



EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO POST COVID

TOP 50:
El frigo en el alambre



Situación del mercado:
Evolución del año al ralentí



Innovación en Frigos



EDITA

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

EQUIPO

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

IMPRIME

Copysell, SL
@2021 www.cadenadesuministro.es


**Tenga siempre a
mano la revista:**

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

Contenidos

- 3 **Editorial:** El frigo evoluciona hacia servicios de valor añadido
Ricardo Ochoa de Aspuru, director de Cadena de Suministro
- 4 **El covid-19 frena la exportación hortofrutícola**
Importación y exportación en España
- 9 **Opinión: Catastrofismo o realismo**
Manuel Pérezcarro Martín, secretario general de CETM-Figoríficos y FROET
- 10 **Comienzo de año al ralenti**
Evolución del transporte frigorífico
- 15 **Aircode, la app de Andamur para repostar de forma segura**
Nuevas funcionalidades
- 15 **La red internacional de onturtle supera las 80 gasineras**
Suministro de GNL
- 16 **Fuerte crecimiento de los retornos**
El Frigo cierra una campaña equilibrada y rentable pese al Covid y al Brexit
- 20 **Puerto de Huelva, nodo especializado en la logística del frío**
Innovación, sostenibilidad ambiental y eficiencia operacional
- 22 **El transporte frigorífico se sitúa a niveles pre-pandemia**
Las importaciones marcan el camino de la recuperación
- 26 **El frigo en el alambre**
Ánalisis de las 50 primeras empresas de frigo de España
- 28 **Ránking de las 50 principales empresas españolas de transporte frigorífico**
- 29 **Opinión: ¿Quién conducirá las 44 toneladas?**
Ramón Valdívía, director general de ASTIC
- 30 **Nuevas conexiones ro-ro para tráfico hortofrutícola**
Oportunidades de crecimiento
- 33 **Webfleet Video, para aumentar la seguridad a bordo**
La revolución de las cámaras embarcadas 'dashcams'
- 34 **El camino para reducir un 30% el CO₂ para 2030 en el transporte de vehículos pesados**
- 36 **Las matriculaciones de industriales se recuperan tras el Covid**
Situación del mercado de camiones y semirremolques
- 40 **El gran reto del transporte de la vacuna del Covid**
Una carrera contrarreloj
- 44 **Kögel Cool - PurFerro quality: la mejor respuesta a las mayores exigencias de calidad del transporte**
- 46 **El sector del frigo internacional retoma con fuerza sus planes de inversión**
Crecimientos en flota, nuevos espacios logísticos y mejoras tecnológicas
- 48 **Nuevas modificaciones en vigor desde julio de 2021**
Cambios en el ATP
- 50 **Una nueva referencia en la refrigeración para semirremolque**
Advancer de Thermo King
- 52 **Innovación en frigos**
La evolución hacia equipos conectados
- 60 **Se agrava la escasez de conductores**
Problema de calado en el transporte por carretera
- 64 **Hacia un cambio de los pesos y dimensiones**
Las 44 toneladas, más cerca
- 67 **Opinión: Amenazas y estado actual en el almacenamiento frigorífico**
Marcos Badenes, secretario general de ALDEF
- 68 **Aumenta la ocupación de los almacenes frigoríficos en España**
En el segundo trimestre de 2021
- 70 **El impacto del precio de la luz en los costes del almacenamiento frigorífico**
Crecen los costes en el almacenamiento
- 74 **Concentración en el sector del frío**
Adquisiciones en el mercado internacional
- 76 **Cómo abordar el diseño y construcción de un almacén frigorífico**
Los retos de una construcción especializada



Editorial

El frigo evoluciona hacia servicios de valor añadido

El transporte frigorífico se ha enfrentado con éxito a la dura prueba de la pandemia. Sin embargo, la situación económica general no es todavía la que había hasta hace un par de años.

En este difícil contexto, asoman dos procesos en ciernes que ya están afectando a otros segmentos de actividad, pero que tarde o temprano también acabarán afectando al transporte de larga distancia.

El primero de ellos es la digitalización. En este sentido, los camiones se están transformando en herramientas tecnológicas de primer nivel. Este cambio requiere de una adaptación de las empresas y de los conductores, ya que se multiplican los aspectos que se han colado en su día a día, a los que tienen que prestar atención.

El segundo es la sostenibilidad. Por un lado, los clientes quieren controlar al máximo su impacto medioambiental y trasladan la presión a sus proveedores de transporte para reducir su huella de carbono. Por otro, la reducción en el consumo de combustible es uno de los objetivos principales de cualquier transportista para recortar sus costes, máxime cuando asoman a lo lejos otros nuevos, como los peajes.

Así pues, tres retos van a marcar la evolución del transporte frigorífico en los próximos meses: recuperación, digitalización y sostenibilidad, en un contexto en el que los operadores de transporte se están convirtiendo en empresas que, además de transportar mercancías, también, cada vez más, transportan datos. Datos de gran valor estratégico para el resto de la cadena, que tendrán que aprender a gestionar, lo que les va a llevar a transformarse en empresas de servicios de valor añadido.

El sector es muy heterogéneo, pero es evidente que las empresas que mejor sepan hacer frente a las demandas de sus clientes serán las que sobrevivan a un entorno marcado, además, por una acuciante escasez de conductores, un aumento de la competencia desleal y nuevos costes en forma de nuevos impuestos.

Pese a todo, el sector ha hecho bandera de su capacidad para construir desde la nada una de las flotas más competitivas y especializadas de toda Europa desde hace décadas.

Toca apretarse los machos, sujetar bien el cuchillo entre los dientes y prepararse para competir en un entorno extraordinariamente complejo e incierto, en el que el día de mañana sigue marcado por los bandazos que obliga a tomar la pandemia. ¡Y que Dios reparta suerte!, como dicen los taurinos.

Importación y exportación en España

EL COVID-19 FRENA LA EXPORTACIÓN HORTOFRUTÍCOLA

La exportación española de frutas y hortalizas cayó un 2,8% en 2020, marcando una tendencia a la baja que ha continuado en los primeros meses de 2021, al contrario que en la importación, que se mantiene al alza.

Las exportaciones españolas han alcanzado en el año 2020 los 261.175,5 millones de euros, mientras que las importaciones se han situado en los 274.597,5 millones. La crisis sanitaria iniciada en marzo de 2020 ha impedido igualar los datos de 2019, registrándose una caída del 10% en las exportaciones respecto a los 290.089 millones del año anterior y del 14,7% en las importaciones en comparación con los 322.069 de un año antes.

Así se refleja en los datos del comercio declarado en Aduanas presentados la Secretaría de Estado de Comercio. No obstante, puede decirse que para diciembre de 2020 el sector exportador ya había recuperado el nivel de actividad previo a la pandemia, tras la fuerte caída sufrida especialmente entre los meses de marzo y mayo.

El volumen de frutas exportadas ha caído un 5% en 2020.

Además, a pesar del difícil contexto económico actual, el número de exportadores regulares ha aumentado en un 4,1% hasta superar los 55.000, marcando un nuevo récord histórico.

Al mismo tiempo, conviene apuntar que la recuperación de las exportaciones está siendo más dinámica que la de importaciones, lo que ha permitido que el saldo comercial registrara un déficit de 13.422,1 millones de euros, lo que representa una caída del 58% respecto a 2019. Por su parte, la tasa de cobertura en 2020 se situó en el 95,1%, el equivalente a cinco puntos más que en el año anterior.

Por destinos, las exportaciones dirigidas a la Unión Europea, que representan el 60,5% del total, han caído un 7,7%, mientras que las exportaciones a destinos extracomunitarios,

que han supuesto el 39,5%, se han reducido en un 13,3%.

En el caso de la UE, destaca el descenso del 11,8% en las exportaciones a Italia, del 9,7% a Portugal, del 4,8% a Alemania y del 3,9% a Francia. Por su parte, los envíos a Reino Unido han retrocedido un 13,5% y fuera del territorio europeo, conviene señalar la caída del 23,8% en las exportaciones a América Latina, del 16,3% a África y del 11,5% a Norteamérica.

En lo que va de 2021, la tendencia es muy diferente, pues las exportaciones españolas han crecido un 23,5% hasta mayo, con 125.351,4 millones de euros, mientras las importaciones han aumentado en un 17,4% hasta los 129.770,9 millones.

Comparándolo con niveles anteriores a la pandemia, la tasa de variación sigue siendo positiva, ya que las exportaciones crecen un 1,9% respecto a mayo de 2019, mientras que las importaciones descendieron un 6% interanual.

Asimismo, las exportaciones hacia la Unión Europea han repuntado un 27%, las dirigidas al resto de Europa un 17,7% y las de terceros destinos, un 18,4%.

Exportaciones hortofrutícolas

En lo que respecta a la exportación española de frutas y hortalizas frescas, se redujo un 2,8% en 2020 hasta los 13 millones de toneladas, según los datos del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, procesados por Fepex.

Atendiendo a su valor, en cambio, se ha registrado un incremento del 7,7% hasta los 14.594 millones de euros.

Los volúmenes de hortalizas se han mantenido estables, con 5,6 millones de toneladas, mientras que su valor ha aumentado un 4,6% hasta los 6.022 millones.

Andalucía sigue siendo la principal región exportadora de frutas y hortalizas, a pesar del descenso del 2% experimentado en el año 2020 por la pandemia".

En el caso de las frutas, el volumen ha descendido en un 5% hasta los 7,4 millones de toneladas, aumentando su valor un 10% hasta los 8.572 millones. En este sentido, ha aumentado el valor de los grupos de productos más exportados, tales como cítricos o fruta de hueso, mientras que los frutos rojos se han mantenido estables.

Andalucía sigue siendo la principal región exportadora, con 4,4 millones de toneladas que representan un 2% menos que en 2019, si bien en valor ha habido un aumento del 4% hasta los 5.662 millones. El segundo lugar es para la Comunidad Valenciana, con 3,8 millones de toneladas, un 4% menos, valoradas en 3.972 millones, un 12% más.

A continuación, se sitúa Murcia, con 2,6 millones de toneladas, que representan un ascenso



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

	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES		
	2020	2019	%20/19	2020	2019	%20/19
ANDALUCÍA	785.301,59	733.087,97	7,12	5.190.447,12	5.412.124,50	-4,10
ARAGÓN	56.737,78	61.091,11	-7,13	223.327,09	260.894,64	-14,40
ASTURIAS	61.866,84	58.680,19	5,43	2.776,13	4.095,40	-32,21
BALEARES	11.709,79	21.375,08	-45,22	22.902,54	26.165,24	-12,47
CANARIAS	111.336,27	123.453,10	-9,81	55.248,49	67.656,89	-18,34
CANTABRIA	6.411,46	14.367,13	-55,37	100,65	140,71	-28,47
CASTILLA Y LEÓN	431.461,03	377.945,84	14,16	237.757,08	243.215,12	-2,24
CASTILLA-LA MANCHA	237.707,28	227.871,86	4,32	371.584,45	421.564,61	-11,86
CATALUÑA	1.126.064,33	1.136.274,02	-0,90	1.260.604,90	1.307.441,84	-3,58
C. VALENCIANA	811.687,18	746.370,67	8,75	4.511.958,94	4.715.541,55	-4,32
EXTREMADURA	70.044,13	105.498,63	-33,61	628.282,00	641.695,03	-2,09
GALICIA	99.739,82	94.999,32	4,99	104.084,53	111.870,05	-6,96
MADRID	464.402,94	597.711,71	-22,30	323.902,78	320.167,50	-1,15
MURCIA	316.680,81	289.499,42	9,39	3.247.240,35	3.193.590,98	1,68
NAVARRA	234.660,92	235.950,05	-0,55	648.005,81	657.169,97	-1,39
PAÍS VASCO	94.058,61	89.504,90	5,09	32.115,03	34.648,88	-7,31
LA RIOJA	98.233,11	97.245,44	1,02	117.833,48	114.710,85	2,72
CEUTA	188,38	6.555,74	-97,13	86,47	35,68	142,35
MELILLA	1.244,29	8.479,97	-85,33	856,74	736,40	16,34
NO DETERMINADO	220.030,65	211.194,01	4,18	39.714,30	42.601,77	-6,78



del 1%, y 2.843 millones de euros, que suponen un ascenso del 11%. El cuarto puesto es para **Cataluña**, con **967.727 toneladas**, un 5% menos, aunque el valor ha aumentado un 12% hasta los 990 millones.

Con **volúmenes mucho menores**, se encuentran otras regiones del país, como Aragón, Castilla-La Mancha o Extremadura, donde la hortofruticultura también tiene una importante presencia.

Por destinos, el **93,5% de la producción que se ha enviado** al exterior ha viajado a países de la Unión Europea, mientras que las exportaciones fuera de Europa suponen apenas el 3,7%, lo que refleja la fuerte dependencia del sector del mercado comunitario.

En cualquier caso, el **aumento de la importación comunitaria** procedente de países terceros en productos y períodos coincidentes con la producción española ha afectado a producciones clave como la de tomate.

El año también se ha caracterizado por un **comportamiento muy dispar de las diferentes campañas** y una fuerte volatilidad de los precios. Además, la salida de Reino Unido de la UE ha supuesto mayores costes administrativos de gestión de los envíos y más formalidades documentales.

En lo que respecta a los **datos del primer trimestre de 2021**, las exportaciones hortofrutícolas españolas han alcanzado los 3,7 millones de toneladas, que suponen un 3,5% menos, con un valor de 4.656 millones, equivalente a un incremento del 3%.

“El aumento de la importación comunitaria procedente de países terceros en productos y períodos coincidentes con los españoles, ha afectado a producciones clave”.

El descenso del volumen se refleja en las hortalizas, con **una caída del 2%** hasta los dos millones de toneladas, y también en las frutas, con una caída del 5% hasta los 1,7 millones.

En cambio, el **valor ha aumentado un 5%** para las hortalizas hasta los 2.455 millones y en las frutas, se ha mantenido estable, con apenas un 0,4% más, situándose en 2.201 millones.

7%

incremento de las importaciones en volumen y valor en el primer trimestre de 2021.

Importaciones hortofrutícolas

La importación en 2020 ha mantenido una **evolución positiva**, con un aumento del 3,5% en volumen respecto a 2019 y del 6% en valor, totalizando 3,4 millones de toneladas y 3.118 millones de euros respectivamente.

Las cifras han continuado también al alza en los tres primeros meses de 2021, con **un incremento del 7% tanto en volumen como en valor**, hasta las 961.122 toneladas y los 887 millones de euros respectivamente.

IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE PESCADOS Y MARISCOS (en toneladas)



ViiA

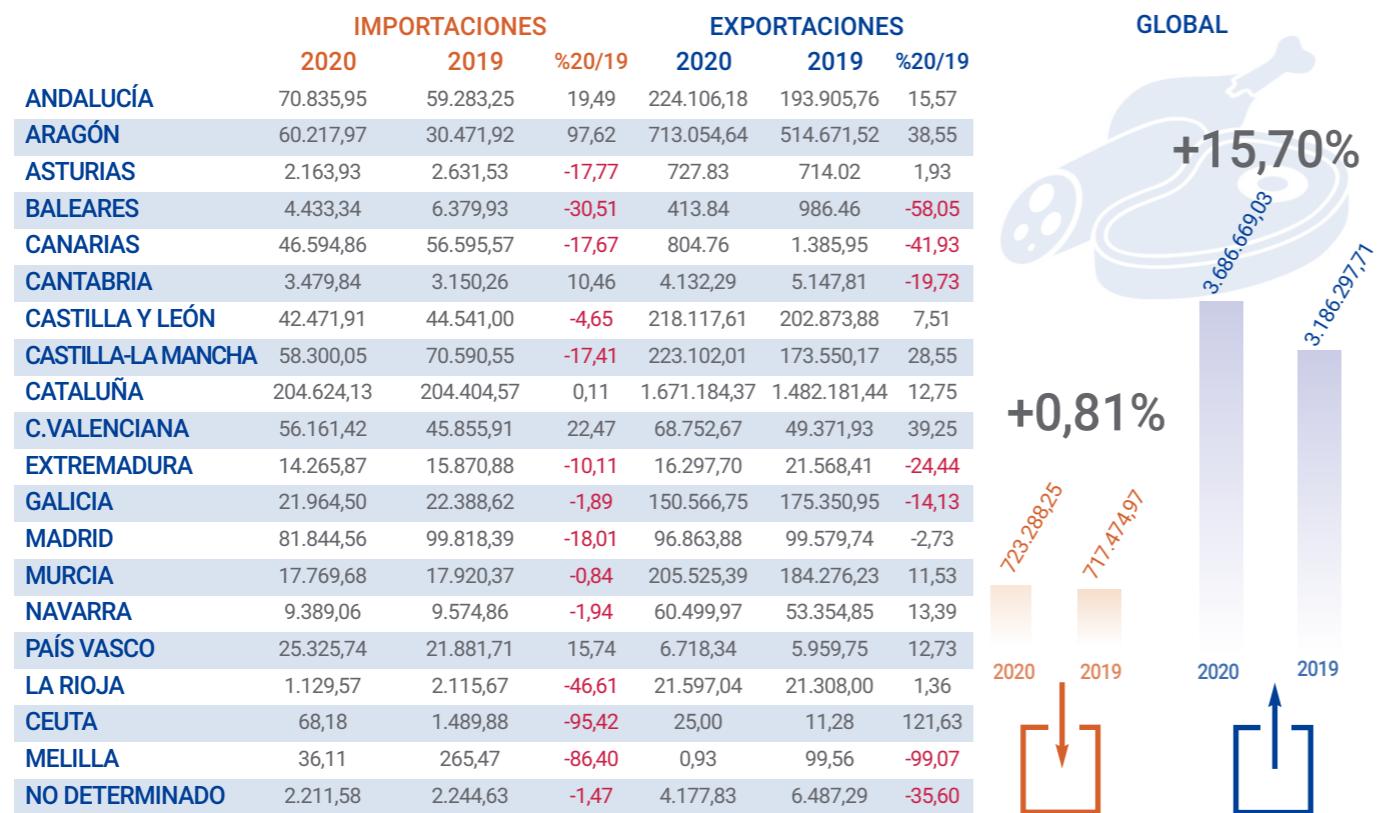
Los frigos suben al tren

¡PREPARATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!

CO₂ SAVER



IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS CÁRNICOS (en toneladas)



Conviene apuntar que las **compras de hortalizas** han totalizado 499.494 toneladas, un 2% más, por un valor de 273 millones de euros, que representan un 4,5% menos.

“Marruecos es el primer proveedor del mercado español, con un movimiento de 220.771 toneladas de frutas y hortalizas en el primer cuatrimestre de 2021”.

Además, en el caso de las importaciones, desde Fepex destacan la **consolidación de Marruecos como primer proveedor** del mercado español. Los datos registrados en el primer cuatrimestre del año muestran un movimiento de 220.771 toneladas de frutas y hortalizas enviadas desde este país, un 2% más, con un valor total de 423 millones de euros, lo que implica un ascenso del 4%.

Desde la Federación, han alertado en los últimos meses de que la evolución de las cifras de importación española es especialmente grave en ciertos productos con el **mismo calendario de producción** que el país africano, como ocurre con el tomate, la sandía o la frambuesa, lo que está teniendo ya un fuerte impacto sobre los precios.

Le sigue Costa Rica, con 104.729 toneladas que suponen un incremento del 17%, con un

93,5%

de la producción hortofrutícola enviada al exterior ha viajado a la Unión Europea.

En este contexto, uno de los retos actuales del sector es que se aplique una política comercial más justa para poder **corregir la competencia desleal** que están sufriendo en este momento las producciones comunitarias. Al mismo tiempo, sería necesaria la aplicación de ciertas medidas de mejora de la competitividad, en línea con la globalización del mercado comunitario.●

Catastrofismo o realismo

Atendiendo gustoso la petición de Cadena de Suministro para que hiciese un artículo de opinión sobre cómo veo el transporte frigorífico en los próximos meses, he reflexionado sobre su situación y el futuro al que se enfrenta y, la verdad, es que no sé si lo que veo es malo o peor.

Son tantos los problemas a los que las empresas de transporte frigorífico tienen que enfrentarse cada día que no sé si merece la pena tanto esfuerzo, preocupaciones y disgustos a cambio de lo que se recibe.

He tratado de encontrar algo bueno y no he podido. Se me puede acusar de catastrofista o pesimista y, lo cierto, es que agradecería estar equivocado en mis apreciaciones.

Veamos, pues, por qué pienso de esta forma. En primer lugar, el transporte de mercancías por carretera tiene una serie de problemas que afectan a todas las especialidades del transporte que son sabidas pero que paso a resumir:

Una relación con el cargador con clara desventaja para el transportista que es el eslabón más débil de la cadena logística. Esto se debe a factores que la empresa no puede controlar, como son la atomización del sector, la escasa dimensión de sus empresas y, aunque cueste reconocerlo, el bajo nivel de formación. Esto ha provocado que sea el cargador el que imponga sus condiciones a la hora de contratar el servicio, desde el precio, la forma de pago o los servicios adicionales que considera debe realizar el transportista incluidos en el precio, como por ejemplo la carga y descarga, cuya actividad ha sido valorada por las asociaciones de cargadores en 2.000 millones de euros anuales.

También, por estas razones, se ha propiciado una falta de respeto absoluto hacia la empresa de transportes, como larguísimas horas de paralización para la carga o descarga –sin pagarse por supuesto– o la falta de una atención y consideración mínima en el trato a los conductores. A ello hay que añadir, especialmente en el transporte frigorífico, el escandaloso sistema de intercambio de palés y su carga en el porta palés por el conductor, no solo gratis, sino respondiendo el transportista de los palés que ya recogió con desperfectos y cuyo importe se

lo deducen del precio del transporte sin más explicaciones.

En segundo lugar, la presión recibida por las grandes cadenas de distribución y fabricantes que pretenden ser más competitivos a costa de los riñones del transportista demandando un aumento de los pesos y dimensiones de los vehículos para poder transportar más toneladas a menor precio, escudándose en un ecologismo de salón que luego no aplican a sus propias empresas por los costes que conlleva. Esto afecta de manera especial al transporte frigorífico internacional, el mayoritario, que vería restringida su competitividad en el transporte nacional por impedírselo la reglamentación comunitaria que establece cuatro metros de altura como máximo.

En tercer lugar, las presiones recibidas por las grandes constructoras y concesionarias de autopistas empeñadas en que el Gobierno implante el pago por el uso de infraestructuras para conseguir mejorar sus ya desorbitados beneficios.

En cuarto lugar, la falta de conductores profesionales debido a que cada vez resulta menos atractiva la profesión.

Por último, el absoluto abandono por parte de la Administración del Estado para dar respuesta a los anteriores problemas y otros muchos que dejó en el tintero para no aburrir al lector. En julio de 2020 se firmaron unos acuerdos con el Comité Nacional del Transporte para promover una serie de cambios legislativos que dieran respuesta a estos problemas. Pues bien, ha pasado más de un año y ni tan siquiera uno de ellos se ha solucionado.

“Se ha propiciado una falta de respeto absoluto hacia las empresas de transportes, como las larguísimas horas de paralización para la carga o descarga”.

Ahora, no pidan que de mi opinión sobre cómo se avecina la campaña hortofrutícola, porque creo que en estos momentos es lo que menos preocupa a nuestras empresas.

Ahora, llámenme catastrofista.



MANUEL PÉREZCARRO MARTÍN
Secretario general de CETM-Frigoríficos y FROET

Evolución del transporte frigorífico

COMIENZO DE AÑO AL RALENTÍ

Las buenas perspectivas económicas que se abren camino a medida que se avanza en el proceso de vacunación no logran disipar la incertidumbre que sigue generando la evolución en cuanto a una recuperación plena de la demanda tanto en España, como en el resto de Europa, que permita una reactivación total del consumo.

Tras un 2020 marcado por la pandemia, el transporte frigorífico parece haber empezado 2021 **lejos de la clara línea de recuperación** que se registra en otros segmentos de actividad como el de construcción y obra pública o el asociado con la actividad industrial.

En este sentido, son estos dos segmentos precisamente, junto con el transporte de otras mercancías, los que han hecho que el volumen de mercancías transportadas por carretera se haya incrementado en **un 4,42% anual** durante el primer trimestre de 2021, según los datos de la última Encuesta Permanente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Así pues, en España se han movido entre enero y marzo de este año un total de **389,78 millones de toneladas** de mercancías por carretera.

De esa cifra total, 39,92 millones de toneladas corresponden a **productos agrícolas**, con una caída anual de un 13,16.

Así mismo, otros 67,28 millones de toneladas corresponden a **productos alimenticios**, lo que



El transporte frigorífico espera una recuperación plena del consumo.

implica un descenso frente al primer cuarto del año pasado de un 3,08%

Además, ambos registros también se alejan en el primer trimestre de 2021 del **fuerte impulso** que se registró en ambos tipos de mercancías durante los últimos tres meses del año pasado.

Consecuentemente, entre ambos segmentos se han movido 107,2 millones de toneladas de productos agrícolas y alimenticios, **un 10,24% menos** que hace un año, pese a que en marzo de 2020 ya se dejaba sentir con virulencia el primer impacto de la pandemia.

Los impactos sucesivos de las diferentes oleadas de la pandemia **han impedido una recuperación plena** de la demanda de productos refrigerados tanto en el mercado nacional, como en el internacional.

En este sentido, después de un invierno duro en términos climatológicos, la evolución posterior no ha permitido que la recuperación haya sido total, con unos flujos todavía alterados, aunque con **un**

mayor equilibrio entre oferta y demanda a medida que han ido avanzando los meses, pero en cualquier caso sin llegar a alcanzar los niveles que se registraban durante 2019, o incluso en los dos primeros meses del pasado 2020, por no decir de los alcanzados en la primera década de siglo, justo antes de la crisis financiera.

Precios

Por otra parte, esta tendencia negativa se ve acompañada por una evolución también un tanto negativa de los precios de los servicios de transporte de **más larga distancia**.

En concreto, si los trayectos de **más de 300 kilómetros de distancia** presentan un leve ascenso de un 0,67% anual en el primer trimestre de 2021, en los recorridos de entre 201 y 300 kilómetros se registra un descenso de un 1,57%.

En este sentido, la evolución de los precios refleja que **no hay escasez de oferta** en el mercado de transporte, pese a que la pandemia ha golpeado duramente las cuentas de las empresas de transporte.

Esto se debe principalmente a que en el contexto de incertidumbre que se vive, las empresas no apuestan decididamente por renovaciones de flota, toda vez que, además, la **demanda no ha recuperado los niveles** que existían antes de la crisis sanitaria, en 2019, e incluso en los dos primeros meses de 2020, como ya se ha apuntado.

“La evolución de volúmenes y precios indica que no hay grandes desequilibrios en la demanda y que incluso podría sobrar oferta”.

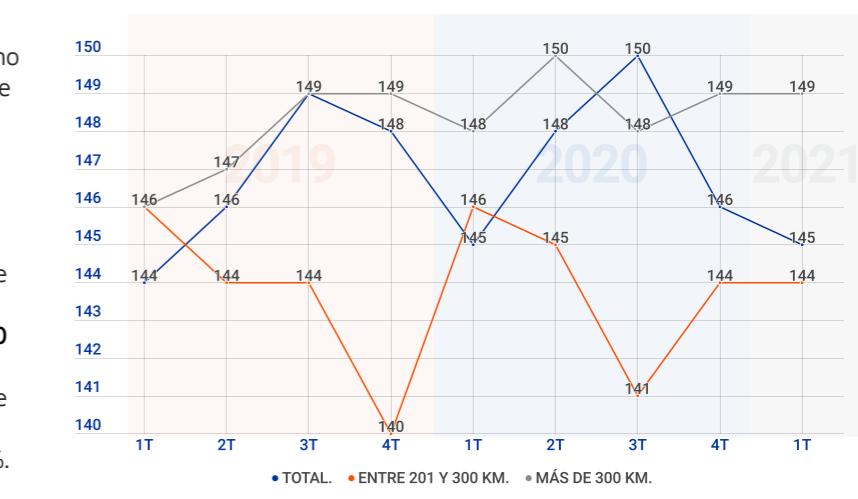
Así pues, parece como si incluso hubiera un posible **exceso de oferta**, al menos en el frigo, que es el segmento que, junto con el transporte asociado a la industria, mayores distancias acumula y que ve cómo los volúmenes no aumentan.

