidad de los productos centra *la estrategia de Andalucía* para mantenerse a la cabeza del mercado en España.

Además, ha sabido anticiparse a las crisis del sector con diferentes iniciativas para *promocionar sus capacidades* y abrirse a nuevos mercados.

Todo esto le ha llevado a *crecer un 12,1% en el ámbito de las exportaciones hortofrutícolas* en el primer cuatrimestre de 2019, por encima de la Comunidad Valenciana, Murcia y Cataluña, que se sitúan en los siguientes puestos en el *ranking de las regiones más exportadoras*.

Entre enero y abril, sus ventas han alcanzado los 2.710 millones, lo que supone *el 45% de las realizadas* desde España. □

Europa es el principal mercado de las exportaciones andaluzas de frutas y hortalizas.





## Un poco de optimismo

Decía el escritor uruguayo Mario Benedetti que un pesimista es solo un optimista bien informado. Reconozco, y me gustaría estar equivocado, que no encuentro motivos para el optimismo en el sector del transporte frigorífico internacional de productos hortofrutícolas, el más relevante dentro de la especialidad del transporte de mercancías bajo temperatura controlada.

Hay múltiples factores que me llevan a pensar de esta manera, pero, todos en conjunto, determinan la rentabilidad de las empresas, principal leitmotiv de todo empresario.

Desarrollar una actividad empresarial no es fácil. Requiere esfuerzo, dedicación, dinero y asunción de riesgos; pero todo ello se ve compensado si se obtiene un legítimo beneficio. Pues bien, las empresas del sector frigorífico, salvo escasas excepciones, han visto caer sus beneficios en los últimos diez años de manera imparable, hasta convertirse en anecdóticos.

La presión que ejerce un mercado en el que el cliente está en clara posición de dominio es, a mi juicio, el principal motivo. Es el cliente el que impone las condiciones no solo en el precio, sino en el servicio, ocasionando conductas que pueden considerarse verdaderos abusos y que repercuten en el desarrollo diario de la actividad, afectando incluso, al propio personal, sobre todo a los conductores.

Tan solo hace unos meses un conductor sufrió un accidente mortal en Mercabarna, mientras descargaba su vehículo con una transpaleta, una función que debería corresponder al receptor de la mercancía y por cuyo trabajo el transportista, seguramente, no percibió cantidad alguna. Esta es una práctica que viene extendiéndose por lo que supone de ahorro de costes de personal al receptor de la mercancía. Y luego dicen los cargadores que el transporte por carretera es poco eficiente.

También podría citar el intercambio de palets como otro ejemplo de abuso, o los 'tender' que constituyen verdaderas subastas a la baja en la contratación del transporte.

Las grandes cadenas de distribución que manejan a su antojo el mercado hortofrutícola imponen sus condiciones, al agricultor, al exportador y al transportista, haciendo que los márgenes se hayan reducido de tal manera que escasamente

**«A pesar de ver las cosas con poco optimismo, creo en un sector que ha superado todas las crisis y ha sabido adaptarse.»**

permiten la supervivencia de las empresas.

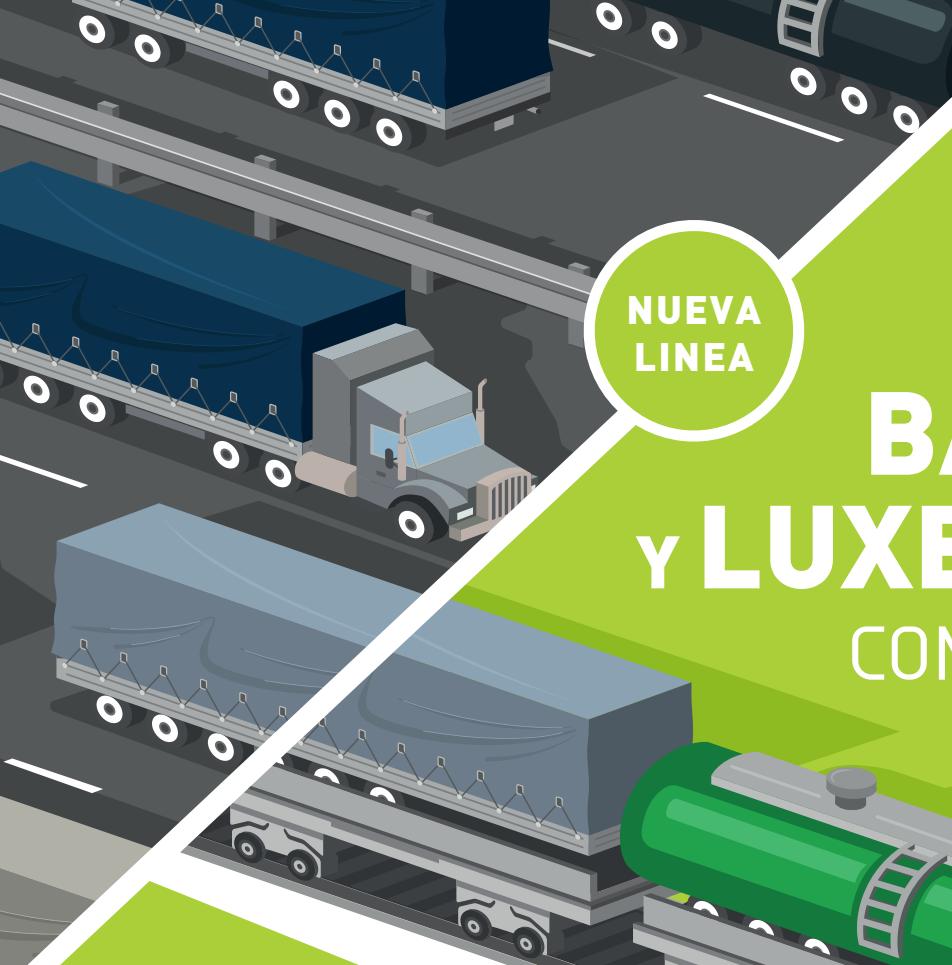
Hemos visto, en los últimos años, cómo veteranas empresas de transporte frigorífico cerraban por inanición. Recientemente dos empresas del sector agrícola anuncian situación de pre concurso. Y que la cosa se quede ahí.

Por si fuera poco, en una situación tan delicada como la que está atravesando el sector, algunos sindicatos y ciertas plataformas, que dicen defender a los conductores y, que se sustentan en las redes sociales, parece, o que no se enteran, o no quieren enterarse de lo que está pasando, responsabilizando al empresario de transportes de todos los males que sufren, planteando cuestiones del todo inasumibles con argumentos demagógicos. Sin embargo, no les he visto defender, por ejemplo, la denominada vuelta a casa, que es una auténtica necesidad, o ser beligerantes con el consumo de alcohol y drogas, exigiendo que se hagan obligatorios los reconocimientos médicos y los controles específicos de consumo de estas sustancias, algo que si se ha hecho desde las asociaciones de transportistas.

A todo esto, hay que añadir, la excesiva regulación del sector, repleta de exigencias de todo tipo, incluso diferentes según el país o comunidad autónoma, que dificulta enormemente el desarrollo de su actividad, demandan una carga administrativa desproporcionada y encarecen los costes.

Todo ello produce el hartazgo de los transportistas y les lleva al desánimo y eso no es nada nada bueno. Sin embargo, a pesar de ver las cosas con poco optimismo, creo en un sector que ha superado todas las crisis y ha sabido adaptarse. Ciento es, que algunos se quedaron en el camino, pero, a pesar de todo, sigue en pie, dando lo mejor de sí mismo.

No estaría de más que, como sector estratégico, el resto de agentes implicados pusieran algo de su parte, cargadores, sindicatos y administración, para poder construir un transporte por carretera fuerte, que pueda atender las demandas y necesidades de clientes y trabajadores y que, encima, gane dinero.



NUEVA  
LINEA

# CONECTAR **BARCELONA** y **LUXEMBOURGO** CON TODA FACILIDAD



Optimice su transporte en toda  
Europa con las autopistas ferroviarias

Póngase en contacto con [sales@viiia.com](mailto:sales@viiia.com)



**LORRY-RAIL**

*Hacer del ferrocarril el mejor camino*

[www.viiia.com](http://www.viiia.com)



*Un repaso a la situación del mercado*

## Transporte frigorífico, un mercado de volúmenes a precios bajos

*Buen año de volúmenes y año regular de precios y costes. El transporte frigorífico vive inmerso en un momento de cambios, aunque sus problemas tradicionales persisten en un escenario que vaticina grandes cambios tecnológicos.*

**E**l pasado 2018 ha sido, en términos generales, **un buen año** para el transporte de mercancías por carretera, si hablamos de volúmenes.

Las estadísticas de Fomento reflejan un **crecimiento el último año de un 10,41%** con respecto a 2017, para sumar un total anual de 1.475.204.960 toneladas

El registro supone una mejora muy en línea con los registros de 2018, así como **una cierta ralentización en los fuertes crecimientos** que se han venido registrando en los dos últimos años.

Pero, además, el dato no llega aún ni de lejos a los **inalcanzables volúmenes que se movieron entre 2004 y 2008**.

Así pues, si profundizamos un poco en las estadísticas que ofrece Fomento, puede observarse que, por lo que respecta al transporte frigorífico, **no todo ha sido bueno**.

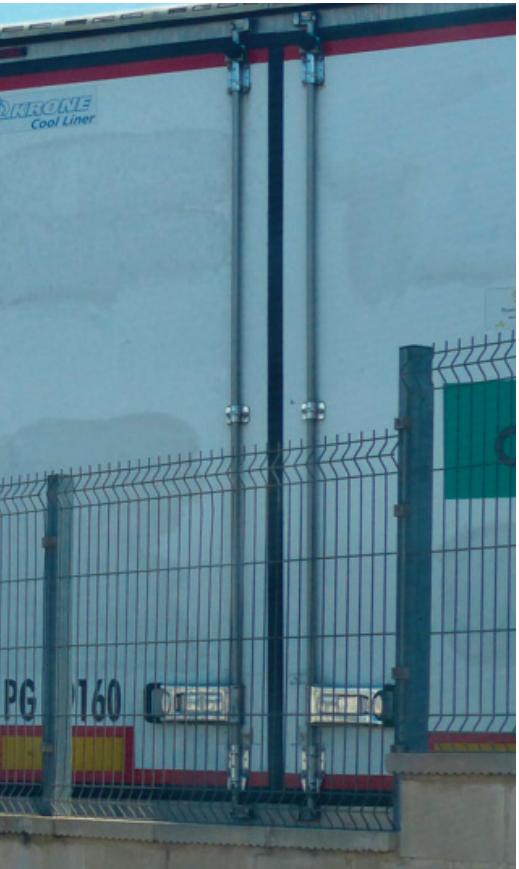
En este sentido, tanto el transporte de productos agrícolas y animales vivos, como el de productos alimentarios presentan **signos de debilidad** tanto en 2018, como en el primer trimestre del

presente ejercicio, que son los últimos datos hechos públicos.

De hecho, ambos segmentos suman un total de 441.352.980 toneladas durante todo el año pasado, **un 3,21% más que en 2017**.

Con más detalle aún, el pasado 2018 se transportaron por carretera un total de 172.337.370 toneladas de animales vivos y productos agrícolas, **un 0,16%**

**“ El dato estadístico más preocupante en el primer trimestre está relacionado con la debilidad de las exportaciones, que han retrocedido un 1,58% frente a los tres primeros meses de 2018.”**



menos que en 2017, aunque, en sentido contrario, ese mismo año se han movido 269.015.610 toneladas de productos alimenticios, un 5,49% anual más.

Sin embargo, el comportamiento en ambos tipos de productos ha sido *justamente el contrario en los tres primeros meses del presente 2019*, ya que, mien-

tras de productos agrícolas se han movido 985.160 toneladas entre enero y marzo, un 6,62% más que en el primer cuarto del año pasado, en idéntico período se han transportado 61.500.070 toneladas de productos alimenticios, un 6,55% menos que en los tres primeros meses del pasado 2018.

Así pues, los volúmenes parecen que van recuperándose lentamente, sobre todo a la vista del comportamiento posterior al final del ejercicio 2018, con líneas fuertemente contradictorias, pese a que el conjunto del sector mantiene fuertes ascensos, en términos generales, y que se refuerza si se observa que tanto el transporte de productos agrícolas como de alimentación *ha retrocedido en términos anuales* durante el primer trimestre del año, por lo que respecta a toneladas kilómetro, pese a haber crecido en ambos casos a lo largo de todo 2018.

Otro dato de volúmenes que ha de tenerse en cuenta para el sector del frigo es el de las toneladas movidas en *transporte internacional*, tradicionalmente muy vinculado al transporte de frutas y verduras.

En este sentido, el pasado 2018 se han movido en transporte internacional de mercancías un total de 82.960.940 toneladas, un 5,45% más que en 2017. De

ese volumen total, 39.851.200 toneladas corresponden a exportaciones, lo que supone un crecimiento anual de un 3,06%.

Pero, sin embargo, en los primeros tres meses del presente 2019, aunque el transporte internacional ha crecido un 0,7% anual, hasta las 23.978.870 toneladas entre enero y marzo, *las exportaciones han retrocedido un 1,58%* frente a los tres primeros meses de 2018 y totalizan en el trimestre 11.364.580 toneladas.

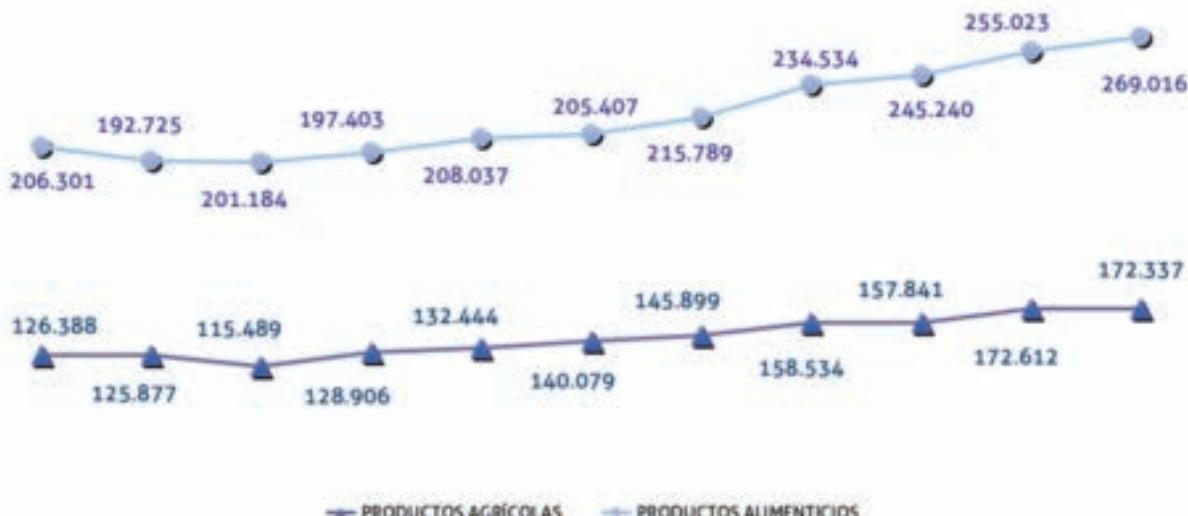
## 2,96%

### HAN CRECIDO LOS COSTES

de explotación de un vehículo frigorífico articulado entre abril de 2018 y el mismo mes de este mismo año, según el Ministerio de Fomento

Este *panorama confuso* de volúmenes, que mezcla crecimientos, con descensos, en una estabilidad que apunta ligeramente al alza, es un escenario compartido con la evolución de los precios en 2018, que presenta leves aumentos, que tienden a hacerse más visibles en las dis-

Evolución en las toneladas de productos alimenticios y de productos agrícolas transportadas en España entre 2008 y 2018



tancias medias, mientras que tanto en la última milla, como en la larga distancia presenta crecimientos residuales.

Sin embargo, el panorama parece haber cambiado con la llegada de 2019, cuando se observa un *leve retroceso anual de los precios* de los servicios de transporte de mercancías por carretera

que, al contrario que durante todo 2018, se concentra en la distancia media, aquella que está entre los 101 y los 30 kilómetros, frente a los crecimientos experimentados en la distribución y en los largos recorridos.

Así pues, el sector del transporte frigorífico vive un año más un ejercicio con

buen nivel de actividad, aunque con los *precios estancados*, pese a que los costes parecen haberse elevado.

En este sentido, los Observatorios del Ministerio de Fomento revelan que los costes totales por cada frigorífico articulado *han crecido un 2,96%* entre abril de 2018 y el mismo mes de este mismo año, hasta sumar un total de 141.904,32 euros anuales, con sendos incrementos de los costes totales por kilómetro hasta los 1.1825 euros, así como en los costes con carga, que se colocan en los 1.4782 euros por kilómetro.

De ese volumen total, según Fomento, **133.243,49 euros corresponden a costes directos**, mientras que los 8.660,83 euros restantes son indirectos

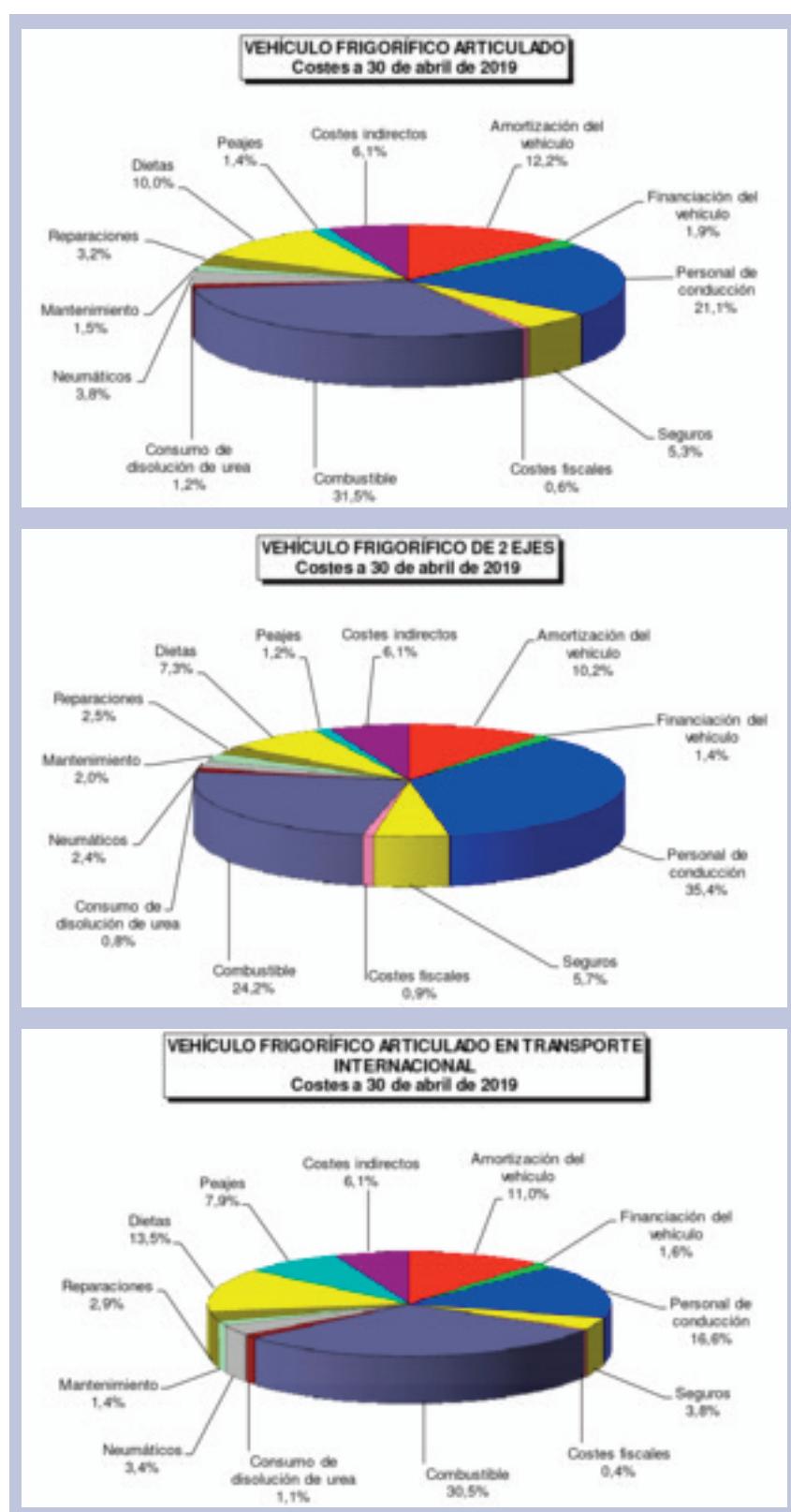
En idéntico sentido, los costes totales de cada frigo articulado en servicios de transporte internacional ascienden a 200.070,35 euros anuales, *un 2,8% más* que en abril del año pasado, con 187.859,48 euros de costes directos y 12.210,87 de indirectos.

