

SEPTIEMBRE /2015

ESPECIAL TRANSPORTE FRIGORIFICO



- *Un transporte llamado al crecimiento*
- *Servicio multimodal 'puerta a puerta'*
- *El necesario cambio en la distribución urbana de mercancías*
- *El puerto de Vigo, motor del Transporte*



Contenidos

El número de empresas dedicadas al transporte de mercancías sigue en aumento, con 166.421 empresas registradas a julio de 2015, en un entorno en el que la intermodalidad se abre paso.

04



08 El nuevo ATP

Servicio multimodal
'puerta a puerta' **16**



30 Distribución urbana



Con la colaboración de:



- 04** Un transporte llamado al crecimiento
- 08** El nuevo ATP
- 10** Cómo conseguir un 100% de tiempo de actividad del camión
- 12** La quimera del mercado único
- 14** El imparable crecimiento del transporte en contenedores refrigerados
- 16** Servicio multimodal 'puerta a puerta'
- 18** Nuevas conexiones con el Norte de Europa para el transporte español
- 20** Grupo Fuentes, visión de futuro
- 24** El 'coeficiente K' a revisión
- 26** Sombras de duda para un sector que crece
- 28** "Tenemos que anteponer los intereses del sector a los de las asociaciones"
- 29** Se consolida el buen momento del almacenaje frigorífico en España
- 30** El necesario cambio en la distribución urbana de mercancías
- 34** El puerto de Vigo, motor del Transporte
- 37** Reinventando el sector: grupaje en multitemperatura
- 38** Los 'frigos' tiran de las matriculaciones de semirremolques

Lea cómodamente la revista:



Para poder leer cómodamente la revista, acerque su teléfono o tablet al código QR que se muestra a la izquierda y podrá leerla en línea o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador.

También podrá acceder al contenido en www.cadenadesuministro.es

Editorial

Un transporte llamado al crecimiento

El transporte frigorífico se encuentra en la encrucijada de estar, por un lado, en un momento expansivo de la economía, con un crecimiento del consumo que se deja ver en el incremento de las toneladas transportadas, y por otro, en un entorno con nubarrones en el horizonte que amenazan este crecimiento.

Junto al sector del automóvil y los bienes de equipo, el sector de la alimentación, bebidas y tabaco se consolida como el tercer sector exportador en el país. Durante los seis primeros meses del presente 2015, la exportación española de frutas y hortalizas frescas ha alcanzado los 6.971.473 de toneladas, con un aumento del 6,22% en mercancía transportada con respecto al mismo periodo, lo que hace abrigar buenas expectativas para la segunda parte del año con el 'arranque de la campaña hortofrutícola'.

Sin embargo, a pesar de la importancia del sector del transporte por carretera como engranaje imprescindible para un tejido empresarial competitivo, el "espacio único europeo" está lejos de convertirse en una realidad. Las medidas proteccionistas en algunos de los estados de la UE, van en la dirección contraria de la necesaria armonización legislativa comunitaria.

La atomización empresarial en el transporte por carretera, también juega en contra de los intereses del propio sector.

Por otro lado, a la inacción del Gobierno a la hora de facilitar el crecimiento de una actividad estratégica para la economía, se han de sumar las actuaciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) "contra" empresas de este sector, con sanciones que superan los 8,85 millones de euros.

En estas circunstancias, parece claro que las asociaciones deberían redoblar esfuerzos para defender los intereses del sector.

Todos estos asuntos, se abordarán, a buen seguro, en el III Congreso de Transporte Frigorífico, que organizado por Atfrie, se celebra en Valencia y que debe de servir para aportar un poco de luz en medio del océano.

EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Redacción: Elena Parra, Francisco Sánchez, David Peñas

EDITA

cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, of.209 - 28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenadesuministro.es

IMPRIME

Rubiplan
Caleruega 97 - 28033 Madrid



Un transporte llamado al crecimiento

Los productos hortofrutícolas, junto con la carne y el pescado constituyen el 10% de las exportaciones españolas, habiendo crecido cada uno de estos productos más de un 12% en el primer semestre de 2015.

Las exportaciones españolas han recuperado la senda del crecimiento este 2015, con un **aumento del 4,9% hasta junio** con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, **hasta los 125.122,9 millones de euros** según datos del Ministerio de Economía Competitividad.

Junto al sector del automóvil y los bienes de equipo, el sector de la **alimentación, bebidas y tabaco** se consolida como el tercer sector exportador en el país, **tras crecer un 8,9% en estos seis primeros meses**, hasta suponer el 16,4% del total de las exportaciones españolas.

Este aumento viene motivado, principalmente, por el incremento en las exportacio-

nes de aquellas mercancías perecederas para las que es necesario un control total de temperatura desde su origen hasta su destino.

Las **frutas, hortalizas y legumbres** suponen ya el **7,1% de las exportaciones españolas**, hasta los **8.872,1 millones de euros**, y han contribuido en 0,8 puntos porcentuales al crecimiento del 4,9% del total de las exportaciones. Por su parte, los **productos cárnicos alcanzan el 2,2%**, hasta los 2.736 millones de euros, contribuyendo al mismo porcentaje en 0,3 puntos, mientras que los **productos procedentes de la pesca alcanzan una cuota del**

1,2% hasta los 1.561,9 millones de euros.

Teniendo en cuenta que solo estos tres grupos suponen más del 10% del valor total de las exportaciones españolas, y que cada una de ellas ha aumentado por encima del 12% en este primer semestre de 2015, puede asegurarse que el transporte frigorífico en España, en todos sus modos, está llamado al crecimiento.

Aumentan las exportaciones

En este sentido, cada vez un mayor número

“ El 7,1% de las exportaciones españolas corresponde a frutas, hortalizas y legumbres. ”



de europeos optan por comprar productos procedentes del mercado español. Así, **las exportaciones al viejo continente han aumentado un 8% hasta mayo** de 2015 con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, **contabilizando 5,5 millones de toneladas** por un valor estimado de 5.424 millones de euros, mientras que la exportación con destino a países terceros, que supone 359.220 tn, ha descendido un 18% en el mismo periodo.

Además, por si el aumento de productos perecederos españoles consumidos en todo el mundo no fuera suficiente, **también crece un 11,3% la industria farmacéutica** que también precisa en muchos casos, del uso de transporte a temperatura controlada, hasta los 5.598,9 millones de euros, es decir, el 4,5% de la mercancía enviada al exterior.

Pero no solo avanzan a buen ritmo los envíos a otros países, **también lo hace la mercancía importada**. En el primer semestre de 2015, las importaciones de frutas y hortalizas frescas han alcanzado los 949 millones de euros, **con un crecimiento del 12,45% en comparación con los seis primeros meses de 2014**. El incremento se produce tanto en hor-

talizas, que crecen un 7,53% y ascienden a 301 millones de euros y 280.028 toneladas, como en frutas, con un crecimiento del 14,90% hasta los 648 millones de euros y 638.207 toneladas.

Consecuencias positivas para el sector

Por todo ello, el sector del transporte frigorífico español se ha visto favorecido por el incremento de las exportaciones, viendo su actividad aumentada de manera sustancial.

Durante los seis primeros meses del presente 2015, **la exportación española de frutas y hortalizas frescas ha alcanzado los 6.971.473 de toneladas**, con un aumento del 6,22% en mercancía transportada con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, según la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas Vivas (Fepex).

De este modo, los productos hortofrutícolas frescos representan el 94,5% de los 7.381.926,39 de toneladas de frutas y

EXPORTACIONES de PRODUCTOS PERECEDEROS en el PRIMER SEMESTRE de 2015 (en toneladas)

	Hortalizas	Frutas	Prod. Cárnicos	Pescados
Andalucía	1.490.182	865.454	60.786	42.407
Aragón	13.598	25.433	105.196	2.148
Asturias	107	7	223	900
Baleares	11.993	2.093	19	6
Canarias	55.366	1.662	187	10.118
Cantabria	17	13.177	2.611	9.297
Castilla y León	46.116	4.587	86.279	2.605
Castilla La Mancha	65.644	10.444	56.728	1.437
Cataluña	124.158	329.591	546.508	24.289
Comunidad Valenciana	449.032	1.900.536	16.486	25.711
Extremadura	25.314	53.212	8.277	200
Galicia	18.945	29.925	37.409	213.958
Madrid	48.154	106.313	29.383	12.099
Murcia	855.472	659.725	25.705	7.934
Navarra	137.758	4.170	9.626	920
País Vasco	6.606	2.868	1.042	81.842
La Rioja	7.833	367	2.153	24
Ceuta y Melilla	98	3.997	62	-
Totales	3.359.853	4.015.896	988.647	435.895

Fuente Ministerio de Economía. Elaboración propia.



“ El número de empresas dedicadas al transporte de mercancías sigue en aumento, con 166.421 empresas registradas a julio de 2015. ”

hortalizas que, según datos del Ministerio, se han transportado al exterior en este primer semestre, un 4,94% más que hasta junio de 2014.

En lo que respecta a la carne y sus derivados, las 988.879,28 toneladas transportadas en este periodo suponen un 15,6% más que en el primer semestre de 2014, y un 92,4% más que las transportadas en el primero de 2005.

También ha aumentado en el último año el transporte de productos pesqueros, un 7,70% hasta las 436.186,72 toneladas, así como el de productos farmacéuticos, que se ha duplicado en la última década hasta las 138.633,31 tn enviadas a otros países, creciendo un 35,5% en el primer semestre de 2015 con respecto al del ejercicio anterior.

En la periferia de Europa

Actualmente, el 55% de los productos cárnicos y el 65% de los farmacéuticos salen desde el área de Barcelona, mien-

tras que casi la mitad de los pesqueros se exportan desde Galicia, el 65% de ellos por carretera, y más de un 18% desde el País Vasco, aunque desde esta Comunidad Autónoma se envía el 81,7% por vía marítima.

También el sector hortofrutícola se encuentra concentrando, ya que Andalucía, la Comunidad Valenciana y Murcia suministran el 83% de las legumbres y hortalizas exportadas desde España, y el 85% de la fruta.

En este contexto, el transporte frigorífico por carretera en particular, y el mantenimiento de la cadena de frío en general, juegan un papel crucial para que los perecederos españoles lleguen a su destino, ya que el 95% de las exportaciones hortofrutícolas cultivadas en estas regiones periféricas salen de España en camión.

Se consolida el crecimiento

Por todos estos motivos, las flotas de los transportistas españoles se han adaptado, y continúan haciéndolo, a las necesidades de un sector en alza. Así lo han hecho incluso en plena crisis económica, duplicando el número de matriculaciones de semirremolques frigoríficos en 2011 con respecto a 2010.

Hace un lustro se matricularon en España 1.260 unidades frigoríficas, que representaban una cuota de mercado del 23,1%. Ahora, en los ocho primeros meses del presente 2015 ya se han matriculado en España un total de 2.617 frigos, que suponen el 33,71% del total. Esta tendencia reafirma un aumento en las soluciones de transporte refrigerado que da buena cuenta del crecimiento en este sector.

A estas buenas cifras, viene a sumarse el dato de que el número de empresas dedicadas al transporte de mercancías sigue en aumento, con 166.421 empresas registradas a julio de 2015, lo que representa un incremento del 0,3% con respecto al mes anterior y del 0,38% si se compara con julio de 2014. □

“ Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia concentran más del 80% de la exportación hortofrutícola española. ”



MAN TGX EfficientLine 2
puede ahorrar mucho más.
El 6,57 % menos, para ser exactos.
Necesita 6,57 % menos de combustible
que su predecesor: MAN kann.

En septiembre 2014, TÜV Süd ha confirmado que MAN EfficientLine 2 consume 6,57% menos combustible que su ya económico predecesor. Eso aumenta sus beneficios, disminuye los gastos de la empresa y las emisiones de CO₂.

El motor optimizado D26 con TopTorque, aumento de par en las dos últimas marchas, MAN EfficientCruise, control de velocidad de conducción guiado por GPS, caja de cambios automatizada MAN TipMatic® 2 y otras soluciones de ahorro de combustible, convierten este vehículo en un Goliat de potencia y un David de consumo. Menos a veces es más. Descubra qué más puede hacer MAN por usted en: mantruckandbus.es



**CAMIÓN DEL AÑO
EN ESPAÑA 2015**

MAN kann.