Costes

En lo que respecta a los costes, los registros del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana reporta un importante incremento entre el año pasado y el primer cuarto de este 2021, de tal manera que los de un vehículo frigorífico articulado **han disminuido un 3,67% anual**, hasta colocarse en unos costes totales de 137.757,60 euros, con un coste por kilómetro, según la estadística oficial de 1.1480 euros, frente a los 1.1917 euros el kilómetro del año pasado.

Así mismo, en el caso de los **frigoríficos en transporte internacional**, la estadística del Ministerio constata un coste total anual de 194.778,76

ÍNDICE DEL PRECIO MEDIO POR KILOMÉTRO, SEGÚN DISTANCIA DEL RECORRIDO.



Base 1º trimestre 1999

TONELADAS TRANSPORTADAS, SEGÚN CLASE DE MERCANCÍAS.



ÍNDICADORES DE CONFIANZA EMPRESARIAL



Base 3º trimestre 2019

euros en marzo de este 2021, un 3,46% menos que en el mismo mes del año pasado.

De igual modo, el **coste por kilómetro** en los servicios internacionales se ha colocado, según Transportes en los 1.2985 euros. Por debajo de los 1.3451 euros de marzo del año pasado.

En el comportamiento a la baja de los costes en las dos tipologías de transporte frigorífico (nacional e internacional) ha tenido mucho que ver el descenso en la partida de gasto que supone el **combustible**, algo achacable en parte a la reducción de kilómetros recorridos que se ha producido.

Sin embargo, los transportistas tienen la perspectiva de que los costes **tenderán a incrementarse**, sobre todo a la vista de la evolución reciente de los combustibles, la posible incorporación de nuevas partidas de gasto, como los peajes para autovías a nivel nacional o los proyectos en ciernes en Vizcaya y Navarra.

De igual manera, también presionan al alza los **costes del sector la transformación energética** en el transporte, algo que se traduce en la evolución de los vehículos hacia modelos más sostenibles y también más caros, a la espera de que la tecnología permita abaratar sus precios.

“El sector tiene la sensación de que los costes van a seguir una tendencia creciente”.

Además, también crecen los gastos asociados a nuevas tecnologías y la difícil situación que vive la industria automovilística genera gran incertidumbre en relación con los precios de los recambios y los servicios de mantenimiento.

Confianza empresarial

Sin embargo, pese a estas amenazas que se ciernen sobre el sector, los empresarios mantienen un **relativamente alto nivel de confianza**.

La razón de ser de esta tendencia podría encontrarse en que la pandemia parece controlada a medida que avanza la vacunación, pese a las nuevas variantes que tendrían un impacto menor en términos de mortalidad.

Así pues, con un segundo trimestre que ha evolucionado **mejor que el primero**, y con las esperanzas puestas en los avances del proceso de vacunación, parece que la confianza empresarial en el transporte gana enteros de cara a la segunda mitad de 2021.

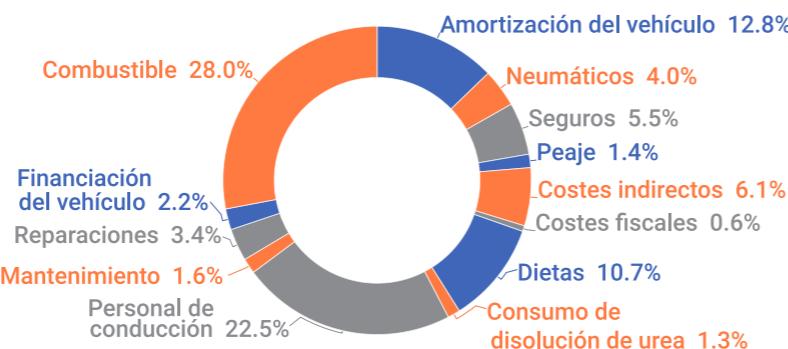
En este contexto, el Índice de Confianza Empresarial Armonizado del INE presenta un

COSTES DEL VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO (a 31 de enero de 2021)

	COSTES ANUALES Euros	Distribución
COSTES DIRECTOS	129.349,86	93,90%
Costes por tiempo	59.932,13	43,50%
Amortización del vehículo	17.594,40	12,80%
Financiación del vehículo	2.966,43	2,20%
Personal de conducción	30.964,90	22,50%
Seguros	7.570,57	5,50%
Costes fiscales	835,83	0,60%
Costes kilométricos	69.417,73	50,40%
Combustible	38.529,93	28,00%
Consumo de disolución de urea	1.744,64	1,30%
Neumáticos	5.510,11	4,00%
Mantenimiento	2.247,96	1,60%
Reparaciones	4.720,44	3,40%
Dietas	14.723,34	10,70%
Peajes	1.941,31	1,40%
COSTES INDIRECTOS	8.407,74	6,10%
COSTES TOTALES	137.757,60	100,00%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km/año)	120.000	96.000
Horas anuales (h/año)	1.800	1.440
Costes unitarios	Costes totales Costes en carga	
1. Costes por totales por kilómetro: (€/km)	1.148	1.435
2. Costes por hora: Costes totales/horas(€/hora)	76.53	95.67
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0.5785	0.7231
Costes temporales e indirectos/horas (€/hora)	37.97	47.46

DISTRIBUCIÓN DE COSTES



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



Sienta el nuevo MAN TGX.
Simply my truck.

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



incremento de un 23,87% de cara al **tercer trimestre de este mismo año** con respecto al segundo cuarto de 2021, en el segmento del transporte y la hostelería.

Más en detalle, en el ámbito del transporte, un 22,5% de los gestores de empresas del sector considera que la marcha de su negocio será **favorable** en el tercer trimestre del presente ejercicio, mientras que un 33,2% opina que será desfavorable y el 44,3% restante considera que el trimestre tendrá un comportamiento acorde a sus perspectivas.

Por tanto, el **saldo entre opiniones optimistas y pesimistas** se coloca en un índice negativo de 10,7 puntos, frente a los 0,9 puntos también negativos de todos los sectores de actividad.

Con respecto a la evolución del tramo que va de abril a junio de 2021, un 13,3% de los empresarios del sector transporte estima que se ha comportado de manera favorable. En sentido contrario, un **44,3% es pesimista** sobre el comportamiento del segundo cuarto del ejercicio.

“La confianza de los empresarios en la evolución del sector es positiva, aunque no exenta de las incertidumbres que sigue generando la pandemia del Covid-19”.

Así mismo, un 42,4% de los empresarios de transporte encuestados por el INE cree que el segundo trimestre de 2021 se ha comportado **de acuerdo a las expectativas** que se tenían puestas en él.

Así pues, el saldo de opinión con respecto al **trimestre finalizado** se coloca en un saldo negativo de 31 puntos, frente al 8,3 también negativo de la media la totalidad de sectores económicos analizados por el INE.

Como conclusión, parece que el segundo trimestre de 2021 ha sido **regular tirando a malo**.

En definitiva, hay grandes esperanzas puestas en la evolución del transporte en la última parte del año, especialmente a la vista de que las principales variables económicas indican una **recuperación de la demanda de los hogares**, tanto a nivel nacional, como internacional.

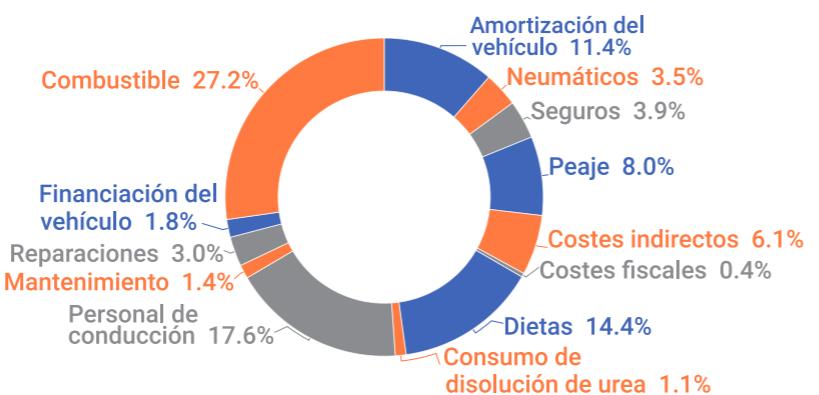
Sin embargo, la **incertidumbre sigue siendo la tónica dominante**, por lo que se impone una cierta prudencia a la espera de que la recuperación se consolide plenamente y permita recuperar niveles de actividad previos a la pandemia. ●

COSTES DEL VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO EN TRAYECTO INTERNACIONAL (a 31 de enero de 2021)

	COSTES ANUALES Euros	Distribución
COSTES DIRECTOS	182.890,85	93,90%
Costes por tiempo	68.503,33	35,20%
Amortización del vehículo	22.207,58	11,40%
Financiación del vehículo	3.492,90	1,80%
Personal de conducción	34.371,03	17,60%
Seguros	7.570,57	3,90%
Costes fiscales	861,25	0,40%
Costes kilométricos	114.387,52	58,70%
Combustible	53.022,66	27,20%
Consumo de disolución de urea	2.180,81	1,10%
Neumáticos	6.887,64	3,50%
Mantenimiento	2.809,95	1,40%
Reparaciones	5.900,55	3,00%
Dietas	27.986,05	14,40%
Peajes	15.599,86	8,00%
COSTES INDIRECTOS	11.887,91	6,10%
COSTES TOTALES	194.778,76	100,00%

	COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km/año)	150.000	135.000	
Horas anuales (h/año)	2.000	1.800	
Costes unitarios	Costes totales Costes en carga		
1. Costes por totales por kilómetro: (€/km)	1.2985	1.4428	
2. Costes por hora: Costes totales/horas(€/hora)	97,39	108,21	
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:			
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,7626	0,8473	
Costes temporales e indirectos/horas (€/hora)	40,2	44,66	

DISTRIBUCIÓN DE COSTES



Nuevas funcionalidades

airCODE, LA APP DE ANDAMUR PARA REPOSTAR DE FORMA SEGURA

A través de un código único, se vincula una única tarjeta, una única operación un único vehículo y un único conductor en una única estación de servicio.

Hace dos años Andamur lanzó airCODE, la **primera 'app' del mercado que garantiza una seguridad total** en el repostaje de combustible, evitando la clonación de tarjetas, que es una de las principales fuentes de fraude en el transporte por carretera.

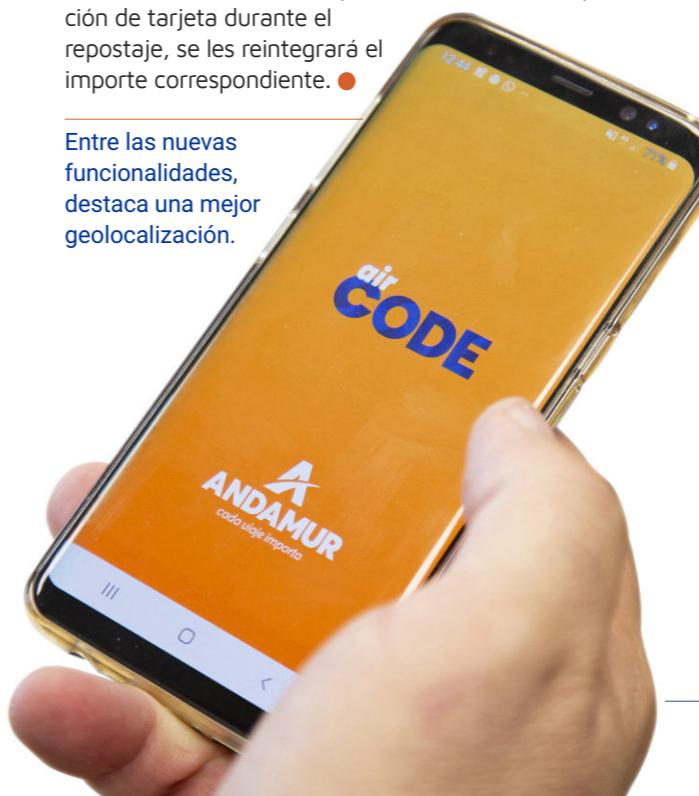
Posee el sistema de verificación más seguro utilizado en Banca y en la Administración Pública, que **cifra de extremo a extremo todas las transacciones**. Así, una vez que el conductor se encuentra en sus estaciones de servicio, solicita en la 'app' un código de autorización para el repostaje, que recibe en su móvil a través de un SMS, con un tiempo de uso limitado y de uso exclusivo en la estación donde se haya solicitado.

El sistema **funciona a través de geolocalización**, ya que, a través de la verificación por SMS, la aplicación vincula el código a una única tarjeta, una única operación, un único vehículo y un único conductor en una única estación.

Ahora, Andamur **ha implementado nuevas funcionalidades** en la aplicación, como una mayor facilidad de inserción de la tarjeta, la revisión de datos en cada solicitud y una geolocalización mejor señalada. Disponible para **IOS y Android**, es gratuita y de funcionamiento muy sencillo, aunque incluye un video explicativo.

Desde la compañía, apuestan firmemente por este sistema antifraude, el único **avalado por la norma ISO 27001** de Seguridad de la Información según AENOR, y se comprometen con sus clientes a que, en caso de fraude por clonación de tarjeta durante el repostaje, se les reintegrará el importe correspondiente. ●

Entre las nuevas funcionalidades, destaca una mejor geolocalización.



El gas natural se está consolidando como la alternativa más sostenible para el transporte profesional.

Suministro de GNL

LA RED INTERNACIONAL DE ONTURTLE SUPERÁ LAS 80 GASINERAS

Ha reforzado su presencia internacional con siete nuevos puntos de repostaje en Francia y Alemania, que junto a España, Bélgica, Holanda e Italia, configuran su red de gas natural.

E I parque de vehículos propulsados por gas sigue aumentando. Solamente en España, en 2020 se alcanzaron las 30.000 unidades, de las cuales un 27% correspondían a camiones a GNL, según los datos publicados por Gasnam.

Esto demuestra que el gas natural se está consolidando como la **alternativa más sostenible para el transporte profesional**, especialmente en larga distancia.

Es por ello que OnTurtle lleva años tratando de impulsar una red de suministro para dar respuesta a esta demanda de mercado. Recientemente, **ha reforzado su presencia en Francia y Alemania** con siete nuevas estaciones de servicio para el suministro de GNL, gracias a un acuerdo con su proveedor Liqvis.

Entre las nuevas incorporaciones en Francia, donde la compañía **ya concentra 31 estaciones** para repostaje de gas natural, destacan las de Calais, en la población de Marck, y Bouc-Bel-air.

En Alemania, ha ampliado su red con nuevas gasineras en Freienbrink, Kassel, Merklingen, Langenhangen y Bönen. Todas ellas son **aptas para camiones Volvo** y se suman a las ocho ya presentes en la red germana.

Con estas nuevas incorporaciones, OnTurtle, socio de referencia para la movilidad de mercancías en Europa, suma en su red más de 1.600 estaciones repartidas por el continente europeo, de las cuales **84 ya se utilizan para el repostaje de gas** en seis países europeos. ●



Fuerte crecimiento de los retornos

EL FRIGO CIERRA UNA CAMPAÑA EQUILIBRADA Y RENTABLE PESE AL COVID Y AL BREXIT

El 'boom' de la exportación hortofrutícola al que asistimos en la campaña 2019-2020, con volúmenes desatados entre febrero y abril -meses iniciales en los que irrumpía la pandemia- ha dado paso en esta última campaña 2020-2021 a unos volúmenes más sostenidos y equilibrados en lo que a demanda se refiere.

Si bien el balance general de esta campaña se puede calificar de positivo, al haber mejorado en general las cifras de volúmenes y valor de los líderes nacionales en exportación como son, Almería, Valencia y Murcia, no se han cumplido sin embargo las expectativas de crecimiento que había depositadas al inicio de temporada, más aún después de los rotundos incrementos del ejercicio anterior, marcado por el confinamiento generalizado de la población europea en sus hogares que empujó fuertemente la demanda de productos hortofrutícolas.

EXPORTACIÓN

Los líderes sostienen volúmenes, pero éstos bajan en el conjunto del país

Como comentado anteriormente, las cifras de las campañas de Almería, Valencia y Murcia han mostrado un nivel similar al del año pasado, con avances moderados en general.

Según las cifras reveladas por la Consejería de Empresa de la Región de Murcia, los exportadores hortofrutícolas de la provincia alcanzaron los **761,39 millones de euros en el primer trimestre de 2021**, lo que supone un **8,14% más** con respecto al mismo período de 2020.

Con un 15% del total de exportaciones, **Murcia** ocupa el tercer puesto en el ranking nacional de provincias exportadoras.

Valencia, segunda campaña más importante, exportó entre enero y marzo de este año por valor de **1.374 millones de euros, un 8% más**. Y **Almería**, líder nacional en exportación, se ha situado en los **2.025 millones de euros en valor de sus exportaciones en este período, creciendo un 7,4% con respecto a la campaña pasada**.

Sin embargo, estos datos publicados a nivel nacional a fecha de abril de 2021 por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, si bien muestran un ligero avance en valor del 1,6% en el primer cuatrimestre, retroceden un 4% en cuanto a volumen.

Almería, líder nacional en exportación, se ha situado en los 2.025 millones de euros en valor de sus exportaciones en el primer trimestre, creciendo un 7,4% con respecto a la campaña pasada.

En el apartado de **hortalizas**, se mantuvieron los volúmenes en general (con un leve retroceso del 2%), avanzando en un 5% el valor de las exportaciones. **Destaca de forma muy negativa la caída del tomate, con un 11% de bajada en volumen**.

A pesar del balance positivo de la campaña, no se han cumplido las expectativas de crecimiento del inicio de temporada.

Almería, líder nacional en exportación, se ha situado en los 2.025 millones de euros en valor de sus exportaciones en el primer trimestre, creciendo un 7,4% con respecto a la campaña pasada".

Volúmenes a la baja en la campaña de fruta de verano

Se esperaba en esta campaña de fruta de verano recuperar parte de los volúmenes que se han visto reducidos en los últimos 5 años

La campaña de fresa, de menos a más

La bajada de volúmenes exportados de **frutas** fue más acentuada con un -5%, avanzando un leve 0,4% en valor. En cuanto a **cítricos**, los datos recogidos en el informe de Innovación Agroalimentaria Cajamar muestran de enero a abril de 2021 unas ventas de 1.610 millones de euros, lo que significa un descenso del 6% con respecto al año anterior.

La nota positiva la protagonizó la **fresa** con un aumento del volumen del 4% y del valor en un 16%. Pese a que el arranque de su campaña fue especialmente complicado, debido a las inclemencias meteorológicas (con la tormenta Filomena como protagonista) que se prolongaron hasta mediados de marzo, sin embargo la fresa fue remontando posiciones en siguientes meses alcanzando un ritmo de producción equilibrado, que ha servido para abastecer una demanda igualmente lineal, y repercutiendo al mismo tiempo en una estabilidad en el precio. **Abrial y mayo fueron meses especialmente positivos tanto en producción como en precios**.

No hubo debacle post-Brexit en la exportación a Reino Unido

Pese a que las previsiones apuntaban a un fuerte varapalo en las exportaciones a Reino Unido tras la entrada del Brexit, las cifras publicadas del primer trimestre por Aduanas e Impuestos Especiales muestran unos volúmenes exportados en un nivel similar a los de la anterior campaña, con un leve retroceso de en torno a un 7%. **El valor de estas exportaciones se situó entre enero y marzo en 675 millones de euros**, lo que supone un crecimiento de un 6%.

Reino Unido se ha seguido manteniendo como tercer mercado del sector hortofrutícola español, detrás de Alemania y de Francia.

Los volúmenes exportados a Reino Unido en el primer trimestre fueron similares a la pasada campaña, con un leve retroceso de en torno a un 7%, mientras que su valor aumentó un 6%

y, aunque las previsiones eran positivas en los prolegómenos de la temporada, sin embargo se registró una nueva **caída de la producción del 9% con respecto a 2020 y de un 19% con respecto a la media de 2015-2019**, según datos publicados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). Cabe destacar la caída de volúmenes especialmente de albaricoque (-14%) y de melocotón (-12%).

La cereza sí mostró, por el contrario, un buen comportamiento, con un 20% más de producción.

Melón y sandía aumentaron, en general, sus producciones en Murcia y en Almería, respectivamente. En concreto el melón experimentó un crecimiento de un 3% en volúmenes exportados hasta el mes de mayo.

En la caída de las cifras globales de pro-

ducción de fruta de verano y, por extensión, de la demanda de estos productos, han tenido mucho que ver las heladas registradas en primavera y el alargamiento de las temperaturas frías hasta casi bien entrado el verano.

IMPORTACIÓN

El segundo año de Covid no paralizó la industria

Sin duda, esta ha sido la noticia más positiva de toda la campaña del Frigo 2020-2021. Lejos de la paralización del año anterior, a partir de marzo de 2020 sobre todo, cuando irrumpió la pandemia, este ejercicio sin embargo no sólo aguantaron los retornos sino que además experimentaron un crecimiento considerable con respecto a las últimas campañas. Esto ha contribuido al **equilibrio y estabilidad de la campaña, junto con un crecimiento en la rentabilidad de la misma**.

La recuperación y crecimiento de los retornos ha aportado equilibrio y estabilidad, aparte de mejorar los márgenes de rentabilidad de la campaña

“La recuperación y crecimiento de los retornos ha aportado equilibrio y estabilidad, aparte de mejorar los márgenes de rentabilidad de la campaña”.

Así lo corroboran los últimos datos actualizados a junio de 2021 por parte de Wtransnet, que señalan un **incremento de las ofertas de cargas de importación en el primer semestre del +51%**. Un crecimiento que la bolsa de cargas califica de inusual con respecto a las últimas campañas, en las que se suelen registrar tendencias al alza más moderadas.

Los aumentos en el volumen de retornos se reparten casi a partes iguales entre Bélgica (+76%), Holanda (+75%) y Alemania (+74%). A continuación vendría Italia con un +37%.

Reino Unido, que merece un comentario aparte, registró en los datos de Wtransnet una **caída del -18% entre enero y junio de 2021**. El mercado británico se ha visto superado de esta forma por otros como el polaco, desde donde se ha doblado la cifra de ofertas de cargas.

Ofertas agresivas de precios, en favor de ganar volúmenes

Como suele ocurrir en estos casos cuando aumenta el volumen de cargas disponibles de retorno, con una exportación estable y mode-

radamente al alza, la horquilla de precios tira hacia abajo rápidamente en lo que a ofertas spot de retornos se refiere. Aún así, la bajada de precios no ha sido tan acusada como en campañas de hace años, debido entre otros motivos a la corrección palpable en la oferta de empresas del sector del Frigo, que se ha acentuado más aún si cabe desde la crisis sanitaria del Covid.

En los precios pactados anualmente, se ha observado un cierto ajuste por parte de los principales flotistas en el ratio €/km, con el fin de cerrar unos volúmenes regulares estables durante la campaña. Esta batalla de precios se ha dado, sobre todo, desde un motor esencial a nivel de retornos como es Alemania.

El Brexit destruye más de un tercio de los retornos desde UK

Si bien en el apartado de las exportaciones, los efectos del Brexit no han provocado una reducción significativa en el volumen total de toneladas transportadas (salvo el impacto inicial de comienzos del año, cuando en enero se producían las conocidas colas de camiones y esperas interminables en la entrada y salida del país británico), donde sí **se han derrumbado las cifras han sido en los retornos aumentando el porcentaje de camiones en vacío desde un 25-30% propio de la época pre-Brexit, hasta un 50% registrado en la época actual post-Brexit**, según los datos difundidos por Astic.

Tomando los mismos datos anteriores del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, entre enero y febrero la exportación

española de frutas y verduras a Reino Unido retrocedió un 7% con respecto a los mismos meses de 2020, aumentando sin embargo un 6% en valor.

En cuanto a las importaciones españolas de bienes procedentes de UK, se produjo **sólo en el mes de enero una caída de un 65% en los volúmenes**, según los datos publicados por el ICEX, que recoge la patronal Astic.

“El derrumbe de los retornos desde UK ha venido acompañado de un aumento del porcentaje de camiones en vacío desde un 25-30% hasta un 50% en la última campaña”.

Y es que el complicado entramado documental del Brexit que acompaña a las cargas con destino a la UE, está generando importantes y costosas demoras en la operativa, llevando a producirse auténticos bloqueos de los camiones en instancias aduaneras por diversas irregularidades en requisitos burocráticos.

El derrumbe de los retornos desde UK ha venido acompañado de un aumento del porcentaje de camiones en vacío desde un 25-30% hasta un 50% en la pasada campaña

Las estadísticas a nivel interno de Reino Unido constatan igualmente el retroceso constante en las exportaciones a Europa. Así según una encuesta realizada por las Cámaras de Comercio británicas el pasado 12 de abril a un total de 2.900 exportadores del país, el **41% de ellos reconocía haber registrado un descenso en las ventas de exportación** del primer trimestre. ●



Innovación, sostenibilidad ambiental y eficiencia operacional

Puerto de Huelva, nodo especializado en la logística del frío

El Puerto de Huelva, con actuaciones en desarrollo en el ámbito de la logística a temperatura controlada, se configura como un área de excelencia altamente especializada gracias a una oferta de infraestructuras y servicios de valor añadido a nivel europeo.

Situado en el arco suratlántico de Europa, en el cruce de las rutas de navegación Norte-Sur y Este-Oeste y siendo nodo clave de la red TEN-T integrado en el Corredor Atlántico Europeo, el Puerto de Huelva es hoy uno de los grandes nodos logístico-industriales del suroeste de Europa que apuesta decididamente por la intermodalidad y el desarrollo y optimización de la cadena de suministro de mercancías a temperatura controlada.

Esta apuesta por la mercancía a temperatura controlada se incardina en el cumplimiento de los objetivos estratégicos del puerto, los cuales vienen marcados por el área de influencia del mismo, un hinterland de proximidad caracterizado por la producción y exportación de mercancía refrigerada, que sitúa a Huelva como la provincia andaluza líder en exportación según las últimas cifras publicadas, en las que el sector agroalimentario y agroindustrial, sectores intensivos en

logística del frío, cuentan con una posición predominante.

El Puerto de Huelva, integrado en las Redes de Transporte Transeuropeas a través del Corredor Atlántico, cuenta además con una excelente conectividad viaria y ferroviaria regular con Sevilla, Madrid, Burgos, Extremadura y Portugal, así como marítima con las Islas Canarias, África Occidental, Norte de Europa e Iberoamérica

Esto convierte al Puerto de Huelva en un agente de gran relevancia en las cadenas logísticas globales de mercancía a temperatura controlada, confluendo en su zona de servicio multitud de stakeholders a los que el puerto ofrece instalaciones modernas y bien equipadas, como la Plataforma Intermodal del Muelle Sur, el Hub Logístico de Frío, la ZAL del Puerto de Huelva, una nueva Lonja y la Ciudad del Marisco.

El Muelle Sur es una dársena con una excelente conectividad, con importantes inversiones realizadas en infraestructuras y equipamientos.



pionera en Europa que, apoyada en el concepto de economía circular, tiene como objetivo el aprovechamiento del frío residual que se genera en la regasificación del Gas Natural Licuado. Este proceso, que se realiza en la planta de Enagás situada en la zona de servicio del Puerto de Huelva, permite abastecer de frío a instalaciones demandantes a una temperatura de hasta -36°C, lo que supone una disminución de los costes energéticos, reduciendo en su práctica totalidad la huella de carbono en su demanda energética de frío.

Todo ello con el objetivo final de ofrecer unos servicios basados en la innovación, sostenibilidad ambiental y eficiencia operacional, que aporten valor a los agentes que conflujen en el espacio portuario onubense.

Plataforma Intermodal del Muelle Sur y Hub Logístico del Frío

El Muelle Sur es una dársena con una excelente conectividad y un importante despliegue de importantes inversiones realizadas en infraestructuras y equipamientos para dar servicio a los tráficos de mercancía general. Cuenta también en toda su extensión, con diversas instalaciones específicas y especializadas en cada uno de los eslabones que componen la cadena logística del frío.

Entre ellas destaca el Hub Logístico de Frío, una actuación basada en una tecnología

Así, en el "corazón" operativo multimodal del Muelle Sur, junto a las instalaciones del Puesto de Control Fronterizo (PCF) y dando servicio al contenedor, el tráfico rodado y la mercancía general convencional, Frigoríficos Portuarios del Sur (FPS) cuenta con una parcela de 32.500 m², en la que está previsto realizar una inversión de unos 15 millones de euros para la construcción de unas instalaciones de 180.000 m³ destinadas a la congelación y almacenamiento de mercancías, que se complementará con otros servicios, como control de calidad, cross-docking, repartido, y transporte de la mercancía.