De igual modo, en los *transportes frigoríficos internacionales*, Fomento estima que el coste total por kilómetro asciende a 1.3338 euros, mientras que los costes con carga quedan en 1.4820 euros por kilómetro.

Por otra parte, los *vehículos frigoríficos de dos ejes* tienen unos costes anuales totales, según los Observatorios oficiales, de 84.740,04 euros al año, un 2,75% más que en el cuarto mes del pasado 2018. De esa cantidad total, 79.568,11 euros corresponden a costes indirectos y los 5.171,93 euros restantes son indirectos.

De igual modo, para estos vehículos se han calculado unos *costes totales por kilómetro de 1.2106 euros*, mientras que con carga el coste total asciende a 1.6141 euros por kilómetro.

En definitiva, el sector parece vivir atrapado en una situación en la que existen grandes volúmenes de trabajo, pero, sin embargo, los costes también están al alza, con el combustible como la partida principal de gasto para las empresas de



transporte frigorífico, aunque los precios parecen estancados, e incluso evolucionan a la baja en los primeros meses de 2019.

De resultas, el transporte frigorífico parece vivir una época en la que se priman los fuertes volúmenes de trabajo, algo habitual en un sector adaptado a **fuertes picos estacionales marcados por el ir y venir de las sucesivas campañas**, con el fin de compensar los precios bajos a que obliga a trabajar un mercado tan competitivo tanto a nivel nacional, como, cada vez más, a nivel internacional, aunque, según parecen indicar los datos de matriculaciones de los últimos meses, con flotas perfectamente adecuadas a las necesidades de cada compañía.

Sin embargo, esta situación parece deberse a un **repunte de la oferta de transporte**, ya que los propios registros de Fomento indican que en abril, por utilizar un período equiparable al de los costes, en España trabajaban un total de 69.840

empresas de transporte público de mercancías en vehículos pesados, 3.860 más que hace un año, o un 6,49% anual más.

**“En un escenario de precios estancados y volúmenes al alza, los costes del transporte frigorífico también tienden a subir cerca de un 3%, en función del tipo de vehículo y transporte.”**

se llegó entre 2007 y 2008.

Este dato conseguiría explicar el estancamiento en el mercado de semirremolques y que incide en uno de los problemas finiseculares del sector que es el relacionado con la propia estructura empresarial del transporte y su **repercusión indiscutible sobre su debilidad a la hora de negociar precios y condiciones contractuales**, algo que, además, ahora se mezcla con una revolución tecnológica en ciernes que cambiará radicalmente las estructuras del sector en la próxima década

En este sentido, todos los cambios que parece que ya se asoman al futuro inmediato estarán relacionados no solo con los propios equipos de transporte, con el fin de hacerlos más sostenibles y eficientes, sino que estarán relacionados, además, con la propia operativa y la gestión del transporte, en un **proceso de digitalización** que ya parece lanzado, a decir de cada vez más expertos. □

**“Hecho con inteligencia: cómo ser cool en las autopistas de la información”.**

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Nuestro Cool Liner y KRONE Telematics son un equipo perfecto para evitarle problemas en el transporte. La inteligente interacción del tráiler y KRONE Telematics le permiten determinar online, cuando quiera y con toda comodidad, la posición y temperatura de su transporte, e incluso acceder directamente a su equipo de frío para hacer cambios. Así podrá documentar en todo momento que con usted los productos delicados están en buenas manos. Al final ahorrará tiempo y dinero. Y podrá mantener la cabeza fría en las épocas más ajetreadas.



Código cooler  
para más información.

**KRONE**  
We Deliver the Future



*Camino de un nuevo récord en 2019*

## La exportación de mercancía refrigerada se dispara en la Península

*En los ocho primeros meses de 2019, la cara es para el el transporte frigorífico de exportación que se ha incrementado en un significativo 89%, mientras que la cruz se la lleva la importación que cae un 21,7%.*

**A**falta de algunas semanas para que dé *comienzo la temporada del frigo*, la antesisala de unos de los meses más cruciales para el transporte español, Wtransnet, la bolsa de cargas líder en la Península Ibérica, ha analizado la actividad de la plataforma hasta el mes de agosto.

Basándonos siempre en el *número de ofertas de cargas publicadas por las empresas asociadas a Wtransnet*, vemos que hasta la fecha *se han ofrecido casi 3,5 millones de cargas* con origen y/o destino la Península Ibérica, lo que ha supuesto un 17,7% más que durante el mismo periodo en 2018. La misma tendencia positiva se vislumbra en *el transporte frigorífico, que supone el 6% del total de cargas de Wtransnet*, con un

total de cerca de 215 mil cargas ofertadas, un 9,4% más que en el año anterior.

En general, el buen rumbo de la actividad se debe a *un aumento de las cargas para la exportación (+74,5%)*, un dato que es aún más significativo si hablamos de mercancía refrigerada, con un aumento del 89% de la actividad.

Asimismo, el transporte nacional sigue una línea ascendente desde 2016, con un *crecimiento* remarcable del 15% para la carga general y *del 9% para el transporte frigorífico*.

Sin embargo, nos encontramos con una *reducción de las ofertas de cargas de*

*importación (-7,2%)*, más acuciante en el transporte frigorífico (-21,7%) en contraposición al gran crecimiento experimentado en las exportaciones y que comentábamos con anterioridad.

Entrando en detalle, si nos fijamos en las cargas publicadas para la exportación, con origen España/Portugal y destino el resto de Europa, nos encontramos con una actividad muy remarcable tanto en la carga general como en la de frío. En ambos casos, *el top 3 de países receptores de mercancía son Francia, Alemania, con un enorme crecimiento de la actividad (152%), e Italia*. Juntos aglutinan

**“En los ocho primeros meses de 2019 se han ofrecido un 17,7% más de cargas con origen o destino la Península Ibérica.”**

## OFERTA CARGAS FRIGO ESPAÑA-EUROPA

DESTINO	2017	2018	'18/'17 (%)	CUOTA
Francia	9.226	16.417	77,94%	32%
Alemania	3.490	8.789	151,83%	18%
Italia	4.815	7.402	53,73%	15%
Holanda	2.117	4.649	119,60%	9%
Reino Unido	2.704	4.450	38,00%	9%
Bélgica	953	2.353	146,90%	5%
Polonia	440	800	81,82%	2%
Rumanía	283	722	155,12%	1%
Rep. Checa	256	614	139,84%	1%
Dinamarca	402	481	19,65%	97%

Fuente: WTRANSNET

más de la mitad de cargas frigo que atraviesan la Península Ibérica por carretera camino de Europa. Destaca también el crecimiento experimentado por Holanda y Bélgica, que han recibido un 119,6% y 147% respectivamente más de ofertas desde España y Portugal.

Con la vista puesta en la **importación**, donde los números no son tan halagüeños, nos encontramos, como decíamos, con un **descenso significativo de la actividad, sobre todo en el transporte frigorífico (-21,7%)**. Los principales orígenes de la mercancía refrigerada que llega importada a España y Portugal son Francia, Italia y Holanda. El frenazo de Francia aquí es considerable (-29%), mientras que **Italia**, que en esta ocasión ocupa el segundo lugar del Top 3, **es de los pocos**

**países que ha crecido con un 12% más de actividad.** Por el contrario, Holanda, tercero en el podio, también ofrece un decrecimiento del 20,5%.

Por último, en cuanto a las **cargas nacionales, el transporte frigorífico goza de una salud enviable**, siempre creciente con un 9,6% más de actividad respecto al año pasado.

Cataluña, la Comunidad Valenciana y Andalucía prácticamente envían el 60% de mercancía refrigerada que se queda en nuestro país, con notables crecimientos de la actividad, salvo en el caso de Andalucía, cuya actividad es ligeramente inferior al 2018. Destacan, sin embargo, **Galicia y Murcia con un crecimiento en torno al 18% y, sobre todo, Navarra, con un 50% más de ofertas de cargas frigo.**

No hay sorpresas con los principales destinos: Madrid, la Comunidad Valenciana y Andalucía, que ocupan el Top 3 de comunidades autónomas receptoras de mercancía. A pesar de ello, destaca el 33% más de actividad experimentado por las ofertas de cargas refrigeradas con destino territorio andaluz, el mismo incremento que ha vivido Murcia.

Tendremos que esperar a ver cómo arranca la temporada para constatar si el 2019 acaba siendo un buen año para el transporte de mercancías por carretera en España. Todo apunta a que así será, pero estando tan ligado el transporte frigorífico al sector hortofrutícola, tan dependiente a su vez de la climatología, no nos queda otra que mirar al cielo y esperar. □

## OFERTA CARGAS FRIGO EUROPA-ESPAÑA

DESTINO	2017	2018	'18/'17 (%)	CUOTA
Madrid	16.866	18.689	10,81%	21%
Valencia	12.883	13.406	4,06%	15%
Andalucía	9.584	12.779	33,34%	14%
Cataluña	12.775	12.766	-0,07%	14%
Castilla La Mancha	8.383	9.749	16,29%	11%
Murcia	4.848	6.463	33,31%	7%
Castilla León	6.092	6.389	4,88%	7%
Navarra	4.071	4.361	7,12%	5%
País Vasco	3.040	3.043	0,10%	3%
Galicia	3.231	2.851	-11,76%	3%

Fuente: WTRANSNET

# El único y exclusivo sistema que garantiza una seguridad total en el repostaje de combustible



La primera y única aplicación móvil del mercado que garantiza una seguridad total en el repostaje de combustible en el sector del transporte profesional.

Andamur sigue afianzándose como pionero en seguridad, poniendo toda su energía en sus clientes.

A través de verificación SMS, vincula un único código para una única tarjeta, una única operación, un único vehículo y un único conductor en una única estación de Andamur.

Andamur presenta **airCODE**, el primer y único sistema del mercado que garantiza una seguridad total en el repostaje de combustible. Un sistema en exclusiva para sus clientes.

**airCODE** cuenta con el sistema de verificación más seguro utilizado por la Banca y la Administración Pública. Se trata de una App a través de la cual el chófer de camión, solicita un código para repostar en cualquiera de las 650 estaciones de servicio que Andamur tiene en Europa e inmediatamente después recibe un código de verificación SMS sólo apto para los próximos 30 minutos. Este inno-

vador sistema funciona a través de geolocalización. Antes del repostaje, a través de verificación por SMS, la aplicación vincula un único código para una única tarjeta, una única operación, un único vehículo y un único conductor en una única estación de Andamur. De esta manera, se evitan posibles fraudes en el momento del suministro.

Andamur **airCODE** garantiza la seguridad total, evitando cualquier tipo de fraude en el suministro de combustible. Con Andamur **airCODE** la seguridad antifraude está en tu teléfono.

La aplicación **airCODE**, que ya se encuentra disponible para IOS y Android, funciona de manera muy sencilla y es totalmente gratuita.

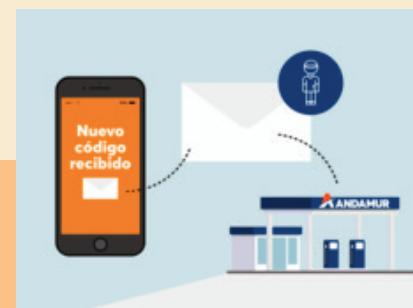
Con productos únicos como **airCODE**, Andamur sigue afianzándose como pionero en seguridad, poniendo toda su energía en el bienestar de sus clientes. Los mayores problemas que se dan en el sector hoy día son debido a la falta de seguridad en el repostaje debido al gran fraude de duplicado de tarjetas. Por este motivo Andamur apuesta por la seguridad de sus clientes ofreciendo este único y exclusivo sistema.



1. El chófer del camión se dispone a repostar en cualquier estación de servicio de Andamur, ya sea propia o asociada, en España o en el resto de Europa.



2. A través de la aplicación **airCODE**, solicita su código vinculado a una única tarjeta, un único vehículo, una única operación y un único chófer.



3. En sólo un instante, recibe dicho código SMS, cuya validez tendrá un tiempo limitado de 30 minutos y será de uso exclusivo en la estación desde se solicita.



## STEF optimiza sus líneas de conexión con Europa

*El operador especializado en frío impulsa sus servicios de exportación apoyándose en una densa red que permite reducir plazos de entrega, adaptar las frecuencias de salida a las necesidades y con las máximas garantías de seguridad.*

STEF sigue desarrollando sus **soluciones de carga completa y grupaje internacional**, acompañando a la industria agroalimentaria española en sus exportaciones y facilitando el posicionamiento de sus productos en Europa.

Una de las ventajas del servicio export de grupaje internacional es el **tiempo de tránsito** que, en general, se sitúa en las 48 horas desde origen hasta destino en Francia y Bélgica, y en las 72 horas para el resto de países, con lo que se saca el máximo rendimiento a tener un único interlocutor para todas las gestiones.

Recientemente se ha extendido de este servicio 48/72 horas a cuatro nuevas zonas de expedición: **Huelva, Alicante, Murcia y Málaga**, con lo que, gracias a este eficiente sistema de recogidas y entregas a través de la red STEF, permite optimizar los plazos de entrega abriendo a los fabricantes españoles de las diferentes zonas de producción un extenso abanico de destinatarios en Europa: importadores, mayoristas, actores del food-service y cadenas de distribución. Así mismo, el operador logístico se adapta a las necesidades de sus clien-

tes con soluciones multi-temperatura independientemente del tamaño del envío y de la estacionalidad del negocio.

La empresa impulsa sus servicios de exportación hacia Europa, gracias a la **capacidad de su red nacional e internacional**, que posibilita una mayor cobertura geográfica a través de una amplia oferta de soluciones que se basan en la reducción de los plazos de entrega, frecuencias de salida adaptadas a las necesidades, una interlocución única y la máxima garantía de seguridad en la cadena alimentaria.

## La confianza se gana

► **70.000 TRANSPORTISTAS**  
no pueden estar equivocados.



Eduardo Gutiérrez LOGESTA GESTION DE TRANSPORTE, SA  
ID Wtransnet: 19895



wtransnet

part of alpega



*Las primeras 50 empresas de transporte frigorífico del mercado español*

## TOP 50 del transporte frigorífico

*Más allá del debate sobre la falta de conductores profesionales o de las condiciones de este trabajo, el colectivo presenta un problema mucho más grave: el de su envejecimiento, una circunstancia que proyecta el drama hacia las próximas décadas y lo agrava.*

**B**uen año para las empresas de transporte frigorífico más grandes del mercado español, que en términos generales han visto cómo *han crecido sus cifras de negocio*.

En este sentido, *solo ocho empresas* que se encuentran entre las primeras 50 del transporte frigorífico español presentan evoluciones negativas de sus cifras de negocio entre 2016 y 2017, que son los últimos datos contrastables oficialmente al cierre de esta edición, al no estar disponibles los de 2018.

En términos globales, el volumen total de cifra de negocio de las 50 empresas que lideran el sector frigorífico español presenta un *crecimiento anual entre 2016 y 2017 de un 10,87%*, para colocarse en un total de 2.904.912.236 euros, frente a los 2.620.039.169 euros

de un año antes.

Así mismo, del global de facturación del TOP50, **1.281.096.799 euros corresponden a las cinco primeras** compañías de transporte frigorífico del país: Primafrío, Acotral, Transportes J. Carrión, Stef Iberia y Marcotran, de tal modo que su facturación conjunta supone el 44,1% del total de las 50.