El nuevo ATP

El ATP es un acuerdo entre Estados que regula el transporte de mercancías perecederas y que actualmente está siendo revisado para ser actualizado en el año 2017 e incluir algunos aspectos básicos, como la consideración de las frutas, verduras y los medicamentos como productos perecederos, o la incorporación de algunos países de África Occidental.

Como una forma de paliar la escasez de alimentos que existía en algunos países tras la Segunda Guerra Mundial, la **Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, UNECE**, creó el grupo de trabajo WP11 para estudiar la naturaleza y el alcance del tráfico internacional de productos alimenticios perecederos, así como las necesidades de transporte para los siguientes años.

Dentro de este grupo de trabajo, se desarrolló el **Acuerdo de Transporte Internacional de Mercancías Perecederas, finalizado en 1970 y aprobado en 1976**. España entraría a formar parte de uno de los 49 países firmantes en el 1974.

Este acuerdo, conocido como **ATP**, es un **acuerdo entre Estados**, por lo que ninguna autoridad nacional al efecto es responsable de su aplicación, aunque los controles se realizan

directamente por las partes contratantes, una vez se haya incorporado al cuerpo legal de los países firmantes.

Además, varios países lo han adoptado como base para su legislación nacional. Este es el caso de España, según indica Román Mosquera, coordinador del transporte de mercancías perecederas dentro de la Secretaría General de Transportes. Debido a la falta de acuerdo entre ministerios para legislar en esta materia, se optó por **aprobar, a través del RD 1202/2005, el ATP** como base para desarrollar los distintos decretos y reglamentaciones de cada ministerio implicados en este transporte, Fomento, Industria, Exteriores, Interior, Sani-

dad y Agricultura.

Sin embargo, **otros países, como es el caso de Alemania, sólo tienen este acuerdo adoptado para los transportes internacionales**, lo que supone que es aplicable exclusivamente a los vehículos que realicen este tipo de transporte en otros países en los que sí se requieren las condiciones establecidas en el ATP.

Regula el transporte terrestre y marítimo que no supere los 150 kilómetros

El Acuerdo, cuyo incumplimiento puede dar origen a acciones legales contra los infractores por las autoridades nacionales, aplicando su

“**El R.D. 1202/2005 estableció la base para desarrollar los decretos y reglamentaciones de los ministerios implicados de Fomento, Industria, Exteriores, Interior, Sanidad y Agricultura.**”

legislación interna, **se compone de cuatro capítulos, 20 artículos y tres anejos**, con sus correspondientes apéndices.

En él **se designa la tipología de vehículos especiales** que pueden transportar este tipo de mercancías, como isoterms, refrigerantes, frigoríficos o caloríficos, y se delimita el ámbito de actuación, **incluyendo el transporte terrestre, tanto en camión como por ferrocarril, como los trayectos marítimos de menos de 150 kilómetros**, que serán regulados por el ATP siempre que no exista transbordo de las mercancías.

Por otro lado, se contempla la posibilidad de convenir entre los Estados, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, disposiciones en cuanto a los vehículos o a las temperaturas, que sean más rigurosas que las previstas en el ATP.

Actualizaciones del acuerdo

Para renovar y revisar el acuerdo, cuya **última actualización es del 2013**, los países miembros envían, a través de sus representantes en el grupo WP11, sus propuestas en un documento informal que pasa a ser discutido en la reunión anual que realiza el grupo en Ginebra, la sede de la UNECE. Estos documentos **deben ser aprobados de forma unánime por todos los países presentes en el grupo de trabajo** y se incorporan como enmiendas que, cada cierto periodo de tiempo, **acaban por unificarse en un nuevo acuerdo ATP actualizado**.

Además de discutir sobre las propuestas concretas, durante las reuniones anuales, el grupo también aporta información relevante y concreta de todos los países para **tratar de armonizar la legislación**, así como el número de vehículos que se certifican cada año.

En este sentido, **el certificado ATP se otorga a cada nuevo vehículo fabricado y tiene una vigencia de seis años**. Con esto, se permite su circulación por el resto de países que lo tengan incorporado en su cuerpo legal. *"Cada tres años se tiene que validar este certificado"*, apunta Mosquera.

Sin embargo, hay países como Portugal, Francia o Alemania que, **una vez que estos ve-**

“ Las frutas y verduras no están contempladas como productos alimentarios en el ATP. ”

hículos cumplen los nueve años son sometidos a una prueba en el túnel de frío para comprobar si su aislamiento aún cumple con los requerimientos del ATP. En el caso de que la prueba sea negativa, estos vehículos pueden destinarse a otros mercados.

Inclusión de las frutas, verduras y los medicamentos en el ATP

Para los próximos años, el WP11 tendrá que regular algunas actividades que están adquiriendo mayor relevancia, como es el caso del **transporte a temperatura controlada de medicamentos, así como incluir, entre los productos alimentarios, las frutas y las verduras**.

"Las mercancías asignadas en el ATP no incluyen ni frutas ni verduras, ni legumbres. Están contempladas las mercancías ultracongeladas, las congeladas y frescas, como leche, productos cárnicos, pescados, mariscos y moluscos", asevera Mosquera.

Este será uno de los temas central de la próxima reunión, programada para celebrarse entre los días 6 y 9 de octubre de este año, en la que **también se revisará la definición de "producto perecedero"** para incluir aquellas mercancías que no sea alimentos pero que igualmente necesiten ir a temperatura controlada, como es el caso de los medicamentos.

Se ha propuesto, asimismo, **fixar un tratamiento específico por categoría de productos** así como la posibilidad de cambiar los aislantes, o permitir vehículos **caloríficos** que aguanten temperaturas exteriores de -30 o -40°C, una situación que se da en países del Norte de Europa y en Rusia.

"Cada país tiene su interés. Los países mediterráneos piensan en cómo mantener fría su mercancía, mientras Rusia piensa en el calor". Así resume Mosquera la situación dentro del grupo, que no sólo incluye países europeos o que estén dentro de la UNECE. En este sentido, se ha planteado la incorporación de los países de la zona del África Occidental, que cada vez más, establecen lazos comerciales con países europeos y del Mediterráneo para el transporte de mercancías desde y hacia el resto de África. □





Volvo Trucks se ha propuesto conseguir que las paradas imprevistas desaparezcan por completo. La clave está en la conectividad de los camiones, un sistema que cambia completamente la forma de trabajar con el mantenimiento preventivo.

La promesa de Volvo Trucks

Conseguir un 100% de tiempo de actividad del camión

Durante años, Volvo Trucks se ha labrado una merecida reputación en lo que a la fiabilidad y durabilidad de sus camiones se refiere. Con el Volvo FH esta reputación se ha afianzado aún más ya que, no en vano, **la calidad es uno de los valores de la marca sueca.**

En Volvo son conscientes de que en muchas ocasiones el producto transportado es especialmente delicado. Cuando hablamos de **transporte frigorífico**, éste se convierte en un eslabón esencial de la cadena de frío: debe ser rápido y seguro, adaptándose a cualquier contingencia que se pueda presentar. Requiere unos estándares de temperatura y sobre todo, unos tiempos de entrega muy estrictos, por lo que **el transportista no se**

puede arriesgar a sufrir averías inesperadas.

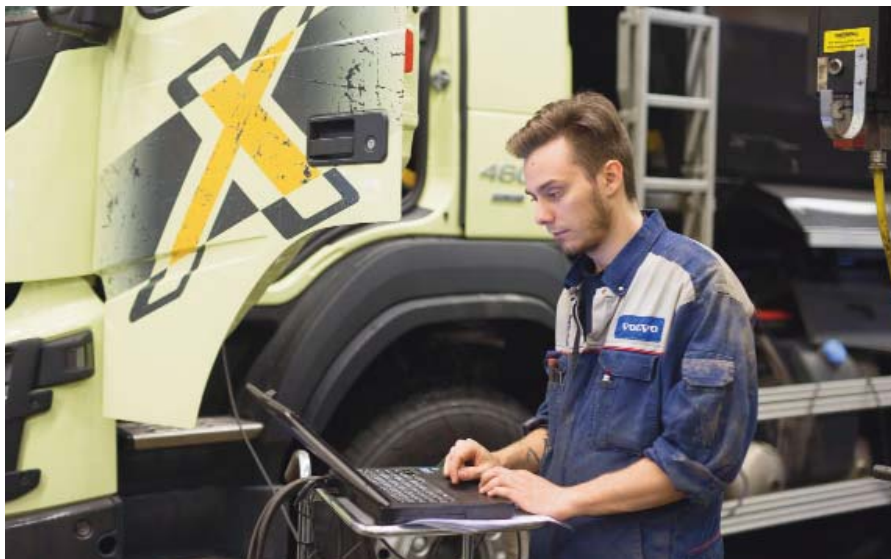
Una parada no planificada puede afectar profundamente a una empresa de transporte. Además de las molestias que ocasiona al conductor, genera gastos adicionales como la reparación del vehículo, pérdida de ingresos al perder oportunidades de transporte y, en el peor de los casos, un daño a la reputación de los clientes. Además en el caso del transporte frigorífico, la mercancía puede verse afectada. Por tanto es fácil comprender, por qué en los últimos años Volvo Trucks se ha centrado en **analizar cómo, por qué y cuándo los camio-**

nes sufren paradas no planificadas. El objetivo es claro: averiguar cómo evitarlas.

Para poder saber mejor cómo ayudar a las empresas de transporte a aumentar su productividad, Volvo Trucks realizó un estudio en el que **se analizaron casos reales de 3.500 camiones Volvo durante un período de 5 años.** Con estos datos se simulaban situaciones diversas con el objetivo de averiguar cómo evitar estas paradas.

El estudio reveló que si se pudiera **monitorear el uso y el estado de los componentes vitales del camión** se podría planificar mejor

“ Con una red de más de 1.100 talleres oficiales en Europa, Volvo garantiza una rápida reincorporación a la carretera. ”



Si el camión pasa por el taller a tiempo y realizándole servicios que se ajusten a sus necesidades reales, el número de paradas no planificadas se reduce en un 80%.

car a tiempo y adaptarse al calendario operativo del cliente, contribuyendo a evitar y limitar los impactos de las paradas imprevistas.

Este es el **compromiso de Volvo**, que forma parte de su promesa de **100% de disponibilidad**.

Camiones con conectividad

Significa que **es posible comunicarse con un camión de manera remota**.

Genera oportunidades tanto para los propietarios de las empresas de transporte, como para los conductores, y la sociedad en general, **aumentando la productividad para el sector del transporte**, con un mejor flujo de tráfico y un menor impacto ambiental.

Muchos de los servicios dentro de Volvo Trucks Services, como la gestión de transporte, gestión del combustible, y los servicios relacionados con el tiempo de actividad, **son posibles gracias a la conectividad**.

Los vehículos que se pueden vincular a los servicios de conectividad son: **Volvo FH16, Volvo FH, Volvo FM, y FMX**. □

el mantenimiento. Si el camión pasa por el taller a tiempo y realizándole servicios que se ajusten a sus necesidades reales, el número de paradas no planificadas se reduce en un 80%.

La conectividad representa la vía para conseguir cero paradas imprevistas

Un requisito previo importante para reducir el número de paradas no planificadas es ser capaz de **predecir las necesidades de mantenimiento** y adaptar dicho servicio a cada camión de forma individual. Esto es posible gracias a que **los camiones Volvo pueden conectarse en línea con el taller**: un técnico de servicio puede monitorizar de forma remota de qué manera se está utilizando el camión, **programar un mantenimiento con antelación, antes de que surja una avería**, o realizar un pedido de repuestos por adelantado. Además, si el técnico de taller observa un menor desgaste en las piezas del vehículo, también puede posponer el mantenimiento, lo que ahorra tiempo tanto para la empresa de transporte como para el conductor.