De este modo, FPS, con silo automatizado autoportante de 5.000 m² de superficie, 32 metros de altura, y capacidad para unos 24.000 europalets, se convierte en una de las instalaciones especializadas en frío portuario más importantes en capacidad de almacenamiento, innovación tecnológica, digitalización y eficiencia energética de Europa.

En una primera fase de las obras, que están planificadas para comenzar a finales de 2021, se ejecutarán dos naves destinadas a cámara de congelado y refrigerado para almacenar todo tipo de mercancía, como pescados y mariscos, carne y productos hortofrutícolas, contando con cuatro túneles de congelación rápida para acelerar el proceso.



La nueva Lonja, situada en el Muelle de Levante norte en una parcela de 10.115 m²

ZAL Puerto de Huelva

La ZAL del Puerto de Huelva es un espacio logístico especializado en infraestructuras y servicios de la ZAL, que con una superficie de 60 Ha, se ubica en una zona del Puerto de Huelva muy próxima al núcleo urbano y a las principales arterias viarias de alta capacidad. La zona albergará actividades de valor añadido para las cadenas logísticas en general, y en especial para el sector agroalimentario, y contará con ventajas competitivas adicionales gracias a las sinergias evidentes con el Hub Logístico del Frío.

Lonja y Ciudad del Marisco

La nueva Lonja, situada en el Muelle de Levante norte en una parcela de 10.115 m²

Las instalaciones de FPS, especializadas en frío portuario, una vez finalizadas serán de las más importantes en capacidad de almacenamiento, innovación tecnológica, digitalización y eficiencia energética de Europa.



consta de un moderno edificio, que cuenta con instalaciones para la carga, descarga y manipulación de mercancías, cámaras frigoríficas, almacén y zona de subasta para el mercado mayorista.

Como zona complementaria a la Lonja, el Puerto de Huelva ha construido la Ciudad del Marisco, un espacio de 15.117 m² repartidos en 41 módulos destinados a exportadores de pescados y mariscos.

Con todo ello, el Puerto de Huelva se configura como un área de excelencia, altamente especializada en la mercancía a temperatura controlada que, con modernas instalaciones y servicios avanzados, cuenta con una alta eficiencia operativa en la gestión logística de mercancías refrigeradas y congeladas, ofreciendo a los stakeholders de las cadenas de frío, una mayor fiabilidad a un menor coste.

Esta propuesta de valor, se mostrará con la asistencia de la Autoridad Portuaria de Huelva a los principales eventos y ferias del sector como el Congreso Frutos Rojos, Conxemar, Fruit Attraction o Fresh Food Logistics entre otros.

Las importaciones marcan el camino de la recuperación

EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO SE SITÚA A NIVELES PRE-PANDEMIA

De acuerdo con la última actualización del Indicador de cargas de Wtransnet, correspondiente al mes de julio, la recuperación del transporte de mercancías por carretera en la Península Ibérica es una realidad.

Mientras se aproxima el comienzo de la campaña, Wtransnet, bolsa de cargas en la Península Ibérica, ha realizado su habitual análisis del número de ofertas de cargas de transporte frigorífico que han pasado por su plataforma hasta el mes de julio, donde se han registrado hasta entonces cerca de 200.000 ofertas de carga para el transporte refrigerado. Todo parece indicar que la recuperación del transporte de mercancías por carretera en la Península Ibérica es una realidad.

Durante el primer semestre del año, el volumen de ofertas en la bolsa de cargas de Wtransnet se han situado por encima de los niveles registrados en 2019, antes de la irrupción de la pandemia por coronavirus.

Unos datos muy positivos que también nos encontramos si atendemos exclusivamente a las ofertas de carga de mercancía refrigerada, donde, con un 30% más de actividad respecto a 2020, también encontramos números por encima de los registrados en 2019.

Valores muy similares a los que se registraban durante este mismo periodo en 2019, pero que en junio y julio se situaron incluso por encima, dibujando unas perspectivas muy halagüeñas de cara al comienzo de la campaña de frigo.

Un dato fundamental para la economía Española, si tenemos en cuenta que **España es uno de los principales exportadores hortofrutícolas en Europa** y, en consecuencia, uno de los mayores proveedores de transporte bajo temperatura controlada del continente.

Si comparamos los datos únicamente con los de 2020, nos encontramos con un **formidable crecimiento**, especialmente reseñable en el caso de las importaciones, que se han disparado en un 53%. No menos importantes son los **aumentos en exportaciones (16%)** y transporte nacional (22%), que completan la fotografía de un transporte refrigerado en plena forma.

Las importaciones marcan el camino de la recuperación

Más en detalle, si nos fijamos en las cargas publicadas para la importación, con origen Europa y destino la Península Ibérica, nos encontramos con un **sobresaliente auge de las ofertas de cargas bajo temperatura controlada**, en la que, durante todos los meses, los registros fueron superiores al año anterior.

“Las ofertas de carga de mercancía refrigerada en el primer semestre se han situado con un 30% más de actividad respecto a 2020 y también por encima de los registros de 2019”.

Sin embargo, es en los meses de verano cuando el despegue se hace más evidente y pronunciado y arrojan **datos sin precedentes** que permiten la vuelta a casa cargados de los camiones frigo españoles y portugueses. Tanto es así que **en julio se alcanzaron las 13.000 ofertas**, batiendo récord de ofertas de los dos últimos años.

Este aumento de la actividad del 53% se explica al ver la lista de los 10 principales mercados de destino de nuestra mercancía

EXPORTACIONES A EUROPA

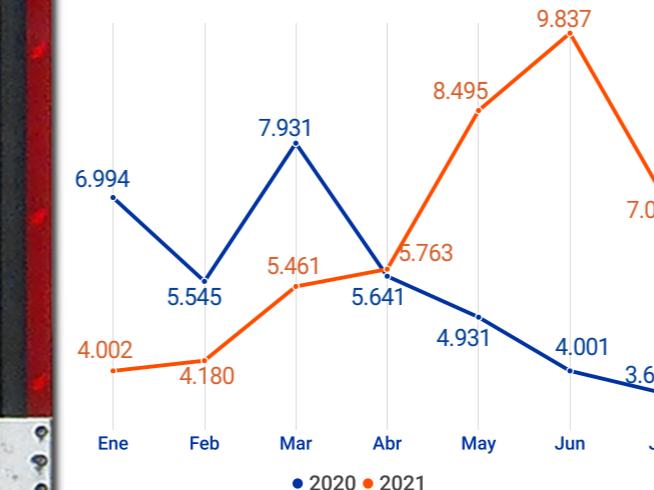
PAÍS DESTINO	2020	2021	%20/21	21/20
Francia	10.350	13.208	28%	39%
Alemania	5.180	6.683	29%	20%
Italia	5.411	5.202	-4%	15%
Países Bajos	3.032	2.571	-15%	8%
Reino Unido	2.057	2.417	18%	7%
Bélgica	1.608	1.938	21%	6%
Polonia	777	804	3%	2%
Rep. Checa	466	525	13%	2%
Hungría	437	371	-15%	1%
Austria	395	357	-10%	1%
Total	29.713	34.076	15%	100%

En millones de toneladas

Fuente: Wtransnet

OFERTAS DE CARGAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO | WTRANSNET

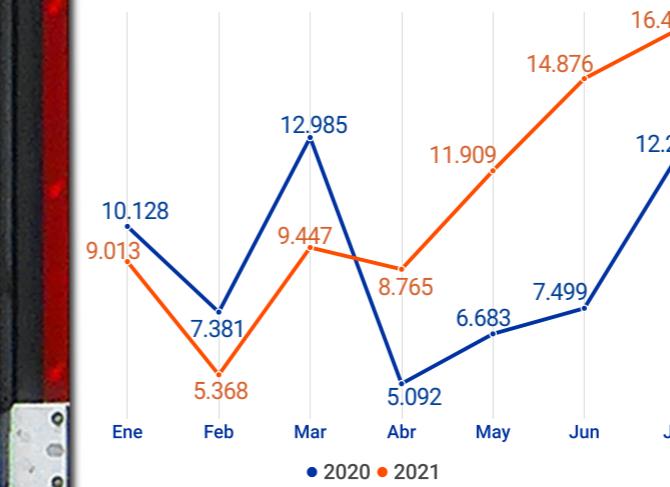
Ofertas Cargas EXPORTACIÓN



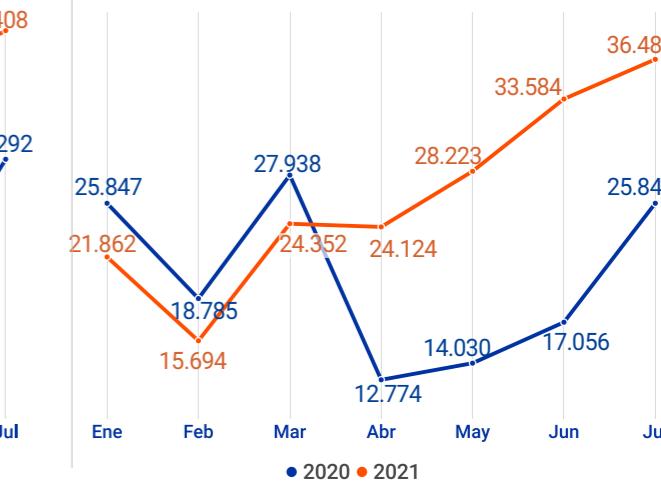
Ofertas Cargas IMPORTACIÓN



Ofertas Cargas NACIONAL



Ofertas Cargas FRIGO 2021



10 años cadena de suministro

refrigerada, donde en Francia, Italia y Alemania, el 'top-3', los aumentos son del 39%, 68% y 74%, respectivamente.

La exportación despega en el segundo trimestre

Respecto a las ofertas de cargas refrigeradas para la **exportación**, con origen España y destino el resto de Europa, los números del primer trimestre de 2021 estuvieron por debajo de los del año anterior, etapa en la que la Covid-19 era solo una amenaza. Sin embargo, **a partir del mes de marzo, la tendencia cambió de manera radical**, dejándonos una gráfica que en el segundo trimestre ha alcanzado valores excepcionales, situándonos con un **16% más de ofertas de cargas refrigeradas que en 2020**, a pesar del descenso de la oferta en el último mes.

Resultados especialmente positivos en **Francia y Alemania**, que acaparan el 59% de las mercancías para el transporte frigorífico que salen de la Península Ibérica, donde se han registrado los crecimientos más destacados, con un 28% y un 29%, respectivamente.

El transporte frigorífico nacional recupera la normalidad

Por último, en cuanto a las cargas frigo **dentro de nuestras fronteras** y que representa casi la mitad de la porción el pastel en cuanto a volumen de negocio, la tendencia es igualmente positiva, con un total de **75.000 ofertas, un 22% más que en 2020**.

“Las 13.000 cargas publicadas para la importación, con destino la Península Ibérica han batido el récord de ofertas de los dos últimos años”.

Madrid, Andalucía y la Comunidad Valenciana lideran como **orígenes de salida** para el mercado nacional, acumulando el 72% de mercancía refrigerada que se queda en nuestro país. En todas estas regiones se han registrado **crecimientos por encima del 20%**, llegando incluso a ser del 28% en la comunidad andaluza.

En el lado opuesto, la Comunidad Valenciana (30%), Cataluña (20%) y Andalucía (27%) ocupan el Top 3 de comunidades autónomas **receptoras de mercancía**, donde también se ha experimentado un gran repunte de las ofertas. En el caso de la **región valenciana**, el formidable crecimiento le ha servido para “desbancar” a **Cataluña** en el primer puesto de esta clasificación. ●

EXPORTACIONES POR CC.AA

REGIÓN DE ORIGEN	2020	2021	CRECIM.	21/20
Madrid	10.965	13.248	21%	18%
Andalucía	9.795	12.512	28%	17%
Comunidad Valenciana	8.837	10.906	23%	14%
Cataluña	8.020	8.830	10%	12%
Castilla La Mancha	5.393	7.525	40%	10%
Murcia	4.533	5.136	13%	7%
Castilla y León	3.900	4.972	27%	7%
Navarra	2.517	2.774	10%	4%
Aragón	2.084	2.303	11%	3%
Galicia	1.401	1.966	40%	3%
País Vasco	1.447	1.913	32%	3%
Extremadura	762	1.106	45%	1%
Cantabria	750	888	18%	1%
La Rioja	620	643	4%	1%
Asturias	371	504	36%	1%
Total	61.395	75.226	23%	100%

IMPORTACIONES POR CC.AA

REGIÓN DE DESTINO	2020	2021	CRECIM.	21/20
Comunidad Valenciana	9.472	12.296	30%	16%
Cataluña	10.082	12.057	20%	16%
Andalucía	8.926	11.306	27%	15%
Madrid	9.385	10.834	15%	14%
Galicia	4.123	4.703	14%	6%
Murcia	2.963	4.144	40%	6%
Castilla y León	3.229	4.040	25%	5%
País Vasco	3.424	3.491	2%	5%
Castilla La Mancha	2.049	2.943	44%	4%
Navarra	2.466	2.496	1%	3%
Aragón	2.199	2.376	8%	3%
Asturias	1.121	1.558	39%	2%
Extremadura	826	1.386	68%	2%
Cantabria	743	1.230	66%	2%
La Rioja	344	318	-8%	0%
Total	61.352	75.178	23%	100%

IMPORTACIONES DE EUROPA

PAÍS ORIGEN	2020	2021	CRECIM	21/20
Francia	12.019	16.754	39%	31%
Italia	6.640	11.164	68%	21%
Alemania	6.041	10.527	74%	20%
Países Bajos	5.865	9.722	66%	18%
Bélgica	2.360	3.326	41%	6%
Polonia	325	848	161%	2%
Reino Unido	440	519	18%	1%
Austria	208	465	124%	1%
Rep. Checa	190	433	128%	1%
Dinamarca	184	200	9%	0%
Total	34.272	53.958	57%	100%

En millones de toneladas

Fuente: Wtransnet

¿SABES QUÉ
LA MAYOR PARTE DE LOS FRAUDES
EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE SE DEBEN A LA
CLONACIÓN DE TARJETAS?



Andamur tiene la **SOLUCIÓN** con **airCODE**, el único sistema certificado por la norma **ISO 27001 de Seguridad de la Información**.

air
CODE
avanza seguro

UN ÚNICO CÓDIGO PARA:



Única
tarjeta



Único
vehículo



Única
operación



Único
chófer



Análisis de las 50 empresas de frigo más grandes de España

EL FRIGO EN EL ALAMBRE

Ya antes de la crisis se notaba cierto deterioro entre los activos de algunas de las principales empresas españolas de transporte frigorífico que podría obedecer a una etapa de ajuste, a la que ha seguido el mazazo de la pandemia, mientras se pone la atención en una recuperación no exenta de amenazas.

El golpe de la crisis sanitaria es un hecho incontrovertible. Además, en el caso del transporte de mercancías a temperatura controlada, ya antes de la llegada de la pandemia, las cuentas del sector reflejan **ciertas turbulencias** que llaman la atención.

En concreto, en 2019 se registraba ya un deterioro más que evidente de los activos de las principales empresas del sector, que, sin duda, podría ser extensible a todo este segmento de actividad de transporte y que podría venir a demostrar negro sobre blanco las **dificultades que tenían muchas empresas** para competir en un mercado extraordinariamente agresivo por lo que respecta a precios y muy fragmentado desde el punto de vista del tamaño empresarial.

Así pues, en un año aparentemente bueno, en el que la cifra de negocio de todo el transporte de mercancías por carretera se había incrementado un 5,03% y las toneladas transportadas habían crecido un 4,56%, los activos de las 50 empresas de transporte de mercancías por carretera a temperatura controlada **han disminuido un 0,86%**.

El retroceso es menor, pero significativo, porque muestra las **turbulencias que agitan a este segmento** en un escenario marcado, además, por la transformación digital y el cambio de modelo energético, transiciones que se están produciendo en los últimos años y que vienen impulsadas por los grandes clientes del sector, multinacionales y exportadores que cuentan con un gran poder de negociación.

Comportamientos heterogéneos

Analizados los datos más en detalle, entre las empresas que componen el TOP50 del transporte frigorífico español se han dado en 2019 **comportamientos muy diversos** en cuanto a sus activos, incluyendo grandes incrementos y grandes ascensos que reflejan el devenir de las compañías del sector ese ejercicio.

En concreto, estas 50 grandes empresas suman activos por valor de **1.729,4 millones de euros** en 2019, frente a los 1.744,4 de un año antes, en 2018.

Con más detalle, parece que la caída en los volúmenes de activos que se ha registrado en

2019 ha tenido mayor incidencia **entre las más grandes** empresas del sector.

En concreto, las cinco primeras empresas de transporte frigorífico del país sumaban en 2019 unos activos totales de 633,34 millones de euros, cifra que supone un **retroceso de un 1,19%** con respecto a un año antes.

Así mismo, las diez empresas más grandes del segmento de transporte a temperatura controlada acumulan activos en 2019 por valor de 964,87 millones de euros, lo que implica una caída con relación a 2018 de **un 5,6%**.

Pese al leve deterioro de los activos registrado en 2019 entre el TOP 50, la mayor parte de las empresas que componen el TOP50 del transporte frigorífico español han presentado evoluciones positivas.

De hecho, solo **15 de todas ellas** han visto cómo se han reducido sus activos entre 2018 y 2019, aunque algunos casos han sido tan significativos que han tirado del grupo compuesto por las 50 más grandes, hasta llevarlas a la evolución negativa.

Tras la pandemia, los fondos europeos de recuperación pueden generar una mayor actividad económica, aunque existen amenazas como la inflación o el aumento del precio de la energía".

En el extremo contrario, también se han producido **reseñables incrementos** de los activos de algunas compañías de transporte frigorífico, tanto en la parte alta de la tabla, como en el resto de posiciones, que obedecen a la evolución de un año bueno en apariencia como fue 2019.

Las toneladas transportadas en los tres primeros meses de 2021 se han incrementado un 4,42% anual.



En definitiva, parece que 2019 ha sido un **año de ajuste** para las principales empresas de transporte a temperatura controlada del país.

Dificultades en 2020 y 2021

En este contexto tan heterogéneo se hace difícil anticipar la **evolución seguida en 2020**, año en el que además ha impactado de lleno la pandemia y las medidas restrictivas de la movilidad tomadas durante el segundo trimestre que han condicionado la oferta y la demanda, no solo hasta antes del verano, sino incluso en todo el ejercicio.

De momento sabemos que el transporte de productos agrícolas y alimenticios se ha reducido un 1,06% con relación a 2019 y que la cifra de negocio del sector ha tenido un comportamiento plano con un imperceptible ascenso de un 0,03%.

Con respecto a la actividad del frigo en 2021, cabe decirse que es **otro año marcado por la crisis sanitaria**.

Así, tras un comienzo de año dubitativo, parece que los avances en las campañas de vacunación han permitido un control más exhaustivo de la pandemia y, con esta tendencia, una mayor vitalidad económica, que ha hecho que la **cifra de negocio del conjunto del transporte de mercancías por carretera español** presente un crecimiento anual de un 16,13% durante el primer semestre de este ejercicio, aunque se compara con el desastroso primer semestre de 2020.

En idéntico sentido, las **toneladas transportadas** en los tres primeros meses de 2021 se han incrementado un 4,42% anual.

Sin embargo, pese al crecimiento general, el transporte de productos agrícolas y alimenticios evoluciona a la baja con fuerza, con un retroceso de un 10,24% frente al período que fue de enero a marzo del año pasado.

En definitiva, los tiempos **avançan entre turbulencias**, como demuestran algunos movimientos que se producen en el sector, como, por ejemplo, la fallida salida a Bolsa d Primafrío, que no ha encontrado un clima favorable.

En este contexto, las empresas tienden a **contener al máximo la inversión y el empleo**, tal y como demuestran en el caso del transporte las matriculaciones de vehículos industriales y, especialmente, la contratación de conductores profesionales, en la que abunda la temporalidad.

Es muy posible que en los próximos meses, el dinero de los fondos europeos de recuperación permita **generar actividad económica**, aunque en el ambiente flotan amenazas como la inflación, el incremento en los precios de la energía o la debilidad en la demanda de unos hogares que, según parece, prefieren ahorrar por si las cosas aún se presentan más crudas. ●

RÁNKING DE LAS 50 PRINCIPALES EMPRESAS ESPAÑOLAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO

POSICIÓN	EMPRESA	PROVINCIA	LOCALIDAD	ACTIVOS '18	ACTIVOS '19	'19/'18
1	Primafrío	Murcia	Alhama De Murcia	154.719.385	150.345.804	-2,83
2	Transportes Agustín Fuentes e Hijos	Murcia	Las Torres de Cotillas	134.913.599	144.568.761	7,16
3	Stef	Madrid	Torrejón de Ardoz	157.573.000	143.004.000	-9,25
4	Acotral	Málaga	Antequera	109.143.693	99.218.948	-9,09
5	Transportes Mazo Hermanos	Valencia	Alcira	84.640.030	96.207.357	13,67
6	Marcotran	Zaragoza	Pedrola	90.431.018	89.160.902	-1,40
7	Transportes J Carrión	Almería	Huércal de Almería	130.758.479	81.578.727	-37,61
8	Transportes Calsina y Carré	Gerona	Pont de Molí	73.149.447	68.113.093	-6,89
9	Transportes El Mosca	Murcia	Molina de Segura	40.353.020	46.834.683	16,06
10	Molinero Logística	Soria	Ólvega	46.371.354	45.834.761	-1,16
11	Isabel Alonso	Almería	Antas	35.753.667	44.751.685	25,17
12	Autransa	Cádiz	Cádiz	43.448.293	44.007.884	1,29
13	Grupo Caliche	Murcia	San Javier	40.976.831	43.455.188	6,05
14	AT La Espada	Murcia	Ceutí	36.074.366	40.748.397	12,96
15	Campillo Palmera	Murcia	Molina de Segura	32.697.670	36.892.781	12,83
16	Transintercano	Almería	Antas	36.307.077	36.889.012	1,60
17	Grupo Transonuba	Huelva	Niebla	30.722.716	35.887.523	16,81
18	Logesta	Madrid	Leganés	31.575.339	34.585.339	9,53
19	Disfrimur	Murcia	Sangonera la Seca	31.320.845	32.205.239	2,82
20	Agencia Transportes Trota	Lérida	Lérida	33.355.662	31.212.283	-6,43
21	Transportes Eurocruz	Murcia	Calasparra	28.179.382	25.009.111	-11,25
22	Transportes Tresserras	Gerona	La Vall de Bianya	15.494.356	18.822.181	21,48
23	Inter Trans Pérez Casquet	Almería	Antas	18.060.453	18.765.405	3,90
24	Capitrans	Murcia	Molina de Segura	21.564.109	18.555.658	-13,95
25	Transportes Caudete	Albacete	Caudete	11.648.815	18.111.312	55,48
26	Trans-Manolet	Alicante	Almoradí	14.449.761	16.506.622	14,23
27	Tudefrigo	Guipúzcoa	Lasarte Oria	14.174.684	16.305.638	15,03
28	Frío Aragón	Zaragoza	Villanueva de Gállego	13.802.040	15.679.160	13,60
29	Olano Seafood Ibérica	Guipúzcoa	Irún	17.833.268	15.042.682	-15,65
30	Interfrive	Almería	Vera	12.906.404	14.414.413	11,68
31	Transportes J Carbó	Barcelona	Barcelona	14.714.485	14.064.808	-4,42
32	Castillo Trans	Alicante	Benejúzar	13.892.507	13.166.952	-5,22
33	Transportes Hermanos Corredor	Murcia	Cieza	12.140.536	12.699.402	4,60
34	Trans Rocamar	Valencia	Jeresa	11.839.741	12.384.535	4,60
35	Hervián	Murcia	Santomera	11.534.034	12.132.688	5,19
36	Mascaró Morera	Baleares	Alaior	11.916.607	11.942.060	0,21
37	Transportes Frigoríficos Narval	Madrid	Madrid	10.922.274	11.890.268	8,86
38	Euroloma	Murcia	Caravaca	10.690.928	11.509.266	7,65
39	Hispamaroc	Málaga	Málaga	11.151.706	11.053.441	-0,88
40	Eurosol Cargo	Murcia	Calasparra	10.764.308	11.002.868	2,22
41	Rau Load Cargo	Valencia	El Puig	11.242.728	10.836.637	-3,61
42	Frigo-Líneas Nórdicas	Almería	Huércal Overa	9.155.079	10.572.463	15,48
43	Transportes Tarragona	Lérida	Lérida	12.004.467	10.280.023	-14,37
44	Armesa Logística	Valencia	Foios	7.685.609	9.465.471	23,16
45	Eumatrans	Cádiz	Puerto de Santa María	11.010.044	9.142.085	-16,97
46	Transportes Frigoríficos Solocanarias	Sevilla	Sevilla	6.421.633	8.207.891	27,82
47	Trans Frío Higueral	Almería	Tijola	7.587.779	8.183.541	7,85
48	Transdonat	Valencia	Onteniente	6.411.936	6.286.313	-1,96
49	Cronofrío	Gerona	Palol De Revardit	6.103.042	6.232.766	2,13
50	Eurotransfret	Alicante	Torrellano Elche	4.819.386	5.631.139	16,84

¿Quién conducirá las 44 toneladas?

Hagamos un ejercicio colectivo de imaginación. Imaginemos que las empresas transportistas deciden qué tamaño deben tener los centros comerciales, la altura de los lineales donde se muestran los productos o la capacidad de los carros que empujan los clientes. Resultaría extraño, ¿verdad? Pues esto es lo que está sucediendo, pero a la inversa: los representantes de los cargadores están intentando regular cómo han de ser los camiones. Pero parece que esto no le llama la atención a nadie.

Es de justicia respetar las inversiones realizadas por las empresas de transporte de mercancías por carretera al amparo de un marco regulatorio que ahora no se puede pretender cambiar de la noche a la mañana, sin tener en cuenta los efectos sobre dichas inversiones, por no hablar de la seguridad vial, el consumo de combustible o las barreras a la intermodalidad que estas modificaciones pueden acarrear.

Resulta llamativo esta insistencia en el hecho de que un camión pueda ser 50 cm. más alto o cargar 4 toneladas más, mientras se sigue dejando al margen un problema tan grave como la escasez de nuevas vocaciones de conductor profesional. Una espada de Damocles que lleva años amenazando al sector y que puede provocar que los flujos de mercancías se vean muy perjudicados. Una escasez que tiene mucho que ver, entre otras causas, con el trato que reciben estos conductores en las áreas de carga y descarga, muchas de las cuales no disponen de las medidas de higiene y confort básicas para que los transportistas puedan usarlas mientras esperan al fin de esas tareas o para que los camiones puedan estar aparcados mientras se les asigne muelle, en lugar de estar en cualquier calle cercana del polígono industrial de turno, al sol en verano y al frío en invierno, sin saber cuánto tiempo más falta para ser llamado.

Si no se ataja la escasez de conductores, en la próxima década perderemos más de un tercio de nuestras plantillas, por simple cues-

tion de edad, en tanto que se prevé que la demanda de movimiento de mercancías crezca un 30% en ese mismo periodo. Esto tendrá consecuencias muy negativas, como el aumento de los costes y, por tanto, del precio final de los productos e, incluso, desabastecimientos. Una situación que, a raíz del Brexit y la pandemia, ya están viviendo en el Reino Unido, donde necesitan entre 85.000 y 100.000 chóferes.

Las empresas transportistas queremos hacer cada vez más sostenible, competitiva y rentable nuestra actividad. Y seguramente aumentar las dimensiones de los vehículos es una medida interesante a explorar. Por eso, quizás sea el momento de plantear que configuraciones como los megacamiones y los duotrailers puedan circular no solo por las carreteras españolas, sino en rutas internacionales. Estos últimos, que pueden llegar a transportar hasta 70 toneladas, permiten un considerable ahorro en combustible por cada ton.kM producida, lo que les hace más sostenibles y, además, el impacto en la carretera es menor ya que disponen de más ejes y el peso de la carga se reparte mejor

“Se sigue dejando al margen un problema tan grave como el de la escasez de nuevas vocaciones de conductor profesional”.