Por otra parte, el *origen de las principales empresas de transporte frigorífico del país* señala a las claras la importancia que tienen las mercancías que se producen en el Arco Mediterráneo y la costa atlántica andaluza, desde Huelva

hasta Gerona, en el negocio del sector, aunque también es importante el peso de las empresas de Madrid, e incluso, *como novedad este año, de Galicia*, lo que da una idea de que el ámbito del sector se está ampliando a otras zonas y a nuevos productos

Además, por lo que respecta al *perfil de las empresas*, predominan las empresas puras de transporte con un alto grado de especialización, aunque también se abren paso nuevos servicios relacionados con la gestión de la cadena logística de frío, como el almacenaje o la distribución, entre otros. □

**“ La cifra de negocio de las 50 principales empresas de transporte frigorífico en España ha crecido un 10,87% entre 2016 y 2017, últimos datos conocidos al cierre de esta edición. ”**

## RANKING DE LAS 50 PRINCIPALES EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO

EMPRESA	LOCALIDAD	PROVINCIA	VENTAS 2016 (€)	VENTAS 2017 (€)	% '17/'16
Primafrío	Molina de Segura	Murcia	330.815.508	361.427.971	9,25 %
Acotral	Antequera	Málaga	266.960.483	299.636.404	12,24 %
Transportes J. Carrión	Huércal de Almería	Almería	232.389.091	272.057.591	17,07 %
Stef Iberia	Madrid	Madrid	168.970.000	180.520.000	6,84 %
Marcotran	Pedrola	Zaragoza	138.814.059	167.454.833	20,63 %
Logesta*	Leganés	Madrid	106.091.846	104.807.125	-1,21 %
Transportes Agustín Fuentes e Hijos	Molina de Segura	Murcia	96.829.432	102.773.014	6,14 %
Transportes El Mosca	Molina de Segura	Murcia	96.829.432	102.773.014	9,00 %
Transportes Mazo Hermanos	Alcira	Valencia	93.130.927	98.587.993	5,86 %
Grupo Transonuba	Niebla	Huelva	77.149.676	82.308.590	6,69 %
A.T. Trota	Lérida	Lérida	74.679.270	72.535.306	6,00 %
Transportes Grupo Caliche	San Javier	Murcia	61.659.585	66.168.784	7,31 %
Molinero Logística	Ólvega	Soria	58.576.130	65.231.646	11,36 %
Disfrimur	Sangonera la Seca	Murcia	58.028.625	56.991.114	-1,79 %
Campillo Palmera	Molina de Segura	Murcia	55.690.903	54.403.504	-2,31 %
AT La Espada	Ceutí	Murcia	36.505.479	49.504.496	35,61 %
Isabel Alonso	Antas	Almería	36.251.044	46.500.012	28,27 %
Autransa	Algeciras	Cádiz	41.495.056	45.465.921	9,57 %
Castillotrans	Benejúzar	Alicante	38.629.014	37.042.683	-4,11 %
Transportes Eurocruz	Totana	Murcia	33.113.109	35.701.425	7,82 %
Transportes García Villalobos-Logifrío	Leganés	Madrid	38.171.986	34.866.056	-8,66 %
Olano Seafood Ibérica	Irún	Guipúzcoa	27.629.954	32.482.638	17,56 %
Transports Tresserras	La Vall de Bianya	Gerona	29.536.975	31.878.760	7,93 %
Olmed	Santomera	Murcia	27.057.032	29.124.412	7,64 %
Tudefrigo	Lasarte	Guipúzcoa	27.013.614	29.076.588	7,64 %
Cabrera Logística	Huércal-Overa	Almería	26.303.773	28.588.806	8,69 %
Capitrans	Molina de Segura	Murcia	25.968.694	28.388.693	9,32 %
Transportes J. Carbó	Barcelona	Barcelona	22.482.854	27.856.702	23,90 %
Transportes Hermanos Corredor	Cieza	Murcia	22.076.051	21.584.722	-2,23 %
Transportes Frigoríficos Narval	Madrid	Madrid	19.456.044	21.581.898	10,93 %
Montfrisa	Getafe	Madrid	16.688.627	20.643.627	2,00 %
Serfri Trucks	Cartagena	Murcia	17.534.391	19.129.401	9,10 %
Armesa	Massamagrell	Valencia	8.978.816	18.461.959	105,62 %
Mascaró Morera	Alaior	Baleares	16.368.854	18.428.003	12,58 %
Transmanolet	Almoradí	Alicante	14.142.723	17.981.456	27,14 %
Euroloma	Caravaca de la Cruz	Murcia	15.738.674	17.154.802	9,00 %
Transfrío Rías Baixas	Vigo	Pontevedra	3.029.166	16.890.364	457,59 %
Interfrive	Vera	Almería	1.286.700	16.387.889	1.173,64 %
Eurosol Cargo	Calasparra	Murcia	16.916.934	16.825.365	-54,13 %
Hervián	Santomera	Murcia	15.372.461	16.643.167	8,27 %
Rau Load Cargo Barcelona	Sabadell	Barcelona	14.022.467	15.624.440	11,42 %
Cronofrío	Palol de Revardit	Gerona	14.340.850	14.799.932	3,20 %
Frío Ejido	El Ejido	Almería	13.747.343	14.128.500	2,77 %
Hispanaroc	Málaga	Málaga	10.453.832	13.773.668	31,76 %
Eumatrans	Cádiz	Cádiz	12.140.674	13.268.466	9,29 %
Trans Frío Higueral	Tíjola	Almería	10.709.067	12.676.152	18,37 %
Trans Rocamar	Jeresa	Valencia	12.035.624	12.387.497	2,92 %
Transportes Euro-Almería 2000	Santa María del Águila	Almería	10.653.478	11.763.547	10,42 %
Frío Nature Almería	La Mojonera	Almería	8.711.239	11.104.133	27,47 %
Transdonat	Onteniente	Valencia	10.161.672	9.818.183	-3,38 %
Transportes Oteiza	Esparza de Galar	Navarra	8.699.931	9.700.984	11,51 %

# Prepárate para la llegada del Tacógrafo inteligente

El futuro del transporte reside en que todo esté conectado. Si una empresa quiere ser competitiva y estar preparada para el mundo digital, el tacógrafo inteligente es el primer paso. Continental, como expertos en la materia, informa sobre los aspectos a tener en cuenta. Con el objetivo de mejorar la seguridad vial y garantizar que se respeten las normas, todos los vehículos registrados deben estar equipados con un tacógrafo inteligente de nueva generación, que utiliza tecnología totalmente digital, como el posicionamiento basado en satélite, la comunicación de corto alcance para las autoridades de control y la compatibilidad con un gran número de servicios telemáticos y apps.

## 1.Tecnología más segura

La incorporación de elementos de seguridad adicionales en el tacógrafo, como la antena de posicionamiento GNSS en el sensor de velocidad Kitas 4.0, dota de una mayor seguridad a este sistema y, en caso de intento de manipulación, queda registrado en la memoria del dispositivo.

La seguridad también se extiende al uso y tratamiento de los datos, permitiendo su intercambio a través de un interfaz ITS (Sistema de Transporte Inteligente) a sistemas de gestión de flota como VDO TIS-Web o VDO FleetVisor. En este contexto, será el propio conductor quien, pulsando un botón, indique si autoriza o no la transmisión de sus datos personales, facilitando el tratamiento posterior, conforme a la nueva ley de protección de datos.

## 2. Controles del vehículo sólo en caso de sospecha

A través del interfaz DSRC (Comunicaciones Especializadas de Corto Alcance) del DTCO® 4.0, las autoridades de control pueden consultar los datos del vehículo e información sobre infracciones durante la conducción. Esto sólo sirve para evaluar posibles indicios de manipulación que deberán ser comprobadas posteriormente, por lo que en caso de sospecha no se podrán multar sin parar. Los controles largos y exhaustivos solo se realizarán en caso de sospecha, ganando por lo tanto tiempo en controles y no se trasmisirán datos personales del conductor si no está insertada su tarjeta.

## 3. Posicionamiento automático por satélite

El nuevo DTCO® 4.0 dispone de la interfaz GNSS prescrita por ley, así como de una antena GNSS integrada, ahorrando el coste de la instalación de una antena externa adicional. El acceso a sistemas de satélites como Galileo, GPS y GLONASS queda, por tanto, asegurado. El tacógrafo registra los datos de posición del vehículo al principio y al final de la jornada de trabajo, así como cada 3 horas de conducción acumulada desde su activación.

## 4. Herramientas seguras y profesionales para descarga y archivo

El nuevo tacógrafo, no solo tiene un nuevo hardware sino también una nueva tecnología de encriptación, lo que significa que las herramientas de descarga deben actualizarse; dependiendo de su antigüedad se podrán actualizar o no, y por lo tanto adquirir una

nueva. Para almacenar y archivar los datos de los vehículos y conductores, existen distintas soluciones manuales y automáticas o móviles. En el caso de la transferencia manual, basta con introducir la tarjeta del conductor o la llave de descarga en el respectivo dispositivo. La transferencia automática se realiza por wifi o a través de la tarjeta SIM.

Este nuevo tacógrafo no sólo es inteligente por el propio dispositivo en sí sino porque, con su conexión al DTCO® SmartLink Pro se puede acceder a prácticas Apps. Entre ellas, destaca VDO Driver, que permite gestionar los tiempos de conducción y descanso, los tiempos de trabajo diarios y semanales; la app TIS-Web® Fleet, un interfaz entre la oficina y los conductores para simplificar las tareas diarias; y DTCO Configurator, para la configuración del DTCO y realizar ajustes en función de las necesidades.

## 5.VDO es tu opción ganadora

Ante este nuevo escenario se deben considerar algunos nuevos aspectos. Las empresas de logística y los talleres deben formar a sus conductores y personal del taller en el manejo de tacógrafos digitales y comprobar regularmente su correcto uso.

Continental asegura una formación profesional y compatible con la legislación ofreciendo cursos informativos sobre esta materia. Consultalo en [www.fleet.vdo.es](http://www.fleet.vdo.es). Además, los servicios oficiales DTCO+, cualificados y expertos, avalan un servicio íntegro, estando perfectamente preparados y equipados con la última tecnología. Consulta esta información así como amplia otra en [www.fleet.vdo.es](http://www.fleet.vdo.es)



# Lecitraler, ocho años fabricando 'frigos'

*El fabricante nº 1 de semirremolques del mercado español ha superado la barrera de los 5.000 semirremolques frigoríficos salidos de las instalaciones de Casetas, desde que en 2012 lanzara al mercado el primer frigo enteramente Lecitraler.*



En 2012, Lecitraler lanzó al mercado su primer frigo fabricado completamente en sus instalaciones, por lo que **2019 es el octavo año de su comercialización**, con una cifra que supera las 5.000 unidades fabricadas en este tiempo y un cuota de mercado superior al 14%, lo que viene a demostrar la excelente aceptación del mercado por los frigos '*made by LeciTrailer*'.

El mercado busca frigoríficos fiables, resistentes y con bajos mantenimientos. En este contexto, la construcción del frigorífico Lecitraler está diseñada para **cumplir con los criterios más exigentes** año tras año.

Evidentemente, también podemos hablar de paneles de una pieza con la mejor tecnología de fabricación, de los componentes empleados, del menor coeficiente de frío que redunda en unos menores consumos y mejor durabilidad de los equipos de frío, de lo fácil y económico que resultan las reparaciones cuando las haya, de la posibilidad de adaptación a las necesidades específicas de un transporte en el menor tiempo posible.... Todo esto se resume en lo que representa un semirremolque Lecitraler, fiable, resistente y con los mejores

costes de mantenimiento.

El fabricante nº 1 de semirremolques del mercado español de los últimos 18 años, ha puesto recientemente en marcha en sus instalaciones de Casetas una **instalación "e-coat" de kataforesis (KTL)** para el tratamiento por inmersión de todos sus fabricados, que es la más grande Europa por la capacidad de sus 10 cubas que contienen un total de 210.000 litros y que ha supuesto una inversión de 13 millones de euros.

Con puesta en marcha de este nuevo proceso, los semirremolques Lecitraler cuentan con **10 años de garantía anti-perforación en el chasis**, además de un acabado excelente.

El grado de satisfacción de los clientes ante esta mejora es considerable tanto en el mercado nacional como en exportación, ya que ahora se puede hablar de un acabado Premium. A esto hay que añadir las mejoras realizadas en el proceso de fabricación de los paneles frigoríficos. Como marca líder en el mercado español, el compromiso de Lecitraler es el de trabajar en la **mejora continua de todos los semirremolques**, y manera especial en mejorar la tara de los mismos.

El frigorífico estándar ya es ligero, pero además se ha desarrollado una versión con un peso inferior. Se trata de un desarrollo específico como respuesta a una demanda de mercado creciente, que busca **optimizar la capacidad de carga al máximo**. Sin embargo, la mejora en la tara debe ir de la mano de la robustez necesaria para conseguir una larga durabilidad del semirremolque con los mínimos mantenimientos, y en Lecitraler lo consiguen "con matrícula de honor".

Para la industria farmacéutica aportamos la **certificación Certicold Pharma de Cemafroid**, la más exigente en la actualidad a nivel europeo.

Todo vehículo que sale de las instalaciones de Casetas, tiene su continuidad en las bases de servicio postventa de Lecitraler, que cuentan con instalaciones específicas para el **mantenimiento y reparación de furgones en horario ininterrumpido de 6 a 22 horas**.

Se reparan todo tipo de golpes en todas las partes del furgón (laterales, techos, suelos, puertas y frentes) de cualquier fabricante y realizamos el mantenimiento más completo del chasis con los mejores profesionales y con los medios más modernos para un resultado óptimo.



*Con origen en la terminal barcelonesa de Can Tunís*

## La primera autopista ferroviaria ya es una realidad en España

**VIIA ha puesto en marcha la primera autopista ferroviaria con origen o destino en la península ibérica, que conecta la terminal de Can Tunis con la de Bettembourg.**

**E**n febrero de 2019, VIIA, perteniente a SNCF, inaugura oficialmente el primer servicio de autopista ferroviaria con origen o destino en la península ibérica. Este sistema ha sido desarrollado para el transporte por ferrocarril de semirremolques, **sin la cabeza tractora y sin conductor**, utilizando vagones especializados.

Una vez en la terminal de llegada, el semirremolque es **recogido por una nueva tractora**, de manera que las largas distancias sean cubiertas por tren y los últimos kilómetros por carretera.

El servicio, que contribuirá a la descarbonización del transporte de mercancías en el país, **se inicia en la terminal intermodal de Can Tunis**, operada por el

Grupo Alonso en las proximidades del puerto de Barcelona.

Desde allí, pasa hacia Francia a través del túnel de El Pertús, para **terminar su recorrido en la terminal de Bettembourg**, en Luxemburgo, que gestiona CF, tras un trayecto de 22 horas.

Operada por Renfe Mercancías en el tramo ibérico y por SNCF desde Perpiñán, esta línea **se inició con una frecuencia de cinco trenes semanales** de ida y vuelta, con la previsión de llegar a seis poco después.

Todo esto ha supuesto un incremento del tráfico ferroviario entre España y Europa, además de contribuir a **potenciar Barcelona como nodo logístico internacional**.

Cada uno de los trenes tiene **capaci-**

**dad para transportar hasta 1.500 toneladas** de mercancía en vagones porta-semirremolques específicos y en vagones para contenedores.

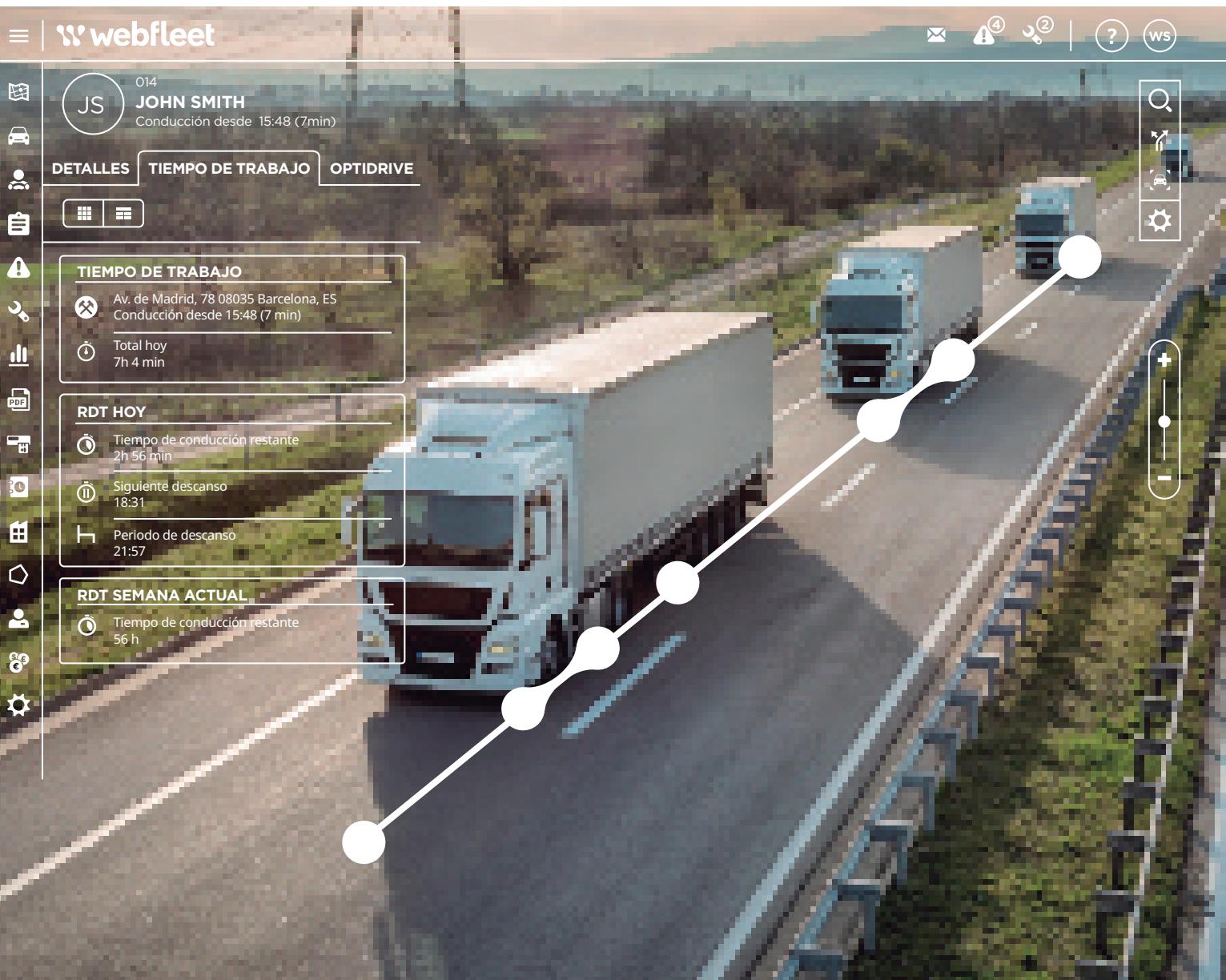
Además, se trata del primer servicio que tiene origen en la península ibérica en el que se cargan semirremolques P400, lo que permite **ahorrar alrededor de una tonelada de CO<sub>2</sub>** por unidad en cada viaje.

Esto equivale a un **ahorro anual de 23.070 toneladas**, apartando hasta 22.090 camiones de la carretera.

Para completar su oferta en España, VIIA ha cerrado recientemente una **colaboración con Multirail**, de modo que sus clientes podrán transportar también sus contenedores desde Luxemburgo hasta Sevilla, San Roque y Córdoba. □

# De cumplir las normativas a optimizar el tiempo en carretera

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



Desde nuestro lanzamiento hace 20 años, hemos crecido hasta convertirnos en un líder global en telemática, ayudando a más de 50.000 empresas a gestionar sus vehículos y maximizar la productividad. Tras haber sido adquiridos recientemente por Bridgestone, ahora cambiamos nuestro nombre: de TomTom Telematics a Webfleet Solutions. Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: innovar en la gestión de flotas y construir el futuro de las soluciones de movilidad.

**Let's drive business. Further.**

# Fraikin innova en megacamiones

*La impronta de los desarrollos de Fraikin abiertos a nuevas propuestas, quedan patentes en los recientes desarrollos que aprovechan novedades tecnológicas en beneficio de las nuevas demandas de los clientes.*

Cuando a finales de 2015 se aprobó el anexo al Reglamento General de Vehículos que permitía la circulación por carreteras españolas de los conjuntos euromodulares, más conocidos como **megacamiones**, el sector del transporte de mercancías por carretera empezó a demandar vehículos con características hasta la fecha no vistas en nuestro país.

Así, poco a poco las empresas de transporte decidieron aprovechar una oportunidad de servicio a sus clientes que hacia más atractiva su oferta, especialmente a los grandes operadores, los líderes de transporte de grandes volúmenes de mercancía, ya que *los megacamiones incrementan aproximadamente un*

**35% la capacidad de transporte** de la carga respecto a un "tren de carretera", pudiendo transportar hasta 50 palets, con menores emisiones.

El sector del frío no sólo no se quedó atrás. Muy al contrario, para ellos poder transportar haciendo uso de los megacamiones supone un valor añadido que los clientes valoran especialmente por rendimiento y eficiencia. Así, la demanda de estos vehículos ha supuesto a la vez para Fraikin, no sólo la oferta y disponibilidad de un nuevo tipo de vehículo, sino que además significa una *nueva oportunidad de innovar y de desarrollar vehículos* de alto volumen de capacidad de carga y rendimiento de temperatura.



**En Fraikin, seguimos apostando por la innovación en el transporte por carretera.**  
Nuestra oferta multmarca y orientada a la personalización del vehículo a cada necesidad, así como nuestras propuestas de Renting flexible y la apuesta por un servicio adaptado a cada necesidad, nos identifican como una de las principales empresas del mercado español en la actualidad.