Aunque Volvo Trucks ha progresado considerablemente en esta área, todavía hay bastante por hacer hasta conseguir un 100% de tiempo de actividad. Si bien **la supervisión remota ayuda a evitar averías**, lo cierto es que a veces se pueden producir paradas imprevistas. Sin embargo, en caso de que el camión se

avariara, el enlace de la telemática de Volvo permite al taller acudir al camión correctamente preparado para solucionar el problema y hacer que el camión vuelva a la carretera en el menor plazo posible.

Con una **red de más de 1.100 talleres oficiales en Europa**, Volvo garantiza una rápida reincorporación a la carretera. Tanto es así que, con el **Contrato Gold**, si tras una avería imprevista el camión no está de nuevo en la carretera **en cuatro horas, el cliente recibe una compensación**.

En resumen, la conectividad con el taller permite no perder de vista las condiciones del camión en línea, garantizando que el mantenimiento y **las reparaciones se pueden planifi-**





La quimera del mercado único

El “espacio único europeo” está lejos de convertirse en una realidad para el transporte por carretera, debido a los intereses proteccionistas y unilaterales de los países comunitarios.

El turismo, el comercio y la industria no tendrían el peso que han alcanzado en las economías europeas si no existiese el transporte por carretera. **Tres cuartas partes de las mercancías que se trasladan dentro de la Unión Europea se transportan en camiones.**

Esta magnitud pone de relieve la importancia de nuestro sector como engranaje imprescindible para un tejido empresarial competitivo.

Sin embargo, a pesar de lo que se ha avanzado en Europa, en cuanto a eliminación de fronteras y trabas arancelarias, el “espacio único europeo” está lejos de convertirse en una realidad. Y, en los últimos meses, todavía más. Este año hemos asistido al **brote de medidas proteccionistas** en algunos de los estados con mayor peso en la UE. Las ‘artimañas’ de estos países para **frenar la competencia extranjera** son muchas y variadas: imposición de salarios mínimos locales, descansos semanales tergiversados, reglas de cabotaje o peajes “ad hoc” para extranjeros...

Por culpa de estos intereses proteccionistas y unilaterales, **la UE está muy lejos de conseguir la armonización legislativa en materia**

de transporte. En Europa existe una prolíja normativa sectorial, pero los países tienen ‘manga ancha’ en materia legislativa dentro de sus fronteras. Al mismo tiempo, el entramado de intereses y presiones locales llega a desdibujar incluso la vigilancia y la aplicación de las normas europeas dentro de cada estado. **En Europa se sigue legislando desde una perspectiva nacionalista** y nuestro sector es uno de los grandes damnificados.

Conviene señalar que, al contrario de lo que sucede en Francia, Alemania o el Reino Unido, donde su peso es muy pequeño, **en España el transporte internacional de mercancías por carretera representa casi un tercio del total de ton.km transportadas anualmente.** Nuestros empresarios cuentan con una fuerte presencia en las carreteras europeas, mucho mayor de lo que nos correspondería por población, situación geográfica o volumen de PIB. En concreto, **nuestro transporte interna-**

cional de mercancías por carretera es el segundo de Europa, sólo superado por Polonia.

Debido a la posición estratégica de nuestro sector en España, desde ASTIC reivindicamos infraestructuras de calidad: carreteras con buen firme, sin puntos negros ni cuellos de botella, ‘corredores europeos’ disponibles 24h/7días a la semana... Pero **ansiamos también una normativa europea unificada** y unas instituciones que, una vez determinada la misma, la expliquen, la simplifiquen y la apliquen.

Si analizamos las **inversiones públicas en materia de transporte** de los diferentes países europeos, también observamos una falta de criterio común. El año pasado, el presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker, anunciaba un plan de inversión de 300.000 millones de euros.

Su objetivo: **modernizar las infraestructuras, como palanca para el crecimiento econó-**

“ *La Unión Europea se creó con el firme propósito de conseguir el mercado único, algo que para el transporte por carretera, de momento, es una simple quimera.* ”

mico. Sin embargo, habrá que esperar para ver cómo se materializa. Cada estado miembro está fijando sus intereses y España -a la vista de los Presupuestos Generales del Estado 2016- parece que sólo se piensa en el AVE.

El transporte por carretera vuelve a ser el más perjudicado

Además, la comisaria europea de Transportes, Violeta Bulc, en su visita a España hace unos meses, expuso su **posición favorable al 'pago por uso' en las carreteras**, postura que también cuenta con el beneplácito de otros miembros de la UE. El transporte por carretera vuelve a ser, una vez más, el más perjudicado con este tipo de manifestaciones.

La Unión Europea se creó con el **firme propósito de conseguir el mercado único, algo que para el transporte por carretera, de momento, es una simple quimera**. Y no es sólo responsabilidad de las distintas administraciones, también el propio tejido empresarial del sector es en gran medida responsable de

la situación que vivimos.

Al contrario de lo que sucede con otras modalidades de transporte, **la carretera exhibe una estructura empresarial tremendamente atomizada**, con escasa o nula existencia de corporaciones de alcance multinacional y que sigue siendo tremendamente 'localista'. Un ejemplo de este localismo es que **en nuestro país conviven más de 50 convenios colectivos diferentes en materia de transporte**.

Basta echar un vistazo a **la normativa sobre cabotaje**, a su propia complejidad y a los variados criterios de aplicación de la misma, según el país por el que se rueda, para darse cuenta de que prima más la defensa de los intereses locales que la visión de Europa como un espacio único en el que competir.

En este contexto, no es de extrañar que las presiones del sector en Francia, Alemania, Reino Unido, etc. (y también algunos en España) ante sus gobiernos vayan siempre dirigidas a crear más trabas (legislativas) a sus colegas de profesión de otros países.

Los diferentes países de la UE suelen ceder

ante esas presiones de los lobbys, de forma activa, aprovechando el amplio margen que la reglamentación europea les concede, y también pasiva, como reflejan los últimos incidentes en Francia. En este caso, **dejando de lado la obligación que tienen de garantizar el libre tránsito de mercancías** cuando éstas se mueven a bordo de camiones de otros países o realizando una interpretación 'sui generis' de la reglamentación europea sobre cabotaje. Nuestros transportistas lo están sufriendo con demasiada frecuencia, **mientras las autoridades españolas no alzan la voz en Europa para reclamar equidad y el 'fair play'**. □



Ramón Valdivia
Director General de ASTIC



RED ESTACIONES
ESPAÑA



RED ESTACIONES
EUROPA



PEAJES
EN EUROPA



RECUPERACIÓN
IVA



ASISTENCIA
EN CARRETERA



www.andamur.com



El imparable crecimiento del transporte en contenedores refrigerados

La carga transportada en contenedores 'reefer' viene experimentando un aumento continuado durante la última década, una tendencia que, según los analistas, se mantendrá en los próximos años.

Este crecimiento, incluso en plena recesión económica y en lo que respecta al transporte marítimo, ha hecho frente a situaciones desfavorables que no han tenido en la mercancía refrigerada el impacto negativo que se ha podido observar en otros ámbitos. **En el último lustro, los envíos en contenedores refrigerados se han incrementado en más de un 10%.**

En 2014, el comercio mundial de productos transportados en contenedores 'reefer' ha crecido un 1,8%, hasta los 190 millones de toneladas, de las que más de 100 se han movido por vía marítima, marcando un récord histórico en este modo de transporte, según datos del 'Informe Anual del Mercado Reefer' elaborado por la consultora Drewry Maritime.

Si bien el crecimiento experimentado en 2014 es menor que el de 2013, y está lejos del 5,5% que se produjo en 2010 y 2011, cabe destacar que en este pasado ejercicio **se cumple una década de crecimiento continuado para la mayor parte de productos.**

El informe de Drewry incluye los plátanos, cítricos, productos de hoja caduca, frutas exóticas, pescado, carne, lácteos y otros. En este contexto, **sólo el transporte de cítricos ha caído en 2014** con respecto al ejercicio anterior, motivado por la disminución significativa del comercio entre Estados Unidos y Japón, en retroceso en los últimos tres años. No obstante, **se movieron dos millones de toneladas más de pescado** en el último ejercicio y la carne creció también de forma sustancial.

Crece el peso de los grandes operadores

La carga refrigerada transportada por vía marítima **ha crecido un 4,9% en 2014** con respecto al ejercicio anterior, lo que supone un incremento muy superior a la media interanual de la última década. En sintonía con el resto de modos de transporte, **los productos perecederos transportados por vía marítima, han aumentado más de un 10% desde el pasado 2010.**

Los mayores beneficiarios de este incremento en el comercio hortofrutícola han sido los operadores marítimos de contenedores, que **han manipulado el 75% de la carga frigorífica transportada por mar en 2014**, correspondiendo el 25% restante a las navieras dedicadas exclusivamente al transporte en frío. Hace cinco años, esta proporción era del 65-35% en favor de los operadores marítimos, que esperan seguir aumentando sus operaciones en el futuro.

Por ello, siguen invirtiendo en soluciones reefer. Los últimos portacontenedores encargados por la naviera Hapag Lloyd, con una capacidad de 10.500 TEUs, **tendrán 2.100 enchufes para este tipo de contenedores.** En la misma línea, algunos de los últimos buques de CMA CGM pueden cargar hasta 1.500 contenedores reefers, mientras que Maersk Line continúa trabajando en **el nuevo sistema 'Star Cool CA' de atmósfera controlada**, con el que quiere revolucionar el tráfico de alimentos.

Para el año 2019, los operadores esperan manipular 23 millones de toneladas más que en 2014, en el que se han movido unos 75 millones, **lo que supondría un incremento cercano al 30%.**

Los analistas de Drewry también pronostican que las grandes compañías seguirán aumentando su participación en el comercio reefer, si bien sostienen que las navieras especializadas sólo deberían experimentar una pérdida mínima de los volúmenes como consecuencia **del aumento global de carga pronosticado.** □

REFRIGERACIÓN GLOBAL.

R-452A SOLUCIÓN REFRIGERANTE



Hasta un 45 % menos de impacto medioambiental. Cumplimiento preventivo con el reglamento F-GAS. Técnicos autorizados y cualificados para la conversión de su flota. Los mismos bajos costes de explotación. La nueva solución concebida para la conversión de Thermo King.

El futuro ya está aquí.



frigicoll

<http://europe.thermoking.com/es>
+34 93 480 33 22
transporte@frigicoll.es



europe.thermoking.com



Servicio multimodal 'puerta a puerta'

El proyecto para el transporte frigorífico por ferrocarril entre Murcia y Bilbao, impulsado por MacAndrews, con la colaboración de Continental Rail y Transportes Fuentes, ha tenido una excelente acogida entre los productores hortofrutícolas del sur de España.

La tradicional alianza entre los productores hortofrutícolas y las empresas de transporte por carretera, que históricamente vienen satisfaciendo las necesidades de servicio de unos productos que necesitan, de un modo particular, **llegar a tiempo y en óptimas condiciones**, presenta un desafío para cualquier otro modo de transporte que quiera entrar en liza.

No obstante, las sinergías entre los distintos modos, las nuevas tecnologías que permiten optimizar la cadena de suministro en frío, y la entrada en escena de operadores que ofrecen un servicio puerta a puerta **controlando ferrocarril, camión y barco**, ya sea con medios propios o a través de acuerdos con terceros, tiene mucho que decir.

De este modo, **la colaboración entre los actores de la cadena de suministro** no sólo es una cuestión vital para asegurar la cadena de frío, sino que puede, a través de servicios innovadores, introducir nuevas soluciones que satisfagan los requerimientos de los exportadores y hacerse un hueco en el mercado.

Este es el caso del **servicio 'puerta a puerta'** impulsado por la naviera MacAndrews, que **conecta la estación ferroviaria de Nondurmas, en Murcia, con el puerto de Bilbao**, para viajar desde allí a los mercados del Reino Unido, Irlanda, Holanda y Suecia. En este pro-

yecto denominado 'Reefer Rail', el Grupo Fuentes se encarga del acarreo de la mercancía, contenerizada en origen, así como de la gestión de la terminal, mientras que Continental Rail se establece como proveedor de servicios ferroviarios.