RAMÓN VALDIVIA
Director General de ASTIC

Sin embargo, subir la altura de los camiones medio metro es más problemático desde el punto de vista medioambiental, de seguridad vial y de estiba pero, al igual que pasa con el incremento de las toneladas, podría tener solución técnica. Una vez alcanzada, los transportistas se plantearían entre todas las opciones posibles, ésta incluida, cuál les encaja mejor. Eso sí, es imprescindible una armonización regulatoria en la UE para que las empresas no se topen con que el camión que es válido en España es “ilegal” en países como Alemania o Francia.



Oportunidades de crecimiento

NUEVAS CONEXIONES RO-RO PARA TRÁFICO HORTOFRUTÍCOLA

Puertos españoles como el de Almería o el de Cartagena han demostrado las ventajas que supone la utilización de conexiones ro-ro para el transporte de frutas y hortalizas, desde el punto de vista económico, logístico y medioambiental.

Las autopistas del mar se presentan como una alternativa complementaria al transporte en camión para el sector de las frutas y verduras, que pueden contribuir a reducir las emisiones generadas por la **congestión del tráfico pesado** en los pasos fronterizos.

Diferentes puertos españoles han dado pasos en los últimos meses para tratar de **ofrecer un servicio competitivo**, tanto desde el punto de vista económico, como desde el logístico y medioambiental para los envíos hortofrutícolas.

Uno de ellos es el de Almería, que trabaja en la puesta en marcha de **una conexión con el puerto de Portsmouth**, al sur de Inglaterra.

El primer barco partiría desde la instalación andaluza este otoño **cargado con unos**

En enero de 2021, se puso en marcha la nueva línea ro-ro de Cartagena con Francia.

Almería trabaja en la puesta en marcha de una conexión con el puerto de Portsmouth a partir de otoño, que pasará a la vuelta por el puerto de Zeebrugge".

280 camiones que transportarían productos perecederos.

En el trayecto de vuelta, el buque **pasará por el puerto belga de Zeebrugge**, desde donde se pretende que los camiones regresen a España con mercancías procedentes de su área de influencia, para su distribución en España y en el norte de África.

Se trata de una conexión de gran relevancia, pues según Extenda, al mercado británico

se exportan desde Almería principalmente sal, yeso y piedras sin trabajar, pero **ni un solo envío de frutas y hortalizas**.

En este sentido, aunque en 2020 se exportaron por vía marítima desde Almería 16.000 toneladas de este tipo de mercancías, los principales destinos fueron **Canadá, Marruecos y Emiratos Árabes**.

Es por ello que la iniciativa presenta grandes posibilidades de crecimiento para el puerto, desde donde se muestran convencidos de que **es viable económica y medioambientalmente**.

Asimismo, despierta un gran **interés en la comunidad portuaria**, en el sector del transporte por carretera, en las navieras, en los exportadores y en el sector de la distribución.

De hecho, las ventajas competitivas desde el punto de vista medioambiental justifican por sí solas su puesta en servicio, ya que solamente en el trayecto entre Almería y Portsmouth se pueden reducir **más de 600 toneladas de dióxido de carbono**.

Hace ya un par de años, el puerto comenzó a impulsar también el proyecto '*Fresh Fruit And Vegetables Logistics*', entre Almería y la localidad francesa de **Sète**.

En este caso, se trataría de un servicio de transporte intermodal que contempla que **una parte del recorrido**, que actualmente se realiza por carretera, se desarrolle por vía marítima, sin que la combinación afecte a los períodos de entrega.

La ruta ro-ro de Suardíaz que conecta Barcelona y Tánger-Med desde finales de 2020 permite el envío de todo tipo de cargas, incluyendo productos hortofrutícolas".

La idea que persigue el puerto es establecer un **servicio regular de dos envíos por semana** con un buque ro-ro con capacidad para 100 semirremolques frigoríficos. No obstante, las negociaciones iniciadas se vieron frenadas por la irrupción de la pandemia del Covid-19.

Nuevos servicios

Francia ha sido también el destino elegido para la nueva conexión que el puerto de Cartagena puso **en marcha en enero de 2021**.

Un total de 20 camiones de empresas como Grupo Caliche, Hermanos Inglés o PrimaFrio partieron en la primera salida, cargados con **412 toneladas de productos hortofrutícolas** y mercancía general.

20

camiones partieron de Cartagena en el primer servicio hacia Toulon.

El buque, consignado por Agencia Marítima Blázquez, dispone de capacidad para una veintena de camiones, 17 de ellos con enganche eléctrico, y rampa de entrada y salida. El servicio ofrece un **tiempo de tránsito de entre 25 y 28 horas**.

Conviene apuntar que la Región de Murcia abastece cada año a los países europeos con tres millones de toneladas de frutas y hortalizas por medio de lo que Froet estima como la mayor flota frigorífica de España, formada por **más de 10.000 semirremolques**.



Entre las rutas que se han puesto en marcha en los últimos meses también se encuentra la de Containerships que une Cartagena con Liverpool, en Reino Unido, y Dublín, en Irlanda, en seis y siete días respectivamente.

El servicio permite dar salida a diferentes productos de la provincia, como material de construcción, conservas, vino, zumo y productos hortofrutícolas.

Otro ejemplo es el de la ruta ro-ro de Suardíaz que conecta el puerto de Barcelona con el de Tánger-Med desde noviembre de 2020.

Con dos salidas a la semana, la conexión se utiliza para el envío de todo tipo de cargas, incluidos los productos hortofrutícolas, en semirremolques no acompañados.

Dicha línea, que en febrero de 2021 ya sumaba más de 1.000 unidades transportadas en sus dos embarques semanales, ya es utilizada por más de una treintena de clientes.

Otras líneas disponibles

En cuanto al puerto de Huelva, conviene destacar sus conexiones ro-ro o ro-pax con las Islas Canarias, en las que se mueve un gran volumen de frutas y hortalizas.

La provincia onubense cuenta con una importante actividad hortofrutícola, sobre todo en producción de berries, al ser la principal productora de Europa de fresas, si bien también destaca por sus plantaciones citrícolas.

Por ello, sigue trabajando para aumentar la salida de este tipo de mercancías procedentes de la provincia, otros puntos de Andalucía y Extremadura, en especial de productos con una mayor vida comercial.

En esta línea, su objetivo es incrementar este tipo de tráficos con sus destinos tradicionales, lo que incluye al norte de Europa y Marruecos, y abrir nuevas rutas.

También en Andalucía, el sector hortofrutícola cuenta con opciones para el envío o recepción de frutas y hortalizas hacia el norte de África, como la línea de FRS que conecta el puerto de Motril con Tánger-Med, y que nació como alternativa a los envíos desde el puerto de Algeciras.

En cuanto al puerto de Cádiz, ocupa una destacada posición en el movimiento de carga perecedera gracias a la línea regular con Canarias de Armas-Trasmediterránea, que ofrece una programación radial que conecta a todo el archipiélago.

“El puerto de Huelva mueve un gran volumen de frutas y hortalizas a través de sus diferentes conexiones ro-ro y ro-pax hacia las Islas Canarias”.

En 2020, la naviera reforzó esta línea con el ferry 'Ciudad de Valencia', lo que ha permitido potenciar la exportación de plátano desde las Islas hacia la península.

La embarcación ha supuesto una sensible mejora de la línea Cádiz-Canarias, tanto en lo que se refiere a los tiempos de rotación como en la agilidad del servicio y en la capacidad de carga y pasaje.

En este sentido, cabe apuntar que el operador llega a transportar anualmente alrededor de 200 millones de kilos desde las diferentes islas, principalmente desde las de Tenerife y La Palma.●

 wtransnet
part of alegra

¡HOLA,
TRANSPORTISTA!

ÚNETE A
LA COMUNIDAD
DE TRANSPORTE
MÁS SEGURA

Asóciate a **Wtransnet** y disfruta de las ofertas combinadas con **Teleroute**.

- La única bolsa de cargas con **garantía de cobro** de verdad.
- Trabaja solo con empresas que han pasado **filtros de calidad y solvencia**.

www.wtransnet.com

La revolución de las cámaras embarcadas 'dashcams'

WEBFLEET VIDEO, PARA AUMENTAR LA SEGURIDAD A BORDO

El uso de cámaras embarcadas puede ser de gran ayuda a la hora de aclarar las circunstancias en las que se ha producido un accidente y detectar comportamientos de riesgo al volante.

El uso de cámaras embarcadas o *dashcams* es cada vez más común en el ámbito del transporte y no es difícil verlas en el salpicadero de muchos vehículos. De hecho, en algunos países su uso es obligatorio, ya que sirven como prueba para evitar fraudes al seguro.

Pero sus ventajas van mucho más allá, ya que, integradas con los datos telemáticos de los vehículos, se puede obtener el contexto completo de lo que ocurre en la carretera y aportar información valiosa, no sólo como prueba en caso de accidente, sino para mejorar la seguridad vial.

Webfleet Video combina el sistema de gestión de flotas de Webfleet Solutions con las mejores cámaras de su clase de Lytx en una única plataforma integrada.

Los usuarios pueden configurar la solución para respetar la privacidad de sus conductores y otros usuarios de la carretera y pueden acceder y gestionar tanto sus vehículos como sus cámaras embarcadas desde un único interfaz.

La grabación de eventos en HD que recoge la dashcam, tanto enfocada a la carretera como, de forma opcional, al conductor, se muestra junto con los datos de conducción para dar a los usuarios el contexto completo de los incidentes en carretera. Los usuarios también pueden requerir el video de un momento o posición específicos de un viaje previo o retransmitir en vivo desde la carretera, para tomar medidas inmediatas cuando se produce un suceso.

La dashcam CAM 50 utiliza tecnología IA para identificar comportamientos de riesgo de forma automática, como una conducción distraída o el uso del teléfono móvil al volante. Cuando esto ocurre, la cámara notifica al conductor con una alerta visual y de audio, ayudándole a evitar situaciones peligrosas.

“Para las flotas a las que servimos, proteger a sus conductores es crucial”, comenta Heike de la Horra, directora de Ventas de Webfleet Solutions para Iberia. “Y cuanto más precisa sea la información sobre lo que está ocurriendo en la carretera, mayor protección les podrás dar. Esto es lo que ofrece Webfleet Video. Con las imágenes de la carretera, los conductores obtienen ejemplos claros de cómo pueden conducir de forma más segura. Y tienen pruebas para protegerse ante una reclamación fraudulenta”.

“La IA en lugar de reaccionar ante incidentes ya ocurridos, previene de forma proactiva que se produzcan situaciones de peligro. Y lo hace de forma precisa, mediante algoritmos basados en los datos que Lytx ha recogido durante más de 20 años para ofrecer un 95% de exactitud en las alertas de movimiento”.

Webfleet Video también se ha diseñado para respetar la privacidad de los conductores y ayudar a los gestores de flotas a cumplir con la normativa legal. Por ejemplo, los usuarios pueden configurar la cámara orientada al conductor para que esté encendida o apagada o activar el modo de privacidad para que no se recuperen los eventos del dispositivo. La dashcam también incorpora una tapa especial para cerrar la cámara orientada hacia la cabina si es necesario.

El objetivo de Webfleet Video es capacitar a las flotas para que mejoren la seguridad de forma efectiva, reduzcan las primas de los seguros y disminuyan el tiempo de inactividad de los vehículos”.

Para más información puede visitar el siguiente enlace:

https://www.webfleet.com/es_es/webfleet/fleet-management/fleet-dash-cam/



El camino para reducir un 30% el CO₂ para 2030 en el transporte de vehículos pesados

Junto con la industria, el sector del transporte es el responsable de la mayor cantidad de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

Las legislaciones, cada vez más estrictas y la concienciación de las empresas y la ciudadanía en general, han llevado a las empresas a buscar soluciones cada vez más sostenibles en sus operaciones y quehacer diario.

La industria del transporte terrestre de mercancías representa más del 6% de las emisiones de gases de efecto invernadero según el Fondo de Defensa del Medio Ambiente. El Parlamento Europeo aprobó en 2019, una normativa que obliga al transporte de vehículos pesados a reducir un 15% sus emisiones de dióxido de carbono (CO₂) para 2025 y a llegar a una reducción del 30% en 2030.

Esta transición representa un importante desafío para todos los sectores involucrados en la logística, fabricantes, proveedores de combustibles, administraciones públicas, asociaciones, empresas, transportistas e incluso la ciudadanía en general que exige cada vez más sostenibilidad y transparencia en los bienes que consume.

La reducción de las emisiones en el transporte frigorífico

Los productos congelados, alimentación, bebidas, las flores o algunos medicamentos son ejemplos de mercancías que necesitan un transporte especial que, independientemente de la temperatura exterior, debe mantener un nivel de temperatura de entre -35°C a 20°C para conservar la cadena de frío.

A su vez, es indiscutible el aumento de demanda de productos frescos y congelados originada por los cambios en el estilo de vida en la población: necesitamos más transporte re-



La importancia de la huella de carbono

La huella de carbono es una forma de medir la cantidad de gases de efecto invernadero (GEI) que se emiten, tanto de manera directa como indirecta en un proceso determinado. Se aplica a todo tipo de actividades, industriales, comerciales, y también a las individuales y cotidianas como un evento específico. Para calcularla se tiene en cuenta no solo la emisión de GEI sino también los proyectos de absorción de CO₂ que compensan parte de esas emisiones. Es decir, una actividad puede emitir una determinada cantidad de CO₂ y compensarla con plantación de árboles y por tanto reducir la huella final.

Cada empresa debería tener un registro que certifique sus esfuerzos por contribuir al desarrollo sostenible especificando las medidas que adopta para la reducción del impacto medioambiental de su actividad. En este sentido, la logística juega un papel clave.

Las medidas a adoptar para la transición

Para la mayoría de las empresas esta transición puede convertirse en un importante desafío que obliga a realizar considerables inversiones, cuando hablamos de reducción de emisiones, son muchos los factores que entran en juego. El transporte refrigerado no es un electrodoméstico que se pueda reemplazar

por uno A++ y listo. La complejidad de la logística de cada empresa convierte en fundamental contar con el acompañamiento de profesionales o socios adecuados.

Para la mayoría de las empresas la transición energética puede convertirse en un importante desafío, que va a obligar a realizar considerables inversiones.

En primer lugar, es necesario realizar un análisis de la situación y si fuera posible una valoración de las emisiones que implica el transporte refrigerado en la actividad.

Algunas claves para reducir emisiones:

- Promover el uso eficiente del combustible a través de las buenas prácticas en la conducción y la sensibilización a los conductores.
- Optimizar las rutas de transporte y distribución con entregas y recogidas planificadas para evitar la constante apertura de las puertas del camión y por consiguiente una reducción de la temperatura.
- Actualizar la flota de vehículos de transporte frigorífico o refrigerado buscando los de última generación con un control de consumo de combustible más eficiente.
- Realizar una planificación de incorporación de vehículos híbridos que combinan diésel y energía eléctrica, eléctricos, gas natural y biocombustibles.

Como empresa proveedora de transportes de vehículos refrigerados o frigoríficos, Fraikin apuesta por el fomento de las buenas prácticas en la conducción, en el fomento de disponer de unas flotas renovadas, con motores y tecnología de última generación y por ofrecer alternativas estudiando cada situación para acompañar a nuestros clientes en esta transición.

Apostando por un transporte cada vez más sostenible sin que esto signifique una gran inversión inicial por parte de la empresa convirtiendo esta transición en una apuesta económica positiva, incrementando el ahorro, la reducción de siniestros y el incremento de la eficiencia en el rendimiento del vehículo.

En Fraikin como pioneros en proponer flotas de vehículos "frigo" con sistemas responsables con el medio ambiente y con el entorno, creemos que los vehículos de temperatura controlada deben ser además "respetuosos" con la economía de nuestros clientes. La estrecha colaboración y coordinación de nuestro departamento de ingeniería con los fabricantes nos permite ofrecer soluciones innovadoras y adecuadas desde el punto de vista operativo y de la sostenibilidad.

Los fabricantes de vehículos industriales tienen el reto de desarrollar vehículos con tecnología que reduzca el consumo de combustible y producir vehículos de frío más ecológicos y aunque los motores diésel seguirán dominando el mercado, los avances en la fabricación de otros tipos de sistemas como la incorporación de placas solares en el transporte y otras alternativas ya se empiezan a ver como soluciones en un horizonte vislumbrado.

Situación del mercado de camiones y semirremolques

LAS MATRICULACIONES DE INDUSTRIALES SE RECUPERAN TRAS EL COVID

El mercado ha recuperado la senda del crecimiento tras los momentos más duros de la pandemia, si bien mira al futuro con incertidumbre ante los problemas que está provocando en la industria la escasez mundial de microchips y los desajustes en las cadenas globales de suministro.

Entre los meses de enero y agosto de 2021, se han matriculado 13.270 vehículos industriales, un 21,6% más que en el mismo periodo del año anterior, cuando la industria de la automoción se vio especialmente afectada por la crisis sanitaria.

Según los datos proporcionados por Anfac, el crecimiento se explica principalmente por los datos de los **vehículos de más de 16 toneladas**, pues en el caso de los camiones ligeros, se ha

Entre enero y agosto se han matriculado en España un 21,6% más de vehículos industriales.

registrado un descenso del 35,3% hasta las 363 unidades. Mercedes e Iveco empata como la marca más vendida en esta categoría, con 111 unidades cada una.

Menor ha sido la **caída de los camiones medios**, que con 1.620 unidades entregadas, han anotado un retroceso del 5,2%. En este caso, Iveco se sitúa a la cabeza con 699 vehículos.

Por su parte, en el segmento de los vehículos pesados, **se han matriculado 11.287 unidades**,

MATRICULACIÓN DE CAMIONES 2021/2020

SEGMENTOS	ACUMULADO '21	%21/20
Camiones Ligeros (>3,5 <=6 Tn)	363	-35,3
Camiones Medios (>6 <=16 Tn)	1.620	-5,2
Camiones Pesados (>16 Tn)	11.287	30,6
Camiones Rígidos	2.453	12,5
Tractoras	8.834	36,7
Total camiones	13.270	21,6

Fuente: a partir de información de la DGT

36,7%

dos, un 21,7% menos que el año anterior.

Solamente los camiones ligeros, con un incremento del 6,3% hasta las 828 unidades, consiguieron superar con éxito la crisis, mientras que los medios cerraron el ejercicio con una caída del 25,4% hasta las 2.485 unidades.

En cuanto a los vehículos pesados, que sumaban 15.932, el descenso fue del 22,1%. No obstante, dentro de esta categoría fue **mucho más destacado el retroceso de los rígidos**, con un 32,1% menos de unidades matriculadas, llegando a 3.190. En el caso de las tractoras, con 12.742, la caída fue del 19,2%.

Por su parte, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, Acea, estima que **España fue el más golpeado** de entre los grandes mercados del sector y cifra la caída de las ventas en un 26,1%, seguido de Francia, con el 16,9%, Italia con el 15,1% y Alemania con el 14,8%.

crecimiento de las ventas de tractoras entre enero y agosto de 2021.

De hecho, según sus cálculos, todos los países analizados **cerraron el ejercicio con pérdidas** a doble dígito, salvo Dinamarca.

Índice del Sector Manufacturero

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

Valores por debajo de 50,0, indican que la

“España fue el país más golpeado por la crisis sanitaria de entre los grandes mercados del sector de la automoción, según los datos manejados por Acea”.

economía productiva decrece, mientras que un valor por encima de esta cifra, es sinónimo de la **expansión de la industria manufacturera**.

El dato para España se ha situado en un nivel de **59,5 en agosto**, en el que es ya su séptimo mes al alza.

Aunque han seguido registrándose problemas en las cadenas de suministro, también **han aumentado las compras por parte de las empresas** para incrementar sus niveles de stock, lo que unido al refuerzo de las plantillas, ha tenido como resultado el crecimiento de la producción.



MATRICULACIONES DE FRIGOS Y TOTAL DE SEMIRREMOLQUES (enero '20 - agosto '21)



No obstante, sigue habiendo pocos indicios de que la situación existente de falta de suministros vaya a resolverse a corto plazo y según IHS Markit, lo que están tratando de hacer las empresas es almacenar insumos para utilizar en el futuro y **tratar de mitigar las posibles interrupciones**.

De hecho, los stocks de compras aumentaron por tercer mes consecutivo, pero la **tasa de acumulación fue solo marginal**, ya que los problemas en la cadena de suministro a menudo obstaculizaron los intentos de obtener insumos.

En este sentido, los plazos de entrega de los proveedores han seguido alargándose a un ritmo considerable y sin precedentes antes de la pandemia del Covid-19.

La preocupación por la obtención de materiales ha llevado a **una caída de la confianza en agosto**, alcanzando su mínimo nivel de los últimos nueve meses. Sin embargo, en conjunto, las empresas se han mantenido muy optimistas en que la producción aumentará durante los próximos 12 meses.

Estas sensaciones positivas se deben a la **esperanza de que la situación de la pandemia mejore** tanto en el país como en el extranjero.

Centrándonos en el caso de la automoción, el sector se está enfrentando a **una delicada situación por la escasez de microchips**, que está afectando a la producción de todo tipo de vehículos.

Desde Anfac prevén que el problema se mantenga durante la última parte del año, lo que puede no solamente **retrasar las entregas de los vehículos adquiridos**, sino socavar la confianza de los consumidores.

Mercado de semirremolques

En el mercado de semirremolques, las **estadísticas de Asfares para los ocho primeros meses** del año muestran un volumen de 8.952

unidades matriculadas, que suponen un ascenso del 47,31% en relación a las 6.077 del año anterior y del 12,50% en comparación con las 7.957 del año 2019, antes de la pandemia.

Por marcas, **Lecitralier encabeza el mercado** español de semirremolques con un total de 2.272 unidades en lo que va de año que representan un incremento del 57,4% y una cuota de mercado del 25,38%.

De nuevo, vuelve a ser destacable este año la **concentración de casi la mitad del mercado** entre Lecitralier y Schmitz, que suma 2.012 unidades matriculadas, que marcan un aumento del 108,3% y una cuota de mercado del 22,48%.

En tercer lugar, se sitúa **Sor Ibérica**, con 506 vehículos, un 75,7% más que en el mismo periodo de 2020, que suponen un 5,65% de cuota.

La escasez de microchips se mantendrá durante la última parte del año, lo que puede agravar los retrasos en las entregas y socavar la confianza de los clientes".

Poniendo atención al segmento de los frigos, las **unidades entregadas en lo que va de 2021** suman un total de 2.236, un 62,5% más que en los ocho primeros meses del año anterior. El crecimiento es uno de los mayores de entre todos los segmentos, solamente **superado por el de las lonas y semilonas**, que han anotado un incremento del 81,49%, y el de los portacontenedores, donde ha llegado al 78,45%.

Entre los principales especialistas en frigos, sobresale Schmitz, con **634 unidades entregadas hasta agosto** de 2021, que suponen un crecimiento del 83,8% y una cuota del 28,35%.

Le sigue Lecitralier con 516 unidades, que



marcan un ascenso del 111,5% y una cuota del 23,08%. Muy cerca, se sitúa Sor Ibérica, que con sus 506 unidades, ha logrado un incremento del 75,7% y **una cuota de mercado del 22,63%**.

Por tanto, entre las tres se reparten en la actualidad el 74% del mercado, si bien conviene destacar también el caso de **Indectruck, que ha conseguido una cuota del 8,90%** con sus 199 unidades entregadas, que suponen un incremento del 34,5%.

8.952 | semirremolques matriculados entre enero y agosto.

En cuanto a Chereau, con 167 frigos en total, acumula un crecimiento del 53,2% y una cuota del 7,47%.

INDICE PMI SECTOR MANUFACTURERO



Una carrera contrarreloj

EL GRAN RETO DEL TRANSPORTE DE LA VACUNA DEL COVID

En los próximos años, se necesitarán entre 7.000 y 9.000 millones de dosis de vacunas anuales para mantener a un nivel bajo las tasas de infección o reinfección, y frenar al mismo tiempo el ritmo de las mutaciones del virus.

La distribución de miles de millones de dosis de vacunas del Covid-19 se ha convertido en el gran desafío del sector logístico y del transporte en el último año, debido a la necesidad de transportarlas y almacenarlas en estado ultracongelado.

En España, los primeros lotes aterrizaron el 26 de diciembre de 2020, listos para su distribución entre los puntos designados por todas las comunidades y ciudades autónomas.

La principal dificultad a la que se enfrentaban los transportistas y operadores logísticos una vez recibidas las vacunas era la necesidad de mantener temperaturas de entre -80°C y -60°C para las dosis de Pfizer, mucho más exigente que los -20°C de Moderna, mientras que las de AstraZeneca y Janssen ofrecían la ventaja de poder ser almacenadas a entre 2°C y 8°C.

Para tener controlados todos los pormenores logísticos, una parte fundamental del proceso ha sido habilitar las instalaciones de almacenamiento adecuadas.

Además, tal y como explican desde DHL, para acelerar el ritmo de vacunación en los diferentes países, es importante mantener una gestión proactiva de la capacidad de transporte y los flujos de retorno de los embalajes, pues más del 95% de las dosis globales se producen en ocho países y desde allí deben distribuirse a todo el mundo.

El primer lote de vacunas que llegó a España, correspondiente a Pfizer, llegó en camión desde Bélgica, para lo que se utilizaron dos contenedores ultracongelados, manteniendo en todo momento un estricto control de la temperatura.

Igualmente, la farmacéutica utiliza sensores térmicos conectados por GPS con una torre de control para rastrear la ubicación y temperatura de cada lote.

Una vez recibida la vacuna, existían dos opciones: optar por su almacenamiento en un congelador de temperatura ultrabaja o utilizar los mismos en los que llegaban las dosis, que deben rellenarse periódicamente con hielo seco y pueden durar hasta 30 días. Una vez descongelados, los viales pueden almacenarse a una temperatura de entre 2°C y 8°C.

“El primer lote de vacunas que recibió España, correspondiente a Pfizer, llegó en camión desde Bélgica, para lo que se utilizaron contenedores ultracongelados”.

Entre los contenedores disponibles en el mercado para la conservación de las vacunas, se encuentra el SuperFreezer de Thermo King, capaz de mantenerlas a temperaturas de hasta -70°C, que puede utilizarse tanto para el almacenamiento en suelo como para el transporte marítimo, terrestre o ferroviario.

Asimismo, el fabricante cuenta con diversas soluciones de almacenamiento adicional para distribución, como remolques, contenedores y cubos portátiles frigoríficos con un tamaño fácil de adaptar y que se pueden trasladar a otras

Emirates Skycargo ha habilitado un hub en Dubái .

ubicaciones según cambie la demanda.

Para el transporte aéreo, la marca ofrece los equipos frigoríficos Air100-RKN e1 y Air200-RAP e2, diseñados junto a la sueca Envirotainer, que recuerda que los contenedores activos, que utilizan motores eléctricos para enfriar su contenido, son más seguros y más rentables.

También destacan los contenedores de CSafe Global, que mantienen los -70°C durante un mínimo de 240 horas. A estos se añaden los superaislantes de la empresa alemana Va-Q-Tec, que pueden mantener una temperatura constante durante 10 días y solamente necesitan un mínimo de hielo seco, y los de Cryopart, que utilizan nitrógeno líquido para mantener la mercancía a una temperatura de hasta -150°C durante un máximo de 10 días.

Transporte aéreo de la vacuna

Respecto a la adaptación de los operadores a este nuevo reto, Iberia ha aprovechado las ventas del hub de IAG Cargo en el aeropuerto de Barajas, desde el que a principios de agosto ya se habían distribuido más de tres millones de vacunas tanto en Canarias, Baleares y Melilla, como en varios países de América Latina.

“A principios de agosto, Iberia ya había distribuido más de tres millones de vacunas a Canarias, Baleares y Melilla, así como a varios países de América Latina”.



El sector logístico ha realizado la distribución de la vacuna tres veces más rápido de lo habitual.

En su caso, Air France KLM Martinair Cargo cuenta con una zona de almacenamiento a temperatura controlada en el aeropuerto parisino Charles de Gaulle.

También dispone de un almacén de temperatura controlada en el centro de operaciones Schiphol Pharma, en Ámsterdam, y una cámara frigorífica adicional de 2.061 m³.

A su vez, Emirates SkyCargo, que antes de verano ya había transportado 75 millones de dosis a más de 60 destinos, ha habilitado un hub en Dubái de más de 20.000 m² de espacio para almacenamiento en frío. Además, participa en una alianza junto a DP World, International Humanitarian City y Dubai Airports, centrada en agilizar el transporte de la vacuna desde Dubái hasta los países en desarrollo.

De hecho, sus previsiones muestran un repunte de la demanda en los países en desarrollo durante el segundo semestre de 2021.