**FRAIKIN**  
ALQUILER - RENTING  
DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

## Colaboración con STEF

En el caso del Grupo STEF, se les han entregado recientemente **dos unidades de link-trailer** para una configuración de 18+33 palets y hasta 60 Tn de peso. Los vehículos que cuentan con un completo equipamiento de seguridad de la carga y con equipo de temperatura controlada con un diseño del contínuo para el máximo rendimiento de la temperatura interior, permite al operador el transporte de grandes volúmenes de productos perecederos en distancias nacionales utilizando un único vehículo.

STEF es la referencia de los servicios de transporte y logística a temperatura controlada en Europa. Su misión: ser el vínculo entre la industria alimentaria y los consumidores.



Para ello, transporta productos alimentarios refrigerados, congelados y termosensibles desde las regiones de producción hasta las zonas de consumo en las mejores condiciones de seguridad alimentaria, velocidad y calidad. STEF ofrece sus conocimientos técnicos a los actores de la industria

alimentaria, la distribución y la restauración, contribuyendo así a la mejora de su cadena logística. El Grupo cuenta con 18.000 colaboradores y 236 plataformas en siete países.

Para **Fraikin**, cada avance en el sector del transporte logístico, sea promovido por la demanda o por la oferta, representa una **oportunidad de mejora e innovación**. En el caso de los dos megacamiones fabricados para STEF hasta el momento, ha sido igualmente un reto que confirma que las soluciones de Renting son una propuesta en creciente demanda que hace que el producto se adapte a las nuevas necesidades de los clientes y a la vez represente una solución flexible y adaptada a cada necesidad.





*Sin noticias de la Audiencia Nacional*

## El frigo espera una sentencia que limpie su buen nombre

*El sector aguarda una decisión de la Audiencia Nacional, ante la que en su momento se interpuso recurso contencioso-administrativo contra la estratosférica multa de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 2015.*

Recientemente (este mismo mes de julio, concretamente), se han cumplido **cuatro años** desde que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia decidiera multar a diversas empresas del sector frigorífico, así como a Atfrie con 8,85 millones de euros..

Ya dos años antes, el organismo regulador de la Competencia había incoado un **expediente sancionador** a siete empresas, que, después, en 2015, como mencionábamos anteriormente, se amplió a las doce sancionadas finalmente, más la propia organización empresarial sectorial.

En aquel momento, también se realizaron una serie de inspecciones en las sedes de las propias empresas y en el domicilio de la propia Atfrie que levantaron **gran polvareda** en el sector entre diciembre de 2012 y marzo de 2013.

La CNMC estimó en su momento que las sanciones suponían una infracción en contra de la Ley de Competencia, constituida por varias conductas que perse-

guían un mismo objetivo, como es la fijación de precios en el mercado de transportes frigoríficos de mercancías por carretera que, según su investigación, se llevaron a cabo de forma continuada **entre 1993 y 2012**, según el superregulador.

En su resolución, la CNMC establece que a los acuerdos directos de fijación de precios que tuvieron lugar desde 1993

**“ Existen precedentes de multas anuladas por los Tribunales y que en su momento fueron impuestas por la CNMC. ”**



petencia”, según argumentó la CNMC en aquel momento.

Además, el organismo estimaba que *con ella se pretendía prolongar la fijación de las tarifas* del transporte frigorífico de mercancías, conducta objeto de la investigación.

El expediente tuvo su inicio con la investigación emprendida a raíz de la recepción de *varios correos electrónicos* que fueron remitidos entre octubre de 2011 y octubre de 2012, y en los que se alertaba de la existencia de una serie de prácticas presuntamente anticompetitivas en este sector.

### Una larga espera

Frente a estos expedientes sancionadores, las empresas y la propia asociación respondieron ante la *vía contencioso-administrativa en la Audiencia Nacional*, con el preceptivo recurso al que tenían derecho.

Hasta el momento, no se conoce si el órgano judicial ha llegado a algún acuerdo en relación con este recurso judicial, aunque los presentados cuentan con *entre tres y cuatro contundentes fundamentos de Derecho* en los que se han basado que permiten albergar esperanzas de una decisión que estime, al menos parcialmente, las pretensiones de los actores del transporte frigorífico para recu-

perar toda o parte de la multa, más sus correspondientes intereses, así como, y esto es lo más importante, poder limpiar el buen nombre de algunas compañías que se batían el cobre en un mercado muy competitivo, en una constante guerra de precios y con capacidades negociaadoras bastante limitadas frente a

## 2015

**ES EL AÑO EN QUE LA CNMC impuso una dura multa de 8,85 millones de euros a diversas empresas y asociaciones del transporte frigorífico español**

algunos de los gigantes de la gran distribución a nivel europeo.

Más aún, la CNMC tiene a sus espaldas un largo historial de sanciones que han sido recurridas con éxito ante los Tribunales en los últimos tiempos, lo que hace que *no se pierda la esperanza*, pese al tiempo transcurrido y la falta de noticias que se tienen, y que, súbitamente, también podrían verse rotas en cualquier momento con la decisión final, toda vez que muchos empresarios y profesionales quieren ver su nombre limpio después de tanto tiempo. □

hasta el año 2012 entre distintas empresas, se añade la voluntad de constituir una empresa franquiciadora en el año **2012** para enmascarar las conductas anticompetitivas.

La creación de esta empresa franquiciadora “respondía exclusivamente al intento de las empresas de eludir una sanción por parte de la Autoridad de Com-

La CNMC estimó en su momento que las sanciones suponían una infracción en contra de la Ley de Competencia





*Se anuncian cambios en el acuerdo internacional de perecederos*

## Nueva puesta a punto del ATP

*Los expertos del WP.11 volverán a reunirse el próximo mes de octubre en Ginebra, como suele ser habitual, con toda una serie de cambios propuestos para este acuerdo internacional que serán discutidos e incorporados si se llega al consenso necesario.*

**C**omo cada mes de octubre en los últimos años, los técnicos nacionales de cada uno de los países firmantes del Acuerdo ATP para el transporte internacional de productos perecederos se reúnen para discutir **posibles enmiendas y cambios** que pongan al día este elemento imprescindible para que el transporte internacional a temperatura controlada funcione como la seda.

Así las cosas, en pocas semanas, los expertos de los 50 países firmantes del ATP se encontrarán en la ciudad suiza de Ginebra para analizar la idoneidad de algunos cambios en las reglas que rigen el

transporte de mercancías por carretera de productos perecederos, así como de otras normas que regulan su funcionamiento interno, y entre las que se encuentran, por poner un ejemplo, la posibilidad de realizar más reuniones cada dos años, con lo que **se pasaría de las dos actuales a tres**, con lo que en 2020 se producirán dos reuniones, la primera de ellas entre el 31 de marzo y el 1 de abril, y la segunda, como suele ser habitual, del 13 al 16 de octubre.

Entre las nuevas enmiendas que se van a discutir en Ginebra el próximo mes de octubre se encuentran una nueva definición de aparatos térmicos o la **armo-**

nización de la redacción del acuerdo internacional, tal y como pide la delegación alemana.

Por otra parte, también está previsto que se aborden la validez de los informes de prueba para las unidades de refrigeración, así como los certificados de conformidad para equipos que no están equipados con un aparato térmico hasta que se haya transferido a otro país o la petición española para que las referencias a temperatura existentes en el acuerdo se hagan en relación con la escala de grados Celsius y no mezcladas con la **gradación Kelvin**, como sucede actualmente, con el fin de simplificar la comprensión de los términos del ATP.

Además, España en su informe enviado a la UNECE en Ginebra en relación con la aplicación y control de los términos del ATP en sus servicios de transporte durante 2018 ha comunicado que ya está disponible la **firma digital de los certificados ATP**, para lo que se debe utilizar la firma electrónica avanzada basada en un certificado calificado para certificar el origen del certificado, al tiempo que trabaja para que la firma electrónica sea obligatoria en el futuro cercano.

Junto con estas enmiendas también se debatirá sobre los modelos de informes

que definen las **especificaciones de equipos y tanques para el transporte de alimentos líquidos** como resultado de la necesidad de tener en cuenta los desarrollos tecnológicos provocados por el uso de nuevas espumas aislantes, la definición de la gama de equipos teniendo en cuenta las tecnologías de fuentes de energía mixtas y los modelos de informe de la prueba que define las condiciones

de prueba que se registrarán para la determinación del volumen de flujo de aire que sale del evaporador.

Así mismo, también serán objeto de discusión otras disposiciones especiales aplicables a los **bultos y vehículos y contenedores que contienen sustancias que presentan un riesgo de asfixia** cuando se utilizan con fines de enfriamiento o acondicionamiento y el modelo de informe

de prueba modelo que define las especificaciones de las unidades de refrigeración y sus capacidades de refrigeración efectivas derivadas de la necesidad de tener en cuenta los desarrollos tecnológicos provocados por el uso de nuevos medios de control, además de propuestas para mejorar los informes de prueba y el certificado de conformidad ATP y el establecimiento de una base de datos de certificados ATP

emitidos por las autoridades competentes de todas las partes contratantes en el sitio web de la secretaría del Grupo de Trabajo y disposiciones que las autoridades competentes de las partes contratantes publiquen una lista de todos los certificados ATP emitidos en sus sitios web.

Adicionalmente, la organización Transfrigoroute International también ha planteado una posible enmienda en relación



**“Un total de 50 países constan como firmantes del ATP, el acuerdo internacional que garantiza que el transporte de perecederos se realiza en condiciones homogéneas, y que incluso algunos utilizan en sus operaciones nacionales.”**

**SOR**  
FABRICANTES  
DE VEHÍCULOS  
FRIGORÍFICOS  
DESDE  
1970



con los *certificados temporales ATP* para prototipos, por cuanto el progreso técnico marca el desarrollo de equipos más respetuosos con el medio ambiente que deben ser testados en condiciones reales, por lo que la organización solicita que se otorgue un permiso especial temporal a estos productos, con el fin de que puedan utilizarse durante un año, con antelación a que pasen la prueba de homologación de tipo pertinente.

El Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Productos Perecederos, más conocido como WP.11, *tiene su origen en 1948*, cuando, ante la escasez de alimentos existente en Europa tras la Segunda Guerra Mundial, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa decidió su creación para facilitar el transporte internacional de estos productos y desde entonces se reúne una vez al año en Ginebra, habitualmente entre los meses de octubre y noviembre.

Este Grupo de Trabajo dio lugar al *Acuerdo ATP en 1970*, un acuerdo internacional auspiciado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y suscrito por un total de 50 países, la mayor parte de ellos pertenecientes al área de actuación de esta organización dependiente de la ONU,

# 1948

**AÑO EN QUE SE CREA EL WP.11**  
que es el Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Productos Perecederos, que años más tarde daría lugar a la creación del Tratado ATP



**“ El ATP nace en 1970 por impulso de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, aunque otros países como Arabia Saudí, Marruecos y Túnez también han incorporado sus términos a sus operaciones de transporte internacional. ”**

salvo los casos Arabia Saudí, Marruecos y Túnez que también han firmado este acuerdo internacional.

El acuerdo ATP, que toma su nombre de su denominación en francés (Accord relatif aux Transports internationaux de denrées Périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports) exige que se utilicen *tipos específicos de equipos para transportar alimentos perecederos a nivel internacional* y que dichos equipos se prueben periódicamente.

Este acuerdo internacional se aplica al *transporte por carretera, ferroviario y marítimo de menos de 150 kilómetros de distancia*, aunque no se aplica necesariamente al transporte dentro de las fronteras de un solo país, a menos que un país declare expresamente que también se utiliza en el transporte nacional.

Al regular las especificaciones técnicas de los vehículos utilizados en el transporte internacional de mercancías perecederas, el ATP crea un *campo de juego homogéneo* en la industria del transporte por carretera a nivel internacional, lo que garantiza la calidad y la seguridad de los productos transportados, así como que el transporte se realiza dentro de unos parámetros que permiten el mantenimiento de la cadena de frío durante el servicio. □

# RedTortuga ahora es OnTurtle

*La firma, partner para una gestión eficiente de la movilidad de mercancías en Europa, da un paso más allá para dar respuesta a los nuevos retos globales*

OnTurtle es la nueva apuesta de RedTortuga para seguir creciendo en Europa. En un mercado en permanente transformación, la compañía ha sabido diversificarse para ofrecer una plataforma de servicios a la empresa de transporte, con una cobertura de 360°, una visión única y la proximidad con el cliente como referente. Ahora, llega el momento de dar un paso más en su camino, con más inteligencia, ambición y eficiencia: **OnTurtle reinventa la movilidad de mercancías.**

Tras casi 25 años desde que arrancó su actividad con la instalación de su estación insignia en La Junquera en 1995, la primera de España dedicada a los vehículos de gran tonelaje, su red se ha expandido por Europa. Actualmente, OnTurtle ofrece repostaje en más de 1.500 estaciones repartidas entre los principales puntos estratégicos de las rutas internacionales de España, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Holanda, Eslovenia, Alemania y Austria. Hoy, la misma estación en la que empezó su camino, se ha convertido en una localización clave para los transportistas, con un parking seguro avalado por organismos internacionales como TAPA y ESPORG.

## On The Way

OnTurtle intensifica su conexión con Europa ofreciendo todos los servicios que la empresa de transporte profesional pueda necesitar en su ruta internacional. La red de estaciones de la compañía sigue creciendo en ubicaciones clave para los conductores profesionales y su completa gama de tarjetas se adapta a todas las necesidades, incluso a aquellas demandas que aún hoy comienzan a intuirse en el mercado.

Este 2019, OnTurtle ha presentado su propio dispositivo de peaje único, OnTolls Europe, para optimizar el servicio internacional de las empresas de transporte. Aceptado en España, Portugal, Francia, Alemania, Bélgica, Italia, Austria, Polonia, Dinamarca, Suecia y Noruega, el nuevo aparato ofrece todo tipo de ventajas a los clientes: reducción de costes, sistema de geolocalización e incluso contacto a tiempo real con el conductor.



Además de su extensa red de estaciones de servicio, OnTurtle cuenta con conexiones en 28 países (peajes, ferries, túneles, trenes y puentes), asistencia en carretera (desbloqueo de vehículos, neumáticos), Hospitality (parking, alojamiento y restaurantes) y un completo programa de fidelización para completar su propuesta de cobertura total "On the way".

## Management

OnTurtle ofrece servicios financieros, con la posibilidad de concertar la recuperación de IVA en 28 países de la UE y Tasas Especiales del Gasóleo, y servicios logísticos, en los que se ofrece contratación de seguros, tramitación de sanciones o incluso de la Ley Macron. La compañía trabaja para ofrecer una gestión in-

teligente para una mayor productividad y eficiencia de la empresa del transporte. La firma centra su atención en el desarrollo de plataformas digitales que ofrecen un control directo de cada kilómetro recorrido.

## Innovation

En OnTurtle, la visión de futuro es clave. El transporte es un sector en continuo cambio, por eso, una compañía con ambición debe aprender a anticiparse a las nuevas exigencias del mercado con nuevas líneas de acción. La firma trabaja para ir siempre un paso por delante: más sostenibles, más seguros, más conectados.

Por ejemplo, ya es una realidad la posibilidad de usar sus Diesel Card como medio de pago en parkings seguros en áreas de referencia como en Béziers y en Calais y pronto, serán muchos más. Asegurar la seguridad de los conductores profesionales y de las mercancías que transportan durante su ruta, es una prioridad para la compañía.

Por otro lado, ayudar a la preservación del medioambiente y apostar por una movilidad más sostenible, sigue formando parte de la filosofía de OnTurtle. Una de sus últimas apuestas es la incorporación de estaciones con repostaje de GNL y GNC, que ya alcanzan las 40 en Europa. Actualmente este servicio se ofrece en España, Francia y Bélgica, y su expansión seguirá en otros países como Alemania o Italia.

El objetivo final de OnTurtle es llegar, juntos, más lejos que nunca, para convertirse en los mejores "Partners in goods mobility" de Europa



# MAN: a la digitalización a través de la cooperación

*El proceso de digitalización en el transporte constituye una revolución que va más allá del uso de la propia tecnología y que afecta tanto a la gestión como a la operativa empresarial, con la vista puesta en mejorar la competitividad y en reducir los costes de los transportistas, mientras que los fabricantes de camiones evolucionan hacia proveedores de soluciones de transporte.*

**E**l transporte por carretera se encuentra **al borde de una revolución** que transformará no solo el funcionamiento de los vehículos, sino que también cambiará radicalmente la gestión y la operativa de las propias empresas, así como el modo en que se relacionan tanto con sus clientes, como con sus proveedores.

En este nuevo marco que se avecina, la palabra clave será, a juicio de Jaime Baquedano, director comercial de MAN Truck & Bus Iberia, la **cooperación**.

Para Baquedano, pese a que en un primer momento serán los cargadores los que tiren de la digitalización, las empre-

sas de transporte acabarán entrando de lleno en este proceso, a la vista de las posibilidades que ofrece el uso de la tecnología para **mejorar la rentabilidad y reducir los costes**.

---

**25%**

## DE LOS TRAYECTOS

de transporte en camiones de larga distancia en las carreteras europeas se realizan en vacío

---

En concreto, el uso de las nuevas tecnologías permitirá a los transportistas **ganar mucha competitividad**, especialmente en la reducción de costes, el control de flota y el control de la rentabilidad en un proceso que cuanto antes se inicie, como explica el director comercial de MAN Truck & Bus Iberia, “**más competitividad permitirá ganar**”.

En poco tiempo, la digitalización se va a convertir en una necesidad para que las empresas puedan acceder a clientes que exigen una **trazabilidad** prácticamente completa de sus expediciones, así como certidumbres en relación con los plazos de entrega de su mercancía.



Así mismo, otros de los aspectos en que incidirá la digitalización tiene que ver con **un uso más racional de los vehículos**.

En este sentido, Baquedano apunta que **el 25% de los trayectos de largo recorrido** en Europa son en vacío.

"Una salvajada en términos medioambientales y en términos de costes", según sus propias palabras, máxime en **moments en que escasean los conductores profesionales**.

La digitalización permitirá reducir los kilómetros en vacío y, al mismo tiempo, ayudar a los conductores a mejorar su conducción, aspectos que son claves en la rentabilidad de las empresas, ya que afectan a **dos de sus principales costes: la mano de obra y el consumo de combustible**.

### La transformación de las marcas

Dentro de esta tendencia, los fabricantes de vehículos industriales también están experimentando **cambios de gran calado**, ya que, como resume Baquedano, "aquellos que no sean capaces de

Jaime Baquedano, director comercial de MAN Truck & Bus Iberia, en la sede del fabricante en Madrid.



*ofrecer estos nuevos servicios a sus clientes, no van a ser competitivos".*

En este sentido, las marcas viven una transformación que les está llevando de vender vehículos a ser **proveedores de soluciones de transporte** que, además, han pasado de hablar con sus clientes de costes a hablar de rentabilidad.

Así mismo, este nuevo marco de actuación implica hablar de **colaboración con los diferentes actores** que componen la cadena de transporte, incluidos los propios transportistas que buscan un acompañamiento efectivo en el proceso de digitalización.

En esta nueva coyuntura, MAN Truck & Bus Iberia ha sido **pionera en la conectividad con los talleres** y ha dado un paso adelante para ocuparse de la gestión integral de los vehículos y de su financiación, sin que el cliente se tenga que ocupar de cuándo tiene que pasar el camión por el taller.