Proyecto consolidado tras dos años

El proyecto se puso en marcha en 2013, motivado por la experiencia en contenedores frigoríficos de la naviera y la apuesta que la misma mantiene por **el ferrocarril como**

“ El servicio 'Reefer Rail' supone solo cuatro del total de 54 trenes que MacAndrews opera en España. ”

medio de transporte alternativo a la carretera. Además, también ayudaron las relaciones comerciales que desde hace años mantiene con el operador ferroviario y los servicios que el transportista había realizado para Progeco, compañía de la que MacAndrews es accionista desde 2013.

Ahora, **tras dos años de operaciones regulares**, en los que la naviera es responsable de la comercialización del tren y de la gestión de la mercancía, puede asegurarse que la apuesta ha sido un éxito, ya que la ocupación del tren **se sitúa entre por encima del 95% en sentido Murcia-Bilbao**, según afirma Julio Menor, director general de MacAndrews en España.

Además, la **compañía proyecta aumentar las circulaciones de este servicio e iniciar actividades similares en otras regiones** del sur de España, algo a lo que sin duda contribuirá la reciente incorporación de OPDR, con actividades en Andalucía y Canarias principalmente, al holding de CMA CGM, del que forma parte MacAndrews.

El 25% de la mercancía... en tren

Actualmente, el servicio 'Reefer Rail' cuenta con **cuatro circulaciones semanales**, miércoles y sábados de Murcia a Bilbao, tanto con pro-

ducto fresco como ultracongelado, **con un tiempo de tránsito total estimado de 20 horas.**

Y es que **la fiabilidad, junto al ahorro económico y el menor impacto medioambiental**, constituyen las grandes bazas que la naviera ofrece en su tren para que la huerta murciana elija está **opción multimodal frente al transporte por carretera**, puesto que el binomio ferrocarril-barco continúa siendo algo más lento, llegando entre 24-48 horas más tarde que el camión según la zona a la que se dirija.

Dicha fiabilidad viene confirmada por el hecho de que la naviera no ha recibido *"ni una sola reclamación"* por parte de los clientes, según afirma orgulloso Julio Menor.

Todo ello se completa con las **seis rotaciones semanales** que el operador realiza **desde la terminal de Noatum en el puerto de Bilbao al Reino Unido**, cuatro de ellas hasta Liverpool. El servicio semanal con Irlanda, además de las conexiones con Suecia y Holanda, aseguran que los productos murcianos lleguen al norte de Europa siempre en el momento que el cliente lo requiera.

De este modo, la composición ferroviaria de 450 metros, que **transporta un total de 28 contenedores de 45"** en el servicio 'Reefer Rail', ha convencido ya al 25% de los exporta-

dores murcianos que confían en MacAndrews para llevar su mercancía a los clientes europeos, aunque el otro 75% sigue optando por el transporte por carretera que la misma naviera ofrece, por lo que desde la propia compañía estiman que "todavía hay margen y un importante nicho de mercado para crecer".

Nuevas circulaciones para este 2015

Con ese mismo objetivo, el de incrementar el peso del ferrocarril en el mix modal, la naviera prevé incrementar las circulaciones de este servicio, que actualmente suponen solo cuatro del total de las **54 circulaciones por ferrocarril que opera MacAndrews en España**, antes de que finalice el presente 2015.

Para ello estudia como posibles opciones, la de aumentar los servicios desde Murcia, o bien replicar el modelo con un servicio similar en otra región del sur de España. En este punto, podría jugar un papel importante la naviera OPDR, socio de MacAndrews desde que fuese adquirida recientemente por la misma sociedad matriz, CMA CGM, que cuenta con una importante flota de contenedores reefer y contratos para el transporte de distintos productos hortofrutícolas de Andalucía y Canarias. □



El Grupo Fuentes se encarga del acarreo de la mercancía contenerizada en origen, así como de la gestión de la terminal.

VIA abre nuevas conexiones con el norte de Europa para el transporte frigorífico español

Nueva VIIA Britannica

La nueva VIIA Britannica, tercera línea puesta en marcha por el grupo, tiene el lanzamiento comercial fijado para 12 de enero 2016 y para el que ya es posible hacer las primeras reservas.

Las autopistas ferroviarias están en plena expansión, con nuevas oportunidades dirigidas al transporte por carretera europeo. El 12 de enero de 2016, VIIA lanzará su nuevo servicio entre Calais y Le Boulou, denominado 'VIA Britannica' que conectará España con el Reino Unido, estando previstos además nuevos proyectos, para su próxima puesta en marcha.

En opinión de **Daniel Lebreton, director comercial de la sociedad VIIA**, que explota varias autopistas ferroviarias en Europa, "durante los últimos años VIIA ha mostrado un gran interés por el desarrollo de autopistas ferroviarias con origen en Barcelona". A este respecto, el pasado mes de julio, el puerto de Barcelona anunció el lanzamiento de una autopista ferroviaria entre Barcelona y París para 2019.

Este anuncio de la voluntad de **construir una terminal para la nueva autopista ferroviaria por parte del puerto de Barcelona** y de las autoridades catalanas implicadas en el proyecto, es un gran instrumento para el desarrollo de una red europea de autopistas ferroviarias.

Durante la presentación, se anunció la intención de establecer en el horizonte de 2019, una **terminal intermodal para semirremol-**

ques en el puerto de Barcelona, que según el consejero catalán de Territorio y Sostenibilidad, Santi Vila, "esta terminal permitirá que el mercado ibérico se abra al resto de Europa".

En la actualidad, **tan solo el 2% de las mercancías que se exportan desde España al resto de Europa, lo hacen por ferrocarril**. La posibilidad que se abre con esta nueva terminal, para aumentar la cuota del ferrocarril en el reparto modal, permitirá el desarrollo de la competitividad catalana y española, impulsar el sector del transporte de mercancías y, además reducir las emisiones de CO₂ en un volumen de decenas de miles de toneladas al año.

Sistema 'reconocido'

Con este anuncio, las autopistas ferroviarias cambian su 'status' y **pasan de un sistema conocido a un sistema reconocido**, lo que representa un paso decisivo en el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías en Europa.

Esta transformación ya se deja ver en el

norte de Europa, con la **construcción de la nueva terminal de Bettembourg en Luxemburgo**, con una capacidad de tratamiento de 300.000 semirremolques y 300.000 contenedores al año. Su puesta en marcha está prevista para el primer semestre de 2016.

Después de la puesta en marcha de la Autopista Ferroviaria Alpina (AFA) entre Francia e Italia y de Lorry-Rail, que une la Terminal de Le Boulou en Francia con Luxemburgo (Bettembourg), la **anunciada 'VIA Britannica' será la tercera línea puesta en marcha por el grupo**. El lanzamiento comercial se ha fijado para 12 de enero 2016 y ya es posible hacer las primeras reservas.

Con **dos circulaciones diarias por sentido previstas durante el primer año**, se trata de un acontecimiento muy importante para VIIA ya que supondrá pasar la barrera de los 100 trenes de mercancías por semana.

"Basta con mirar el número de camiones españoles en Calais, para saber que Inglaterra es un destino importante para los transportistas

“ En la actualidad, tan solo el 2% de las mercancías que se exportan desde España al resto de Europa, lo hacen por ferrocarril. ”



Para el director comercial de VIIA, Daniel Lebreton, la reconciliación entre los operadores ferroviarios y las navieras, es inevitable y se acentuará en el futuro inmediato.

embargo, yo soy de los que creen que lo que falta es oferta, y estamos trabajando rápidamente para ofrecer más líneas que conformen una red eficiente y sobre la base de nuestro modelo".

El futuro depende de la intermodalidad

Los cargadores y los transportistas saben que el futuro depende de la intermodalidad. **El debate al respecto no existe.** Cada vez son más los interesados en participar con nosotros, sobre todo los procedentes de los países de Europa del Este.

La capacidad de ofrecer, como operador ferroviario, **soluciones cada vez más fiables con unos niveles de servicio en línea con los requisitos del mercado**, permitirán continuar eliminando todos los obstáculos para facilitar el acceso al ferrocarril.

Esto requiere una **"multimodalidad colaborativa"**. En este sentido, desde 2007 hemos construido los cimientos de una comunidad que creciendo día a día.

Los clientes hablan en un entorno lógico de optimización, hacen intercambios y los cargadores y transportistas se articulan en torno a una solución reconocida, económica y ecológicamente optimizada.

Finalmente, desde VIIA se apoya esta comunidad en su desarrollo natural, a través del **desarrollo de herramientas digitales innovadoras, como es el caso de VIIA+, la primera 'Bolsa de Cargas Multimodal'** que incentiva a los transportistas por carretera a probar soluciones alternativas y complementarias. 

españoles en todos los sectores, con especial presencia del sector del transporte frigorífico", apunta Lebreton. A este respecto, las principales cadenas de la Gran Distribución en el Reino Unido, demandan cada vez más soluciones de transporte sostenibles e innovadoras.

Una vez más el éxito comercial de esta línea dependerá, en gran medida, de la capacidad del mercado de **organizarse en torno a una dinámica de flujos equilibrados.**

Dicho esto, el tiempo de tránsito, el fácil acceso al puerto de Calais, la frecuencia de salidas, la oferta integrada ro-ro/ferrocarril y el aumento de la productividad inherente al modelo 'no acompañado', **hacen de este nuevo servicio 'VIIA Britannica' una oferta innovadora y pertinente para el mercado al que se dirige.** Muchos transportistas usuarios de las otras líneas, ya han confirmado su compromiso.

Oferta integrada de principio a fin

En el caso de la nueva VIIA Britannica, **la parte ferroviaria del servicio no es, sino sólo una parte del servicio total 'no acompañado'.** Se integra en la voluntad del puerto de Calais de desarrollar una oferta para el embarque de semirremolques 'no acompañados' en el ámbito de las navieras, con el fin de **ofrecer nuevos servicios con el Reino Unido y los países nórdicos, desde Calais.**

"Pero no se trata sólo la línea de Calais - Le Boulou lo que supone una novedad", apunta Lebreton. Se trata en definitiva, de una reflexión más amplia alrededor de Calais, que supone

una reorganización de los flujos y de la organización de la logística.

La reconciliación por tanto, entre los operadores ferroviarios y las navieras es inevitable y se acentuará en el futuro cercano, ya que satisface las necesidades de ambas partes para asegurar volúmenes, sobre todo en las fases de puesta en marcha. Además, trata de responder sobre todo a la necesidad del mercado, de los clientes de las compañías de transporte por carretera y de los operadores logísticos, para tener finalmente una **oferta integrada de principio a fin.**

Para el director comercial de VIIA, Daniel Lebreton, *"el balance que se puede hacer de los resultados del primer semestre, es que están en línea con nuestros objetivos de 2015; y en particular en lo referido al transporte frigorífico, para el que hemos desarrollado una sólida experiencia"*.

"Muchos todavía creen que la baja participación del transporte ferroviario en Europa se debe a la falta de demanda del mercado, sobre todo de la carretera", apunta Lebreton. "Sin





Grupo Fuentes, visión de futuro

Con una flota propia de más de 1.400 vehículos que transportan 35.000 tn de mercancías al día, el futuro de los visionarios Hermanos Fuentes pasa por incrementar su presencia en el mercado internacional e invertir en nuevas soluciones intermodales.

En el contexto económico actual, son pocas las empresas que han crecido a un ritmo del 20,5% anual durante los últimos años, un aumento de actividad que, si se enmarca en el transporte por carretera español, tiene aún mucho más mérito.

Este es el caso del Grupo Fuentes, que ha duplicado su facturación entre 2009 y 2014, hasta alcanzar en el último ejercicio los 168 millones de euros, solo en la actividad de transporte, con unas previsiones de crecimiento similares para este 2015, en el que los primeros meses de actividad invitan a pensar que se alcanzarán los 200 millones de euros marcados como objetivo.

Esta progresión ha sido posible gracias a la visión de futuro de los cinco hermanos que actualmente gestionan la empresa, que podría considerarse la primera generación, ya que

Agustín Fuentes Pérez fundó en 1888 el Grupo Logístico Fuentes debido al interés de sus hijos por ampliar el negocio familiar.