También destaca el caso de Air Europa, con una completa red de instalaciones homologadas, en las que se realiza un control activo de la temperatura para satisfacer los rigurosos requisitos de la industria farmacéutica. Además, ha renovado sus procedimientos y mecanismos de carga para adaptarse a las nuevas operativas.

Desde DHL, otro de los actores destacados en la distribución de la vacuna, anticipan que para proporcionar una cobertura global durante los próximos dos años, se requerirán hasta 200.000 envíos de palets y 15 millones de cajas de refrigeración, así como unos 15.000 vuelos.

En este sentido, es importante estar preparados para afrontar altos volúmenes de pacientes afectados y de vacunas a distribuir, manteniendo a todo rendimiento la infraestructura y la capacidad logística. Al mismo tiempo, deben planificarse las fluctuaciones estacionales que pueden darse en los próximos años.

No obstante, su último estudio al respecto confirma que a pesar de los exigentes requisitos para la conservación de los viales a temperatu-





ras tan bajas, el sector logístico ha podido **realizar la distribución tres veces más rápido** de lo habitual.

De momento, se necesita suministrar alrededor de **10.000 millones de dosis de vacunas** en todo el mundo para alcanzar altos niveles de inmunización a finales de 2021. Además, en los próximos años se necesitarán entre 7.000 y 9.000 millones de dosis de vacunas al año para mantener bajas las tasas de infección o reinfección y frenar el ritmo de las mutaciones.

Es importante mantener una gestión proactiva de la capacidad de transporte de la vacuna.

Última milla

Es importante apuntar que la distribución final de las dosis a los puntos oficiales de vacunación para su suministro a los diferentes grupos ha sido **la parte más delicada del proceso**, al tratarse de operativas a gran escala en las que es necesario mantener una temperatura constante y garantizar la cadena de frío, cumpliendo en todo momento con el calendario previsto y las necesidades de cada zona.

Trasladar las vacunas desde los aeropuertos hasta la población ha exigido la puesta en marcha de **complejas redes de transporte**, así como múltiples puntos de vacunación y un sistema de almacenamiento preparados para las diferentes condicionales locales.

En este sentido, desde DHL invitan a implementar **modelos de distribución terrestre** de última milla adaptados a nivel local, teniendo en cuenta aspectos como la ubicación de los almacenes, la sincronización entre el flujo de vacunas y el personal disponible, y la cantidad y localización de puntos de vacunación.

Conviene destacar también el gran avance de UPS, que ya ha realizado en EEUU los **primeros envíos de la vacuna utilizando drones**, lo que resultará especialmente útil para llevar la vacuna a zonas remotas. Estos dispositivos permiten mantener la temperatura entre los 2°C y los 8°C, y **únicamente necesitan gel refrigerante** y no hielo seco, al tratarse de desplazamientos más cortos.

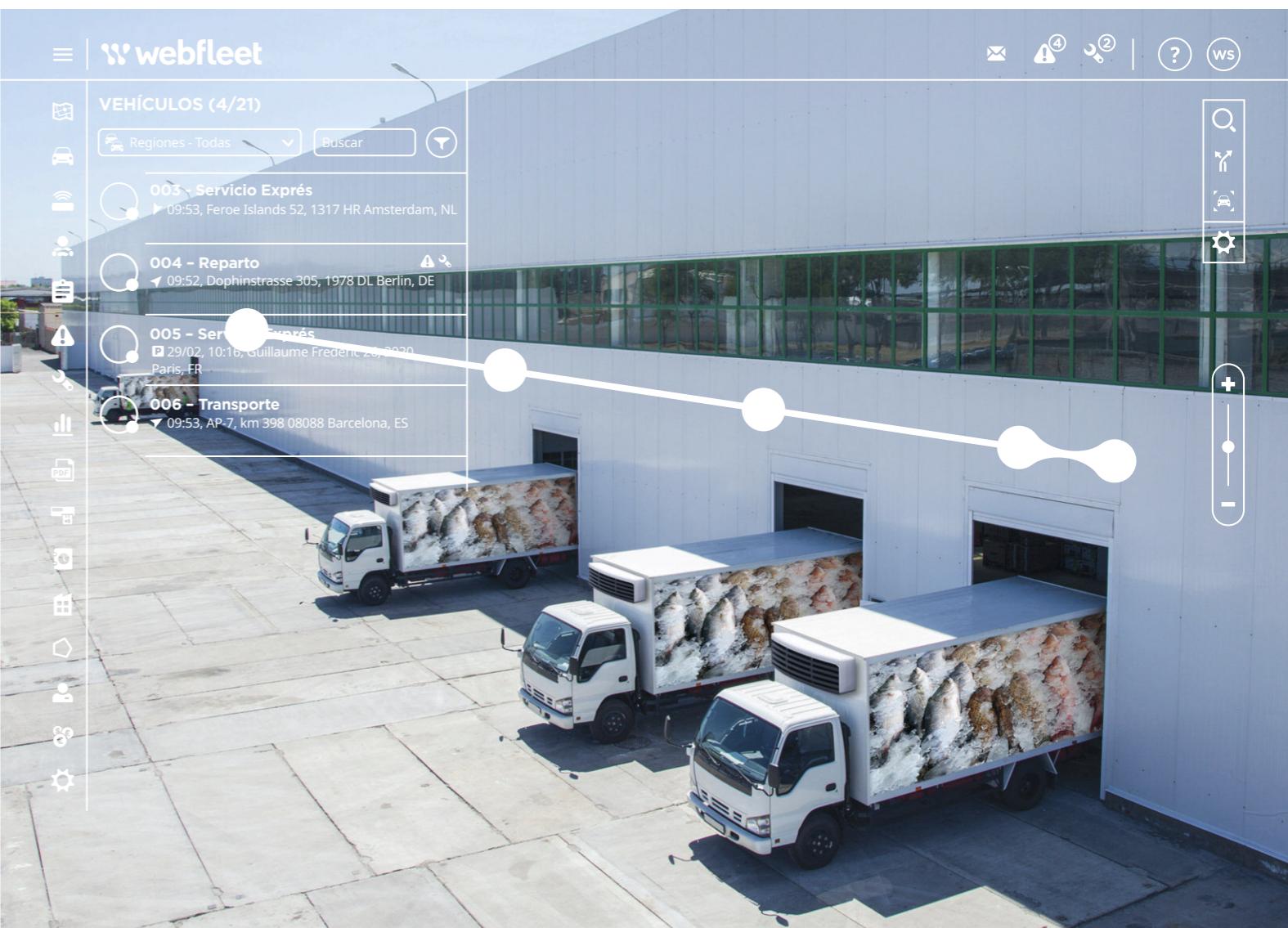
www.soriberica.com

EN CADA VEHÍCULO **SOR** HAY MUCHO



Garantiza el control de la cadena de frío durante el transporte

Descubre WEBFLEET - La solución de gestión de flotas número 1 de Europa



Entrega con puntualidad y en óptimas condiciones los productos refrigerados a tus clientes y cumple con los requisitos de registro de temperatura de la ley de alimentos y mercancías. Más de 50.000 empresas de todo el mundo confían en WEBFLEET para mejorar la eficiencia y el rendimiento de su flota en carretera.

Let's drive business. Further.

webfleet.com

Kögel Cool – PurFerro quality: la mejor respuesta a las mayores exigencias de calidad del transporte

De alta calidad, resistentes, económicos: desde hace aproximadamente 80 años, Kögel desarrolla semirremolques para el sector del transporte con una relación calidad-precio perfecta. Nuestros semirremolques se encuentran siempre a la vanguardia para mantener su negocio en movimiento, con soluciones prácticas de accesorios y equipamiento, así como de adaptaciones de producto a medida.

El actual estilo de vida, cada vez más exigente, y el deseo de tener acceso a alimentos frescos de forma habitual, han llevado a un crecimiento significativo en el mercado tanto de productos frescos como de alimentos congelados en los últimos años. Para cumplir plenamente los requisitos que ha generado este desarrollo, la industria del transporte se enfrenta a una serie de desafíos a los que hay que dar respuesta. Por eso, los vehículos refrigerados flexibles, duraderos y ligeros que se han adaptado para satisfacer los requisitos especiales del mercado tienen una gran demanda.

Kögel es sinónimo de durabilidad, con una gran carga útil y fácil de manejar. Con el **Kögel Cool**, el fabricante bávaro de semirremolques ofrece el semirremolque perfecto para los requisitos especiales del mercado de transporte de alimentos frescos y congelados y productos farmacéuticos.

Elementos de serie en el Kögel Cool – PurFerro quality

Para conseguir un proceso de carga y descarga suave y silencioso, el semirremolque para transporte frigorífico **Kögel Cool** viene equipado de serie con un suelo de aluminio silencioso. La soldadura entre el suelo y la banda de protección contra impactos garantiza una mejor higiene y una limpieza más fácil. Además, el receptáculo de aluminio evita la entrada de humedad en las sustancias portantes, lo que aumenta en gran medida la vida útil y la rentabilidad de los semirremolques.

Se cumplen de esta forma los requisitos HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points o Análisis de Riesgo y Puntos Críticos de Control) para la protección de la salud de los consumidores en relación a los transportes de alimentos sometidos a temperatura especial dentro del transporte internacional de mercancías. Además, los furgones refrigerados multiusos cumplen con los requisitos ATP FRC.

Las cajas de la versión refrigerada multiusos del **Kögel Cool – PurFerro quality** están fabricadas con una espuma especial de gran calidad, perfeccionada y altamente aislante, 100 % libre de CFC. La capa exterior de acero, resistente y de fácil mantenimiento, está recubierta por su interior con láminas de PVC rígido. Las paredes, el techo y el suelo, especialmente adaptados, garantizan un coeficiente de transferencia de calor muy mejorado, que ayuda a reducir el consumo del equipo de frío y en definitiva de los costes operativos.

Además, los semirremolques llevan de serie el certificado de seguridad de carga de acuerdo con la norma DIN EN 12642 código XL, según la cual no es necesario tomar ninguna medida de seguridad adicional para la carga estibada correctamente que llena la caja por completo.

Equipamiento especial para cada necesidad

Para **Kögel**, la satisfacción del cliente siempre es lo primero. El concepto "Because we care!" (*Porque nos importa!*), también se ve reflejado en que los productos de Kögel se someten a procesos permanentes de optimización para ofrecer a los clientes y a los conductores la más alta calidad, la mayor facilidad de uso y la máxima rentabilidad.

Como novedad en el equipamiento especial del Kögel Cool hay tres luces de función en el portal y tiras de LED en el espacio interior. De esta forma, el conductor y la carga están mejor protegidos y el proceso de carga es más sencillo y seguro.

Los múltiples equipamientos individuales y certificaciones del Kögel Cool permiten adaptar los semirremolques de forma óptima para las necesidades más diversas de los distintos ámbitos de aplicación, como el



Iluminación interior optimizada para una máxima seguridad durante la carga y descarga.



Para aumentar la seguridad en el tráfico rodado, las luces intermitentes laterales, así como los intermitentes y las luces de freno adicionales en la parte superior de la parte trasera del vehículo.

transporte de productos farmacéuticos.

Los tráileres **Kögel Cool – PurFerro quality** pueden equiparse, por deseo del cliente, con rieles de anclaje embutidos directamente en las paredes. Con los doce rieles de nivel por pared lateral se pueden cargar 33 europalets adicionales en el segundo nivel gracias a los 22 soportes de palets correspondientes, duplicando así la capacidad de carga.

Así mismo, para optimizar la protección de la pared frontal y del evaporador, así como para mejorar la circulación de aire, los furgones están equipados con la pared protectora frente a impactos de **Kögel** disponible como opción. Esta pared protectora compuesta por perfiles individuales de aluminio en V no es solo flexible y fácilmente desmontable para

su limpieza, sino que ofrece la mejor protección en las condiciones más exigentes.

Todo a la vista con el sistema telemático de Kögel

Los furgones refrigerados están equipados con el sistema de última tecnología "**Kögel Telematics**". Gracias al paquete telemático CoolTrailer, que combina las funciones PosControl, TrailerControl, EBSControl y TempControl, el módulo telemático **Kögel Trailer** envía datos como la posición en tiempo real, el estado de acoplamiento, los datos del EBS, la temperatura del espacio refrigerado y el modo de funcionamiento del refrigerador, además de los puntos de consigna al portal de internet de **Kögel Telematics**.



Los semirremolques Kögel llevan de serie el certificado de seguridad de carga según la norma DIN EN 12642.

Gracias a la base de datos de **Kögel Telematics Connectivity**, los/as clientes/as no solo pueden visualizar todos los datos registrados en el portal de internet **Kögel Telematics**, así como en otros sistemas de gestión de flotas, sino también importarlos en procesos existentes y en una amplia variedad de sistemas de software en tiempo real.

También, gracias a las interfaces abiertas de **Kögel Telematics**, los operadores de flotas de transporte pueden obtener sin problemas todos los datos telemáticos de su flota de un vistazo, de forma completamente independiente del portal telemático elegido. Con esta solución práctica, **Kögel** demuestra una vez más que los clientes y sus necesidades individuales siempre son el centro de atención: Because we care!



KÖGEL

Los múltiples equipamientos individuales y certificaciones del Kögel Cool hacen posible adaptar los semirremolques de forma óptima para cualquier necesidad de los distintos ámbitos de aplicación, como es el transporte de productos farmacéuticos.

Crecimientos en flota, nuevos espacios logísticos y mejoras tecnológicas

EL SECTOR DEL FRIGO INTERNACIONAL RETOMA CON FUERZA SUS PLANES DE INVERSIÓN

En este año y medio desde que se desatara la crisis sanitaria del Covid-19 y, derivada de ella la económica que ha afectado a las principales potencias europeas, el sector del transporte de mercancías por carretera ha sido, como es habitual, un indicador adelantado para calibrar los efectos del bloqueo económico general que ha trascendido a todos los sectores industriales.

El transporte internacional frigorífico fue fiel reflejo del primer impacto de la pandemia, con un **incremento general de la demanda de productos hortofrutícolas**, motivado en gran parte por el confinamiento de la población en los hogares de toda Europa. Sin embargo, lo que en un principio supuso un incremento de la cifra de negocio en las cuentas de las empresas transportistas, acabó derivando en pocos meses en un **desequilibrio sin precedentes ante el derrumbe de las importaciones** a causa de la paralización de buena parte del tejido industrial europeo.

La campaña 2019-2020 fue, por tanto, la de hacer frente de la mejor forma posible a esta fuerte **descompensación de flujos export-import**, paralizando a costa de ello cualquier inversión prevista y sosteniendo la cuenta de resultados con un balance general positivo para los actores principales del sector del frigo internacional.

Sector inversor por naturaleza

La preparación de la campaña 2020-2021 se inició con la **depuración esperada en la oferta de empresas de transporte frigorífico**, y ante un clima de incertidumbre por los nuevos azotes del Covid-19, junto con el temido **Brexit** a comienzos de 2021.

Sin embargo, una vez más este sector ha vuelto a demostrar su **dynamismo y capacidad de adaptación a las circunstancias** más adversas e inéditas, como ha sido en este caso el de enfrentarse a una pandemia. Pese a esto, y pese a la caída esperada de los tráficos con Reino Unido, las flotas del frigo no dudaron en implementar sus **planes de inversión** orientados a distintas líneas estratégicas. Desde el mero reforzamiento operativo con renovaciones y **ampliaciones de flota**, hasta la puesta en marcha de **nuevos proyectos de instalaciones logísticas**, pasando igualmente por redi-

las exportaciones e importaciones, ofreciendo incluso el **servicio de gestión aduanera** dentro de un concepto de servicio especializado y casi integral.

Inversiones de actores destacados

No siendo una operación inversora de las habituales en el sector, sin duda en este 2021 el movimiento empresarial más destacado es el que ha protagonizado **Primafrio, S.L.** que a finales del primer trimestre daba a conocer sus planes de salida a Bolsa. La compañía preveía colocar en acciones el 25% de su capital, manteniendo los actuales propietarios, la familia Conesa, el 75% restante. El precio por acción se situó entre los 9,30 y los 12,10 euros, quedando valorada la sociedad entre 1.302 millones y 1.694 millones de euros.

Finalmente, y aunque los planes situaban su estreno bursátil para la última semana de junio, desde la propia empresa se anunció la decisión de aplazar esta salida a bolsa 'a la espera de que mejoren las condiciones del mercado que permitan concluir de forma adecuada el proceso'.

A nivel de renovaciones y ampliaciones de flota, destaca el reciente refuerzo importante

acometido por **ESP Solutions (Transportes La Espada)**, que ha incorporado 50 nuevos vehículos dentro de una operación que se verá completada entre diciembre y enero con otros 200 camiones más. Con esta ampliación, la empresa murciana rebasa la cifra de las 1.000 unidades.

"Pese a la pandemia y a la caída de los tráficos con Reino Unido, las flotas del frigo no han dudado en implementar sus planes de inversión orientados a distintas líneas estratégicas".

Grupo Exit amplió también su flota en el primer trimestre del año con 30 camiones nuevos, sumando un parque total de 140 vehículos. Por su parte, **El Mosca** sumó en el mes de marzo 40 nuevos camiones, dentro de su flota total de 700 unidades.

Dentro de las apuestas por la sostenibilidad, destaca la inversión realizada por **Grupo Caliche** en el mes de junio, reemplazando algunos de sus camiones convencionales por modelos propulsados por gas natural licuado (GNL). La empresa, que ya ha recibido un reconocimiento de parte del Ministerio de Transición Ecológica por haber reducido en los últimos tres años un 15,5% sus emisiones de CO2, se propone rebajar hasta un 25% más de cara a 2025.

Grupo Fuentes ha diseñado también un ambicioso programa de renovación de su flota, incorporando en junio pasado sus primeras unidades Volvo dotadas de nuevas tecnologías de reducción de emisiones de CO2.

Grupo Mazo está avanzando en el desarrollo de su nuevo hub logístico en Alzira (Valencia), un total de 102.000 metros cuadrados en el polígono industrial El Pla de la localidad valenciana. Por su parte, la murciana **Transportes Hermanos Corredor** se reforzó en la primera fase del año con 10 nuevas tractoras, y la alacantina **Transmanolet** lo hizo con 15 nuevas incorporaciones.

En el ámbito europeo, cabe destacar tres importantes inversiones de empresas que operan en nuestro país. La lituana **Girteka Logistics** adquirió en febrero un total de 2.000, para su entrega a lo largo de este año. La alemana **Hegelmann** completó a finales de marzo un pedido de 550 camiones, dentro de una operación total de 1.000 nuevos vehículos para el presente año.

Y, por último, la húngara **Waberers** encargó a mediados de abril un total de 250 camiones que están plenamente operativos desde finales de pasado mes de junio. ●



Nuevas modificaciones en vigor desde julio de 2021

CAMBIOS EN EL ATP

El pasado mes de julio han entrado en vigor algunos cambios en el ATP destinados a introducir mejoras en materia de seguridad y salud laboral, así como para actualizar los requisitos en materia de control de conformidad de los vehículos frigoríficos en servicio.

Desde el pasado mes de abril se han introducido una serie cambios introducidos en el ATP, el *Acuerdo Internacional sobre el Transporte de Mercancías Perecederas*, relativos a la regulación de las **especificaciones técnicas** que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones, que han entrado en vigor el pasado 1 de julio.

En concreto, mediante una Orden del Ministerio de Industria se han concretado las disposiciones relativas a la conformidad de la producción, para hacerlas **más claras y promover la leal competencia** entre productores.

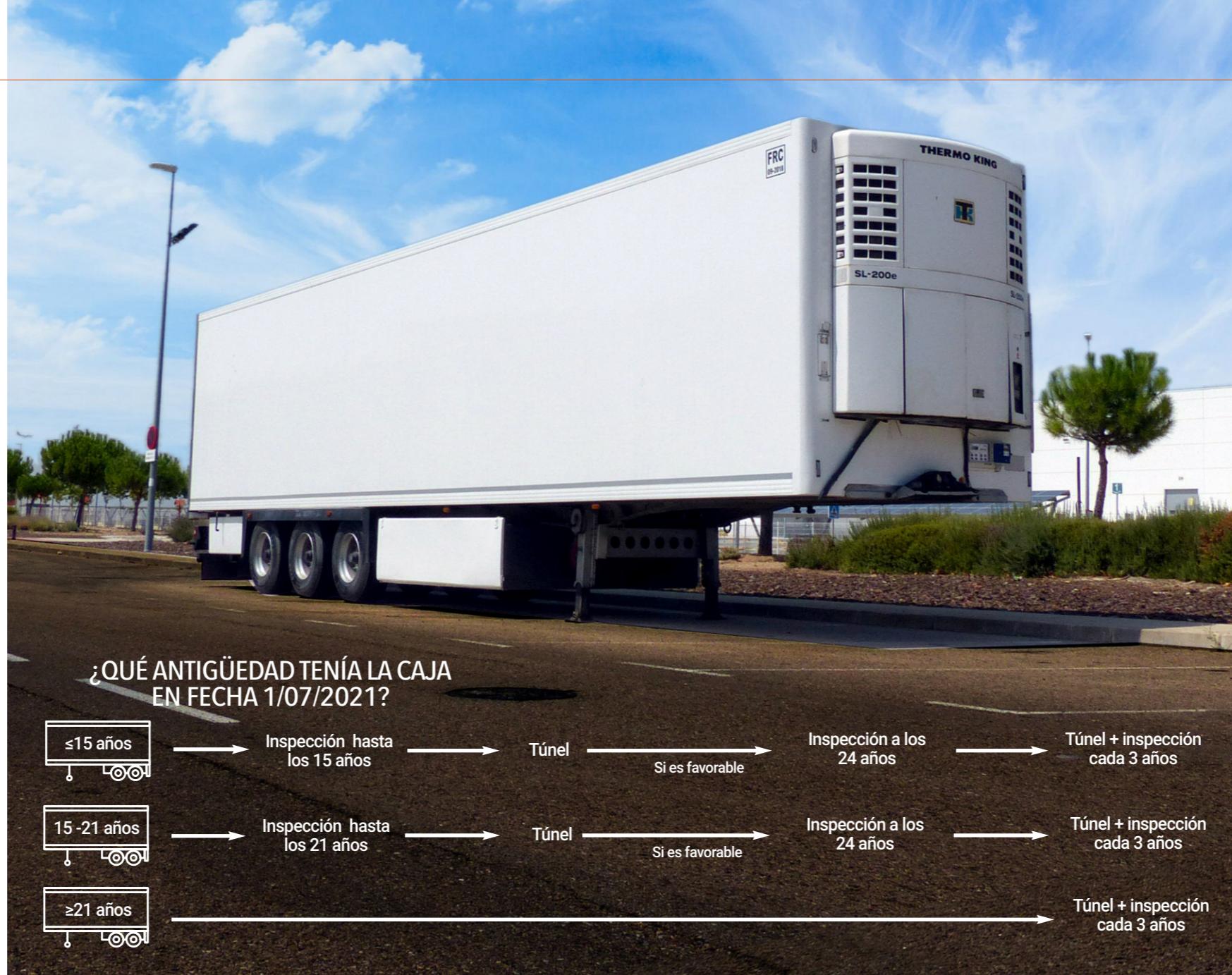
De igual modo, así también se introducen nuevas disposiciones en **materia de seguridad y salud laboral**, asegurando en todo caso las condiciones técnicas de frío para asegurar la preservación de la calidad de la mercancía refrigerada durante su transporte.

Industria considera que estos cambios permitirán adaptar la reglamentación española en el ámbito del transporte de mercancías perecederas a la **evolución de la técnica** contribuyendo a garantizar la seguridad y la protección del medio ambiente, así como la competencia efectiva del mercado en beneficio de los consumidores.

Además, así también se busca fomentar la **mejora de la eficiencia energética** de las unidades de transporte, todo ello alineado con los principios fundamentales de la economía circular.

Modificaciones en los requisitos de procedimientos y equipos de inspección

En concreto, se modifican los anexos que



¿QUÉ ANTIGÜEDAD TENÍA LA CAJA EN FECHA 1/07/2021?



regulan los **requisitos de los procedimientos y equipos de inspección y para el cumplimiento del Acuerdo ATP** en relación con las inspecciones, modificaciones, conformidad de la producción en serie y conformidad de unidades en servicio.

“La norma tiene una vertiente destinada a la mejora de eficiencia energética de las unidades de transporte, adaptando los cambios que produce la evolución técnica”.

Las autoridades estiman que la experiencia acumulada a lo largo de la aplicación del Acuerdo ATP ha puesto de manifiesto la necesidad de **actualizar los requisitos en materia de control de conformidad** de los vehículos especiales en servicio, con el objetivo de asegurar la conformidad de las características

técnicas de los mismos con las especificaciones exigidas por el mencionado acuerdo, armonizando estas exigencias con las del resto de partes contratantes del acuerdo.

Del mismo modo, mediante esta orden se concretan las disposiciones relativas a la conformidad de la producción, para hacerlas más claras y promover la leal competencia entre productores, y se introducen **nuevas disposiciones en materia de seguridad y salud laboral**.

Por otra parte, también se hacen precisiones para la renovación de los certificados para las unidades con una antigüedad superior a 15 años, e inferior a 21, para los certificados de conformidad de la producción y para **normas de construcción**, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas.

Recintos isotermos

Según TÜV SÜD, los principales cambios están relacionados con los **recintos isotermos**.

En el caso de los de **15 años de antigüedad**, los vehículos deberán someterse a un ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K cuando se alcance una antigüedad de 15 años desde la fecha de fabricación del recinto isotermo, como condición necesaria para la renovación del correspondiente Certificado de Autorización para el Transporte de Mercancías Perecederas (ATP, o en su caso TMP), sin perjuicio del control de eficacia de los dispositivos térmicos, cuando sea de aplicación.

“Los cambios persiguen, según la Administración, contar con normas más claras y que faciliten la competencia leal entre productores”.

Así mismo, para **recintos isotermos de entre 15 y 21 años de antigüedad**, las unidades en servicio con antigüedad superior a 15 años en la fecha de entrada en vigor de esta orden, e inferior a 21, deberán someterse a un ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K cuando alcancen una antigüedad de 21 años desde la fecha de fabricación del recinto isotermo, como condición necesaria para la renovación del correspondiente certificado de conformidad de la unidad.

Por otro lado, para **recintos isotermos de 24 años o más de antigüedad**. En caso de ser mantenidos en servicio, los vehículos volverán a someterse a un ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K cuando se alcance una antigüedad de 24 años desde la fecha de fabricación, y a partir de ese momento, cada tres años.

Finalmente, en relación con la fecha de validez de los certificados, para la emisión de los certificados de las unidades con una antigüedad de más de 12 años, como resultado de cualquier tipo de inspección, se tendrá en cuenta que la **fecha de validez debe ser como máximo la que corresponda a los 15 años** desde la fecha de fabricación del recinto isotermo.

Por otra parte, los cambios también se refieren a las disposiciones relativas a **garantizar la conformidad de la producción** en serie del fabricante de unidades de transporte.

Con respecto a la verificación inicial del fabricante, se establece que antes de emitir el **primer certificado de conformidad de tipo a un fabricante**, un organismo de control verificará la existencia y la aplicación de procedimientos que permitan el control efectivo de la conformidad de los productos con el tipo a aprobar. ●

Advancer de Thermo King

Una nueva referencia en la refrigeración para semirremolque

Thermo King ya tiene en el mercado su nueva serie de equipos de frío para semirremolque Advancer, que supone una revolución en el control del caudal del aire y ofrece un rendimiento del combustible sin parangón, para obtener un coste total de propiedad significativamente reducido.

Thermo King ha revolucionado los equipos frigoríficos para remolque con su serie A Advancer, que se encuentra disponible en tres versiones diferentes, la A-400 y la A-500.

Las pruebas indican que estas unidades han conseguido reducir la temperatura de los frigos hasta un 40% más rápido que la media del mercado

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

En el diseño de los nuevos equipos se han tenido en cuenta las necesidades de los clientes y sus sugerencias. Ofrecen un **caudal de aire totalmente variable** que puede regularse para cada viaje y cada carga, dado que es independiente de la velocidad del motor de la unidad.

Así mismo, su diseño se traduce en un rendimiento eléctrico y del combustible imbatible que contribuye a reducir la huella de CO2, con motores con un **50% menos de emisiones** que el máximo permitido por las normas MMNC, fase V más actuales.