Así mismo, la marca ha conseguido, como destaca Baquedano, crear una **plataforma digital con diferentes productos que pueden usarse aisladamente o pueden enlazarse de manera modular** que implica tanto aspectos de la cadena logística a través de la plataforma RIO y del propio transporte, a través de MAN

Digital Services.

En este sentido, MAN es consciente de **que la digitalización es un proceso complejo** que implica diferentes actividades que funcionan como burbujas y aspira, aprovechando su posición como punto de lanza en este proceso, a integrarlas en RIO, con la idea es encontrar una plata-

**“La digitalización ayudará a mejorar la rentabilidad de las empresas de transporte y cambiará el rol de los fabricantes de camiones, que pasarán a ser proveedores de soluciones de transporte.”**

forma total que cubra todo el flujo logístico.

Con la total integración de los datos, según Baquedano, es cuando se estará en disposición de extraer el caudal de datos preciso que resulte más interesante o adecuado para cada empresa o cada actividad, con el fin de adaptar, a través de técnicas de Big Data, la información a las necesidades específicas para que sea pertinente. □





*La falta de acuerdo amenaza los intercambios comerciales*

## El 'Brexit' pone en jaque al transporte

*La posibilidad de que el Reino Unido abandone la Unión Europea sin acuerdo podría implicar que el número de camiones que actualmente llevan mercancías desde España a este país se redujera de los actuales 8.000 a 800.*

**L**a Unión Europea y el Reino Unido llevan años intentando **encontrar una solución** para que el país pueda abandonar la UE sin que el proceso suponga daños para el intenso intercambio comercial que existe a ambos lados del Canal de La Mancha.

Sin embargo, tras una primera prórroga este mismo año, todo parece indicar que este ansiado divorcio está tomando un **rumbo de colisión** que bien podría acabar en una situación dramática el próximo 31 de octubre, tal y como indican los recientes acontecimientos que

se han dado a conocer a finales de agosto, con la petición hecha por el primer ministro Boris Johnson a la reina de Inglaterra para que mantenga al Parlamento en hibernación, con la intención de afrontar un 'Brexit' duro o sin acuerdo.

Tanto la Unión Europea, como las autoridades españolas ya han venido tra-

jando en los últimos meses con la posibilidad de que se produzca esta situación y, por lo tanto, **parece que todo está previsto**, aunque siempre podrían producirse situaciones indeseadas.

Pero, independientemente de que todo parezca controlado, lo cierto es que se van a producir pérdidas de empleo

**“ El Reino Unido constituye uno de los principales mercados para los productos españoles y, además, se encuentra entre los seis países que mayor tráfico generan para el transporte de mercancías por carretera. ”**



tos que se irían por el sumidero si finalmente se produce una salida sin acuerdo..

Al tiempo, el Reino Unido parece haber reconocido que el proceso de salida de la Unión Europea puede tener **consecuencias profundas** sobre su economía interna e incluso puede poner en riesgo el suministro de algunas mercancías a su población, así como trastornos en los viajes de ida y vuelta que realizan los camiones que trasladan mercancías entre el país y la Unión Europea

### Uno de los principales mercados exteriores

El Reino Unido constituye **uno de los principales mercados exteriores** para los productos españoles.

Entre enero y junio de este mismo año, las exportaciones españolas a este país han sumado un valor total de **10.047,7 millones de euros**, un 1,5% más que en la primera mitad del año pasado, hasta totalizar el 6,8% de las exportaciones totales de España en el semestre, con un retroceso de un 3,2% en junio de este mismo año.

Al mismo tiempo, España ha realizado importaciones de productos procedentes de Gran Bretaña por un importe total de **5.648,3 millones de euros**, con un retroceso anual de un 2,1%, con lo que el

saldo comercial entre los dos estados arroja un balance positivo para España en los primeros seis meses de 2019 de 4.399,4 millones de euros.

En todo el pasado 2018, España exportó mercancías al Reino Unido por valor de **18.977,7 millones de euros**, solo un 0,1% más que en 2017, mientras que las importaciones ascendieron a 11.449,2 millones de euros, sin que hayan presentado variación interanual.

En definitiva, en su último análisis de exportaciones, el Ministerio de Economía detecta una ralentización de las ventas a

# 5.648

### MILLONES DE EUROS

es el valor de las mercancías exportadas desde España hacia el Reino Unido en los primeros seis meses de 2019

Gran Bretaña, que afecta especialmente en el primer semestre del año al sector de la industria automovilística, a los aparatos eléctricos y a las aeronaves.

En definitiva, el Reino Unido constituye **el quinto mercado internacional más importante** para los productos espa-

## Un Puente hacia otras carreteras

Fiabilidad para sus transportes, capacidad para sus camiones, confort para sus conductores. Nuestras líneas les ofrece un amplio abanico de soluciones tanto desde España como del Oeste del Canal de la Mancha para sus transportes al Reino Unido, operando desde 11 puertos europeos situados en Francia, Reino Unido, Irlanda y España.

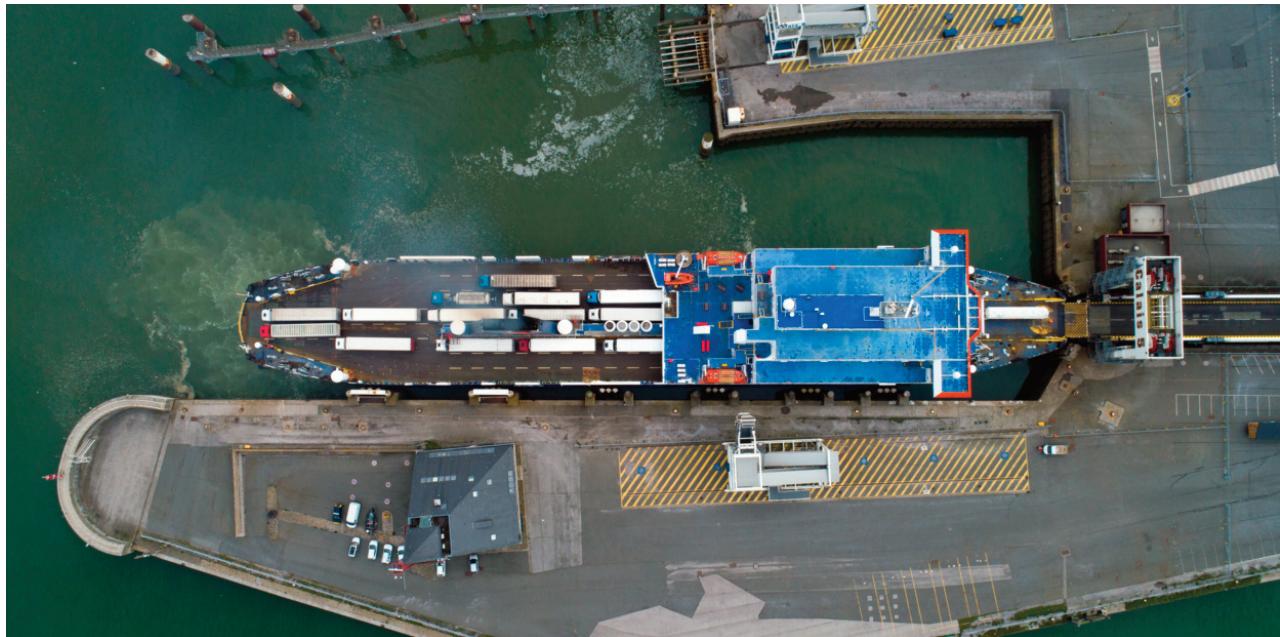
Líderes de la "Autopista del Mar" en el arco atlántico con 9 salidas semanales entre España e Inglaterra, apostamos por la intermodalidad con 2 salidas semanales entre Bilbao y Poole con nuestro buque ro-ro, ofreciendo soluciones para el transporte especial, peligroso, carga sobre mafí, y todo tipo de vehículo rodante.

Nuestro deseo de ofrecer una conexión directa entre España e Irlanda ya es una realidad con 2 salidas semanales entre Santander y Cork.



Para mas información contacte el **+34.944947367**  
o visite nuestra pagina [brittanyferriesflete.com](http://brittanyferriesflete.com)

 **Brittany Ferries**  
Flete



ñoles, solo por detrás de Francia, Alemania, Italia y Portugal.

Abundando en esta idea, los datos del Ministerio de Fomento reflejan que los países de origen o destino con los que los vehículos pesados españoles realizan **más transporte internacional** de mercancías por carretera son Francia, Alemania, Portugal, Italia, Países Bajos y el Reino Unido.

Los últimos datos estadísticos de este departamento certifican que el Reino Unido es el destino del **8,1% de las toneladas-kilómetro producidas** por el transporte internacional de mercancías por carretera español en 2017, año en el que se descargaron en este país un total de 2,697 millones de toneladas de mercancías llevadas por carretera desde España, un 4,6% del total la carga que ha llevado al exterior el transporte de mercancías por carretera en dicho ejercicio, en una evolución que, aunque sin estridencias, venía al alza desde 2012 y tras tocar techo en 2008.

Al tiempo, según los cálculos de Fen-

dismer unos **8.000 vehículos pesados** transportan mercancías por carretera entre España y el Reino Unido en el actual marco de la UE, una cifra que podría verse recortada a una décima parte como mucho si se vuelve a establecer un sistema rígido de autorizaciones bilaterales, hasta colocarse en un total de 800.

Lo único cierto es que en marzo se aprobó un **Reglamento** con medidas provisionales destinado a evitar la interrupción del transporte internacional por carretera, que estarán en vigor hasta final de año, sin que por el momento se sepa qué va a pasar después.

Más aún, el propio Gobierno británico ha reconocido en un **informe interno** desvelado por la prensa del país que podría producirse desabastecimiento de productos.

Incluso se especula con la posibilidad de que las conexiones entre el archipiélago y el continente a través del Canal de La Mancha puedan permanecer **interrumpidas durante meses**, así como con que los retrasos para los camiones que

lleguen a las islas desde la Unión europea puedan sufrir retrasos de más de dos horas en la frontera.

Así mismo, también se cree que hasta **5.000 camiones** podrían quedarse atascados en Dover durante sus viajes de vuelta al Viejo Continente cada día, con lo que el espacio habilitado por las autoridades británicas para 6.000 camiones en un aeropuerto del sur del país en desuso podrían quedar colapsado en poco tiempo.

En este sentido, parece que los principales problemas podrían venir no por la entrada de camiones en el Reino Unido, ya que este país tiene previsto un sistema de control laxo, siempre que se hayan cumplido una serie de trámites previos, sino por el **regreso** con los vehículos cargados con mercancías británicas para el continente que, en este caso, sí que estarán obligadas a pasar controles rigurosos antes de su entrada en el espacio de la Unión Europea.

En definitiva, todo este proceso se trata de una **partida de póker** en la que se juega mucho dinero y el futuro de muchas familias, en una situación que debería hacer reflexionar a todos y cuya complejidad no para de crecer si, como se especula últimamente, podrían convocarse elecciones al Parlamento británico antes del 31 de octubre. □

**“ Lo peor para las empresas que sigan trabajando con el Reino Unido tras el ‘Brexit’ puede ser que se encontrará en el regreso, ya que el país parece que implantará controles laxos a las mercancías procedentes de la Unión Europea ”**



## Brittany Ferries apuesta por el GNL para reducir su impacto ambiental

*La naviera incorporará al menos tres buques propulsados por gas natural hasta 2023 en rutas que conectan Francia y España con Reino Unido.*

Desde hace varios años, Brittany Ferries ha mostrado un firme compromiso con **la reducción de sus emisiones**, mediante la introducción de nuevos sistemas de depuración de gases o medidas para mejorar la eficiencia operativa de sus buques.

Ahora, su interés se centra en el Gas Natural Licuado, que le permitirá reducir aproximadamente en un 25% sus emisiones de CO<sub>2</sub>, además de **eliminar por completo las de azufre** y lograr una significativa disminución en las de óxidos de nitrógeno y partículas.

Hasta el año 2023, incorporará **tres bu-**

**ques propulsados por GNL**. El primero de ellos será el Honfleur, que estará operativo en 2020 en la ruta **entre el puerto británico de Portsmouth y el de Caen, en Francia**.

Brittany Ferries ha desarrollado una **no-vedosa solución para su repostaje**, pues el GNL será transportado en contenedores a bordo, que serán levantados mediante unas grúas para alinearlos con el tanque fijo de almacenamiento. Una vez vacíos, podrán ser sustituidos por otros.

Por su parte, el buque Salamanca se incorporará a la flota en 2022 para el

**transporte de carga y pasajeros en las líneas entre Reino Unido y España**. El Santoña, su gemelo, también cubrirá un servicio regular entre ambos países a partir de 2023.

Serán las primeras embarcaciones a GNL en operar hacia y desde el norte del España, y gracias a un acuerdo con Repsol, podrán repostar combustible **de manera regular** cuando lleguen a los puertos del país.

La naviera seguirá apostando así por unas **conexiones fiables y efectivas** entre los países de la Unión Europea y Reino Unido tras el Brexit.

**STEF**   
Connecting Food Market Players

# Descubre nuestra nueva web

Ya está disponible una versión renovada, más intuitiva y en español.

[www.stef.es](http://www.stef.es)





# El transporte frigorífico evoluciona de la mano del sector farmacéutico

*Cada vez existen más soluciones en los diferentes modos de transporte adaptadas a las necesidades del sector farmacéutico, que exige envíos rápidos y efectivos, así como una buena comunicación con el cliente.*

**D**ada su particular naturaleza, el transporte de productos farmacéuticos exige **la aplicación de ciertas prácticas y protocolos** para que lleguen a destino en las condiciones requeridas. Cualquier cambio en **la temperatura, humedad o ventilación** podría afectar a la calidad de los productos y sus propiedades.

Por este motivo, cada vez existen más soluciones en los diferentes modos de transporte adaptadas a las necesidades de este sector, en el que resulta fundamental que **los envíos se realicen de manera rápida y efectiva**, en equipos acondicionados expresamente para ello.

Además, se hace imprescindible **la monitorización y control de los pedidos** hasta su llegada, de modo que el cliente tenga la absoluta garantía de que se han mantenido en las condiciones adecuadas durante todo el proceso logístico.

En lo que se refiere al transporte terrestre, pueden encontrarse **numerosos**

**operadores** que ofrecen estos servicios de valor añadido, como Tipsa, que cuenta con la Certificación GDP de Buenas Prácticas en la Distribución Farmacéutica, y ha adaptado su amplia red a las exigencias del sector.

Los contenedores isotérmicos que utiliza para el mercado farmacéutico permiten el transporte de productos a temperaturas de **entre 15°C y 25°C, entre 2°C y 8°C o a -20°C**, asegurando que se mantenga en estos rangos durante más de 120 horas.

Otra de sus claves es la **posibilidad de monitorizar la mercancía** con sondas

**“ Las nuevas restricciones de acceso han llevado al desarrollo de soluciones más respetuosas con el medio ambiente para el envío de productos del sector farmacéutico. ”**

que **registran de forma automática la temperatura** de los envíos.

Para facilitar las operaciones de distribución, ha adaptado los vehículos de su flota, que ofrecen un **sistema de reporte continuado** y aseguran la entrega de los productos en tiempo récord gracias a la capilaridad de su red.

El cliente de este tipo de servicios puede conocer en cualquier momento dónde se encuentra su envío, puesto que se utilizan **tecnologías basadas en balizas GPS**.

Por otro lado, el operador dispone de **cámaras refrigeradas en las plataformas** de su red y zonas climatizadas en las llamadas agencias Farma para un exhaustivo control de la temperatura durante las 24 horas.

Asimismo, ha desarrollado procesos y normas operativas para garantizar la limpieza diaria tanto de sus instalaciones como de sus vehículos, además de **planes de desinfección, desinsectación y desratización**.

El objetivo es **garantizar la trazabilidad de los envíos**, mediante soluciones para la cadena de frío que se adecuen a las diferentes normativas.

### Última milla

En España, para hacer la distribución final a las farmacias, existen diferentes cooperativas, que en muchos casos han terminado uniéndose entre sí para obtener más ventajas y ganar cuota de mercado.

Entre ellas, se encuentra Cofares, que **sigue ampliando sus rutas cada año** para dar servicio al mayor número posible de oficinas de farmacia.

Actualmente, su red se compone de 35 almacenes y siete centros logísticos, aunque en 2019 ha abierto también una **plataforma 'on-line'** para la distribución de productos sanitarios.

Se trata de la primera cooperativa del sector en la actualidad, seguida de Bidafarma, que surgió de la unión de ocho.

También sobresale en este ámbito Fedefarma, con un total de **siete almacenes** para la distribución farmacéutica.

Los productos **parten del situado en Gavà** hacia el resto de instalaciones, de modo que puedan disponer de stock de forma continuada y lleguen a las farmacias de su área de influencia a primera hora de la mañana.

En este sentido, teniendo en cuenta las ya habituales restricciones en las zonas urbanas, el transporte hasta las farmacias puede suponer en ocasiones un completo desafío. Por ello, Novaltia ha empezado a probar **soluciones más respetuosas con el medio ambiente**, como las bicicletas, para la distribución de sus pedidos.

Siempre a la vanguardia de la innovación, la cooperativa también trabaja en el **proyecto Pharmadron**, que evalúa la viabilidad de realizar con drones el reparto de medicamentos y otros productos farmacéuticos en zonas rurales, donde **el acceso a farmacias y hospitales** sigue siendo complejo. En EE.UU, UPS ya está



### Otros servicios

Por su parte, DHL ofrece a sus clientes la **solución DHL Pharma** de transporte y distribución, que incluye un sistema de refrigeración en sus vehículos y cámaras con temperatura controlada en sus instalaciones, para que el producto se man-

tenga entre 5 y 25º C durante todo el proceso.

Otro operador centrado en este sector es DB Schenker, que promueve unos servicios fiables para el transporte de **productos para compañías farmacéuticas y biotecnológicas**, o fabricantes de dispositivos médicos.



“Operadores como Tipsa o DHL cuentan con soluciones específicas para el transporte de productos farmacéuticos a temperatura controlada.”

utilizando esta tecnología para ***hacer entregas en hospitales***, complementando su servicio de mensajería terrestre.

## Transporte aéreo

Dada su rapidez para llegar al lugar de destino, es lógico inferir que precisamente el transporte aéreo suele ser ***el modo preferido para estos envíos***.

Son varias las compañías que cuentan con soluciones adaptadas al sector farmacéutico u hospitalario, y entre ellas se encuentra IAG Cargo, que en 2019 ha abierto unas ***nuevas instalaciones en el aeropuerto de Madrid***, especializadas en este tipo de mercancía, que sirven como puerta de entrada a América Latina, Europa y otros rincones.

Los envíos se cargan en ***muelles exclusivos en la zona de operaciones*** con una flota especializada de camiones refrigerados para preservar la cadena de frío desde la terminal hasta la aeronave.

Entre las soluciones que ofrece al cliente, se halla Constant Climate, pensada para el ***transporte aéreo de esta clase de productos***, y Constant Climate Critical, para los envíos urgentes.

A su vez, Emirates SkyCargo ha reforzado en los últimos años su ***red para el transporte de productos farmacéuticos***, ofreciendo protección adicional para esta clase de envíos.