Antes, Agustín había recorrido muchos kilómetros con el camión que le regaló su padre tras contraer matrimonio, cargado principalmente de conserva que transportaba para los productores murcianos hasta Navarra. Precisamente, por esta razón, la Comunidad Foral fue el inicio de la expansión de la empresa de transporte, cuando en la habitación 201 de un hotel de Castejón, abrió una oficina desde la que se atendía a los clientes de la zona.

Después llegarían Galicia, focalizándose esta vez en el pescado, tanto congelado como

fresco, que la empresa transporta, Madrid, Valencia e incluso Holanda, todo ello con el objetivo de posicionarse físicamente en puntos estratégicos, desde los que ofrecer un mejor servicio a los clientes. Por este motivo, la expansión proseguirá por Barcelona y Sevilla.

Ahora, Grupo Fuentes es una empresa que trabaja para más de 6.000 clientes y da empleo directo a 1.002 trabajadores. Dispone de una flota propia de 862 vehículos, a los que se han de sumar otros 600 transportistas autónomos que trabajan en exclusividad para la compañía. Cada día realiza unas 1.470 cargas, mueve cerca de 35.000 toneladas y manipula unos 8.000 palets.

“ Con una cartera de más de 6.000 clientes, el Grupo Fuentes realiza diariamente una media de 1.470 cargas, mueve cerca de 35.000 toneladas y manipula unos 8.000 palets. ”

Seguir creciendo

En los años '90, la empresa apostó por el transporte por carretera frigorífico de tal modo que, solo en 27 años, la mercancía transportada ha pasado de ser carga seca en su totalidad a un 90% de mercancía refrigerada en la actualidad, siendo el 95% productos alimenticios y el 5% restante servicios para clientes del sector industrial.

Mientras la mayor parte del sector han decidido invertir principalmente en la actividad internacional, **Transportes Fuentes ha centrado su actividad en el transporte nacional**, que supone actualmente el 65% de la división de transporte por carretera.

No obstante, la globalización de la economía a propiciado una tendencia del mercado hacia la internacionalización, que han llevado a la empresa a ampliar sus **expectativas en el transporte internacional**. Las previsiones contemplan que a finales del 2016, este suponga ya la mitad de los viajes

Con este fin, la empresa ha destinado **30 mi-**

llones de euros a la adquisición de más de 200 nuevos vehículos en el último año para sus servicios hacia el exterior, aunque es cierto que la continua renovación de flota es la tónica dominante en la estrategia de la compañía, con una edad media de dos años y en la que ningún camión supera los cinco años en activo.

Así, todo parece indicar que los flujos regulares que ya **opera con Francia, Gran Bretaña, Italia, Portugal, Alemania y la región**

del Benelux aumentarán considerablemente durante los próximos meses.

El incremento de la flota destinado para esta actividad asegura también los mismos niveles de rendimiento en transporte nacional, en el que la empresa **realiza tanto servicios de**

Antonio Fuentes, director de Logística, pertenece a la tercera generación de la familia, al frente de la compañía.



carga completa como de grupaje, ofreciendo en este último una amplia red de recogida y consolidación que permite de forma ágil y rápida posicionar la mercancía en los principales mercados y plataformas de la distribución española a tiempo de ser comercializados.

Para cada misión, hay un Vector.



La entrega de los productos «de la granja al tenedor» implica diferentes pasos, desde el transporte de larga distancia a la distribución urbana. Cada uno de ellos requiere el equipo de refrigeración adecuado. Esta es la razón por la que Carrier equipa su gama de equipos Vector con la opción de elegir entre tres motores de 1,1L a 2,2L.



Encuentre el vector para su próxima misión en www.carriertransicold.es



“ La empresa ha destinado 30 millones de euros a la adquisición de más de 200 nuevos vehículos en el último año. ”

El futuro pasa por la intermodalidad

Conscientes del escenario actual que se presenta para el transporte por carretera, que está sometido a un cada vez mayor número de restricciones y mayores controles en lo que respecta a normativas como la de los tiempos de conducción y descanso, en Transportes Fuentes también se muestran convencidos de que **el futuro del transporte pasa por la intermodalidad**.

En el año 2013, el grupo fue llamado a participar en la iniciativa impulsada por MacAndrews, bautizada 'Reefer Terminal', un proyecto para **transportar contenedores frigo-**

ríficos por ferrocarril entre Murcia y Bilbao en el que también participa Continental Rail. La elección de la naviera fue en buena parte consecuencia del buen servicio que Fuentes ya venía ofreciendo a los clientes de la naviera.

En esta agrupación de interés económico, Fuentes **posee una participación del 30%**. Su papel consiste en el acarreo de las mercancías de los clientes **a la terminal ferroviaria de Nonduermas, concesionada por Adif** para servir de punto de consolidación, que también gestiona la empresa de transporte.

Antes de la puesta en marcha del proyecto ferroviario, que actualmente cuenta con dos circulaciones semanales en ambos sentidos y

podría incrementarse próximamente con una tercera antes de final de 2015, el transportista **venía realizando para la compañía un servicio de cross docking** para los productores del sur de España hasta el puerto bilbaíno.

Ahora, los clientes del servicio 'Reefer Rail' en Andalucía, Levante y Murcia **combinan el camión, el tren y el barco** para lograr importantes ahorros económicos que, además, se traducen en un menor impacto medioambiental.

El hecho de que se transporte en contenedores refrigerados desde el origen, supone que **la mercancía llega a destino sin manipulaciones posteriores**, eliminando una serie de operaciones que debían realizarse en la descarga y carga en la instalación portuaria.

Además, los exportadores de productos congelados, que no precisan de tanta rapidez como aquellos que envían producto fresco a otros países, **ven en el ferrocarril una alternativa más económica**, siendo este el motivo por el cual la mayor parte de los productos que se suben al tren son congelados.

Por todo ello, aunque el trabajo en Reefer Rail no tiene un gran peso en términos cuantitativos para Fuentes debido al volumen de mercancías que transporta por carretera, desde la empresa consideran su participación en la misma muy importante, ya que **permite abrir nuevos horizontes** y minimizar el impacto negativo que los requisitos cada día más estrictos al transporte por carretera pueden traer consigo. □

El Grupo Fuentes se encarga del acarreo de las mercancías, contenerizadas en origen, y de la gestión de la terminal ferroviaria de Nonduermas.





Andamur amplía sus instalaciones de La Junquera

La empresa de servicios para los profesionales del transporte por carretera Andamur sigue adaptando las instalaciones de sus estaciones de servicio para satisfacer la demanda de sus clientes.

Así, en el área de servicio de La Junquera, situada a un paso de la frontera con Francia, se han inaugurado recientemente siete nuevas calles multiproducto que, además de ofrecer los mismos productos que en el resto de calles, cuentan con sistemas de pago integrados, con el fin de reducir los tiempos de espera y agilizar el proceso de repostaje al máximo.

Además, todas las calles cuentan con cámaras OCR que leen las matrículas y las relacionan automáticamente con la matrícula que va asociada a la tarjeta con la que se va a efectuar el pago, evitando así cualquier tipo de fraude.

Con las nuevas instalaciones, diseñadas exclusivamente para vehículos de gran tonelaje, Andamur suma ya diecisiete calles al servicio de los profesionales del transporte por carretera.

Hoy, Andamur cuenta con una red de estaciones propias y asociadas, repartidas por todo el territorio español. Una plantilla de 225 empleados, más de 2.000 clientes, y cerca de 40.000 tarjetas activas.

WConnecta 2015 prevé batir récord de asistencia

A dos meses de la sexta edición del Encuentro Internacional de Profesionales del Transporte, el ritmo de las inscripciones de WConnecta Madrid 2015, augura que se supere la cifra de participantes de la pasada edición.

La pasada edición, celebrada en Barcelona, congregó a 506 profesionales, que participaron en cerca de 5.700 entrevistas rápidas y 980 reuniones concertadas con empresas de transporte ofertantes de cargas.

En esta ocasión se dio un paso en la internacionalización del evento, con 17 países representados y una cuota de participación europea del 46% respecto a las empresas nacionales.

El éxito de WConnecta radica en el formato de entrevistas de 7 minutos con otros profesionales complementarios a su actividad, en rondas de una hora organizadas por especialidades.

Otro de los reclamos del encuentro es la Networking Cargo Area, donde operadores logísticos y cargadores mantienen reuniones privadas con profesionales interesados en colaborar con ellos. Ya han confirmado su presencia, 28 de las principales empresas europeas, que tendrán un espacio propio en el evento, con una agenda para concertar citas privadas, que deben solicitarse con antelación antes del día del evento y están sujetas a disponibilidad según el orden de inscripción y solicitud.



Thermo King vende 500 unidades del SLXe con refrigerante R-452A

Thermo King ha sido el primer fabricante en introducir el refrigerante R-452A en el transporte a temperatura controlada.

Las más de 500 unidades, que ya se encuentran en funcionamiento, demuestran una buena tasa de adopción de la solución con R-452A y constituyen la prueba de que los clientes demandan productos de alta calidad que además sean capaces de reducir su impacto medioambiental.

Las unidades SLXe para remolque son compatibles con el refrigerante Opteon XP44 (R-452A) de DuPont de próxima generación, cuyo PCA es, aproximadamente, un 50% inferior al del refrigerante actual. Estas unidades reducen adicionalmente el impacto medioambiental gracias a las mejoras realizadas por Thermo King, entre las que se incluyen serpentines que minimizan las pérdidas, un bajo nivel de ruido y controladores de delimitación geográfica que permiten pasar automáticamente al modo de bajo nivel de ruido, al entrar en una zona controlada.

En los próximos meses, Thermo King ofrecerá las mismas ventajas y ampliará la oferta del refrigerante R-452A a su amplia gama de soluciones de transporte para camión.





La importancia del 'coeficiente K'

Es necesario mantener un control del parque de vehículos destinados al transporte frigorífico, con unidades de más de 21 años, en las que la pérdida de eficacia del compuesto aislante, los inutiliza para el transporte de productos perecederos según exige el ATP.

En España, hay un número indefinido de vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas con más de 21 años. Algo que "no debería ser así, tratándose además, del tipo de mercancía que transportan".

Esta es la opinión de Eduardo Muñoz, director del Instituto del Túnel del Frío de Getafe, dependiente del Ministerio de Industria, que compara la situación española con Portugal, donde todos los vehículos que superen los nueve años pasan por el túnel del frío.

"El Ministerio entiende que de momento, deben pasar por el túnel los vehículos de 21 años y, después esta edad podría ir bajando". Así, cifra en un 71,4% los camiones de este tipo que circulan por España con una calificación incorrecta, debido a la pérdida de capacidad aislante, que se produce con el paso de los años.

En concreto, la eficiencia del aislante disminuye un 5% cada año, de tal modo que su clasificación para transportar determinado tipo de mercancía cambia a lo largo del tiempo. Las carrocerías que tienen un valor de K de 0,32 pueden pasar a 0,42, "lo que equivale de pasar de estar calificado como isoterma reforzado a isoterma normal".

Menor capacidad aislante

Las inspecciones que se realizan en los Túneles del Frío en España están regulados por el acuerdo ATP, el Real Decreto 237/2000, que transpone el ATP a la legislación nacional, y la

orden ITC 2590/2010 en la que se dispone que la autoridad competente comprobará que todos los vehículos de una serie se corresponden con el prototipo, que también ha de ser verificado antes de tener el visto bueno a su construcción.

Estas pruebas consisten en el enfriamiento de la caja del vehículo, para comprobar durante cuánto tiempo se mantiene la temperatura, sin ayuda del equipo frigorífico.

También se realizan ensayos de la verificación del coeficiente K para comprobar cuál es la devaluación que ha sufrido este indicador durante los años. "En el 90% de los ensayos que estamos haciendo no se mantiene, a pesar

“ La eficiencia del aislante en un vehículo frigorífico disminuye un 5% cada año, por lo que su clasificación para transportar determinado tipo de mercancía, cambia con el tiempo. ”

de que la conductividad térmica del Freón 11, ya fuera de uso, era muy buena".