Por otra parte, el **control electrónico de la velocidad del motor** en los modelos A-400 y A-500 los convierte en las primeras unidades del mercado en proporcionar una total transparencia con respecto a los niveles y el consumo de combustible, de forma que los datos relativos al consumo de combustible se registran y se encuentran disponibles de forma remota mediante dispositivos telemáticos.

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



Frigicoll



El coste total de propiedad más bajo

Thermo King también ha tenido muy presente en su desarrollo el profundo proceso de transformación energética que está viviendo el transporte y para facilitarlo, los modelos incorporan unas funciones preparadas para cualquier tipo de suministro de energía en el futuro que pueden utilizar con facilidad diésel, generadores de eje o tomas de corriente externas como fuentes de alimentación.

Para facilitar la transición hacia la digitalización, la serie Advancer es la primera gama de equipos de frío que incluye **conectividad telemática** integral durante dos años en el precio de compra.

Todo ello hace que estos equipos de frío ofrezcan numerosos beneficios para las empresas de transporte frigorífico que pasan por reducciones en el consumo de combustible, una mejora del coste total de propiedad, gracias a su rendimiento y, además, una reducción de las emisiones contaminantes. Un elemento que cada vez es más importante para los clientes de los transportistas, que se esfuerzan por controlar al máximo las huella de carbono en sus actividades logísticas y su cadena de suministro.

La serie Advancer aúna en definitiva, eficiencia energética y rendimiento. Las pruebas realizadas por el fabricante sobre el terreno de las unidades en condiciones reales, junto con las pruebas comparativas con los modelos anteriores y equipos frigoríficos de otros fabricantes, han mostrado que la serie Advancer **garantiza un descenso de la temperatura hasta un 40% más rápido y un rendimiento del combustible hasta un 30% superior que la media del mercado**.

Así mismo, en línea con la política de sostenibilidad medioambiental de la marca, las unidades Advancer se fabrican en la planta que Thermo King posee en la ciudad irlandesa de Galway y que genera cero residuos en los vertederos.

Esta línea de producción, totalmente rediseñada, **utiliza un 60% menos de energía** que el proceso de producción de los productos para semirremolque anteriores de Thermo King.

Eficiencia, consumo, conectividad y sostenibilidad son los pilares sobre los que se ha desarrollado la serie Advancer de Thermo King

Para más información:



La evolución hacia equipos conectados

INNOVACIÓN EN FRIGOS

La evolución hacia equipos más conectados marca los nuevos modelos introducidos por los principales fabricantes en un mercado sometido a las turbulencias que ha supuesto la crisis sanitaria en el suministro de algunos componentes y el alza en el precio de las materias primas.

La crisis sanitaria condiciona toda la actividad económica desde **hace ya más de año y medio**.

En el caso del **mercado de semirremolques frigoríficos** también es así, al igual que en otros segmentos de la industria de automoción.

La escasez de componentes y el alza en los precios de las materias primas se deja notar y arrastra su impacto hasta los precios que pagan los transportistas por los frigos, con alzas de más de 7.000€ por unidad.

En este contexto que está lastrando la fabricación, y por consiguiente las entregas, de nuevas unidades, la industria de semirremolques frigoríficos también vive, como el transporte en su conjunto, sendos **procesos paralelos** de digitalización y de transformación energética.

La fabricación de frigos, al igual que el resto de la industria, sufre las turbulencias de la escasez de componentes y del alza en el precio de las materias primas.

La **digitalización** se extiende a estos equipos, como fruto de un gradual proceso que está llevando al transporte de mercancías de ser un servicio con poco valor añadido a convertirse en una actividad con un alto componente tecnológico, que se cuela en la operativa diaria de los transportistas.

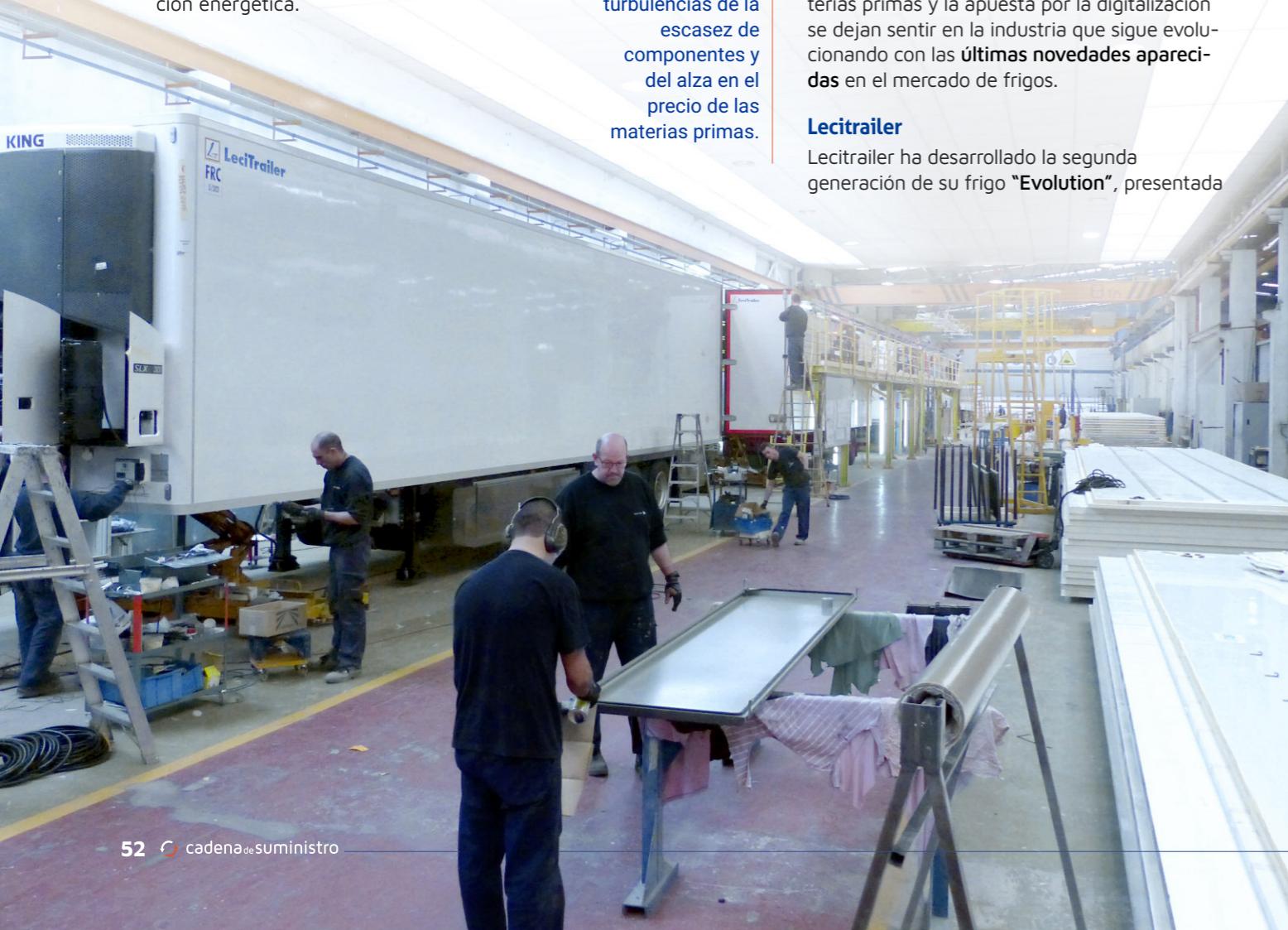
Esto, además, es **especialmente relevante** en el segmento del transporte a temperatura controlada, en el que el mantenimiento en todo momento de la cadena de frío es un punto crítico para transportistas y cargadores.

En este ámbito, la **sensorización y la visibilidad** se abren camino como elementos cruciales, que marcarán en los próximos años el grado de competitividad de muchas empresas del sector.

Ambas tendencias, la de la escasez de materias primas y la apuesta por la digitalización se dejan sentir en la industria que sigue evolucionando con las **últimas novedades aparecidas** en el mercado de frigos.

Lecitrailer

Lecitrailer ha desarrollado la segunda generación de su frigo "Evolution", presentada



en mayo de 2020 con un buen número de mejoras basadas en la experiencia acumulada en estos ocho últimos años, con la **robustez y consistencia** como banderas.

En los últimos meses, el fabricante español ya tiene en el mercado la **segunda generación** de su semi frigorífico, del que ha matriculado ya 6.000 unidades en toda Europa.

Ahora, esta nueva generación se ha desarrollado íntegramente en la oficina técnica de Lecitrailer, en colaboración con Ega en lo que a los **paneles sandwich** del furgón se refiere.

En este sentido, el **chasis del frigo** se ha reforzado y se ha duplicado el par de apriete de las nuevas fijaciones de la caja a los traviesos, para aumentar la resistencia y dar más solidez al conjunto.

En lo relativo al furgón, se ha trabajado en su estructura, integrando **más refuerzos verticales de fibra de vidrio en los laterales**, incorporando poliéster de mayor densidad en el aislante. Asimismo se ha reforzado, testado y certificado el piso para la optimización de los esfuerzos más exigentes.

Con los **paneles**, fabricados de una sola pieza en fibra en las instalaciones de Ega, se ha conseguido mejorar en un centímetro la anchura interior entre zócalos y paneles, sin reducir los 65 mm de espesor de los paneles laterales y manteniendo la medida exterior de 2,60m.

Además se incorpora un **nuevo perfil de aluminio en los laterales** en el encuentro con el techo.

Sin embargo ha sido la **zona trasera**, donde se concentran el mayor número de innovaciones. Así, el marco trasero de una pieza en

acero inoxidable completamente liso y sin fijaciones por la cara exterior.

Así mismo, por la **cara interior**, se han aumentado el número de fijaciones, con respecto a la versión anterior, para dotar al conjunto de una mayor rigidez.

En el interior se mantiene el **aislamiento de goma** en la transición entre el marco y el piso, que actúa como puente térmico, con la siguiente repercusión en un menor consumo por parte del equipo de frío.

Schmitz Cargobull

La marca alemana ha hecho una apuesta en sus últimos desarrollos por la **conectividad** y el avance tecnológico.

La conectividad, la digitalización y la gestión integral de las flotas de transporte son ya el **presente del semirremolque**, a juicio del fabricante germano.

“La conectividad permite mejorar el mantenimiento de los equipos, asegurar la cadena de frío y aportar información de gran valor a los clientes”.

Las empresas necesitan no sólo vehículos con la calidad y durabilidad óptimas, sino también **servicios de valor añadido** para sus empresas, por lo que desde hace años incorpora en sus unidades elementos de digitalización.

En este sentido, su modelo S.KO COOL 100% SMART incluye su nuestro sistema telemático de gestión de flota, que incorpora **funcionalidades** de posicionamiento, enlace con la

Lecitrailer ha desarrollado en 2021 la segunda generación de su frigo Evolution.



Marco de inox y luces secuenciales de gálibo en el Evolution2 de Lecitrailer

“La industria evoluciona para adaptarse a un sector que se está convirtiendo en un servicio con un alto componente tecnológico”.



beSmart la App de Schmitz Cargobull para tener el control del frigo en la mano

SCUe el nuevo equipo eléctrico de Schmitz Cargobull.



tractora, medición de la velocidad, sensores de apertura de puertas, gestión de la temperatura interior del vehículo, incluso en la versión multitemperatura.

Sin embargo, en un paso más, el concepto se extiende a toda su gama e incluye, además, una **aplicación móvil**.

Además, a sensorización al completo del vehículo también mejora el **mantenimiento preventivo del semirremolque**.

Por otra parte, la **nueva máquina de frío** ha sido mejorada con el fin de reducir su consumo energético, del tal modo que ha conseguido recortar en hasta un 10% el consumo de combustible.

De igual modo, también se ha conseguido una reducción de emisiones, una disminución del nivel de ruido y un **peso total notablemente más bajo**, con una reducción de 50 kg.

Así mismo, el rediseño de la pantalla junto con un desarrollo en base digital permite tener un **control total del equipo de frío y, por tanto, de la carga** a través del sistema telemático.

Krone

Krone también ha revisado su **Cool Liner** para optimizar diversos detalles del vehículo.

Así, Krone ahora ofrece **nuevo suelo en opción** y, de igual modo, también ha sido renovada la iluminación del semirremolque frigorífico para garantizar la máxima facilidad de uso y seguridad.

Ahora, según la marca, es mucho **más fácil de manejar durante la carga y descarga** gracias al amplio sistema de iluminación en la zona trasera detrás del vehículo.

El fabricante alemán también ha prestado especial atención a la **conectividad** de estas unidades, al ofrecer serie servicios de seguimiento de la ubicación, cierres de puertas, datos de funcionamiento, refrigeración y temperatura, rendimiento de máquina de refrigeración, estado de acoplamiento y mensajes de error del sistema de frenos.

Evolution

Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



Marco inox y gálibo secuencial de 3 posiciones



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



Suelo de aluminio, zócalo de aluminio y guías de amarre de carga



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Opción Refuerzo cantonera delantera



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



10 años de garantía anti-perforación por corrosión en chasis



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





Iluminación interior con tiras LED para una mayor seguridad.



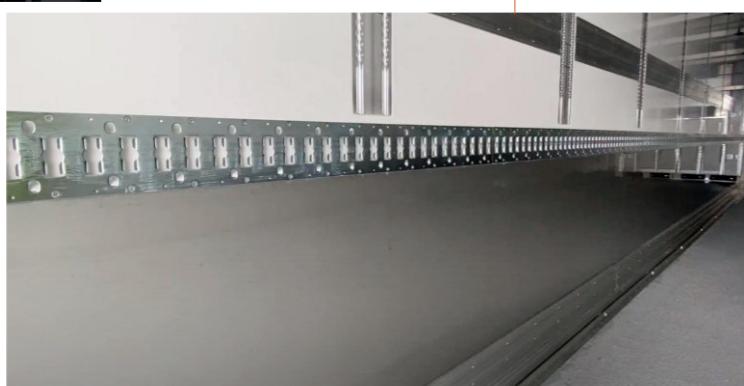
Separadores para carga a doble estiba de Krone



Kogel ha perfeccionado el aislamiento en la caja, con el fin de reducir el consumo de energía.



Sor Ibérica ha fabricado 50 unidades especiales con motivo de su cincuenta aniversario



Detalle del zócalo interior de un frigo de Sor Ibérica

De igual manera, la marca bávara también ha prestado especial atención a la **conectividad** de sus unidades, que recoge datos como la posición en tiempo real, el estado de acoplamiento, los datos del EBS, la temperatura del espacio refrigerado y el modo de funcionamiento del refrigerador.

De igual modo, la marca tiene disponible desde este mismo año un software con el que todos los procesos del **ciclo de vida** de un semirremolque pueden documentarse detalladamente.

Así se pueden optimizar los procesos de negocio en la **gestión digital de los daños**, simplificando la actividad diaria de los clientes al facilitar el registro móvil del estado de los activos, gracias a que durante este proceso, el estado del vehículo se comprueba directamente in situ y cualquier daño se documenta mediante fotos, incluyéndose en el informe digital. (información más detallada en la pág. 44).

SOR Ibérica

Sor Ibérica, que celebra en 2021 el 50 aniversario del inicio de su actividad, también trabaja en **una doble vertiente** para mejorar el rendimiento de sus semirremolques frigoríficos. El fabricante de Alzira ha reforzado el aislamiento de sus equipos, con la vista puesta en reducir los consumos energéticos y

50 AÑOS DE SOR IBÉRICA



por unas construcciones robustas, con una tara muy ajustada y que se adaptan a las necesidades de cada transportista como un guante.

De hecho, las prioridades del fabricante se centran en mejorar tara, aislamiento y robustez, tres factores clave que junto con la capacidad de personalización son los aspectos señeros de una garantía para el transporte frigorífico desde hace 50 años.



Déjalo todo a **nuestro cargo**

A la hora de elegir un semirremolque frigorífico sabemos la tranquilidad que supone contar con un único proveedor que se encarga de que todo vaya sobre ruedas.

Ponte en marcha tranquilamente y deja el crecimiento de tu negocio a **nuestro cargo**.





Carrier Vector eCool

optimizar el rendimiento de los equipos.

El fabricante también tiene la vista puesta en la importancia que tienen las diferentes **funcionalidades de conectividad** en un segmento tan competitivo como es el transporte por carretera a temperatura controlada y ha desarrollado un sistema de conectividad pensando **especialmente en las necesidades del transporte frigorífico**.

“Cada vez tiene más importancia el consumo energético de los equipos de frío, tanto por los ahorros que ofrece, como por la reducción de emisiones contaminantes”.

A este respecto, el concepto 'SORTelematics', con termografía homologada de la marca como complemento de gestión de flotas y que está pensada para la **toma de decisiones útiles** en lo que al semirremolque se refiere gracias a su software libre, es capaz de integrarse con cualquier TMS del que disponga el cliente.

Así mismo, el fabricante también ha empezado a desarrollar actividad en el segmento de **última milla**, en el que se registran necesidades crecientes a medida que cambian los hábitos de consumo y crecen las compras de comercio electrónico con envíos domiciliarios.

Dentro de este terreno, la marca centra sus esfuerzos en desarrollar vehículos respetuosos con el medio ambiente, algo especialmente crítico en entornos urbanos, y **eficientes**, dados los escasos márgenes comerciales con que se trabaja en los servicios de distribución urbana.

Equipos de frío

Otro de los elementos que está evolucionando a gran velocidad son los equipos de frío, que se centran en **reducir el consumo energético**, mejorar su eficiencia en cuanto a aporte de frío para preservar la cadena y minimizar el impacto sonoro de las unidades en funcionamiento.

En este sentido, destaca la apuesta que ha hecho Thermo King por controlar al máximo el flujo de aire con su gama Advancer, con el fin de poder **adaptar el funcionamiento de la unidad a las necesidades** con-

Carrier
TRANSICOLD

VECTOR eCool™
El primer sistema de refrigeración autónomo y 100% eléctrico.

www.carriertransicold.eu

©2021 Carrier. All Rights Reserved



Advancer de Thermo King

cretas de cada servicio, maximizando el tiempo de uso del equipo y adecuando su rendimiento, con los consiguientes recortes en el consumo de combustible y en las emisiones contaminantes. (información más detallada en la pág. 50).

Carrier Vector eCool es el primer sistema de semirremolque refrigerado sin motor, totalmente autónomo y eléctrico, que basa su funcionamiento en la capacidad de **generar electricidad** a partir del giro de los ejes del semirremolque, por medio de un sistema de recuperación y almacenamiento de energía que convierte la energía cinética generada por el semirremolque durante su desplazamiento, en electricidad, que se almacena en una batería para posteriormente alimentar el equipo frigorífico, dando lugar a un sistema totalmente autónomo, de forma ahora no produce emisiones de CO2 o partículas contaminantes.

En definitiva, la industria sigue innovando con el fin de **adaptarse a las necesidades de un sector puntero**, focalizado en mantener la cadena de frío, sin perder de vista la eficiencia y una cada vez más extendida conciencia medioambiental, que lleva a cuidar hasta el extremo la huella de carbono de todas las actividades logísticas y de transporte. ●

KRONE COOL LINER

PORQUE NO
ME ARRIESGO
CON EL TRANSPORTE
FRIGORÍFICO

¡ESCANEA EL CÓDIGO QR
AHORA
Y DESCUBRE MÁS!

Krone Trailer España S.L.U.
Tel.: +34 976 149 294, Mobile: +34 699 441 968
www.krone-trailer.com



KRONE
We Deliver the Future

Problema de calado en el transporte por carretera

SE AGRAVA LA ESCASEZ DE CONDUCTORES

Son diversos los motivos por los que cada vez es más difícil encontrar conductores. Además, este problema no es exclusivo de España. Sin embargo, pese a que los registros constatan la escasez de conductores, también hay datos estadísticos que llaman la atención.

En todos los países desarrollados faltan conductores profesionales. Mucho se ha especulado con las causas de esta situación, que son muy variadas, y que están conduciendo a un envejecimiento irreversible del colectivo, sin un relevo a la vista.

En España, la situación no alcanza los **tintes apocalípticos** que se están viviendo en el Reino Unido, donde la falta de chóferes está poniendo en riesgo algunas de las cadenas de suministro más críticas del país, por lo que las autoridades han iniciado acciones coordinadas con el sector para encontrar soluciones a un problema económico de primera magnitud para el país.

Según los últimos datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el país hay, a fecha de 30 de junio, un total de **551.542 tarjetas CAP** en vigor de mercancías, así como otras 345.814 de mercancías y viajeros.

Por otra parte, los registros del Ministerio de Trabajo y Economía Social correspondientes a julio de este mismo año reflejan la existencia de 19.745 conductores asalariados de camión **en paro**, además de otros 905 conductores autónomos de camión parados.

En total, en el país hay **20.650 conductores de camión parados**. Ese mismo mes, los servicios de empleo públicos contabilizan 3.317 conductores de autobús en paro. Quizás la comparación de ambos datos confirma una de las causas de la escasez de conductores de camión: estos profesionales prefieren trabajar en el transporte de viajeros, donde, a juicio de muchos, **las condiciones de trabajo son mejores**, especialmente porque tienen la posibilidad de dormir en casa.

La labor del conductor profesional es dura y exigente.

“Se demanda una actuación de las administraciones para que los conductores, que se ven expulsados por las condiciones de trabajo, se dediquen a conducir, en vez de a otras actividades no relacionadas con su labor principal”.

Sumando ambos colectivos, un total de 39.203 demandantes de empleo han solicitado preferentemente empleo como conductores de camión en julio. El registro constituye **un 7,11% del total de tarjetas CAP de mercancías en vigor**, cifra que se coloca ostensiblemente por debajo de la mitad de la tasa de paro existente en el país, que en el segundo trimestre de 2021 era, según el INE, del 15,26%.

A la vista de registros tan contundentes, un reciente informe de Transport Intelligence calcula que la falta de conductores en España era

Así mismo, en julio, los datos oficiales refieren que un total de **37.710 demandantes de empleo** como conductores asalariados solicitan esta ocupación en primer lugar, mientras que otros 1.592 lo hacen como autónomos.

el pasado 2019 de **15.340 conductores**, con lo que el país se coloca como el sexto del Viejo Continente con mayores necesidades de conductores de camión, tras Polonia, el Reino Unido, Alemania, Francia e Italia.

Dos datos para la reflexión

Sin embargo, también hay **dos datos** relacionados con el empleo y el paro entre los conductores profesionales que invitan a la reflexión.

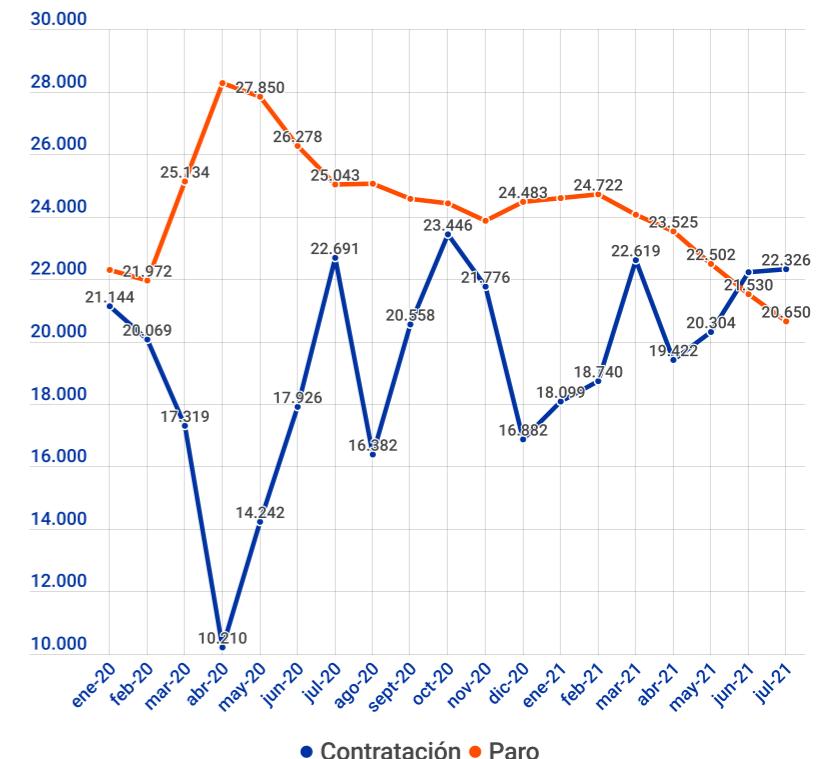
Por un lado, los registros oficiales señalan que un 79,01% de los demandantes de empleo como conductores asalariados de camión y un 73,81% de los demandantes como conductores autónomos tienen **más de 45 años de edad**.

Es más, las estadísticas también reportan que los **demandantes de larga duración**, es decir, aquellos que llevan más de un año en paro, son más de la mitad de los conductores de camión parados de todo el país.

Pese a ello, la contratación de los **conductores más experimentados** queda por debajo de los nuevos contratos suscritos dentro del colectivo en el mes de julio.

Por otro lado, pese a la escasez de conductores, se impone la **contratación temporal** de estos profesionales. En concreto, un 80,76% de

CONTRATACIÓN Y PARO DE CONDUCTORES DE CAMIÓN



todos los contratos de trabajo suscritos para conductores asalariados de camión en julio han sido temporales, mientras que entre los autónomos, la contratación temporal alcanzaba el 91,89% del total del séptimo mes de 2021.

Como consecuencia, podría decirse que existe un colectivo de conductores experimentados que mes tras mes **no encuentra acomodo** en un sector en el que la contratación temporal es la norma, muy posiblemente debido a las difíciles condiciones económicas del sector.

Por decirlo de otra manera, existe una cierta demanda de empleo en el sector que **no encuentra lo que necesita** a la hora de buscar trabajo como conductor de camión y que muy posiblemente, a la vista de esta realidad, prefiera buscar acomodo en otros segmentos de actividad a los que también pueda tener acceso.

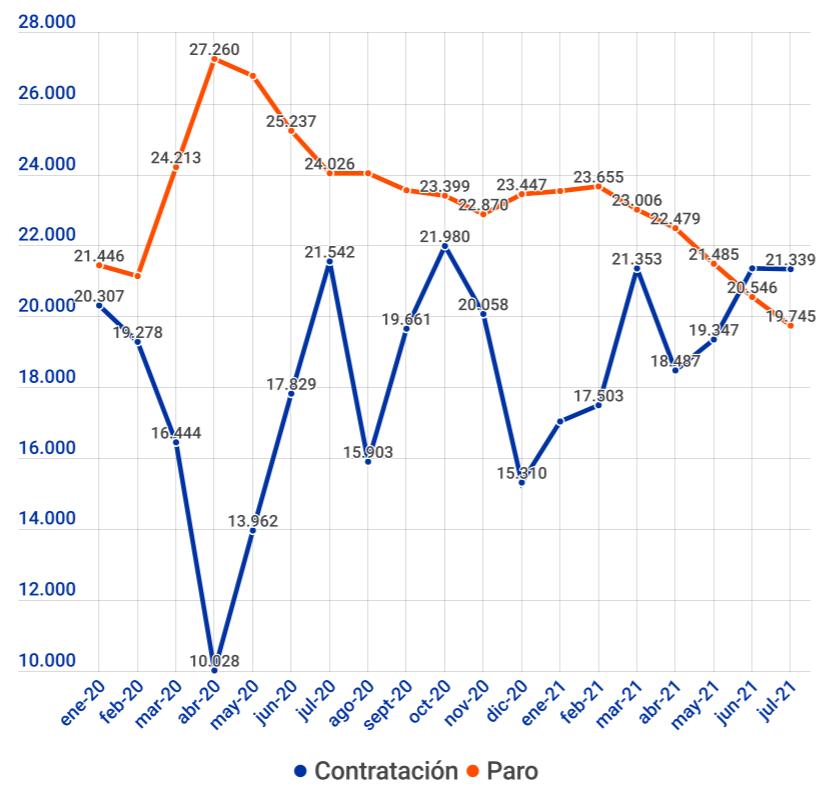
En este sentido, parecería que a igualdad de condiciones, muchos profesionales optan por irse a **sectores con menos presión** en cuanto a tiempos, en los que no se realizan labores que podrían considerarse fuera de las meras responsabilidades de un conductor, con posibilidad de descansar en sus domicilios a diario y con salarios similares, o incluso mayores.

Estrategias para atraer talento

Ante esta realidad se abren diversas posibilidades para intentar cubrir puestos a través de diversas estrategias.