Para ello, promueve las ***buenas prácticas en los servicios de handling aeroportuario*** y la formación a los trabajadores para que sepan gestionar este tipo de mercancía de la manera más apropiada, garantizando así un tratamiento adecuado desde el punto en que se recogen en el aeropuerto de origen hasta que llegan al de destino.

La aerolínea ha transportado ***27.000 toneladas de productos farmacéuticos*** solamente entre el mes de abril y media-

El transporte aéreo ha sido tradicionalmente el modo preferido para estos envíos.



dos de agosto de 2019, lo que demuestra las posibilidades que ofrece su hub de Dubái en este ámbito.

## Transporte marítimo

En lo que respecta al ámbito marítimo, las navieras utilizan ***contenedores 'reefer' cada vez más modernos y sofisticados***

para cumplir con los requisitos necesarios para el transporte de esta mercancía.

Algunos, como el ColdCube Connect Pharma de Thermoking, han sido expresamente diseñados para estos envíos y cuentan con ***fuertes capacidades de refrigeración, congelación y calefacción***.

Los operadores son conscientes de la necesidad surgida en torno al sector médico y farmacéutico, y algunos disponen incluso de ***divisiones especializadas***.

Así, CMA-CGM ha lanzado en 2019 su ***nueva división Reefer Pharma***, gestionada por un grupo de expertos que vela por la seguridad de la carga desde la sede del grupo en Marsella, pero también a bordo de los buques y en los centros operativos de los que dispone en Singapur y Miami.

Asimismo, se realizan ***inspecciones antes de la salida del almacén*** de los diferentes contenedores, que posteriormente se sellan impidiendo el acceso a terceros y la posible contaminación a través de agentes externos.

En cuanto a ***la monitorización en tiempo real***, la naviera garantiza el con-



**“ Los operadores marítimos están tratando de ofrecer nuevos servicios que se adapten a los requerimientos del sector farmacéutico. ”**



trol de la temperatura y la humedad durante todo el proceso.

Maersk también supone un ejemplo en este ámbito, *pues acredita una gran ex-*

*periencia* en el transporte de productos médicos y farmacéuticos.

En este tipo de operaciones, suele utilizar contenedores conectados digital-

mente a un hub central de monitorización a través del *sistema de control remoto RCM*.

Esta tecnología permite registrar *la posición de cada unidad*, su nivel de energía, la temperatura, la humedad y la

**“La elección del contenedor adecuado es fundamental para asegurar el correcto transporte de la mercancía.”**

ventilación durante el trayecto, quedando todos estos datos a disposición del cliente.

Además, desde 2019 el operador utilizar *un nuevo asistente virtual* que puede enviar información actualizada por SMS o correo electrónico a los cargadores y permite realizar un seguimiento de la mercancía, así como *verificar su estado* al llegar al lugar de destino.□

## PORQUE SABEMOS QUE NO HAY NADA MÁS IMPORTANTE QUE LA SALUD



En TIPSA te ofrecemos servicios de temperatura controlada perfectamente adaptados a las exigencias del sector farma-laboratorios.

### TEMPERATURA CONTROLADA

Nuestra Red garantiza el control de temperatura durante todo el proceso logístico.

### TOTAL CAPILARIDAD

Llegamos a cualquier rincón de nuestra geografía garantizando una temperatura controlada por debajo de 25°.

### CALIDAD Y ESPECIALIZACIÓN

Somos la primera compañía del sector en obtener la certificación de GDPs.



## ¡Qué se **devoren** entre ellos!

Se oye y se lee con frecuencia que muchos empresarios del transporte de mercancías por carretera han llegado al límite de su paciencia. Epítetos de grueso calibre (no todos pueden reproducirse aquí) se escuchan en ocasiones cuando se refieren al "sector" en el que operan: un sector, se suele decir desde dentro, "prostituido", un sector sojuzgado y humillado por sus clientes y olvidado por las Administraciones, etc. etc.

Es lamentable que, en cierto modo, no pueden eludir que también se están refiriendo a sí mismos ya que, desde fuera, la opinión pública no llega distinguir a unos de otros, ni en éste ni en ningún otro colectivo. Es injusta, como toda generalización, pero es así. Y el "victimismo", en mi opinión, no nos va a ayudar nada a arreglarlo.

Personalmente soy de los que creo que no está todo perdido, que podemos hacerlo mucho mejor para construir, como se dice ahora, un "relato" que sea coherente con las muchas y muy valiosas aportaciones que el transporte por carretera hace a la sociedad en general y al mundo económico en particular. Hay demasiada gente interesada en hablar mal de este sector como para que desde dentro del mismo, en lugar de combatir esa imagen, se contribuya a ella.

Como en cualquier actividad empresarial, en nuestro mundillo hay malas prácticas (incluso expertos en ellas) pero también y en abundancia, seriedad, compromiso y esfuerzo para cubrir los retos del mercado dentro de los parámetros que establecen al muchas regulaciones y normativas que nos afectan.

Dicho lo cual, también hay que señalar que hay quienes están interesados en que prosperen los "modelos" basados en buscar la rentabilidad a corto plazo y su competitividad de mercado a base de burlar, lo más astutamente posible, las limitaciones legales y regulatorias. Como es bien sa-

**"La regulación no cesa de 'enredarse' y no hay interés en que el tamaño medio de las empresas de transporte tenga posibilidades de crecer".**

bido, a mayor número y complejidad de las normas, más resquicios y "coladeros" se crean para que aparezca y prospere la competencia desleal. Lo mismo ocurre cuanto más numeroso y desestructurado es el colectivo que debe ser vigilado para asegurar que cumple con las reglas.

Pues bien, en nuestro sector, se dan simultáneamente ambos escenarios: una complejísima y amplísima regulación y un colectivo que, contando sólo nuestro país, está constituido por muchas decenas de miles de actores empresariales y cientos de miles de profesionales.

Y por lo que parece, la regulación no cesa de "enredarse" y no hay interés en que el tamaño medio de las empresas de transporte tenga posibilidades de crecer. La legislación fiscal, laboral, societaria y sectorial no favorece el crecimiento de las empresas con trabajadores y medios propios. Se está haciendo competir en el mismo mercado a ese modelo de empresa "tradicional" frente a otros sistemas que eluden los costes (tanto directos como latentes) que debe afrontar un transportista con asalariados en plantilla. Es cada vez más extraordinario que alguien que empieza como empresario autónomo opte por crecer y contratar personal hasta constituir una empresa mediana o grande.

"¡Qué se devoren entre ellos!" parece que piensan algunos y así, mientras tanto, no podrán crearse ni desarrollarse empresas de transporte por carretera con la suficiente entidad y fuste como para hacerse valer y hablar bien de sí mismas y de sus colegas, de un lado, y para saber conjugar, de otro, los requerimientos de sus clientes con el respeto estricto de la normativa vigente y de las obligaciones contractuales.



## Univat, el dispositivo 'definitivo' para el pago de peajes en Europa

El nuevo dispositivo realizará el cambio automático entre países, sin intervención del conductor



La proliferación de tasas e impuestos por circular por las carreteras de los diferentes países europeos, que implica la instalación de una amplia variedad dispositivos para responder a los requerimientos de las autoridades locales, con los consiguientes trámites administrativos, fianzas e instalación de esta diversidad de dispositivos, ha supuesto un nuevo quebradero de cabeza para los operadores de transporte internacional, para los que Europa es su mercado natural.

Para paliar en lo posible estos engorrosos trámites se ha desarrollado **Univat**, el nuevo dispositivo para el pago de peajes en toda Eu-

ropa, que simplifica el día a día del trabajo de los transportistas por carretera.

**Univat** sustituye a todos los dispositivos actuales: OBU, Tollcollect, Satellic, Teleras, Viatoll, Viavat..., con el consiguiente ahorro en instalaciones, fianzas y cuotas.

Con una tecnología de vanguardia que no estaba disponible hasta ahora y tras varios años de desarrollo, Vatservices ofrece las primeras unidades de este dispositivo que ofrece seguimiento, gestión y control del vehículo por GPS. Con un único dispositivo, un solo contrato, un único importe de alquiler y un único envío de documentación, su funciona-

miento es sencillo e intuitivo. Ofrece los datos de consumos de peajes en tiempo real, siendo muy fácil de seguir en el ordenador o en el 'smartphone'.

Gracias a su avanzada tecnología, el OBU realizará el cambio automático entre países, sin intervención del conductor. Además, la tecnología del nuevo dispositivo permite un cambio flexible entre vehículos. Además, con la instalación del **Univat**, Vatservices ofrece a los más de 36.000 camiones censados que trabajan con la consultora "líder en servicios de peaje en la península ibérica", una única factura por país, con todos los servicios contratados.



### TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA.

Última tecnología, hasta ahora no disponible en el mercado, que permite un cambio flexible entre vehículos. Gracias a la avanzada tecnología, el OBU realizará el cambio automático entre países.



### INTUITIVO Y FÁCIL.

Aplicando los avances tecnológicos, nuestra dilatada experiencia, así como el conocimiento único de las demandas y necesidades del sector del transporte, hemos podido integrar la oferta de un equipo único y definitivo para facilitar el día a día del trabajo en Europa. Con un interface muy intuitivo y fácil de seguir en tu smartphone o en tu PC.



### FACTURA VATSERVICES.

Una única factura por país donde podrás encontrar los diferentes servicios que ofrece VATservices.



## 'I-Save' de Volvo, ahorro y eficiencia con el combustible

*Volvo Trucks ha lanzado nuevas mejoras para ayudar a las empresas de transporte de larga distancia a obtener un mayor ahorro y eficiencia en el uso del combustible, centradas tanto en la propia tecnología del motor como en diversos avances a nivel de software.*

**L**os operadores de transporte europeos deben recorrer distancias cada vez más largas para entregar la mercancía. Sin embargo, el **aumento de los precios del diésel** al que se enfrentan en la actualidad ha hecho que este incremento de la carga de trabajo no se traduzca en una mayor rentabilidad, sobre todo si se tiene en cuenta que el combustible **representa ya un tercio de sus costes**.

Con la vista puesta en las empresas de transporte de larga distancia que recorren **más de 120.000 kilómetros al año** o que tienen un gasto anual de combustible o Adblue por encima de los 40.000 euros, Volvo Trucks ha lanzado en 2019

el **nuevo sistema I-Save**.

Combinado con el eficiente motor D13TC, puede llegar a **reducir los costes de combustible en hasta un 7%** en las operaciones de larga distancia, en comparación con un motor D13 Euro 6 nivel D. De esta reducción, un 4% corresponde precisamente a las **mejoras en la propia tecnología del motor** y un 3% a los avances a nivel de software.

En este caso, el ahorro viene dado por

el paquete de Combustible Larga Distancia. Esto incluye la caja de cambios I-Shift para seleccionar la marcha más adecuada **control inteligente I-Cruise con I-Roll**, que ajusta la velocidad para reducir el consumo de combustible, un sistema I-See basado en mapas, que adapta la conducción a las pendientes de la carretera, y un software de cambio de marchas que ha sido **optimizado para operaciones de larga distancia**.

**“ El sistema está especialmente dirigido a empresas de transporte de larga distancia que recorran más de 120.000 kilómetros anuales. ”**



**“ El nuevo Volvo FH con sistema I-Save puede adquirirse con una potencia de 460 CV y 2.600 Nm de par motor, o de 500 CV y 2.800 Nm de par motor. ”**

El exceso de energía en los gases de escape se utiliza para alimentar el motor a través de **una turbina adicional en el flujo de escape**, el Turbo Compound.

Esta tecnología convierte el **exceso de energía de los gases de escape** en potencia mecánica, que llega a través de unos engranajes hasta la transmisión trasera del motor y posteriormente al cigüeñal.

Así, utilizando el calor residual y el exceso de energía, la unidad Turbo Compound aporta más par motor y esto implica que **se necesita menos trabajo de los cilindros** para conseguir el mismo rendimiento total, y por tanto, menos cambios de marcha y menos combustible.

#### Ya disponible en Europa

Disponible desde el mes de marzo de 2019 **en todos los mercados europeos**, el nuevo Volvo FH con sistema I-Save

puede adquirirse con una potencia de 460 CV y 2.600 Nm de par motor, o de 500 CV y 2.800 Nm de par motor.

# 7%

#### REDUCCIÓN DE LOS COSTES

de combustible que puede proporcionar el sistema I-Save.

El modelo, que garantiza una experiencia de conducción potente, suave y silenciosa, ha sido mejorado con **nuevos ejes traseros más eficientes** en el consumo de combustible y bomba de dirección asistida con desplazamiento variable. Además, se ha conseguido **una respuesta mejorada del pedal**, con un desarrollo del par motor más suave, que hace que sea más fácil mantener la velocidad. □

Se trata de la motorización **más eficiente que ha logrado hasta la fecha** el fabricante para este tipo de transporte y se adapta perfectamente a las necesidades de los conductores.

#### Un motor más potente y eficiente

En concreto, genera **hasta 300 Nm de par adicional**, por lo que exige menos aceleración y combustible para mantener una velocidad constante, permite **subir una cuesta en marchas superiores**, requiere hacer menos cambios circulando por carretera, y facilita la conducción a menos revoluciones, con la consiguiente reducción del ruido.

Además, utiliza un nuevo tipo de **aceite VDS-5 de baja viscosidad** y dispone de pistones con un interior en forma de ondas que mejoran la combustión y aumenta la eficiencia al **guiar el calor y la energía hacia el centro** de los cilindros, donde hay oxígeno no utilizado para una mejor combustión concentrada.



El nuevo motor D13TC genera hasta 300 Nm de par adicional.

*Datos correspondientes al primer trimestre del año 2019*

# El sector del almacenamiento frigorífico se mantiene en forma

*La ocupación media en los tres primeros meses del año se ha situado en el 85,6%, aunque se ha superado esta cota en zonas como Cataluña, el centro de España, Asturias y Galicia, o Canarias.*

**L**a Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España, Aldefe, ha confirmado una vez más la evolución del sector del frío, que transporta y almacena millones de toneladas de alimentos y otros productos perecederos cada año, con un centenar de empresas que **facturan alrededor de 200 millones de euros anuales**.

El ejercicio 2018 se cerraba con un crecimiento muy sólido en este ámbito, tanto en **la ocupación, que se situó en un 87,4% de media**, como en las mercan-

cías manipuladas, que han llegado a las 3.569.925 toneladas.

En lo que respecta a la facturación, se superaron los 138 millones de euros.

Los **primeros datos de 2019**, correspondientes al primer trimestre, no han alcanzado las cotas meses anteriores, pero las perspectivas son positivas.

En concreto, muestran que estas instalaciones han registrado **un 85,6% de ocupación media**, situándose en los 2.554.805 m<sup>3</sup>.

No obstante, mientras en Valencia ha llegado al 81,7% y en la zona norte al



**82%, en Cataluña se sitúa en el 88,2%**, con una ocupación real de 326.385 m<sup>3</sup>.

Por encima de estas cifras se encuentra **la zona centro, con un 89,5%** y 356.334 m<sup>3</sup>, muy similar al 89,6% de Asturias y Galicia, aunque en su caso esto supone 155.906 m<sup>3</sup>.

Canarias es la que ha registrado un dato más elevado, con un 90%, **correspondiente a 50.000 m<sup>3</sup>**.

En total, la capacidad del sector se encuentra en los 2.985.223 m<sup>3</sup>, de los que **la región catalana aporta 877.168 m<sup>3</sup>**, la zona norte 734.640 m<sup>3</sup>, y el centro, 617.384 m<sup>3</sup>.

En cualquier caso, el rendimiento de las instalaciones frigoríficas no solamente se puede calcular por su capacidad o el volumen almacenado, sino por **el movimiento de mercancías**.

En este campo, las empresas del sector vienen ofreciendo a sus clientes desde hace tiempo **diferentes servicios de valor añadido**, con lo que consiguen mejorar de forma clara su competitividad frente a



**El sector es responsable del transporte y almacenamiento de miles de toneladas de alimentos y otros productos perecederos.**



otras opciones de almacenaje.

Así, en **número de toneladas manipuladas**, destaca Cataluña con 220.283, seguida de la zona norte con 211.330, y del centro de España, con 192.472. En total,

## 85,6%

### Ocupación media

de las instalaciones de almacenamiento y distribución frigorífica en España.

se han alcanzado las 806.699 toneladas en España.

En cuanto al número de empleados del sector, **asciende en el primer trimestre a 1.031**, de los cuales Cataluña cuenta con el 45%, equivalente a 460 trabajadores.

Le siguen el centro de España, con 185 personas que conforman el 18% del total, y **en tercer lugar, las regiones de**

**Asturias y Galicia**, junto a Valencia, con 125 empleados, que constituyen un 12% en cada caso.

### Facturación

Por su parte, la facturación es el último de los parámetros que Aldefe recoge de las empresas asociadas y un **claro indicador de aumento de la actividad** del sector frigorífico.

En este caso, ha ascendido a los 24,5 millones de euros, destacando nuevamente **Cataluña con 11,79 millones**, seguido muy de lejos por la zona centro con 3,7 millones, y por Valencia, con 3,5.

Muchas empresas están potenciando sus servicios de valor añadido y **tratando de diversificar sus actividades**, lo que re-

unda en un aumento de sus ingresos.

Sin embargo, desde la Asociación vienen insistiendo en la necesidad de aplicar **una rebaja en las tasas e impuestos del sector del almacenamiento frigorífico**. Y es que aunque su factura eléctrica representa en torno al 40% de la cuenta de resultados y la fiscalidad ligada a la energía "es altísima", el sector aún se encuentra **excluido de las bonificaciones del Impuesto Eléctrico**.

La situación es todavía más complicada, pues no puede obtener ayudas a la eficiencia energética de forma directa al **no estar considerado ante la Administración como una industria**.

Todo ello a pesar de que se trata de un sector responsable del transporte y almacenamiento de **miles de toneladas de**

**“ Las empresas del sector están ofreciendo a sus clientes más servicios de valor añadido para mejorar su competitividad frente a otras opciones de almacenaje. ”**

*alimentos* y otros productos perecederos.

En esta línea, Aldefe ha expuesto recientemente ante la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, CEOE, la “*urgente necesidad del control de precios en materia de energía*”, después de que se registrara *un crecimiento del 44,4% entre los años 2016 y 2018*.

**“ El sector del frío sigue denunciando el intrusismo de los almacenes privados, un hecho que está contribuyendo a su desprecio. ”**

Asimismo, siguen denunciando el intrusismo de los almacenes privados, que ofrecen servicios “*a precios irrisorios*” y *contribuyen al desprecio del sector*, al no poder ofrecer la misma calidad.

### Un sector fundamental

Desde la Asociación, recuerdan su importante papel para el correcto funcionamiento de múltiples sectores y aseguran que el sector del frío en España *es uno de los más avanzados de Europa*, especialmente en lo que se refiere a la aplicación de tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

Su labor es indispensable para el bienestar de los ciudadanos y asumen con responsabilidad su función:

*“Hacemos posible que los alimentos se puedan almacenar, se conserven y se transporten para que lleguen al ciudadano en condiciones óptimas para su consumo, con todas las garantías.”*

Así lo explican desde Aldefe, recalando que “*hay frigoríficos en los puertos, en mataderos, en mercados de abastos, la industria conservera. También es importante el transporte de productos perecederos y sensibles como las flores o los medicamentos, los cosméticos... El frío es fundamental para nuestro bienestar*”. □



## Las empresas de frío se comprometen con el medio ambiente

El sector español de la refrigeración factura anualmente más de 5.000 millones de euros y ha experimentado *tasas de fuerte crecimiento* en los últimos años, llegando al 15% en 2018, según los datos de la Asociación Nacional de Empresas de Frío y sus Tecnologías, AEFYT.