En este sentido, Muñoz apunta a que, paradójicamente, **los aislantes utilizados en los '90**, sobre todo, poliuretano expandido con Freón11, **eran mejores que los actuales**, poliuretano expandido con ciclopentano, que no dañan el medioambiente "pero tienen menor capacidad aislante". Como consecuencia, los vehículos que antes presentaban un coeficiente de entre 0,20 y 0,23, ahora están en el 0,36 o incluso 0,39, cuando el límite entre isotermos reforzados e isotermos normales está en 0,40.

Aumento de las emisiones de CO₂

Con todo ello, Muñoz estima que estos vehículos podrían estar **emitiendo a la atmósfera, al menos, un 50% más de CO₂**, como consecuencia del mayor gasto de combustible para mantener la temperatura en la carrocería y que ya ha perdido capacidad aislante, a la vez que puede aumentar el riesgo de intoxicacio-

nes alimentarias.

Ante esta situación, recientemente se ha realizado una encuesta entre los responsables europeos, para llevar a cabo estos ensayos, en donde se ha preguntado sobre el valor del coeficiente K y la **desclasificación de vehículos de 6, 9 y 12 años**, una opción a la que **se oponen Alemania, Austria, Holanda y Suecia**, mientras que a favor, estaban Bélgica, República Checa, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Polonia, Portugal y Reino Unido, países en los que ya se aplica la desclasificación. "En España se

lleva el control, aunque en precario".

Ante esta situación, "España tiene que reformar la legislación, al tiempo que ayuda a fabricantes y transportistas a que continúen con su actividad, pero con mayores niveles de calidad en su desempeño profesional". Por último, Muñoz también traslada una serie de peticiones a los **organismos de control, que son independientes del Túnel del Frío**, para que comprueben todas las características de los vehículos y que se verifiquen los materiales, los espesores, etc, en la propia fábrica. ■



MAS FLEXIBILIDAD



EB+ GEN3 Sistema electrónico de frenos

Amplio desarrollo del software y hardware. La tercera generación de EB+ tiene mas flexibilidad que nunca.

Para mas informacion consultar www.haldex.com



Innovative Vehicle Solutions



“Sombras de duda” para un sector que crece

A pesar de la excelente última campaña, en la que las empresas han visto aumentada su facturación entre un 4,6 y un 5,3% tras un incremento de la producción cercano al 8%, al transporte frigorífico en España se le presentan “nubarrones” de diversa índole.

Con una flota de más de 10.000 vehículos de sus asociados, en opinión del secretario general de la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie), Javier de Mauricio, el sector de transporte frigorífico en España “recibe muy poca ayuda” en comparación con otras actividades. En lo que respecta a la Administración, sólo se ha visto favorecido por dos decisiones concretas de la ministra de Fomento, Ana Pastor, con su **oposición a la introducción de la euroviñeta y a las 44 tn en España**, a pesar de las presiones recibidas desde varios frentes. Más allá de estas actuaciones, “poco hay que reseñar”.

A la inacción del Gobierno, se han de sumar las **actuaciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)** “contra” este sector. Así, poco antes de que las principales empresas se reúnan en la Asamblea General de Atfrie, que se celebra estos días 10 y 11 de septiembre en Valencia en el marco del III Congreso de Transporte Frigorífico, el **organismo hizo públicas sanciones, de 8,85 millones de euros, impuestas a 12 empresas y a la propia asociación**, a la que ha multado por un importe de 200.000 euros.

Los recursos, que asociación y empresas han anunciado que presentarán a la Audiencia Nacional, que no tiene plazo para contestar, aplazan la resolución del conflicto.

Al transporte frigorífico cada vez se le pide más

En la actualidad, el sector del transporte está sometido a presiones diversas, provenientes bien de los países vecinos, que luchan contra el ‘dumping social’ o de dentro de las fronteras españolas, con el exceso de restricciones a la circulación o la “**consentida**” morosidad. Pero al transporte frigorífico se le presentan otros retos propios de la especialidad.

“**Al sector del frío cada vez se le pide más**”, asegura de Mauricio, como los problemas surgidos con la aplicación de la normativa de los **1.500 litros de gasóleo**, que las autoridades de cada país entienden de forma diferente, o la necesidad de revisión de los termógrafos que topa con problemas a la hora de elegir dónde se efectúan esas revisiones.

Junto a estos retos que apunta De Mauricio, el transporte frigorífico comparte los problemas comunes al resto del sector, como la aplicación de **salarios mínimos en Alemania o Francia**, la prohibición de realizar el descanso en cabina, la aplicación del **retorno a casa**, y los problemas de índole social con los conductores que esto conlleva, la escasa disponibilidad de aparcamientos vigilados y las **contradicciones entre legislaciones comunitarias y nacionales**, entre otras cuestiones.

El asociacionismo entre los transportistas españoles es escaso

Javier de Mauricio comparte la creencia de que las asociaciones deberían “hacer de lobby” para defender los intereses del sector,

pero recuerda que estas “*no pueden hacer nada*” que no nazca de los asociados. De Mauricio considera uno de los principales problemas del sector, precisamente, la falta de asociacionismo entre las propias empresas.

“**Los cargadores saben que la gran debilidad del transporte por carretera es que este no se une**”, sentencia el secretario general antes de indicar que el problema es prácticamente irresoluble, ya que sólo se salvaría con un nuevo planteamiento que “no va a llegar” por las mismas convicciones de los transportistas.

Tal vez lo que subyace en el fondo de esta cuestión, derive, en opinión del secretario general de Atfrie, de los **problemas de financiación de las asociaciones**, agravados en estos años de crisis por la desaparición de empresas y la consiguiente caída de la recaudación de las cuotas de los asociados. Las malas prácticas de financiación irregular a través de las subvenciones estatales a la formación “*han hecho también mucho daño al sector*”.

Actualmente, **las cuotas de los asociados cubren apenas un 50% de los gastos** de una asociación, y “*para el resto ha de buscarse financiación por la vía de ofrecer servicios de valor para los asociados*”.

En el marco de este planteamiento, y en relación con la organización de la tercera edición del Congreso de Transporte Frigorífico, Javier de Mauricio pone el énfasis al afirmar que **Atfrie “no recibe ningún beneficio económico del congreso”**, y “*apuesta realmente*” por la formación de los conductores en los que cursos que imparte, como vía necesaria para renovar sus conocimientos de forma continua y conseguir un transporte más seguro y fiable. □

Atfrie denuncia el “silencio irresponsable” de Fomento ante el veto ruso

La Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Controlada, Atfrie, ha denunciado la “incomprensible actitud de silencio” del Ministerio de Fomento ante el veto ruso a la entrada de productos hortofrutícolas.

Ha señalado que, mientras los responsables de Agricultura “se mueven en todas las instancias para intentar conseguir que los efectos se minoren al máximo” para los agricultores, las autoridades e instituciones españolas, en las que también se incluye al ministerio liderado por Isabel García Tejerina, “se olvidan de que estas mercancías no se transportan por arte de magia y de que existe un colectivo”, en especial, el transporte frigorífico de mercancías por carretera que “constituye un eslabón clave en el suministro de esos productos” y que, por tanto “se ven tan gravemente afectados como el sector primario”.

Desde la asociación, su secretario general Javier de Mauricio recuerda en un comunicado, que las exportaciones directas a Rusia desde España de productos hortofrutícolas supusieron, en 2013, más de 225 millones de euros, mientras que en 2014 se esperaba alcanzar los 243 millones. Sin embargo, con el veto ruso se están dejando de realizar “más de 100.000 viajes al año”, además de perderse viajes a plataformas de la Comunidad Europea para la reexpedición indirecta al país ruso.

También se ha criticado a la IRU y a Transfrigoroute Intenacional, al no entender “que no se haya producido ni un solo comunicado publicitando y denunciados los efectos negativos” que supone esta situación para los empresarios del transporte frigorífico internacional por carretera.

Por ello, se considera que será necesario “que suenen voces de paradas empresariales” con el objetivo de que la administración “reaccione”.

VII Edición de Fruit Attraction

La Feria Internacional del Sector de Frutas y Hortalizas, Fruit Attraction, celebrará su VII Edición los días 28, 29 y 30 de octubre en la Feria de Madrid. El evento contará con un amplio programa de jornadas técnicas y actividades paralelas, que complementarán la actividad comercial que caracteriza la feria.

Durante la Feria tendrá lugar la II Edición de ‘Stone Fruit Attraction’ con el objetivo de poner en valor la producción de fruta de hueso española. También se fortalecerá en este 2015 la presencia de las frutas y hortalizas ecológicas con el espacio ‘The Organic Hub’, destinado específicamente a estos alimentos. Otras jornadas abordarán la realidad productiva del kaki y la producción y comercialización de frutas y hortalizas europeas, entre otros temas.

En cuanto a las actividades paralelas se organizará de nuevo #FruitFusion para promocionar el consumo de frutas y hortalizas durante los tres días de feria, con atractivas demostraciones y showcooking con algunos de los mejores cocineros del país.

Asimismo, esta séptima edición acogerá una vez más la #PasarelaInnova, un espacio donde se exhibirán las nuevas variedades de frutas y hortalizas, y el #ForoInnova, que como complemento a esta zona ofrece la posibilidad de realizar presentaciones de las últimas novedades.



Elige Wtransnet para tus rutas internacionales

¡LA BOLSA DE CARGAS QUE MÁS CRECE EN EUROPA!



5 millones de ofertas únicas de **cargas internacionales**



6,5 millones de ofertas únicas de **camiones internacionales**

Periodo: ENERO - JUNIO 2015

Llama al **93 734 97 70** e indica el código promocional: **CDS150901**
www.wtransnet.com

A photograph of Manuel Pérezcarro, the general secretary of CETM-Frigoríficos, speaking. He is a middle-aged man with glasses and a beard, gesturing with his right hand. The background is slightly blurred, showing what appears to be a truck or industrial setting.

“Hay que anteponer los intereses del sector a los de las propias asociaciones”

La asociación CETM-Frigoríficos se constituyó en diciembre de 2013, a petición de las empresas de transporte frigorífico adheridas a la CETM a través de Conetrans demandaban una representación propia de este sector. En la actualidad, agrupa a más de 13 asociaciones a las que están adheridas más de 1.600 empresas.

Dos años después de su creación, su secretario general, Manuel Pérezcarro, asegura que *“se puede llegar a una integración de las asociaciones si todos ponemos en ello nuestra mejor voluntad y somos generosos”*. Así lo ha afirmado tras ser cuestionado sobre la posibilidad de un mayor entendimiento entre las asociaciones de esta especialidad. *“Siendo CETM la organización más representativa del transporte en España, cualquier organización al margen de la misma no tiene mucho sentido”*, señala.

De este modo, el secretario sostiene que **tal vez haya “demasiadas” asociaciones de transportistas en España**, asegurando que no existen “diferencias insalvables” para que “unas y otras” puedan estar todas juntas en una única organización, algo que ha quedado demostrado con las últimas actuaciones del **Comité Nacional del Transporte** en temas como el céntimo sanitario o la modificación de pesos y dimensiones.

La unión hace la fuerza

Para Pérezcarro, una mayor cohesión de los transportistas españoles aportaría **más fuerza y respeto para el sector a la hora de plantear**

sus reivindicaciones.

De este modo se podrían obtener mejores resultados ante los desafíos que se presentan para el sector, tanto para aquellos a los que se enfrenta el transporte de mercancías por carretera en general como ante aquellos particulares del sector del frío.

Entre los retos que afectan a todo el sector destacan el **“auténtico despropósito” de la modificación de pesos y dimensiones**, tanto en el incremento de la altura a 4,5 m, como en el aumento de la longitud de los vehículos de 25,25 m y de la carga máxima a 60 tn. En la misma línea se encuentra **el incremento a las 44 toneladas** Y es que una modificación de las capacidades de los vehículos supone una reconversión encubierta del sector cuyos efectos económicos tendría que soportar el propio sector, **“y a eso no estamos dispuestos”**, asegura el secretario.