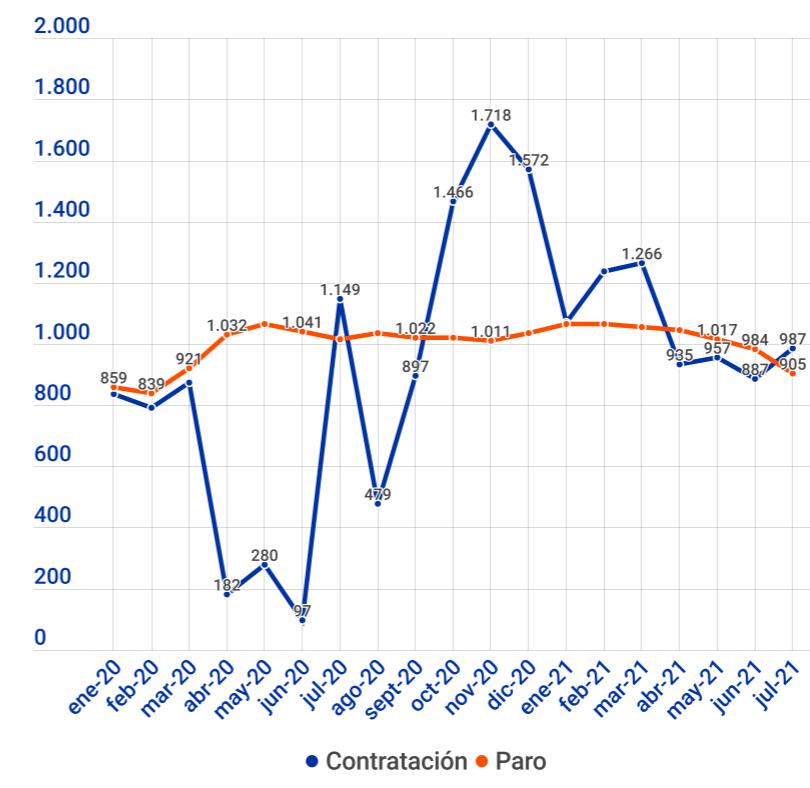
Quizás la primera de ellas sea la **formación**. Los conductores requieren cada vez más toda una serie de conocimientos específicos para los que se requiere una cierta cualificación y, en

CONTRATACIÓN Y PARO DE CONDUCTORES ASALARIADOS DE CAMIÓN



● Contratación ● Paro

CONTRATACIÓN Y PARO DE CONDUCTORES AUTÓNOMOS DE CAMIÓN



● Contratación ● Paro

ducido premios de productividad o de fidelidad, al tiempo que han ido adaptando sus retribuciones salariales a las condiciones que va marcando el mercado, aunque siempre buscando no comprometer la viabilidad empresarial en un sector muy atomizado y extremadamente competitivo.

Concretamente, muchos empresarios del sector estiman que los **incentivos económicos** constituyen un método a corto plazo para reducir la escasez de profesionales.

Por otro lado, las empresas de transporte también están introduciendo **medidas tecnológicas** que les permitan racionalizar los tiempos de conducción y descanso de sus conductores, con el fin de conseguir horarios lo más razonables posible, siempre dentro de las características de cada segmento.

Finalmente, se necesita un **impulso desde las administraciones** para conseguir mejorar las condiciones de trabajo del sector, especialmente en algunas actividades penosas que no están relacionadas con la conducción, como puede ser la carga y la descarga, así como mediante el establecimiento de áreas de descanso dignas, en las que los profesionales puedan realizar sus descansos reglamentarios en las mejores condiciones y sin miedo a que sus vehículos y la carga que portan puedan ser atacados.



Las empresas buscan incorporar nuevos colectivos para la contratación.

consecuencia, una remuneración acorde a la responsabilidad de trabajadores que tienen a su cargo tanto un equipo de transporte valioso y una mercancía que también tiene un valor.

Por otra parte, las empresas buscan incorporar **nuevos colectivos** para la contratación. En este sentido, se viene fomentando desde hace tiempo la entrada de ciudadanos extranjeros en el sector, así como de mujeres, que según los registros de la IRU, constituyen solo entre el 2% y el 3% de los conductores profesionales de camión en Europa, y de jóvenes, especialmente desde que se ha reducido la edad mínima para poder acceder a los permisos de conducción profesionales.

En esta misma línea, en algunos países europeos se están realizando campañas para reincorporar a la vida civil a **conductores militares**, aunque en el caso español esta posibilidad quedó atrás con la desaparición de la 'mili', que ha actuado como una fértil cantera de conductores hasta finales del siglo pasado, hace décadas.

Sin embargo, al tiempo, la contratación de ciudadanos **extranjeros** también presenta riesgos relacionados con la precarización laboral e incluso con posibles situaciones de tráfico de seres humanos, en los casos más extremos.

En tercer lugar, las empresas intentan adaptar sus condiciones de trabajo a las necesidades de **conciliación de la vida familiar y profesional** de sus conductores. Incluso muchas han intro-

Más de 1600 estaciones en la red de servicios

Presentes en las **rutas estratégicas** de transporte en Europa.

Operativa online para garantizar el control y el repostaje.

ASISTENCIA EN CARRETERA



HOSPITALITY



CONEXIONES



onturtle.eu



OnTurtle
Partners in goods mobility

Las 44 toneladas, más cerca

HACIA UN CAMBIO DE LOS PESOS Y DIMENSIONES

Las presiones parecen ir acercando cada vez más y de manera irreversible la introducción de vehículos con mayor capacidad de carga bajo razones de mayor productividad, aunque el sector teme los efectos de estos cambios en el mercado de transporte.

Cada vez parece más claro que los intereses económicos empujan a la introducción de **composiciones vehiculares con mayor capacidad de carga** en busca de una mayor competitividad y eficiencia en el transporte.

Sin embargo, una modificación que **parece simple y llanamente técnica** puede tener diversos efectos en el mercado de transporte.

En este sentido, el sector teme el impacto que tendrán estos vehículos sobre **el empleo y las cuentas de las empresas**.

Así mismo, también existen muchas dudas relacionadas con la **inversión necesaria** para la introducción de estos vehículos y con su impacto tanto sobre la seguridad vial, como sobre una red viaria ávida de un mantenimiento que se hace de rogar.

Además, el disperso panorama europeo en relación con el número de toneladas permitidas y las medidas **no aclara la situación**, ya que, mientras unos países parecen querer poner coto a este tipo de composiciones, otros han apostado decididamente por ellas.

De igual modo, la **sostenibilidad medioambiental**, un factor cada vez más importante para los clientes finales, también entra en juego, dado que cada vez es más habitual que las empresas intenten controlar al máximo la huella de carbono que generan sus actividades logísticas y de transporte.

En definitiva, existen toda **una serie de factores** que, en unos casos, empujan hacia la introducción de camiones más grandes, mientras que otros parecen rechazar esta tendencia.

¿El momento oportuno?

Así pues, no es de extrañar que existan amplias dudas relacionadas, sobre todo, con la **oportunidad de abordar** una modificación de la

normativa de pesos y dimensiones de los vehículos en un momento como el actual, dominado por una fuerte incertidumbre económica.

Además, en un contexto en el que el **pago por uso** parece abrirse paso con fuerza, las empresas de transporte tendrán que analizar detenidamente cuánto les supondrá esta tasa con vehículos más pesados, ya que masa y cuantía de los peajes suele estar relacionada directamente, aunque el Gobierno se haya esforzado en decir por activa y por pasiva que estas tasas por usar las autovías van a ser «*simbólicas*».

Así mismo, el impacto podría ser mayor en aquellas empresas que realizan **servicios de más larga distancia**, especialmente las de transporte internacional a temperatura controlada, que suelen tener sus puntos de carga en la costa sur del país y que tienen que suelen utilizar vías de alta capacidad hasta alcanzar la frontera francesa o los puntos de transbordo en algún puerto del país.

Un estudio de la Fundación Guitrans estima que las empresas de mayor tamaño estarían en mejores condiciones de afrontar la introducción de estos conjuntos”.

A la vista de que las empresas de transporte serán las soporten el impacto de la medida y, además, correrán con las inversiones necesarias para incorporar estos nuevos conjuntos en sus flotas, un estudio elaborado por la Fundación Guitrans señala que para modificar los pesos y dimensiones debería contarse con la **aquiescencia del sector**.

En este sentido, se considera esencial contar consenso del sector para tomar una medida que supondría un cambio en la normativa estatal

El coste de estos nuevos conjuntos podría desincentivar las inversiones de muchas empresas del sector.

que permitiese aumentar la masa máxima a 44 toneladas, esto es aproximadamente un 15% más de capacidad de carga.

Dos escenarios de impacto

Para ello, el trabajo plantea **dos escenarios** con diferentes repercusiones para los transportistas.

En el **óptimo**, las empresas de transporte aumentarían su negocio consiguiendo operaciones a carga completa, mientras que en el segundo, se mantendría un mercado como el actual.

En este último, **algunas operaciones dejarían de ser necesarias**, de tal manera harían falta un 13,8% menos de flota y de viajes.

En estos marcos, es de esperar que las empresas más grandes puedan **adaptarse mejor** a la nueva situación disminuyendo su flota, pero las pequeñas tendrían que mantenerla con el consiguiente aumento de costes por tonelada transportada.

Además, por otra parte, el cambio en la masa máxima podría provocar un reparto desequilibrado de beneficios entre cargadores y transportistas, por lo que la medida de este tipo debería abordarse **en un momento con expectativas de crecimiento económico estable**, tal y como sucedió en Francia, cuando se retrasó hasta 2013.

Esta circunstancia, sin embargo, no se daría en el actual escenario, **dominado por la incertidumbre**.

Impacto medioambiental

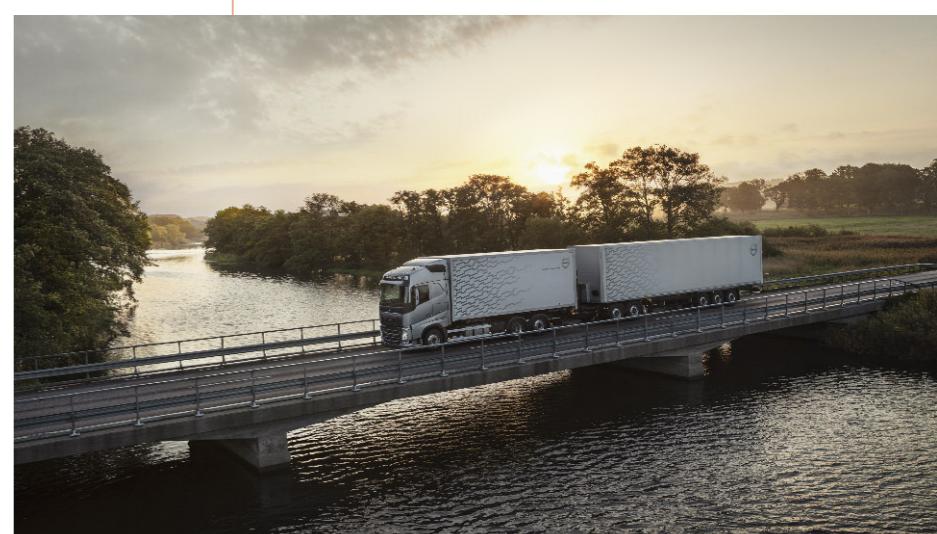
En cuanto al **impacto sobre las carreteras**, al aumentar la MMA en los vehículos articulados actuales se aumenta la agresividad y por lo tanto el deterioro del firme, entre un 42 y un 59%.

Esto exige un **mayor coste de conservación** de las infraestructuras que habrá que determinar quién lo asume.

Visto lo visto, el transporte profesional tiene **todas las papeletas** para correr con este gasto si finalmente se concreta el proyecto de pago por uso del Gobierno para todas las autovías del país, dado que, a ojos de la sociedad, sería el culpable de los desperfectos en la carretera y, a la vez, el que más se aprovecha de las vías de comunicación.

Por lo que respecta al **impacto medioambiental**, aunque la medida podría suponer una disminución global de las emisiones en torno al 3,7%, también podría desincentivar la renovación de la flota hacia vehículos propulsados con combustibles alternativos, así como el desvío de mercancías hacia otros medios.

Finalmente, en el ámbito de la **seguridad vial**, no hay un consenso en relación con los efectos de la medida, aunque las estadísticas de fallecidos publicadas en países que han aprobado esta composición sugieren que no ha contribuido a hacer más segura la circulación por carretera.





Europa tiene un marco heterogéneo en la reglamentación de los pesos y medidas de los vehículos de transporte.

Sector y clientes no se ponen de acuerdo

En este contexto, se mantienen las fuertes diferencias existentes entre los transportistas y sus clientes que les han llevado a **protagonizar enfrentamientos recientes** en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, en relación con un Plan de medidas para impulsar la intermodalidad carretera-ferrocarril.

Sin embargo, lo cierto es que el **plan de sostenibilidad** que elabora el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el transporte de mercancías por carretera contempla el incremento de los pesos y dimensiones de los vehículos pesados.

En consecuencia, el sector parece resignado a la introducción de una medida que es una reivindicación de largo recorrido de sus clientes y que ha encontrado un **apoyo discreto, pero decidido**, de la Administración, que viene abogando por un pragmatismo de perfil bajo con el que dar esquinazo a los bloqueos, razonables o no, que han venido empantanando las negociaciones entre transportistas y cargadores.

“Es posible que vehículos más pesados tengan un mayor impacto en el desgaste de las infraestructuras, por lo que el incremento en los costes de mantenimiento podría atribuirse al transporte profesional”.

En este sentido, el Gobierno defiende que una de las **maneras para que el transporte mejore su ratio de competitividad y su impacto medioambiental** ha de venir necesariamente por el uso de camiones con más capacidad y por transportar más por unidad.

Por ello, más pronto que tarde pondrá en marcha el cambio en la regulación de los pesos y dimensiones, aunque también ha dicho que tiene previsto negociar un **calendario razonable y consensuado** para introducir este importante cambio en las reglas del juego en el mercado del transporte, con el fin de minimizar su impacto sobre las empresas del sector. Veremos.

En todo caso, las autoridades deberán ir contento porque, más allá de las posibles medidas de presión que pudiera adoptar el sector, el impacto económico de la medida se extiende más allá del transporte y los tiempos que se viven no son propicios para andar con experimentos. ●

Amenazas y estado actual en el almacenamiento frigorífico

Tras un año 2020 marcado por el confinamiento severo y el impacto directo en el mercado frigorífico de la reducción de actividad económica sobre todo en el canal Horeca, parece que para el 2021 se van poco a poco aclarando las circunstancias económicas del sector. Así pues, la media de ocupación en el segundo semestre del ejercicio ha sido de un 80'78%. Cifra muy representativa para el sector del almacenamiento frigorífico y que refleja claramente la expectativa de las aperturas que para el tercer trimestre se esperaba por parte de los clientes de los almacenes frigoríficos en la campaña veraniega y que, de momento, en general parece que se están cumpliendo.

En este aspecto, desde Aldefe hemos reorientado la captación de datos para que las empresas asociadas puedan tener un esquema de comparación lo más claro posible con sus propias actividades. Así pues, en referencia marco-comparativo del segundo trimestre 2021 podemos decir que la facturación media ha sido 7,94€/m3 de almacenaje, lo que a nivel sectorial da una facturación en el trimestre de 55.558.000€. En cualquier caso, todos los indicadores base se han incrementado a nivel sectorial y por lo que estamos viendo parece que durante el verano también se han consolidado las cifras.

Cosa diferente es la rentabilidad de las explotaciones frigoríficas que se han visto afectadas por un doble fenómeno que podemos calificar de “Tormenta Perfecta”. Por un lado, la modificación del sistema tarifario regulado (ATRs) que entró en vigor el 1 de junio y por otro el increíble aumento del coste energético ligado al precio de mercado de la energía fijado en OMIE. En el primero de los casos los almacenes frigoríficos han ajustado al máximo tanto las potencias contratadas como la actividad con sus clientes para minimizar el impacto de estas diferencias, aunque, por la propia idiosincrasia de la actividad frigorífica muchas veces el ajuste es muy complicado o imposible. En cuanto al precio de la energía puro (OMIE) el impacto ha sido directo y brutal con incremen-

tos en algunos días y horas que multiplican en doble dígito a los del año anterior en las mismas fechas. Algo insostenible!!!!

Este último impacto se hace muy difícil de repercutir a los clientes en este momento, pero, sin duda, lo será inexcusablemente, no ya para mantener el nivel operativo y de costes de las instalaciones sino, en muchos casos, su propia rentabilidad y existencia. De hecho, ya se están dando casos de suspensión de servicios, como la congelación, por el alto coste que hace inviable la prestación del servicio.



MARCOS BADENES

Secretario general de ALDEF

Si a esto le añadimos la falta de ayudas que contemplen al sector desde la administración en materia de tasas, impuestos o ayudas directas para la eficiencia energética. Es evidente que es un panorama difícil que, además, parece que se va a prolongar en el tiempo más de lo que sería deseable.

Pero, no obstante, nuestro sector sigue siendo muy apetecible para la inversión (sobre todo extranjera) como hemos visto con la aparición de operadores internacionales como Linneage o Americold en España y K+N con Salmosped en el norte de Europa. Este fenómeno parece que es imparable a nivel europeo y probablemente veamos a corto y medio plazo más operaciones en España y en Europa. Hay interés, hay ocasión y hay dinero. El sector se centra para mejorar su rentabilidad y posicionamiento.

“El incremento en el precio de comercialización de la energía eléctrica, está provocando la suspensión de algunos servicios por el alto coste, que hace inviable la prestación del servicio”.

Es esta doble visión la que hoy en día tenemos en el almacenaje frigorífico público. Estabilidad y progresión positiva por un lado y una grave amenaza con resultados impredecibles por otro.

En el segundo trimestre de 2021

AUMENTA LA OCUPACIÓN DE LOS ALMACENES FRIGORÍFICOS EN ESPAÑA

Las cifras registradas entre abril y junio de 2021 muestran una ocupación media del 80,71%, por encima del 76,61% alcanzado durante el primer trimestre.

La Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España, conocida como Aldefe, ha puesto en marcha en 2021 su Observatorio Del Frio, realizado en colaboración con la Universidad de Zaragoza, que permite ofrecer **datos trimestrales sobre el almacenamiento en frío** y las explotaciones frigoríficas.

Con él, se pretende mejorar el conocimiento de la sociedad sobre el almacenamiento frigorífico y su contribución a la cadena logística en **sectores como la alimentación y la sanidad**.

Asimismo, permitirá analizar la información sobre el sector en España en un entorno competitivo, con especial atención a **la evolución del mercado** y a las tendencias que impactan en este ámbito, tanto a nivel nacional como europeo.

En concreto, las cifras correspondientes al segundo trimestre del año muestran una **ocupación media de los almacenes frigoríficos** del 80,71%, un porcentaje superior al registrado durante los tres primeros meses del año, cuando se situó en el 76,61%.

Muy por encima de este nivel se sitúa la **Comunidad Valenciana**, con el 91%, frente al 88,6% registrado en el primer trimestre. Por su parte, Asturias y Galicia han alcanzado el 84,5%, en el sur se ha pasado del 73,3% al 82,6% y en Cataluña la cifra ha sido de un 80,9%.

En cuanto a las Islas Canarias, la ocupación media ha aumentado del 77% al 79%, y en el norte del 70,34 al 78,7%, situándose el centro del país con los valores más bajos, a pesar de pasar del 73,2% al 76,4%.

Además, la extrapolación al total del sector del almacenamiento frigorífico de la información recogida por Aldefe entre sus asociados permite estimar una **facturación total durante el se-**

gundo trimestre

de 55,5 millones, un 16% por encima de la del primer trimestre, que alcanzó los 46,6 millones.

Esto supone que la facturación por metro cúbico se sitúa en este momento en los 7,94 euros,

El Observatorio del Frio pretende mejorar el conocimiento sobre el almacenamiento frigorífico.

“El proyecto europeo ICCEE está destinado a mejorar la eficiencia energética en la cadena de suministro del frío”.

frente a los 6,67 de los tres meses anteriores.

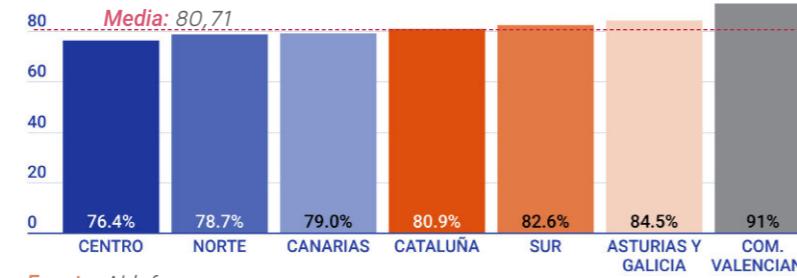
En su caso, las toneladas manipuladas por metro cúbico han pasado de las 0,22 a las 0,28, siendo el número de empleados medio por cada 10.000 metros cúbicos de 3,48, ligeramente por encima de los 3,12 que reflejaba el informe anterior.

Crecimiento del consumo

Conviene apuntar que el aumento del almacenamiento en frío ha venido de la mano de un **crecimiento sostenido en el consumo de alimen-**

OCUPACIÓN MEDIA DE LOS ALMACENES FRIGORÍFICOS

100



tación durante los últimos meses, destacando en el sector cárnico la continuidad al alza de la demanda de porcino. Estel comercio está centrado en China, que **acumula un 78% de los envíos** a países terceros, aunque a largo plazo, se espera un descenso de la producción.

55,5 millones de facturación del sector en el segundo trimestre.

Asimismo, con la pandemia han crecido en un 9,4% las **ventas de platos preparados congelados**, mientras el sector del pescado congelado ha registrado una tasa de crecimiento del 17,3% y el de las frutas y verduras, que se caracteriza por la continuidad del crecimiento interanual gracias al **aumento de las exportaciones**, experimentará un repunte del 6% a lo largo del año 2021.

En cambio, el sector de panadería, bollería y pastelería **ha retrocedido por primera vez** en su historia en 2020, una tendencia que se ha mantenido en los primeros meses de 2021 por el cierre parcial del canal Horeca.

Aceleración del cambio

A lo largo de los últimos años, y especialmente a raíz de la pandemia del Covid-19, se han dado ciertos **cambios en el entorno del almacenamiento en frío**.

Entre ellos, destaca la irrupción de tecnologías como el Internet de las Cosas para el tratamiento de los datos, el blockchain para un **intercambio de información descentralizado, seguro y transparente**, y la automatización y robotización, que permite mejorar los procesos.

Cabe señalar la puesta en marcha del **Centro de Digitalización del sector de Alimentación y Bebidas** por parte de FIAB y EY, que comprende tres iniciativas distintas: el Centro Smart Factory, la Plataforma de Ciberseguridad y el Centro de Automatización Inteligente.

En el aspecto medioambiental, destaca la apuesta de la Unión Europea por la sostenibilidad, con el Pacto Verde, que busca alcanzar la neutralidad climática antes de 2050. Mientras, a nivel nacional se ha aprobado recientemente la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**.

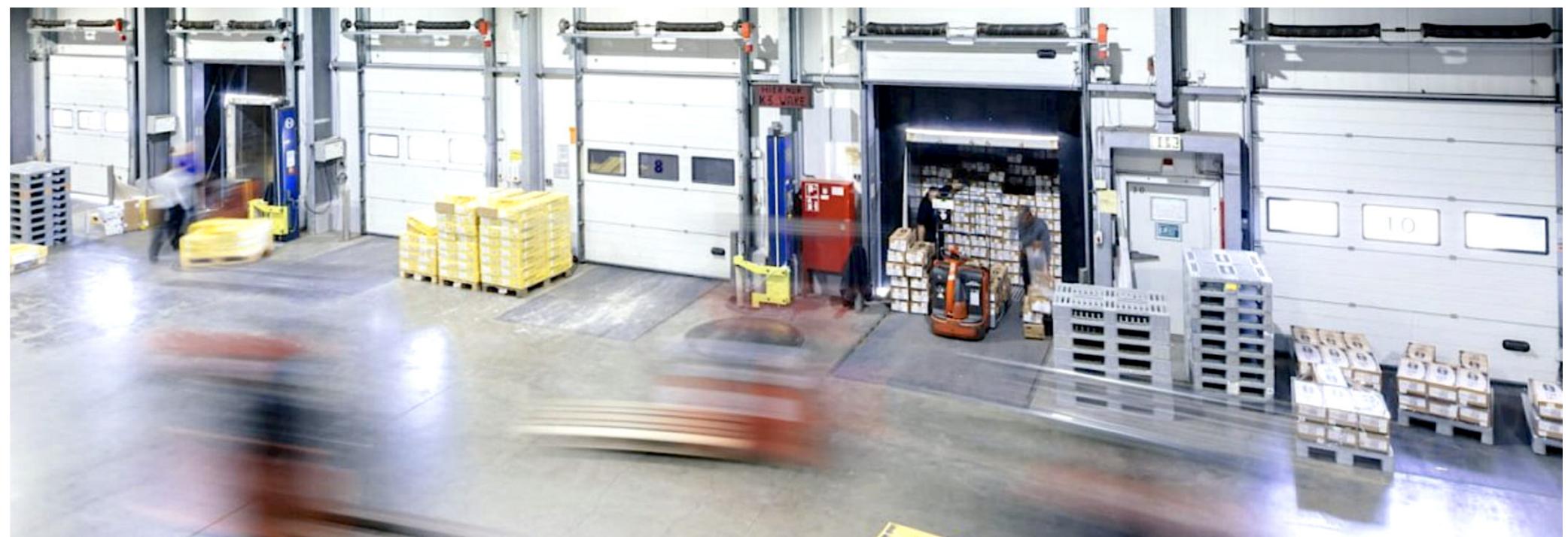
Las empresas del sector están realizando cambios en este sentido para tratar de reducir su huella de carbono, en línea con una **concienciación cada vez mayor del consumidor** sobre el respeto al medio ambiente.

“Las empresas del sector están tratando de reducir su huella de carbono, en línea con una mayor concienciación del consumidor sobre el medio ambiente”.

Por otra parte, el sector del frío está tratando de **construir una marca verde** a partir del uso del amoníaco, que es el principal refrigerante utilizado.

Además, el proyecto europeo ICCEE, que cuenta con la participación de la Asociación Europea de la Logística y el Almacenamiento en Frío, ECSLA, está destinado a **mejorar la eficiencia energética** en la cadena de suministro del frío.

Desde Aldefe, vaticinan que la sostenibilidad y la digitalización marcarán la **innovación en el sector agroalimentario**, y por extensión, en el del almacenamiento en frío en los próximos años.



Crecen los costes en el almacenamiento

EL IMPACTO DEL PRECIO DE LA LUZ EN LOS COSTES DEL ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO

El imparable aumento de los costes de la energía eléctrica desde el pasado mes de abril amenaza la rentabilidad de las instalaciones de almacenamiento a temperatura controlada.

Durante los últimos meses, los incrementos en los costes de la energía eléctrica están impactando de lleno, no solo en los hogares españoles, sino también en **otros grandes consumidores** de electricidad, como las industrias o los almacenes.

Mención aparte merecen los almacenes refrigerados, en los que la electricidad es un elemento fundamental para el **mantenimiento de la cadena de frío**, sin la que no sería posible toda la logística a temperatura controlada.

Según Aldefe, en la primera mitad del año se han registrado importantes subidas

en el coste de producción de la energía eléctrica, lo que ha supuesto un **incremento del 35%** en el importe total de la factura de las instalaciones frigoríficas de almacenamiento.

Además, la asociación estima que desde junio 2021 los llamados peajes han subido **un 7%** más respecto a la media de años anteriores.

Como consecuencia, la patronal denuncia que se están produciendo de forma gradual e imparable y suponen un mayor gasto energético para las empresas de almacenaje, cuya factura eléctrica ya representa **un 40% del coste total de explotación**.

Precios y demanda de energía eléctrica están creciendo con fuerza en 2021.



De esta manera, las empresas del sector se encuentran atrapadas en un **callejón sin salida**, tras haber cerrado contratos con clientes a un precio determinado, mientras que más recientemente los costes se han incrementado sin posibilidad de repercutirse.

En este sentido, desaparece la capacidad que tienen de **trasladar a sus clientes este brutal incremento de costes**, al menos en el corto plazo, con lo que algunas empresas se han visto en serias dificultades económicas para llevar a cabo una labor que es especialmente necesaria en momentos de gran incertidumbre como los que ha dejado la pandemia.