Gracias a él, industrias como la agroalimentaria, la automoción, el turismo, la hostelería, y el sector farmacéutico pueden seguir creciendo, pues está en constante evolución para tratar de *adaptarse a las nuevas demandas generadas*.

Además, es evidente su fuerte compromiso con el medio ambiente, reflejado en el *aumento de la inversión en I+D*, el desarrollo de nuevas tecnologías y una firme apuesta por la profesionalización.

Gracias a esta filosofía, *el consumo de gases fluorados* se ha reducido a la mitad en los últimos cuatro años y el peso de estas emisiones en las totales se ha reducido en más de un 60%.

Para el tejido empresarial e industrial, el *cumplimiento de los objetivos medioambientales* a nivel europeo es prioritario, y para conseguirlo, debe reducirse el gasto asociado a la elevada demanda de frío en los procesos industriales, lo que requiere, a su vez, de energía eléctrica..

Desde la AEFYT apuestan por *el enfriamiento evaporativo*, un proceso natural que utiliza el agua como refrigerante y permite la transmisión a la atmósfera del calor excedente de procesos y máquinas térmicas.

En consecuencia, *se reducen las emisiones de CO2* indirectas gracias al ahorro de energía eléctrica consumida, y las directas por el menor riesgo de fugas de gases refrigerantes.

Utilizado en las instalaciones frigoríficas y de aire acondicionado con condensación por agua, el sistema garantiza también *un menor consumo energético*.

El sector de la refrigeración, que está integrado por unas 5.000 empresas certificadas como Instaladores frigoríficos y más de 200 empresas fabricantes, consultoras y comercializadoras, reúne a profesionales con grandes conocimientos y habilidades técnicas.

Sin embargo, el desconocimiento por parte de la sociedad de las salidas laborales que puede ofrecer hace que a las empresas cada vez les cueste *más tiempo y esfuerzo* cubrir determinados puestos.

# SOLUCIONES DE VOZ PARA CENTROS DE DISTRIBUCIÓN DE CUALQUIER TAMAÑO.



Honeywell Voice Solutions se integra perfectamente en empresas de todos los tamaños y consigue que sus operaciones sean más eficientes en flujos de trabajo como son el picking, inventario, almacenaje o reposición. Todo controlado por voz y con mejoras de productividad, operarios con manos libres, facilidad de aprendizaje y estandarización de procesos.

Más información en [www.honeywellaiddc.com/vocollect](http://www.honeywellaiddc.com/vocollect)

THE FUTURE IS WHAT WE MAKE IT

Honeywell

*El comercio electrónico empuja*

# La distribución urbana de producto refrigerado entra en una nueva era

*El empuje del comercio electrónico hace que el canal on-line se esté extendiendo también al reparto urbano de productos perecederos, un segmento de actividad que viene despertando gran interés entre diferentes operadores, pese a la dificultad que presenta su operativa.*



**E**l comercio electrónico mantiene un *importante grado de crecimiento en España*, azulado en su carrera por alcanzar la cuota de mercado que ya tiene en otros mercados europeos.

El año pasado, las ventas de este canal alcanzaron los **39.243 millones de euros**, según los cálculos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, lo que implica un fuerte crecimiento de un 29% con respecto a 2017.

Ese mismo año, el canal on-line de productos de alimentación también tuvo un *fuerte incremento de un 21,3% anual*, aunque en cuota de mercado apenas representa un 1,2% del total de ventas de productos de alimentación en los hogares, una cifra que queda lejos de las cuotas de los supermercados, e incluso de las tiendas tradicionales.

Con más detalle, el comercio electrónico es *más fuerte entre los productos de alimentación generales*, con una cuota de un 1,8% y, sin embargo, en los frescos flojea, con una cuota de un 0,6%, que también ha crecido con respecto a 2017, aunque aún tiene un valor marginal en relación con este mercado global que tiene un valor total de 68.538,08 millones de euros, con un crecimiento de

**“Pese a su importante tasa de crecimiento en los últimos años, el canal on-line de productos perecederos sigue teniendo una exigua cuota del 1,2%. ”**

1,6% con respecto a 2017

Sin embargo, todo parece apuntar a que los crecimientos en estos segmentos de comercio electrónico de productos de alimentación apenas han iniciado unos incrementos que han tardado en llegar, dada la idiosincrasia del comprador español, más acostumbrado a acudir a sus establecimientos de confianza, pero que **parecen imparables**, a tenor de lo que ya ha sucedido en otros mercados más maduros y pese a las dificultades que ofrece este segmento.

De hecho, desde hace un par de años a esta parte **se repiten nuevas iniciativas** para posicionarse en cabeza de un mercado incipiente y en el que las principales cadenas del país, tanto nacionales como extranjeras como con implantación en la península ibérica, no quieren perder comba, sabedoras de que quien tarda pierde la vez.

Todo este panorama puede representar una **importante oportunidad para el transporte frigorífico**, toda vez que incluso en servicios de los llamados de última milla, los que acercan las mercancías al consumidor final, diferentes productos deberán ir a temperatura controlada hasta que se entreguen a los clientes.

De este modo, el transporte frigorífico

entra en la **distribución urbana de mercancías** también.

En este punto existen **dos modelos** claramente diferenciados. Mientras que por un lado empresas como Mercadona han optado por realizar estos servicios de distribución con personal propio, otras cadenas prefieren que el reparto final lo lleven a cabo empresas especializadas.

De igual modo, y en sentido inverso, desde el punto de vista del aprovisionamiento, **el comercio electrónico está modificando la gestión logística y, consecuentemente**, la de las operaciones de transporte, dado que se tiende a colocar los inventarios lo más cerca posible de los centros de las ciudades, al tiempo que se intentan eliminar pasos por almacenes, para evitar gastos asociados a instalaciones y personal.

En este sentido, el punto de inflexión en este segmento lo ha marcado Mercadona con el lanzamiento de su **sistema de colmenas** hace algunos meses, un proyecto que ha supuesto un verdadero aviso para navegantes y al que han seguido diversas iniciativas, de entre las que destaca la última que ya lleva a cabo Lidl en Madrid, con la intención de ampliarla a otras partes del país.

Así mismo, **Carrefour** también ha dejado en manos de Glovo el reparto en en-

tornos urbanos de productos frescos y perecederos en seis ciudades de cuatro países, entre los cuales se encuentra España, en una colaboración que tiene muchos visos de ir a más, **en la medida en que el canal de comercio electrónico para alimentación vaya creciendo** desde sus exiguos registros actuales, hasta alcanzar cifras verdaderamente importantes.

Sin embargo, basten **dos muestras** para indicar por dónde van las cosas o, por lo menos, cómo las ve en estos momentos la gran distribución, un sector que las

# 21,3%

## DE CRECIMIENTO ANUAL

ha experimentado el canal on-line de venta de productos de alimentación en el último año

tres últimas décadas ha actuado de verdadero motor del comercio minorista en todo Occidente.

De igual modo, otra importante piedra de toque en este ámbito de la distribución de productos alimentarios a través del canal on-line son los **movimientos**



La cadena de frío sufre en las operaciones de distribución urbana de mercancías.



Pese a su poca cuota de mercado, las ventas on-line crecen con fuerza.

que desde hace un tiempo viene realizando Amazon y entre los que se incluyen tanto la adquisición de plataformas digitales de reparto, como de especialistas en productos de alimentación.

En definitiva, parece que el segmento de alimentación en el comercio electrónico presenta **buenas perspectivas de generación de negocio**, dado su incipiente grado de desarrollo en el mercado español, así como el recorrido que ya ha demostrado en otros países de nuestro entorno.

Para ello se están desarrollando no solo almacenes de diferentes capacidades destinados a almacenar en pequeñas

cantidades y con la vista puesta en generar una **alta rotación del género**, en consonancia con las caducidades que se manejan en los productos perecederos, sino que, además, también se está trabajando en la fabricación de vehículos que permitan el mantenimiento de la cadena de frío hasta el cliente final.

Estos desarrollos vienen complicados, de otra parte, por la necesidad de impulsarse con **motores más limpios**, dado que están destinados a moverse en entornos urbanos y, de manera cada vez más generalizadas, en áreas de acceso restringido que limitan el acceso de los vehículos más contaminantes.

“ La conectividad permitirá obtener un análisis pormenorizado y en tiempo real del estado de una expedición gracias a la generalización del uso de sensores. ”

De igual modo, estos vehículos también se diseñan para emitir los **menores volúmenes de ruido posible**, ya que muchos de ellos pueden destinarse a servicios nocturnos de reparto, para aprovechar horarios de menor circulación, siempre dentro de lo que marcan las normativas municipales de circulación.

En este mismo sentido, los vehículos que se vienen diseñando para realizar servicios de reparto urbano a temperatura controlada suelen **contar con espacios multitemperatura**, con el fin de poder ofrecer diversas posibilidades en diferentes rangos de productos, desde congelados a frescos, en espacios reducidos, dado el entorno en que se han de mover, en una operativa con muchos condicionantes y en un entorno muy competitivo. □



The collage includes the following magazine covers:

- Nº 8 - ABRIL /2018**: Logística - Transporte por Carretera - Marítimo - Ferrocarril. Cover image: A highway with large white numbers '2018' painted on it.
- Nº 10 - JUNIO /2018**: Logística - Transporte por Carretera - Marítimo - Ferrocarril. Cover image: A large red '20' over a port scene.
- Nº 13 - NOVIEMBRE /2018**: Logística - Distribución. Cover image: A street scene with a delivery van.
- Nº 11 - SEPTIEMBRE /2018**: Transporte por Carretera - Logística. Cover image: A truck and a smartphone with a delivery app interface.
- Nº 12 - OCTUBRE /2018**: Inmologística. Cover image: A long train of shipping containers.
- Nº 9 - ABRIL /2018**: Transporte por Carretera - Marítimo. Cover image: A truck at a port.

**Monográficos con información y análisis en profundidad de los principales expertos de cada sector.**

**Triple difusión:** revista digital, formato web a través de [www.cadenadesuministro.es](http://www.cadenadesuministro.es) y edición impresa.

Y nuestros **boletines diarios de lunes a viernes**, con información especializada de logística, transporte por carretera, sector marítimo portuario, inmologística, ferrocarril, industria...

# ¡SUSCRÍBASE!

**cadena de suministro**  
Información Just In Time. ¡En cualquier sitio, en cualquier momento!



## Evolución de las matriculaciones en el último año

# El mercado de industriales, pendiente de la evolución de la economía

*La evolución a la baja en la matriculación de camiones y semirremolques en los últimos doce meses, obedecen a diversas circunstancias que explican la moderación de los transportistas a la hora de afrontar nuevas inversiones en la renovación o ampliación de flotas.*

**D**urante el pasado 2018, el mercado español de camiones terminó con una caída de un 2,8%, para un mercado total anual de **24.708 unidades**, frente a las 25.422 de 2017.

Así mismo, el año pasado, la caída del mercado se ha concentrado **especialmente en tractocamiones y en camiones ligeros**.

Por contra, los pocos crecimientos habidos el año pasado **en camiones medios y en rígidos**.

En concreto, en todo el año pasado se han matriculado 1.103 camiones ligeros, un 5,9% menos que en 2017, 3.440 camiones medios, un 6,5% anual más, 3.486 rígidos de carretera, lo que supone

un crecimiento anual de un 12,7%, 1.005 rígidos de obra, con un aumento en un año de un 77,6%, y **15.674 tractocamiones**, un 9,7% menos que un año antes, con lo que su peso sobre el total de matriculaciones de vehículos industriales durante 2018 alcanza el 63,4%, una décima porcentual más que en 2017.

De igual modo, este tono negativo del mercado se ha trasladado a los **ocho primeros meses de este 2019**, pese al puntual efecto acelerador que ha tenido la

entrada en vigor de los nuevos tacógrafos inteligentes.

En este sentido, las **tractoras** siguen perdiendo pie, mientras que las caídas en los camiones ligeros, que entre enero y agosto de 2019 presentan un potente crecimiento, se han trasladado ahora a camiones medios.

Con mayor detalle en los ocho primeros meses de 2019, los **camiones ligeros** presentan un crecimiento de un 21,6%, hasta totalizar 800 unidades.

**“ Las tractoras representan un 59,6% del mercado total de camiones en España, con un total de 9.328 unidades matriculadas entre enero y agosto de este mismo año. ”**

## MATRICULACIONES de CAMIONES hasta SEPTIEMBRE de 2019

Segmentos	2019	2018	% Variación	Peso 2019	Peso 2018
<b>Camiones Ligeros (3,5 - 6 tn)</b>	<b>800</b>	<b>658</b>	<b>21,6%</b>	<b>5,1%</b>	<b>4,1%</b>
<b>Camiones Medios (6 - 15,9 tn)</b>	<b>2.231</b>	<b>2.509</b>	<b>-11,1%</b>	<b>14,2%</b>	<b>15,8%</b>
<b>Camiones Pesados (&gt; 16 tn)</b>	<b>12.629</b>	<b>12.757</b>	<b>-1,0%</b>	<b>80,6%</b>	<b>80,1%</b>
Rígidos de Carretera	2.602	2.430	7,1%	16,6%	15,3%
Rígidos de Obras	699	656	6,6%	4,5%	4,1%
Tractoras	9.328	9.671	-3,5%	59,6%	60,7%
<b>Total Camiones (&gt; 6 tn)</b>	<b>14.860</b>	<b>15.266</b>	<b>-2,7%</b>	<b>94,9%</b>	<b>95,9%</b>
<b>TOTAL CAMIONES</b>	<b>15.660</b>	<b>15.924</b>	<b>-1,7%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ANIACAM

Así mismo, en el período se han matriculado en España 2.231 **camiones medios**, un 11,1% menos que hace un año.

De igual modo, en los ocho meses se han matriculado 2.602 rígidos de carretera, un 7,1% anual más, así como 699 **rígidos de obras**, un 6,6% más que entre enero y agosto de 2018.

Por lo que respecta a los **tractocamiones**, que un 59,6% del peso total del mercado de vehículos industriales español totaliza 9.328 unidades en los ocho meses, lo que supone una caída anual de un 3,5%.

Todos estos números dibujan un **panorama sombrío** para el mercado español de vehículos industriales hasta agosto.

En este mismo sentido, los registros de matriculaciones en los camiones durante los ocho meses del ejercicio se colocan

en niveles ligeramente inferiores a los de 2016 y **bastante por debajo de los registros de 2017 y 2018**, en un mercado que

mercado español de camiones.

### Índice del sector manufacturero

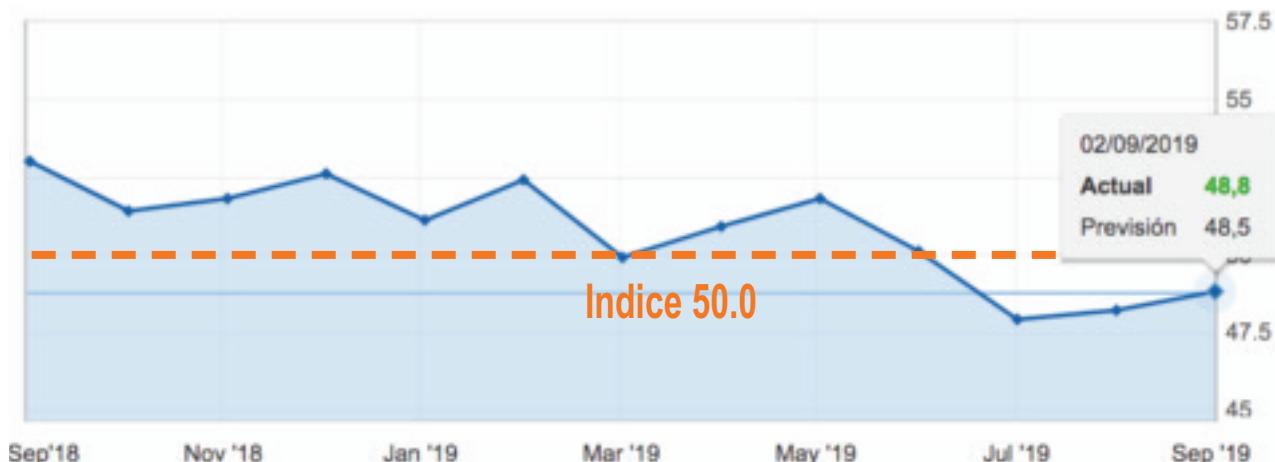
En los últimos meses a vuelto a la actualidad el **Índice del Sector Manufacturero (PMI)**. Se trata de uno de los indicadores más importantes de la salud económica ya que constituye un indicador temprano de recesión o crecimiento **próximos**. **Cuando el IPM es menor de 50,0, indica que la economía productiva decrece**, mientras que un valor por encima de 50,0 indica la expansión de la industria manufacturera.

El indicador de actividad industrial elaborado por Markit Economics ha establecido el dato de septiembre para España en el nivel de 48,8, ligeramente por encima de la lectura del mes anterior de

**-2,7%**  
CAEN LOS CAMIONES PESADOS  
de más de 6 toneladas en los ocho primeros meses de 2019

ni de lejos llega a rozar los esplendorosos niveles que tuvo entre los años 2000 y 2008, período en el que se llegaron a matricular 36.416 camiones entre los meses de enero y agosto de 2017, un volumen inimaginable a día de hoy para el

### PMI - INDICE del SECTOR MANUFACTURERO





## SOR Ibérica, especialista del frigo

*El fabricante de semirremolques frigoríficos sigue desarrollando productos que, gracias a su grado de personalización se adaptan a las necesidades del transporte a temperatura controlada.*

La calidad de cualquier empresa se mide por el grado de contacto que tiene con sus clientes, con el fin de tener un **feed-back constante** de sus necesidades que alimente la creación de nuevos productos adaptados al mercado.

Conscientes de esta realidad, SOR Ibérica lleva a cabo **reuniones periódicas con los transportistas**, como la celebrada recientemente en el municipio murciano de Yecla. En este encuentro, los empresarios pudieron comprobar el **grado de acabado** que imprime el fabricante a sus productos con sistemas direccionales de ejes por cable o por barra, ejes con sistemas autoinflado, diversos tipos de paneles separadores o unidades con plataforma elevadora isotérmica en lugar de puertas traseras, entre otros.

De igual modo, también quedó constancia de las **posibilidades de personalización** que ofrece la marca, algo que constituye una de sus señas de identidad, en equipos que también se preocupan por relación calidad/precio, su valor residual, el coeficiente de aislamiento y la relación entre la tara del vehículo y su capacidad de carga.

Así mismo, entre los últimos desarrollos de SOR Ibérica se encuentra el lanzamiento de un **porta palets duplo**, destinado a cubrir una de los principales quebraderos de cabeza de las empresas de transporte frigorífico en términos de carga, seguridad y limpieza.

Este equipo dispone de **capacidad de almacenaje para 36 palets**, así como con un juego de separadores isotermo y doce barras de doble piso, con lo que el equipo permite dar solución a tres problemas de almacenamiento en un solo compartimento, ya que da cabida a barras de doble piso, pallets y paneles separadores isotermos.