A estas nuevas directivas cuya implantación se estudia actualmente ante la presión de diversos actores, se suman **nuevas normas que se han impuesto recientemente en Europa**, afectando al transporte internacional. Así, las medidas proteccionistas adoptadas por países vecinos, como el pago del salario mínimo a conductores extranjeros en Alemania y Francia, o la imposibilidad de realizar el descanso en cabina en esta región, están impidiendo un desarrollo normal de la actividad.

Todos estos desafíos **representan solo una parte de aquellos que preocupan a las empresas de transporte frigorífico**. Además, algunas cuestiones específicas de este sector ponen

de manifiesto que por parte de las autoridades españolas no se produce ese proteccionismo que los colegas de países vecinos reciben desde las administraciones nacionales.

Por ejemplo, en la Confederación vienen observando, desde hace meses, **“cierta relajación” sobre el control de los transportistas marroquíes**, cada vez más numerosos, por parte de las autoridades españolas, lo que conlleva que se estén vulnerando normas básicas como el **sobredimensionamiento de los depósitos de combustible** del semirremolque frigorífico, sobrepasando el límite máximo que permite el ADR para un conjunto de vehículos.

Por si esto fuera poco, existe una **discriminación del transportista español con relación al marroquí**, y es que el transportista español, cuando regresa de Marruecos, debe liquidar los impuestos sobre el combustible por la cantidad que exceda de 200 litros en los depósitos, mientras que el marroquí no.

Como ejemplo de indefensión del sector, Manuel Pérezcarro también señala que **el transporte frigorífico de productos hortofrutícolas no goza de amparo alguno**. *“El agricultor, al menos, puede asegurar su cosecha”*, asegura, pero el transportista no tiene forma alguna de compensación cuando deja sus camiones parados por motivos similares.

En este contexto, *“se debería reflexionar conjuntamente sobre el exceso de asociaciones de transportistas, ser todos más generosos y anteponer los intereses del sector al de las propias asociaciones”*, afirma el secretario general de CETM-Frigoríficos. □



El almacenamiento frigorífico en alza

El incremento de la producción y exportación de productos refrigerados españoles conlleva una mayor actividad en el transporte y la necesidad de más espacio para su almacenamiento.

El sector del almacenamiento frigorífico y la logística a temperatura controlada en España ha pasado de la situación crítica que experimentaba en 2011, a un contexto como el actual, que puede considerarse esperanzador.

Una vez realizado el necesario ajuste sectorial en el sector, el primer semestre de 2015 constituye una prueba fehaciente de la sólida base asentada en el último lustro, para avanzar hacia el crecimiento, según se desprenden de las estadísticas recogidas por la **Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe)**.

La asociación **recopila trimestralmente, desde hace cinco años, información** sobre el estado de las instalaciones, y por ende del sector, correspondientes a **cuatro parámetros significativos**, como son la ocupación, la manipulación de mercancías, la plantilla y la facturación media de las empresas.

Según estos datos, se ha experimentado un **incremento en la ocupación media de las instalaciones, así como un aumento en las toneladas manipuladas** en las mismas y en la facturación, aunque las plantillas encargadas de estas labores experimentan un retroceso en

el presente 2015 que acerca la cifra de trabajadores a la registrada en el año 2011.

Cambio de ciclo

Durante los últimos cinco años, el **ratio medio de ocupación** de las instalaciones frigoríficas ha ido incrementándose lentamente. Con un 50% de capacidad en 2011, experimentó fuertes crecimientos en los años 2011 y 2014 hasta el 79,35% de ocupación en ese año. En el cierre del segundo trimestre de 2015, **este ratio se situaba en torno al 85%**, lo que pone de manifiesto el buen año para el sector en este ámbito.

Otro crecimiento, por encima incluso del esperado, se produce en las **toneladas manipuladas** actualmente en dichas instalaciones. De este modo, las **20.569 toneladas del segundo trimestre de 2015**, si bien han constituido un registro similar al del primer trimestre, **han supuesto un incremento del 23%** con respecto a las 16.723 toneladas que se manipularon tri-

mestralmente en 2014.

El único factor clave analizado, que **ha presentado un descenso en 2015 ha sido el número de trabajadores en plantilla** de las compañías que, tras cerrar 2014 con una media de 29 trabajadores, han bajado a 27 en el primer trimestre de 2015 y a los 26 operarios en el segundo trimestre, aproximándose así a los 25 trabajadores de media que había en el año 2011.

Según indican desde Aldefe, la senda clara de incremento y consolidación de la actividad en la que se encuentra el sector del almacenamiento frigorífico es una situación lógica teniendo en cuenta el **incremento del consumo y de la exportación de alimentos españoles**.

El aumento de la producción en el país presenta una gran oportunidad no sólo para los transportistas a temperatura controlada, sino también para aquellas empresas que se encargan de su almacenamiento, para las que **las expectativas actuales de este mercado llaman al optimismo**. □

“ La ocupación de las instalaciones frigoríficas en España alcanza el 85% a junio de 2015. ”



El necesario cambio en la distribución urbana de mercancías

El aumento de las restricciones locales, debido al impacto de las operaciones logísticas en el tráfico de la ciudad, está provocando una reestructuración de la distribución urbana, en la que la mayor parte de los operadores apuestan por los vehículos comerciales mientras se exploran otras posibilidades como las operaciones nocturnas.

La distribución urbana de mercancías es una cuestión fundamental para el desarrollo económico de cualquier ciudad. No obstante, el aumento experimentado durante los últimos años en las **restricciones locales a la circulación de vehículos en áreas urbanas**, motivado por la necesidad de convertir estas zonas cada vez más pobladas en entornos sostenibles y habitables, han obligado a un **replanteamiento de la logística urbana** que ya se está produciendo.

La **reordenación y mejora de los procesos de carga, descarga, transporte y reparto**, adecuados a la distribución de mercancías en el conjunto de los negocios de la ciudad, es un

aspecto que atañe a todos los sectores del transporte, el comercio y los servicios.

Para la Dirección General de Tráfico, la distribución de mercancías presenta **dos problemas básicos**. El primero es el **tráfico de agitación que una logística poco adaptada a la ciudad genera**, provocando perjuicios medioambientales y un aumento artificial de vehículos en circulación. El segundo problema es el **estacionamiento antirreglamentario**, que se produce en demasiadas ocasiones, originando interferencias en la circulación de vehículos y perso-

nas y afectando a la seguridad vial.

No obstante, según un estudio de la asociación de fabricantes y distribuidores **Aecoc**, en la mitad de los estacionamientos ilegales que realiza un operador, la culpa la tiene un **turismo estacionado en la zona de carga y descarga**, y cuatro de cada diez veces se debe a que en la misma hay otro vehículo de distribución, realizando sus operaciones.

Las administraciones locales deben por tanto, **compatibilizar una serie de intereses de los distintos actores** que se ven afectados por

“ El 90% de la distribución urbana en Madrid se realiza con vehículos de menos de 3,5 toneladas. ”

“ Los vehículos de entre 3,5 y 16 toneladas, se pueden utilizar para labores de carga y descarga, pero solo en los lugares destinados específicamente a este fin. ”

esta actividad, sin olvidar la importancia que tiene la logística para el correcto funcionamiento del núcleo urbano.

Diferencias y similitudes en las normativas locales

Aunque **no existe una normativa armonizada en las normativas locales**, hay una serie de aspectos coincidentes en las principales ciudades españolas, en lo relativo a los tipos de vehículos y lugares autorizados para la operación.

En líneas generales, los vehículos de menos de 3.500 kg de MMA pueden ejecutar operaciones de carga y descarga en los lugares re-

servados para estas operaciones, así como **en cualquier otro lugar en que esté autorizado el estacionamiento**. Este es el motivo principal por la mayor parte de estas operaciones se realizan con este tipo de vehículos en las grandes ciudades.

En **Madrid**, que cuenta actualmente con **8.037 plazas de carga y descarga**, aproximadamente el 90% de estas operaciones se realiza con vehículos de menos de 3,5 toneladas. **Barcelona** dispone de casi **9.000 plazas habilitadas** para estas operaciones, y gran parte de este reparto también se realiza con furgonetas. Del mismo modo, en **Valencia**, **más del 80% de las entregas se realiza en vehículos comerciales de entre 0,5 y 1,5 toneladas**, o en

camiones pequeños con una carga útil de entre 1,5 y 6 tn, según recoge el 'Plan de Movilidad Urbana Sostenible' de esta ciudad.

En el mismo documento también se señala una escasez de este tipo de zonas en Valencia, ya que actualmente existen más de 15.000 establecimientos comerciales y menos de 1.500 plazas en vados de carga y descarga, por lo que **sólo hay una plaza por cada 10 comercios**.

Otro patrón común en las normativas locales es que, en la mayor parte de las ciudades, **los vehículos de más de 16 toneladas precisan de autorización específica** en la que debe constar el lugar exacto, el tiempo y la forma en que pueden realizarse las operaciones solicitadas.

En cuanto a los vehículos de entre 3,5 y 16 toneladas, estos pueden ejecutar operaciones de carga y descarga **exclusivamente en los lugares reservados para este fin**, y sólo durante los horarios que se indican en las señales que

Comprometidos con tu futuro

Fraikin



902 404 903 • www.fraikin.es

Alquiler-Renting de vehículos frigoríficos y de temperatura controlada





delimitan el espacio reservado.

Soluciones posibles

Ante estos requisitos legales no es de extrañar que la mayor parte de los operadores logísticos y distribuidores hayan **optado por realizar sus operaciones con vehículos comer-**

ciales y camiones que no superan las 9 toneladas, dejando a los vehículos pesados el suministro a grandes superficies comerciales o centros industriales.

Tanto el sector de la logística española como el del Gran Consumo y las instituciones públicas estudian actualmente **medidas que puedan mejorar esta actividad**. Se plantean

soluciones como habilitar un carril multiuso de red básica para la distribución de mercancías y establecer plataformas logísticas en el subsuelo con el fin de atraer la distribución de gran volumen a puntos estratégicos de la red, para posteriormente realizar una distribución capilar de corta distancia.

El establecimiento de las "supermanza-

ORDENANZAS MUNICIPALES EN MATERIA DE DISTRIBUCION DE MERCANCIAS

Ciudad	Horario en calles peatonales (laboral)	Calles no peatonales	Permanencia en plazas reservadas	Camiones	Uso zona carga y descarga
Madrid	De 7 a 11	Según señalización	< 30 min	No > 12 tn, lab. 7-22, fest.	Vehículos comerciales
Barcelona	de 8 a 11 y de 15 a 17	de 8 a 20, según señal	< 30 min	-	Vehículos comerciales
Valencia	De 7 a 11	Según señalización	< 20 min	Prohibido > 9 tn, 7-22	Según señalización
Bilbao	De 8 a 11	Según señalización	-	Prohibido > 12,5 tn	Vehículos comerciales
Sevilla	-	Según señalización	< 30 min	-	Vehículos comerciales
Alicante	-	Según señalización	< 30 min	Prohibido > 12 tn	-
Almería	Prohibido	de 7 a 23, según señal	< 30 min	-	Vehículos comerciales < 3,5 tn
Córdoba	de 7-11 y de 16:30-18:30	de 8 a 14 y de 16 a 20	< 30 min	No > 12, 5 tn salvo autor.	V. comerciales, > 2 tn autor.
Granada	Mañana y tardes	Según señalización	< 30' (previa solicitud)	-	V. comerciales < 3,5 tn
La Coruña	Señalizado	Según señalización	< 30 min	-	V. ciales. < 3,5 tn
Málaga	Mañana y tardes	8-14, 15-20 según señal	-	-	V. ciales. < 3,5 tn
Murcia	Prohibido	Según señalización	< 30 min	Prohibido > 12,5 tn	V. de mercancías
Oviedo	De 6 a 11	Según señalización	-	No > 5,5 tn salvo autor.	V. con capacidad < 5,5 tn
Pamplona	de 8 a 11 y de 14 a 16:30	Según señalización	< 30 min	-	V. de 2m ancho y 5,5m largo
S. Sebastián	De 7 a 11:30	Según señalización	< 20' 3,5 tn, < 40' 12 tn	No > 12 tn salvo autor.	Vehículos comerciales
Valladolid	De 7:30 a 11	8-14, 15-20 según señal	-	-	V. comerciales < 8 tn
Vitoria	de 7 a 12	Según señalización	< 30 min	Prohibido > 12 tn salvo autor.	Varía según señalización

Datos: Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Generalitat de Valencia) - Elaboración propia

“ Para la Dirección General de Tráfico, los estacionamientos antirreglamentarios y el aumento de tráfico son los principales problemas de la logística urbana. ”

nas”, soluciones de urbanismo y planificación de la movilidad con el objetivo de limitar la presencia de los vehículos, es otro de los sistemas que analizan desde la DGT.