Demanda y precios al alza

Según datos de Red Eléctrica, de enero a julio de 2021, la demanda de energía eléctrica en la península ibérica se estima en 141.979 GWh, un 4,4% más que en 2020. En este caso, una vez corregida la influencia del calendario y las temperaturas, la demanda es también un 4,4% superior a la registrada en el mismo periodo del año anterior.

Pese al crecimiento con respecto a 2020, en un período muy afectado por el **impacto de la pandemia**, el registro de demanda de energía eléctrica en la península ibérica presenta un descenso de un 3% con relación a la primera mitad de 2019.

En este contexto volátil, los precios de la producción de energía eléctrica parecen lanzados por los incrementos que se vienen registrando en los **precios internacionales del gas, así como en los derechos de emisiones**.

A juicio de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en el mes de mayo, los precios de gas en Europa mantuvieron, aunque de forma más moderada, la tendencia alcista iniciada en febrero.

“Los precios del gas y de los derechos de emisión de CO₂ parecen impulsar al alza los costes de la energía eléctrica en toda Europa”.

Las cotizaciones del gas natural aumentaron en los mercados europeos **en respuesta al incremento de la demanda** por unas temperaturas inusualmente bajas para esta época del año, a las bajas exportaciones de gas noruego debido a trabajos de mantenimiento, a la preocupación por el escaso nivel de los almacenamientos (al 35% de llenado), y a la interacción entre los fundamentales gasistas y los precios de los derechos de emisión de CO₂.

Precisamente en este sentido, a 31 de mayo, los **precios de los derechos de emisión de CO₂** alcanzaron un nuevo máximo histórico. Esta escalada del precio de los derechos de CO₂ estuvo impulsada por una elevada demanda, debido al creciente interés en este mercado por parte de inversores financieros, en un contexto de mercado corto y en el que el Vicepresidente de la Comisión Europea declaró que la Comisión no tiene planeado intervenir el mercado.

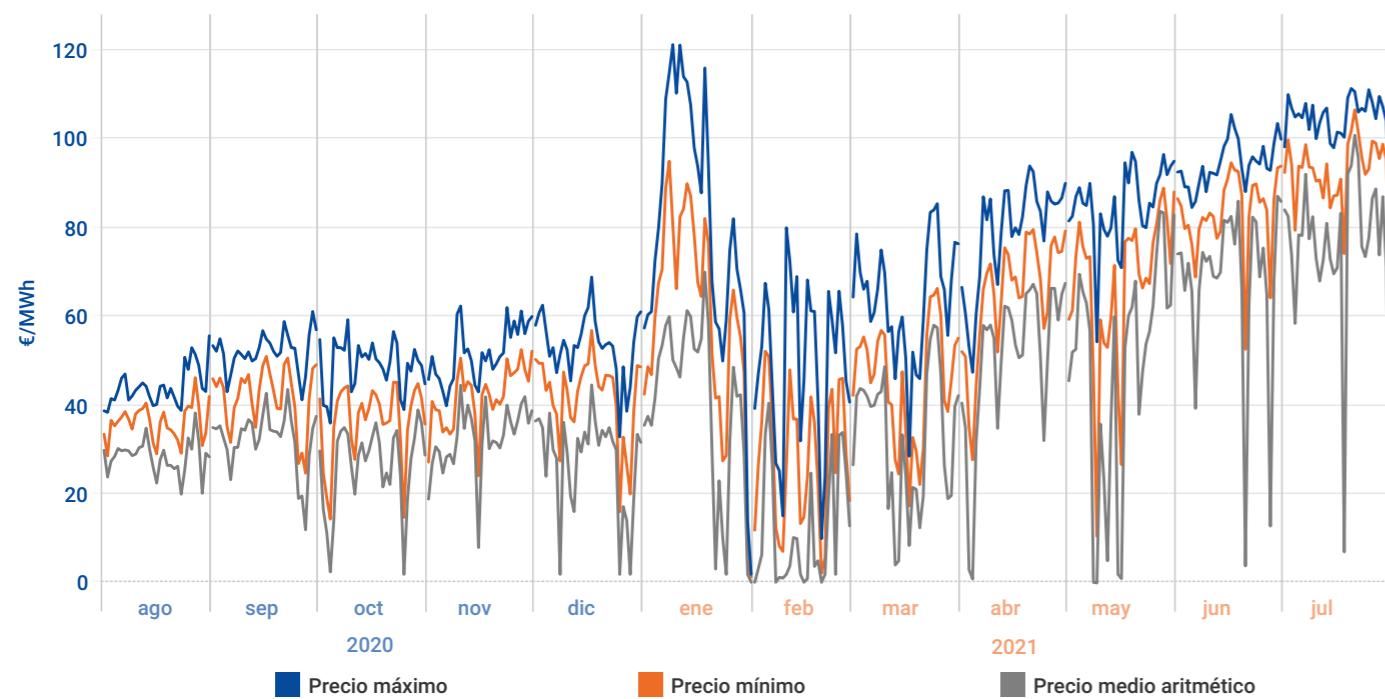
En idéntico sentido, un estudio de este mismo mes de agosto del Banco de España

COMPONENTES DEL PRECIO FINAL MEDIO DEL SISTEMA ELÉCTRICO ESPAÑOL

	COMERCIALIZACIÓN DE REFERENCIA		MERCADO LIBRE		DEMANDA NACIONAL	
	€/MWh	%	€/MWh	%	€/MWh	%
Mercado diario	92,50	96,20	92,84	96,24	92,81	96,24
Restricciones	2,30	2,40	2,29	2,37	2,29	2,37
Reserva potencia subir	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Banda de regulación	0,74	0,77	0,72	0,75	0,72	0,75
Mercado intradiario	0,00	0,00	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03
Operación técnica	0,08	0,08	0,10	0,10	0,09	0,10
Pago por capacidad	0,53	0,56	0,55	0,57	0,54	0,56
Servicio de interrumpibilidad	-0,00	-0,00	-0,00	-0,00	-0,00	-0,00
Total	96,16	100,00	96,46	100,00	96,43	100,00

Datos elaborados por OMIE de acuerdo con la disposición adicional sexta del R.D. 216/2014, del 28 de marzo

PRECIO MÁXIMO, MEDIO Y MÍNIMO ARITMÉTICO EN EL MERCADO DIARIO ESPAÑOL



señala que entre diciembre de 2020 y junio de 2021, los precios mayoristas de la electricidad **casi se duplicaron en España**.

“El sector tiene la sensación de que los costes van a seguir una tendencia creciente”.

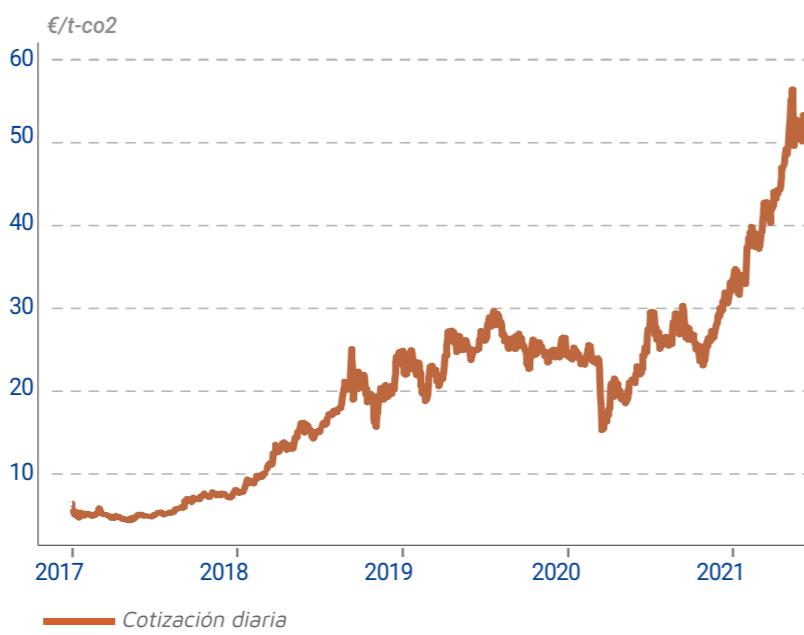
Según este organismo, una parte significativa de este aumento, **alrededor del 20%**, vendría explicado por el encarecimiento observado, en el mismo periodo, en los precios de los derechos de emisión de CO₂, cuyo efecto repercutió directamente en los costes de generación de la energía eléctrica a través de tecnologías que hacen uso de combustibles fósiles.

Sin embargo, la mayor parte del incremento, **aproximadamente la mitad**, según la entidad, provendría del aumento de los precios del gas, materia prima empleada por las centrales de ciclo combinado.

Además, el Banco de España estima que la evolución de los precios mayoristas de la electricidad en otros mercados europeos ha sido **similar a la del caso español**, aunque existen diferencias sustanciales en cuanto a la traslación a los precios minoristas que explicarían que en España se alcancen precios tan elevados de la energía eléctrica frente a otros países europeos.

Así mismo, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, la **industria de la alimentación** es la que mayor consumo eléctrico tiene de todo el sector industrial del país. En con-

PRECIO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN DE CO₂



El incremento de los precios de la energía incide fuertemente en los costes de almacenamiento.

Con datos del pasado mes de junio, Red Eléctrica Española coloca al **almacenamiento y las actividades anexas al transporte** como un sector con un peso de un 3,1% sobre el consumo total de los grandes consumidores. Este segmento presenta un crecimiento anual acumulado hasta julio de un 10,8%.

En este segmento, tras las fuertes caídas que se ha registrado durante el primer trimestre de 2021, **a partir de abril** el consumo eléctrico ha ido creciendo con fuerza y, además, ganando velocidad desde ese mismo mes y hasta julio.

De igual manera, el **transporte terrestre** también registra un incremento incluso mayor en el consumo, con un acumulado anual de un 11,7% anual.

En el transporte terrestre se registra un **comportamiento similar** al del almacenamiento durante los siete primeros meses de 2021, aunque en este caso, el mayor ascenso en el consumo se ha producido en el mes de abril, que se compara con el mismo mes del año pasado, especialmente afectado por la pandemia.



Connecting Food Market Players

Su socio en la logística bajo temperatura controlada

¡Optimice su stock! y los flujos de transporte asociados

Soluciones de almacenaje y preparación de pedidos

Servicios de valor añadidos

- Congelación / descongelación
- Co-packing

Gestión del transporte asociado

- Flujos de aprovisionamiento
- Transporte y distribución
- Portal cliente



CONCENTRACIÓN EN EL SECTOR DEL FRÍO

En los últimos meses, se están cerrando diferentes operaciones en el sector del almacenamiento frigorífico, que apuntan a una mayor concentración de las empresas presentes en el mercado.

El sector del almacenaje frigorífico se ha visto impactado en los últimos meses por algunas operaciones de interés, tanto en el panorama nacional como a nivel internacional, que apuntan a una mayor concentración del mercado a corto y medio plazo.

A finales de 2020, Americold Realty Trust cerró un acuerdo con un grupo de inversores liderado por Oaktree Capital Management para la adquisición de Agro Merchants Group por **unos 1.740 millones de dólares**, equivalentes a unos 1.483 millones de euros.

Americold, que a mediados de 2020 contaba con 183 almacenes frigoríficos en Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda, Canadá y Argentina, logra de este modo destacar también en el **sector de la logística refrigerada europea**, al mismo tiempo que suma nuevas localizaciones estratégicas en Estados Unidos, Sudamérica y Australia.

Esto se debe a que Agro Merchants **dispone de 46 instalaciones** repartidas por Reino Unido, Países Bajos, Portugal, Irlanda, Austria, España, Polonia, Estados Unidos, Brasil y Chile.

En el momento actual, están tratando de integrar sus respectivas redes para ofrecer a sus clientes la **mayor cadena de suministro interconectada** a temperatura controlada del mundo.

Esto permitirá a Americold diversificar su base de clientes y ampliar su oferta de productos frescos, mejorando su posición en el mercado y contribuyendo a la creación de valor para **obtener significativos beneficios a largo plazo**.

Cabe apuntar, además, que Agro Merchants tiene planes para hacer crecer su área de transporte a temperatura controlada en España, **siguiendo los pasos de su negocio en Portugal**, y potenciar sus servicios de valor añadido, especialmente para el sector cárnico.

También está estudiando diversas opciones para **dar servicio al área metropolitana de Madrid**, como puede ser la adquisición de alguna instalación en el entorno de la capital

o bien la construcción de una nueva plataforma en la zona.

Lineage desembarca en España

Otra operación destacada corresponde al **desembarco en España** de la multinacional norteamericana Lineage Logistics, el mayor y más innovador REIT del sector industrial de temperatura controlada del mundo.

Ha aterrizado en el mercado nacional mediante la **adquisición de Frigoríficos de Navarra**, también conocido como Frinavarra, con sede en la localidad de Milagro.

Con casi 566.000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento en frío, las instalaciones altamente automatizadas de Frinavarra, que ahora se unen a la red mundial de Lineage, **ofrecen la posibilidad de futuras ampliaciones**.

La operación ha supuesto también la compra de activos de Frioastur, concretamente un **almacén frigorífico situado en Gijón**. Las instalaciones, construidas originalmente en el año 1963, tienen una capacidad de almacenamiento de algo más de 28.000 metros cúbicos y ofrecen **servicios de almacenamiento en frío**, manipulación, preparación de pedidos, transporte e instalaciones.

“Lineage Logistics ha entrado en el mercado nacional con la adquisición de Frinavarra y Frioastur”.

Con su entrada en el mercado español, Lineage **opera ya en 16 países** en Norteamérica, Sudamérica, Europa, Asia, Australia y Nueva Zelanda.

En otro orden de cosas, la multinacional ha adquirido las **plantas del grupo Kloosterboer**, con un total de 6,4 millones de metros cúbicos y 790.000 huecos de palet repartidos en 11 instalaciones en los Países Bajos, Francia, Alemania, Canadá y Sudáfrica.

En cualquier caso, la familia Kloosterboer seguirá vinculada a la compañía, al haberse



convertido en inversores de Lineage.

En el mercado norteamericano, destaca la **adquisición en el mes de agosto de Hanson Logistics**, un negocio de origen familiar que dispone de siete instalaciones que suman 46.000.000 metros cúbicos de capacidad.

A su vez, en el primer trimestre de 2021, la compañía dio a conocer **cinco nuevas adquisiciones en EEUU**: Dick Cold Storage, Great Lakes Cold Storage, Win Chill Cold Storage, Joliet Cold Storage y un almacén situado en Lyndhurst, Virginia.

Mientras, en el mercado europeo cerró en 2020 una docena de adquisiciones en **Dinamarca, Países Bajos, Bélgica, Noruega y Polonia**, que suman 90 millones de metros cúbicos de capacidad.

Apuesta por la logística de perecederos

Una de las últimas operaciones que se ha cerrado dentro del sector ha sido la protagonizada por Kuehne + Nagel, que ha adquirido el **100% de las acciones de la empresa noruega Salmosped**.

Esta compañía radicada en Oslo es actualmente una de las principales empresas de **transporte de mercancías perecederas** del país nórdico y está especializada en el transporte de productos del mar.

Es probable que se cierran más operaciones de este tipo en España y Europa a corto y medio plazo.

El objetivo del grupo con esta operación es seguir reforzando su actividad en el segmento de logística de perecederos, tras haber desarrollado **una red global con más de 70 instalaciones** en todo el mundo que garantizan el mantenimiento de la cadena de frío con un servicio especializado.

La adquisición integral de Salmosped le permitirá mejorar su red global en el segmento de productos del mar y complementar las operaciones que realiza en las **ciudades canadienses de Halifax y Vancouver**, en Londres y en Santiago de Chile. En este sentido, la logística de perecederos se ha convertido en uno de los principales motores de crecimiento de la compañía, que busca reforzarse con empresas y equipos especializados.

Por su parte, el Grupo Stef se ha hecho recientemente con las **operaciones de Nagel-Group en Italia, Bélgica y Holanda**. El proceso ha finalizado ya en los dos primeros países, tras el dictamente favorable de las autoridades de competencia, y a lo largo de 2021, se completará el de Holanda.

Especializado en logística alimentaria, Nagel opera en toda Europa con **más de 130 localizaciones** en las que gestiona envíos de alimentos de distinto tamaño y en todos los rangos de temperatura.

Los retos de una construcción especializada

CÓMO ABORDAR EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE UN ALMACÉN FRIGORÍFICO

La construcción de un almacén de frío exige examinar con atención aspectos como el aislamiento, el control de la temperatura o la seguridad, sin olvidar el tipo estructuras que se utilizarán para colocar los productos o el grado de automatización requerido.

Por sus especiales necesidades y el tipo de mercancía que deben almacenar, las instalaciones frigoríficas han de cumplir con una serie de requisitos, como el control constante de la temperatura, **sistemas de almacenamiento adaptados** a este tipo de operativas, el mantenimiento de una rigurosa higiene y equipamientos de seguridad.

Dependiendo de la temperatura en su interior, existen almacenes preparados para la mercancía refrigerada, capaces de mantener la mercancía a alrededor de entre 0° y 10°, y otros para mercancía congelada, cuya temperatura oscila entre -30° y 0°C aproximadamente.

Su operativa requiere un alto grado de especialización, no solamente por el tipo de mercancía a manipular, que puede ir desde alimentos o productos farmacéuticos a cualquier otro tipo de mercancía perecedera, sino también por las **condiciones en las que deben trabajar los empleados**, sometidos a temperaturas extremas, y el elevado gasto energético que supone el mantenimiento de una temperatura constante.

Por ello, es importante adoptar un enfoque que contemple tanto el diseño del edificio, como el nivel de automatización y las prácticas operativas que se van a desarrollar en el interior, optimizando el rendimiento de la instalación, así como el trabajo de los empleados y la gestión energética.

Elementos imprescindibles

A la hora de diseñar estos almacenes, es preciso tener en cuenta no solamente el tipo de mercancías a gestionar y la **capacidad y distribución interna de la instalación**, sino también las necesidades concretas que pueda tener la empresa.

Deben valorarse, por tanto, el número de

pedidos diarios, los sistemas de almacenaje y aislamiento necesarios, el sistema de automatización preferido o el número de muelles de carga.

Esto requiere normalmente un estudio en profundidad con el cliente para el desarrollo de una instalación a medida que cumpla con todas sus necesidades y tenga **una larga vida útil**.

Una vez definidos los servicios que se prestarán y las necesidades a cubrir para ello, deben estudiarse **las condiciones medioambientales más severas** en las que podría trabajar el almacén, correspondientes a la entrada máxima de mercancía en el día con mayor temperatura, además de adecuar los diferentes sistemas a escenarios de máxima producción o posibles variaciones estacionales, entre otros.

Igualmente, es importante examinar punto por punto el proyecto para garantizar que no haya **pérdidas o ganancias de temperatura** en ninguna parte del proceso.

Así, en la construcción en sí debe priorizarse el **aislamiento de paredes, techos y suelos** para evitar la transmisión de energía y

poder mantener el interior de las instalaciones a la temperatura exigida.

En muchos casos, **se utilizan paneles sandwich** que cuentan con una capacidad aislante proporcionada por el uso de poliuretano o poliisocianurato, e incorporan dos láminas de acero galvanizado o aluminio.

“Es preciso que las puertas cuenten con un sistema específico para garantizar la seguridad de los usuarios y evitar cambios de temperatura en las cámaras”.

Otros elementos que no deben faltar en una instalación frigorífica son los evaporadores y sistemas que favorezcan la circulación del aire. Al mismo tiempo, debe garantizarse un cerramiento adecuado y **una correcta protección contra incendios**.

Entre este tipo de sistemas, se incluyen tanto los utilizados para la **detección del fuego**, como por ejemplo los sistemas de aspiración, y los de protección, entre los que destacan los de inertización, que permiten limitar la propagación de un incendio.

A ello se añaden las paredes o muros cortafuegos, y **los sistemas de evacuación de humos** así como los propios rociadores, que deberían estar ubicados en las zonas de mayor peligro de estos centros.

Este tipo de instalaciones deben contar también con **puertas frigoríficas** que puedan abrirse desde dentro o dispongan de algún tipo de sistema de salida de emergencia para evitar posibles accidentes si un empleado se quedara atrapado.

Cada vez más a menudo, **disponen de un sistema específico de seguridad** llamado 'Security Airlock System' o SAS. Consta de una antesala con dos puertas que nunca están abiertas al mismo tiempo, por lo que no deja escapar el frío de las cámaras.

Asimismo, **los muelles deben estar preparados** especialmente para el tipo de operativas a desarrollar, pudiendo utilizarse los llamados abrigos, que son una estructuras que se instalan en las puertas, combinadas con unas lonas, que en el caso de los almacenes frigoríficos, suelen ser incluso más resistentes.

Aunque existen varios tipos, **destacan los abrigos hinchables**, caracterizados por una gran capacidad de aislamiento, lo que impide las fugas de temperatura y facilita un mayor ahorro de energía.

A su vez, en el interior de las instalaciones pueden utilizarse algoritmos y sensores para **una gestión más eficiente de la energía**, de



modo que, como aseguran desde Swisslog, los entornos fríos se sobreenfríen en períodos de baja demanda, como la noche, creando **un amortiguador térmico** que minimice los requisitos de frío en períodos pico.

Almacenaje y automatización

El almacenaje en frío presenta una serie de retos que exigen la utilización de soluciones específicas para poder así optimizar los costes de enfriamiento, **mejorar la accesibilidad de las mercancías** y facilitar las labores de picking y preparación de pedidos.

En este sector, es habitual el uso de almacenes autoportantes, una solución a gran altura que **supone un gran ahorro de costes** y una mayor optimización del espacio, además de facilitar la implementación de diferentes niveles de automatización.

Como explican en Mecalux, los almacenes autoportantes se caracterizan por la disposición de las estanterías formando un grupo compacto con las cubiertas y los laterales del almacén. De este modo **se evita la obra civil** al ser las estanterías el soporte del propio edificio.



En el interior de las instalaciones pueden utilizarse algoritmos y sensores para una gestión más eficiente de la energía.

“ Los almacenes autoportantes, muy habituales en el sector, son soluciones a gran altura que favorecen la optimización del espacio y contribuyen a un mayor ahorro de costes”.

Otro aspecto a tener en cuenta es que hayan sido construidas con materiales completamente preparados para soportar temperaturas extremas, como por ejemplo el acero galvanizado, y que sean **resistentes a la corrosión**.

Para maximizar el espacio, es habitual utilizar sistemas compactos, ya se trate de las llamadas estanterías compactas o **bases móviles para palets**, por ejemplo.

Por otro lado, cuando el cliente busca una



operativa más ágil, las estanterías dinámicas o 'push-back' pueden hacer más sencilla la retirada de los palets, mientras que las convencionales tienen la ventaja de **ofrecer un acceso directo** a la mercancía.

Todos estos sistemas suelen combinarse en las instalaciones frigoríficas con transportadores que se ocupan del movimiento de las mercancías por el almacén, pudiendo utilizar **transelevadores para facilitar la entrada y salida** de palets y los llamados shuttles para facilitar el desplazamiento de las cargas dentro de las estanterías.

Además, aunque en el caso de los almacenes automáticos para palets, es habitual utilizar transelevadores, cuando se transportan cajas, puede incorporarse **un miniload para recogerlas** y trasladarlas por el pasillo hasta la ubicación seleccionada.

En este sentido, la **automatización de determinadas operaciones** resulta de gran utilidad en el sector del frío, pues garantiza una mayor productividad en el trabajo diario, y mejora la seguridad tanto de los productos como de los operarios.

Al mismo tiempo, facilita la preparación de los pedidos y supone un gran ahorro a nivel energético, al **asegurar un menor consumo por cada palet**.

Deben cuidarse al máximo las condiciones en que trabajan los empleados, sometidos a temperaturas extremas.

Por otra parte, también resulta fundamental realizar una **correcta elección de las carretillas** que van a utilizarse dentro de un almacén de productos refrigerados o congelados, ya que las bajas temperaturas a las que estarán sometidos pueden afectar a la batería o a los elementos electrónicos de los equipos utilizados.

Lo ideal, según refieren desde Toyota Forklifts, es que cuenten con baterías de litio, pues estas disponen de una **capacidad de funcionamiento más prolongada**.

No obstante, también podrían utilizarse las de plomo, pero en este caso se corre el riesgo de perder **gran parte de la energía** en estos ambientes tan extremos.

Asimismo, pueden utilizarse en estos almacenes ciertas soluciones de última generación, como por ejemplo robots que eviten precisamente que los trabajadores tengan que pasar demasiado tiempo sometidos a unas temperaturas demasiado bajas, o incluso **modernos brazos robóticos** para hacer más sencillas las tareas de picking.

Con este fin, es posible incorporar igualmente otro tipo de sistemas, tales como los de 'voice-picking' o 'pick-to light', que contribuyen a **agilizar el proceso de preparación de los pedidos** en el almacén.●

Agenda con los eventos más importantes

Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la pérdida de honorabilidad

Una sentencia del Supremo anula, a instancias del Comité Nacional, la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT.

Lunes, 19/10/2020



Los procedimientos de pérdida de honorabilidad tramitados quedan sin efecto por la sentencia.

El Tribunal Supremo ha admitido el recurso interpuesto por el Comité Nacional de Transporte contra las nuevas normas en relación con la pérdida de la honorabilidad introducidas en la última reforma del ROTT que entró en vigor el pasado mes de febrero.

En consecuencia, el Alto Tribunal ha declarado nula esta regulación en ese aspecto concreto, que considera contrario a derecho "por la incorrecta trasmisión" del Reglamento europeo que lo establece.

La sentencia, que anula un precepto entero del nuevo ROTT, señala que el procedimiento establecido se limita a un simple trámite de alegaciones, sin garantía procesal alguna para el administrado, cuando debería haberse regulado un procedimiento administrativo completo, a la vista sobre todo de las consecuencias que puede tener la pérdida de la honorabilidad para cualquier empresa de transporte.

Concretamente, el Supremo concluye, como recoge Fenastramer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser sino el deseo que haya un procedimiento cuyo objeto específico sea

AGENDA

«Jun Julio 2021 Ago»

L M M J V S D

5 6 7

Nuevos modelos de negocio para la logística y el transporte

La Nave

9:00 am a 2:00 pm

Haga clic para ver los eventos de este día

12 13 14

19 20 21

26 27 28 29 30 31

Las matriculaciones de semirremolques se recuperan durante el primer semestre

Las unidades matriculadas durante todo el primer semestre, arrojan un acumulado de 7.184 unidades, con 2.294 unidades más que en 2020, que equivale a un crecimiento del 46,91%.

Lunes, 05/07/2021

MATRICULACIONES SEMIRREMOLQUES MENSUAL POR TIPOS

Mes	Frigos	Cisternas	Basculantes	Furgones	Portacontenedores	Otros	Total	
ENERO '20	343	230	162	153	108	70	1.127	
FEB '20	287	238	119	114	192	70	1.098	
MARZO '20	253	230	79	120	89	45	1.098	
ABRIL '20	34	154	43	153	108	70	1.127	
MAYO '20	291	238	119	114	192	70	1.098	
JUNIO '20	292	48	118	70	111	76	785	
JULIO '20	245	21	130	29	47	116	764	
AGOSTO '20	204	44	59	82	423	72	1.061	
SEPT '20	256	21	115	72	104	76	1.346	
OCT '20	422	229	35	120	118	58	71	1.591
NOV '20	379	35	120	118	104	58	71	1.346
DIC '20	272	209	119	114	192	70	1.098	
ENERO '21	217	209	119	114	192	70	1.213	
FEB '21	301	299	61	131	94	72	1.289	
MARZO '21	342	306	76	152	84	103	1.195	
ABRIL '21	214	287	42	147	95	95	1.222	
MAYO '21	298	73	137	40	72	102	1.073	
JUNIO '21	298	44	72	104	61	95	1.192	
JULIO '21	298	73	137	40	72	102	1.073	
Total	829	119	94	120	118	76	1.591	
	200	400	600	800	1.000	1.200	1.400	
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	
	2020	2021	2021	2021	2021	2021	2021	

(pase el ratón por la gráfica para ver los valores)

cadena de suministro

Vuelven las restricciones al tráfico de camiones en Alemania

Así ha sido la semana del 28 de junio al 2 de julio en el transporte por carretera

Viernes, 02/07/2021 por Cds

Viernes, 02/07/2021 por Cds

Reordenación Social

Edición digital y descargable de nuestros monográficos

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

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

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

10
años
cadena de
suministro

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es