48,2, pero con previsión a que vuelva a bajar.

El indicador manufacturero español se había mantenido en positivo, por encima del valor 50,0 en contraste con la zona euro, pero en junio ha entrado definitivamente en zona negativa, en la que se mantiene desde entonces.

### Mercado de semirremolques

Por lo que respecta al mercado de semirremolques, las estadísticas de Asfares para los ocho primeros meses de este 2019, el mercado español total de semirremolques alcanza un volumen de matriculaciones de **7.957 unidades**, un 6,75% menos que en el mismo período de 2018, cuando se alcanzaron las 8.533 matriculaciones.

En el período, y por marcas, Lecitraler comanda el mercado español global de semirremolques con **1.758 unidades**, pese a una caída anual de un 11,5% y una cuota de mercado de un 22,09%.

De igual modo, en el mercado español de semirremolques del período que va de enero a agosto de 2019 es de destacar también el volumen de matriculaciones alcanzado por **otros fabricantes de menor tamaño** que, en su conjunto, suman un volumen total de 1.549 unidades matriculadas, para alcanzar todos ellos agrupados una cuota de mercado de un 19,47% del mercado total de semis.

**“ Hasta agosto el mercado español de frigos totaliza 1.798 unidades matriculadas, un 1,91% menos que en 2018. ”**

El **segmento de frigos** acumula en los ocho meses un total de 1.798 unidades, un 1,91% por debajo de las 1.833 registradas a estas alturas del año pasado.

Sin embargo, esta caída puede considerarse **moderada** si se compara con la registrada en otros segmentos de matriculaciones de semis, como, por ejemplo, lonas, cisternas o contenedores, aunque tampoco alcanza el buen tono que tienen este año los furgones, con un ascenso de un 8,93% impulsados por la distribución urbana de mercancías.

En estos ocho primeros meses de 2019, el segmento de frigos se concreta en **1.798 matriculaciones**, un 1,91% menos que en idéntico período del año pasado.

De los especialistas, SOR Ibérica alcanza las **407 matriculaciones de frigos**, un 18% más que hace un año, y una cuota de mercado del 22,64%. Lecitraler, por su parte, ha matriculado **241 frigos entre enero y agosto de 2019**, un 19,7% menos que en 2018, mientras que **Krone se queda en 510 unidades**.

## Perspectivas

Las caídas de estos meses en las matriculaciones de tractoras y tanto del de semirremolques, como de los frigos en particular, refleja la **contención inversora de las empresas de transporte**, en un momento económico de cierta ralentización a nivel europeo y que también empieza a reflejarse en los principales indicadores de la economía española.

Esta moderación de los transportistas a la hora de renovar o ampliar sus flotas está relacionada, así mismo, con la **incertidumbre existente en la industria automovilística** en relación con el futuro del combustible diésel, ya que, pese a que su futuro a medio plazo parece asegurado en el transporte de larga distancia, estas dudas también parecen trasladarse en cierto modo al transporte pesado.

Además, otro factor a tener en cuenta es el **propio mercado de transporte**, que,

en el caso concreto del transporte frigorífico, vive un escenario de alta competitividad, con una guerra de precios feroz que se vive en un escenario europeo.

En este marco, aunque aún no se han recuperado los volúmenes existentes con anterioridad a la crisis económica, la tendencia del mercado europeo de semirremolques que se refleja de manera especial en España, Italia, Dinamarca y Austria, **se alinea con la desaceleración económica** que se está viviendo en las principales economías continentales durante la segunda mitad del año.

Sin embargo, a juicio de diferentes expertos, la situación del mercado podría no ser tan mala como indican las cifras, ya que se viene de un 2018 de récord en el mercado europeo de semis, lo que agrandaría los descensos de este año, y, adicionalmente, se estima que las ventas de semirremolques para el **periodo que va de 2017 a 2021** serán las más altas de la historia.

De igual modo, también se prevé que el mercado seguirá marcando máximos de volumen de flota año tras año al menos **hasta 2023**, en la medida en que los transportistas contemplen los nuevos semis con una oportunidad para el ahorro de costes y la mejora de la competitividad en sus operaciones. □

## -6,75%

### CAEN LOS SEMIRREMOLQUES

en los ocho primeros meses de 2019

En el caso concreto del transporte frigorífico, vive un escenario de alta competitividad, con una guerra de precios feroz que se vive en un escenario europeo.

En este marco, aunque aún no se han recuperado los volúmenes existentes con anterioridad a la crisis económica, la tendencia del mercado europeo de semirremolques que se refleja de manera especial en España, Italia, Dinamarca y Austria, **se alinea con la desaceleración económica** que se está viviendo en las principales economías continentales durante la segunda mitad del año.

Sin embargo, a juicio de diferentes expertos, la situación del mercado podría no ser tan mala como indican las cifras, ya que se viene de un 2018 de récord en el mercado europeo de semis, lo que agrandaría los descensos de este año, y, adicionalmente, se estima que las ventas de semirremolques para el **periodo que va de 2017 a 2021** serán las más altas de la historia.

De igual modo, también se prevé que el mercado seguirá marcando máximos de volumen de flota año tras año al menos **hasta 2023**, en la medida en que los transportistas contemplen los nuevos semis con una oportunidad para el ahorro de costes y la mejora de la competitividad en sus operaciones. □

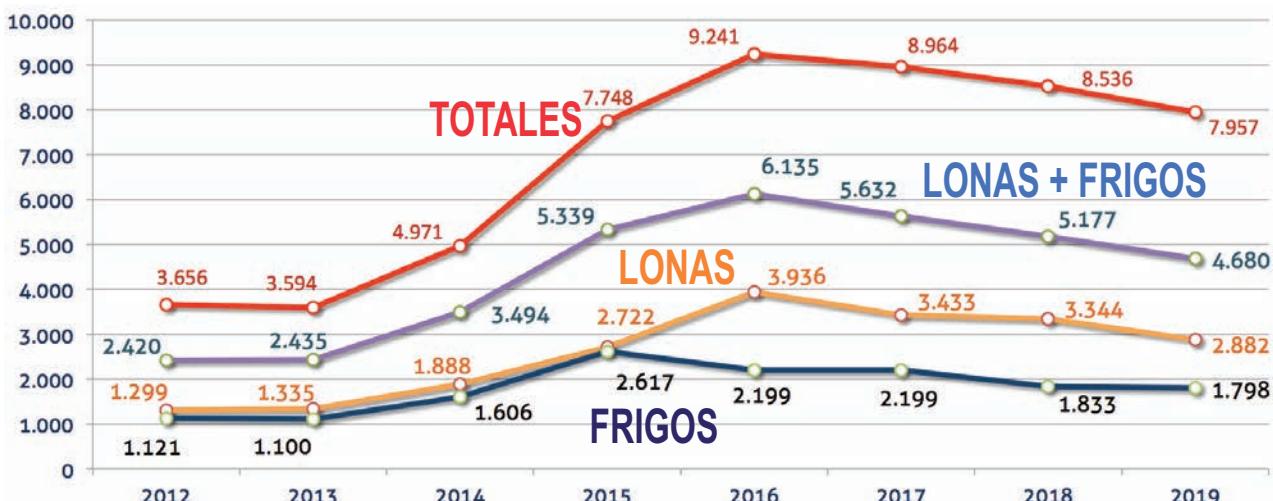
## Nueva solución de Webfleet para frigos

Bajo esta nueva marca, TomTom Telematics, lanza un software de seguimiento para monitorizar otros activos móviles aparte de los vehículos.

Webfleet cuenta con una solución que permite **controlar cualquier incidencia en la cadena de frío** durante el transporte. De esta forma, tanto el transportista como el cliente final pueden tener la seguridad de que la mercancía **ha estado a la temperatura adecuada** durante todo el proceso de transporte. Además, la solución permite mostrar el cumplimiento normativo ante posibles auditorías de calidad.

También **aporta información en tiempo real e histórico** sobre la situación de la mercancía y del transporte. Estos datos, además, están protegidos en todo momento, como atestigua que la compañía cuente con el estándar ISO 27001, que garantiza que todos sus clientes se beneficien del más alto nivel de seguridad, calidad y disponibilidad de los datos.

## MATRICULACIONES de SEMIRREMOLQUES hasta SEPTIEMBRE de 2019



Fuente: ASFARES

*La monitorización, base del ahorro de costes*

# El transporte frigorífico en la era de la digitalización

*El sector del transporte frigorífico sigue aumentando su fiabilidad con la llegada al mercado de nuevas soluciones para el control de la temperatura y la correcta planificación de los envíos.*

**L**a digitalización ha irrumpido con fuerza en el sector del transporte por carretera, que asiste con sorpresa a **una revolución sin igual en sus procesos** y operativas diarias.

La conectividad ya no suena a futuro, sino que empieza a formar parte de los sistemas de serie de muchos modelos, y **avances que antes parecían imposibles** hoy son un elemento más para los conductores.

Esto se traduce en un refuerzo de la seguridad, una mayor disponibilidad de los vehículos y **una planificación del trabajo diario mucho más eficiente**, fundamental para el buen funcionamiento del transporte, y especialmente del transporte frigorífico.

Las empresas de transporte a temperatura controlada han de **seguir siempre una serie de protocolos** para asegurar la trazabilidad desde el lugar de origen hasta la entrega, manteniendo en todo momento la calidad del producto.

En este sentido, la llegada de nuevas tecnologías ha cambiado las reglas del juego y ha generado **un gran número de oportunidades**, pues los nuevos sistemas telemáticos contribuyen a mejorar la capacidad de respuesta de las empresas de transporte ante cualquier problema que pueda surgir.

Para empezar, los fabricantes están trabajando en el lanzamiento de unida-

des de refrigeración **capaces de prevenir el calentamiento atmosférico**.

Esto se añade a los sensores que suelen integrar los vehículos frigoríficos en el compartimento de carga para poder **monitorizar la temperatura en el interior** y ofrecer información en tiempo real e informes que acrediten que se ha mantenido la cadena de frío durante el traslado de la mercancía.

De hecho, algunos sistemas pueden incluso **advertir al conductor y al gestor de flotas** cuando se superan los valores de temperatura admisibles y es posible instalar sensores adicionales para controlar aspectos como el estado de las puertas o el combustible en el depósito de la máquina de frío, con el fin de comprobar **si la unidad está funcionando a pleno rendimiento**.



**“ Las nuevas tecnologías permiten demostrar si se ha mantenido la cadena de frío durante el transporte. ”**



Al mismo tiempo, los fabricantes también han empezado a trabajar en soluciones más respetuosas como el medio ambiente para conseguir **optimizar la demanda de alimentación eléctrica** en los equipos frigoríficos.

La suma de todos estos avances implica **una mayor eficacia en las operaciones de transporte**, garantizando la integridad del producto y reduciéndose las posibles incidencias que podrían suponer daños en la carga, con el consecuente rechazo por parte del cliente.

## Planificación eficiente

Los **sistemas de gestión de flotas** que se integran actualmente en los camiones tienen innegables ventajas para el transporte frigorífico, pues permiten realizar **una planificación más eficiente de las entregas**, de modo que todos los productos lleguen en perfecto estado y a tiempo.



Se trata de soluciones cada vez más personalizables y adaptadas a las necesidades de cada transportista, que generalmente puede consultar las opciones disponibles a través de **pantallas inteligentes de última generación**.

En ellas se muestra toda la información y aplicaciones que pudieran ser de utilidad durante el trayecto, para que el conductor pueda manejarlas más fácilmente **sin necesidad de apartar la mirada de la carretera**, si bien muchas soluciones ofrecen también acceso a través del móvil o tablet.

Los sistemas de navegación también han evolucionado notablemente en los últimos años, pudiendo alertar al transportista si detectan alguna incidencia o indicarle **la ruta más apropiada en cada caso**, en función del tráfico.

En el transporte frigorífico, que trabaja con plazos muy ajustados, este punto re-

sulta de vital importancia, dada la necesidad de **que la mercancía llegue en el momento previsto y en condiciones óptimas** a su lugar de destino, ya sean frutas o verduras, congelados, medicamentos o flores.

## Mantenimiento de los equipos

En lo que se refiere al mantenimiento, los datos de cada tractora **pueden monitorizarse** con facilidad gracias a los avances telemáticos ya disponibles.

De este modo, se puede optimizar el consumo de combustible, o saber **en qué momento deberían realizarse ciertas revisiones** o cuánto tiempo más podrán

**“ Los datos de cada camión pueden monitorizarse para saber con exactitud en qué momento deberían realizarse ciertas revisiones. ”**

utilizarse los neumáticos.

Este aumento de la conectividad facilita a su vez la comunicación entre los conductores y sus bases ante **cualquier problema que surja durante el viaje**, pudiendo conocer el gestor de flotas en todo momento la situación geográfica del camión, mediante sistemas de GPS. Asimismo, mejora la trazabilidad de las mercancías y ofrece **una visibilidad mucho mayor de la cadena de suministro**. □





*Nuevas soluciones mutimodales para el transporte a temperatura controlada*

## El ferrocarril ya está listo para el transporte refrigerado

*Renfe ha empezado a operar una nueva conexión desde Valencia para el envío de frutas y hortalizas hacia el norte de Europa, mientras la línea entre Madrid y Yiwu ya permite el envío de mercancías agroalimentarias a Asia.*

**A**nque al hablar de transporte de productos pereceros, se tiende a pensar en camiones frigoríficos, contenedores 'reefer' para el transporte marítimo o incluso el avión para los envíos más urgentes y delicados, el ferrocarril constituye a día de hoy una opción perfectamente *válida para cumplir con este cometido*.

Los datos de 2018 recogidos por el INE muestran que se han transportado

**361.058 toneladas de productos alimenticios**, bebidas y tabaco en tren, además de 1.593.675 toneladas de productos procedentes de la agricultura, la ganadería, la caza, la silvicultura y la pesca.

Si bien no todos los productos incluidos en estas categorías requieren el uso de un tratamiento específico para mercancías refrigeradas, las cifras permiten hacerse una idea de la situación actual y las **posibilidades de desarrollo en este ámbito**.

En 2019, se ha puesto en marcha el servicio directo CoolRail de Euro Pool System para el transporte de productos frescos a temperatura controlada, **funda-**

**mentalmente frutas y hortalizas**, de forma más sostenible y eficiente.

En concreto, esta línea une la terminal valenciana de Silla con la de CTT-Rotterdam, *utilizando contenedores refrigerados* que llegan a su lugar de destino en el mismo tiempo que por carretera.

Además, incluye una parada en Barcelona, donde se cargan **más productos destinados a los Países Bajos**.

Este servicio, operado por Renfe, se

**“ El servicio CoolRail utiliza contenedores refrigerados para el transporte entre Valencia y los Países Bajos, con parada en Barcelona.”**

prestará **tres veces a la semana durante 48 semanas** al año, con una carga prevista de 42 contenedores de ida y vuelta, si bien la previsión es llegar hasta los cinco trenes por semana.

La gran ventaja es que se consigue una **reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de entre el 70% y el 90%** frente al envío de la mercancía en camión.

# 42

## CONTENEDORES

cargará en cada rotación el nuevo servicio CoolRail, operado por Renfe tres veces por semana.

En función de los resultados obtenidos en esta conexión, Euro Pool System se planteará establecer otras en un futuro con **Alemania, Escandinavia y Reino Unido**.

El objetivo es reducir el transporte por carretera para el suministro de productos frescos entre el sur y el norte de Europa, teniendo en cuenta que España es el **mayor socio comercial del noroeste europeo** para la importación hortofrutícola.

## Conexión con China

Otro importante hito en este ámbito está relacionado con la conexión ferroviaria entre Madrid y la ciudad china de Yiwu, que tras el levantamiento en julio del veto ruso al tránsito de determinados productos de la Unión Europea, podrá utilizarse para el **envío de mercancías agroalimentarias hacia Asia**.

El tren garantiza la **refrigeración de la mercancía durante el viaje**, de modo que pueda llegar en perfectas condiciones al destinatario.

Tras los recientes acuerdos firmados entre España y China, esta línea, que se venía utilizando para la exportación de **productos industriales, bienes de lujo,**

**“ La línea entre Madrid y Yiwu podrá ser aprovechada para el transporte de frutas y carne, una vez eliminado el veto ruso al tránsito de algunos productos de la Unión Europea. ”**

**aceite de oliva y vino**, podrá ser aprovechada también para hacer llegar al país asiático frutas, aunque también carne y productos derivados del cerdo.

En la región de Murcia, que acaba de firmar un acuerdo de colaboración con Yiwu, utilizarán de momento esta conexión ferroviaria para **el envío de fruta de hueso y uva** fundamentalmente.

De hecho, la reapertura de la ruta rusa hacia China podría **generar un incremento de hasta un 10 %** en las exportaciones del sector agroalimentario regional hacia el país asiático, pues introduce una nueva vía de entrada al país, más rápida y barata que el transporte marítimo y con **un menor coste y unos plazos similares** a los del transporte aéreo.

Entre los **servicios ferroviarios disponibles en España** para el transporte de mercaderías, destaca también una línea operada por Medway entre el puerto de Sevilla, la terminal intermodal de Córdoba y el puerto de Valencia.

Esta conexión se puso en marcha a finales de 2018 para dar servicio a los **pro-**

**ductores y exportadores de productos agroalimentarios.**

## Intermodalidad

En términos de costes, el transporte por carretera sigue superando al ferroviario, pero las limitaciones que presenta en cuanto a tiempos de conducción, restricciones al tráfico pesado o posibles atascos, así como la **mayor preocupación por la sostenibilidad**, pueden llevar a los cargadores a estudiar otras opciones, que implicarían un trasvase modal o más posiblemente **una apuesta por la intermodalidad**, combinando el uso del tren y el camión.

En este sentido, no puede obviarse que los **diferentes protocolos y anchos de vía** en cada país impiden que por el momento el ferrocarril sea una solución viable para todo tipo de rutas.

Asimismo, es necesario aumentar las **frecuencias de los servicios disponibles** para satisfacer plenamente la demanda existente. □



Murcia utilizará la línea entre Madrid y Yiwu para el envío de fruta de hueso y uva.



# AHORRAR COMBUSTIBLE NUNCA HA SENTADO TAN BIEN

Con el nuevo Volvo FH con I-Save podrá reducir los costes de combustible hasta un 7 %\* sin comprometer la productividad y disfrutando el camino que aún le quede por recorrer. Todas las características de Volvo FH con I-Save se han adaptado para distancias largas, lo que lo convierte en una inversión rentable. Sobre todo si conduce grandes distancias, por ejemplo, 120.000 km o más al año. Incluye el nuevo motor D13TC, nuestro motor de larga distancia más eficiente en términos de consumo de combustible, y un conjunto de nuevas características para ahorrar combustible, incluido el sistema I-See basado en mapas. Con la combinación de todas estas características, hemos creado nuestro mejor camión de larga distancia. Con I-Save, cuanto más conduzca, más podrá ahorrar para una conducción de larga distancia más rentable.

Para más información, consulte [volvotrucks.es/i-save](http://volvotrucks.es/i-save)

\*D13TC Euro 6 step D con el sistema de combustible para larga distancia (I-Save) en comparación con el D13 Euro 6 step D. El consumo real de combustible variará en función de múltiples factores, por ejemplo, el uso del Cruise Control, la topografía real, la experiencia de conducción del usuario y las condiciones climáticas.

**VOLVO FH CON I-SAVE**

Volvo Trucks. Driving Progress