El Gran Consumo apuesta por la distribución nocturna

En este contexto, la distribución nocturna de

dos al transporte urbano, según un estudio elaborado por la patronal Aecoc y la asociación Aedive.

El informe señala que uno de cada cuatro puntos de venta analizados, realiza actualmente distribución nocturna, mientras que el 40% de los encuestados también afirma haber iniciado trámites para la concesión de permisos para esta actividad.

la insonorización de los camiones y la burocracia de los permisos del Ayuntamiento.

Las operaciones realizadas entre las 0.00 horas y las 6.00 horas suponen, en líneas generales, un aumento de la mercancía transportada y un aumento de la velocidad comercial, con operaciones que pasan de una velocidad media de 26/h a los 35 km/h. Además, la distancia recorrida disminuye en torno a un 30%, y el tiempo de descarga también lo hace entre un 14% y un 25% según la tipología del vehículo utilizado.

En lo que al ahorro económico se refiere, siempre de acuerdo a las cifras de Aecoc, el



La utilización de camiones más grandes, permite reducir el número de envíos, y se consigue un importante ahorro de tiempo y combustible.

mercancías, realizada con vehículos especialmente preparados y de manera cuidadosa en las actividades que lo permiten, es un sistema que va ganando peso en el sector del Gran Consumo, ya que permite disminuir el número de entregas mediante la concentración de envíos desde plataformas de distribución.

Entre las mejores prácticas realizadas por los supermercados para la distribución urbana de mercancías destacan la creación de espacios dedicados a la carga y descarga, las operaciones en horario nocturno y, por tanto el aumento del tonelaje de los vehículos dedica-

A la hora de realizar logística nocturna, los actores implicados en la cadena de suministro ven como mayores beneficios el uso de camiones más grandes, lo que permite reducir el número de envíos, y el ahorro de tiempo y combustible. Por contra, aquellos a los que este tipo de operaciones no les termina de convencer, consideran que las mayores dificultades están en los problemas con los vecinos,

coste por tonelada transportada disminuye un 9,4% con la logística nocturna, mientras que el coste por kilómetro del transporte de mercancías lo hace un 6,9%. Teniendo en cuenta la cantidad de interesados en llevar a cabo esta actividad, esta supondría ahorros en transporte de hasta 18,5 millones de euros solo en Madrid y de 9,3 millones de euros en Barcelona. □

“ La distribución nocturna supondría, según Aecoc, ahorros en transporte de hasta 18,5 millones de euros, sólo en Madrid. ”



El puerto de Vigo, motor del transporte frigorífico

Los volúmenes de pescado, tanto fresco como congelado que se manipulan en el puerto de Vigo lo sitúan como foco generador en el mapa nacional y mundial del transporte frigorífico de este producto.

La evolución del pescado en el puerto de Vigo, como actividad económica ha mantenido una evolución positiva durante los últimos años, hasta el momento actual en el que **representa el sector más importante en la actividad de la instalación portuaria** gallega y la sitúa como uno de los puertos pesqueros más importantes del mundo y el **primer puerto europeo en descarga de pescado fresco**.

Esta mercancía en su conjunto, lo que equivale a hablar de **pescado congelado, salado, fresco y elaborado**, ha alcanzado en 2014 un volumen de **865.275 toneladas**, lo que supone un **aumento del 4,89%** con respecto a 2013, marcando un nuevo récord histórico en este tráfico, que viene motivado, sobre todo, por el aumento de las exportaciones.

Pero si por algo se caracteriza el puerto vi-

gués es por la gran cantidad de descarga de pescado que tiene lugar en sus muelles, que durante los últimos años ha representado más del 30% de todo el pescado fresco descargado en los puertos españoles de interés general.

Así, en el año 2014, se descargaron en el puerto de Vigo **79.978 toneladas de pesca fresca**, y otras **64.554 toneladas de congelada**, que se pesca a gran altura, lo que supone un total de 144.533 toneladas que posteriormente han de ser distribuidas a los clientes del mercado nacional e incluso fuera de las fronteras españolas.

Por ello, son precisamente estos productos

los que empujan y potencian el desarrollo en demayor medida a toda la industria auxiliar del transporte y la logística a temperatura controlada que rodea al puerto de Vigo.

Junto al producto congelado, un total de 30.780 tn de pesca fresca, aquella que ha de llegar a los mercados en el mayor tiempo posible y debe ser transportada en frío para asegurar su calidad, **son exportadas en camión desde la lonja viguesa**, lo que supone casi un **40% del total**. A esto se añaden las 38.378 toneladas de fresco que se destinan a viveros, las 10.786 toneladas que se exportan a otras localidades, consumo local, ahumado, seco y cámaras frigoríficas, y las 33 tn que se desti-

“ Por la lonja viguesa pasa más de un tercio de todo el pescado que se descarga en España. ”

nan a fabricación.

Pero no todo el pescado que sale del puerto de Vigo ha llegado a sus muelles. Como muestra del potencial comercializador de la lonja vi-guesa, a la hora de marcar el precio de venta en otras plazas, **casi la mitad del producto que se vende en la lonja llega ahora por tierra y aire.** Esto está motivado, sobre todo, por la gran afluencia de compradores que se dan cita en las instalaciones del puerto y por la **red logística de distribución que se ha generado a su alrededor.**

Por otro lado, se han exportado 699.565 tn de pesca congelada desde Vigo a destinos como Egipto, donde se exporta el 15% de esta mercancía, China, que recibe el 11%, Corea del Sur o Vietnam.

El pescado impone su ley

La misma infraestructura y disposición del puerto de Vigo da cuenta de la importancia del pescado para la instalación, destinándose a

DESCARGAS DE PESCADO FRESCO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS (en Tn)

	2011	2012	2013	2014	1S. 2015
Vigo	84.264	82.695	80.245	79.983	31.562
La Coruña	41.698	43.737	45.480	56.474	23.949
Pasajes	23.329	24.335	21.864	22.739	13.075
Avilés	14.163	12.830	12.678	15.893	7.974
Cádiz	18.692	19.233	21.363	13.662	5.906
Totales España	237.988	236.195	229.820	236.852	102.643

esta mercancía **4.165 metros lineales de muelles y atraques**, mientras que al tráfico de contenedores se destinan 762 y al ro-ro 1.191 metros lineales. A la superficie gestionada por la Autoridad Portuaria se han de sumar los 1.064 manejados por la iniciativa privada, lo que supone **el 42,8% del total de los muelles de la instalación portuaria.**

Además, una veintena de empresas ocupan **268.144 m² de almacenes frigoríficos** en el espacio portuario, con una capacidad de almacenamiento que asciende a los 829.718 m³.

Sin embargo, es en la lonja de Vigo, con casi

10.000 m² de superficie entre sus cuatro instalaciones, donde se genera la mayor parte de la riqueza para el puerto y la región. En el último año **la venta del producto fresco ascendió a 183 millones de euros.**

En lo que respecta al empleo, 4.418 personas trabajan en el puerto pesquero en tareas de descarga y ventas, preparación, exportación y transporte.

La frenética actividad comienza muy de madrugada, con la venta de nécora y camarón en la superficie destinada a grandes peces y bajura. Esta es una de las **cuatro lonjas donde se comercializa el pescado que llega al puerto**, junto a la del marisco, la pesca litoral y la de altura, que constituye la más importante, con una superficie de 6.000 m². A estas infraes-

“ El puerto de Vigo, con 144.533 toneladas descargadas en 2014, es el primero de Europa, por movimiento de pescado. ”



El puerto de Vigo ha generado una red logística de distribución, que se encarga de dar salida al pescado que llega a Vigo por tierra, mar y aire.

estructuras se añaden otros 20.000 m² destinados a la preparación y envasado de pescado, y alrededor de 27.000 m² de casetas para industria de pesca.

Se mantiene el liderazgo en 2015

En el primer semestre de 2015, el puerto de **Vigo ha manipulado 31.562 tn de pesca fresca**, lo que representa el 30,74% de la manipulada en todo el sistema portuario español, que asciende a un total de 102.643 tn.

Mientras el movimiento de pesca fresca **ha descendido en este periodo un 7,74%** en la media de los puertos españoles, en la dársena viguesa ha aumentado un 1,63%, según datos de Puertos del Estado.

A los registros del puerto de Vigo sólo se aproximan **los puertos de La Coruña y Pasajes**, con 23.949 toneladas el primero y un descenso del -8,88% con respecto a los seis pri-

“ En el primer semestre de 2015, el puerto de Vigo ha manipulado 31.562 tn de pesca fresca, lo que representa el 30,74% de la manipulada en todo el sistema portuario español. ”

meros meses de 2014, y 13.075 toneladas en el segundo, con un crecimiento del 5,43%. En conjunto, **estos tres puertos representan el 68,8% del total de pesca descargada** en los puertos españoles.

El ranking de los cinco primeros puertos lo completan **Avilés y Cádiz, con 15.894 tn y 13.662 tn, respectivamente.**

A pesar de los leves descensos experimentados durante el último lustro en la dársena viguesa, en el presente 2015 se mantiene la tónica experimentada en ejercicios anteriores, en la que el puerto de Vigo ha venido moviendo aproximadamente **un tercio de todo el pescado fresco que se descarga en España.** □

El puerto de Vigo impulsa el tráfico de frutas y hortalizas

Afianzar el puerto de Vigo como nudo logístico de la mercancía temperatura controlada es el objetivo del proyecto 'Vigo Fresh Port', la nueva terminal especializada **destinada al intercambio de productos perecederos** que se está construyendo actualmente con el objetivo de que esté operativa finales de este 2015.

Los impulsores del proyecto, **Comarsa y Progeco**, han invertido 820.000 euros en la infraestructura que podría devolver a la instalación portuaria el **tráfico de frutas y hortalizas perdido hace unos años** en detrimento de otros puertos cercanos.

Su ubicación, cercana a la terminal de contenedores del puerto, junto a su infraestructura intermodal, han sido elegida y diseñada para **atraer hacia la dársena viguesa los contenedores cargados con mercancía hortofrutícola que llegan a España** principalmente desde Holanda, así como para dar salida, también en buques portacontenedores, a las exportaciones españolas de frutas y hortalizas destinadas a mercados como Alemania, Reino Unido y Países Bajos.

Estos productos serán manipulados en una instalación que dispondrá de una **superficie cubierta de 1.000 m²**, totalmente acondicionada para el tratamiento de mercancías de temperatura controlada, y en **cinco cámaras refrigeradas con una capacidad de almacenamiento de 4.500 m³.**

Para el intercambio modal, la terminal tendrá **12 muelles de carga** y una parcela lindante de 4.000 m² para futuras ampliaciones y almacenamiento de contenedores de temperatura controlada, con sus correspondientes conexiones de frío.

Las previsiones que se manejan en Vigo apuntan a un gran movimiento de este tipo de mercancía desde el primer año, en el que **esperan manipular en torno a 1.800 contenedores**, lo que se traduciría en un movimiento de 43.000 tn de productos perecederos. Además, las expectativas apuntan a un crecimiento anual de esta actividad de entre un 15% y un 20%.





Reinventando el sector: grupaje en multitemperatura

Cuando no hay carga suficiente para llenar un semirremolque, solo queda innovar para seguir haciendo rentable cada kilómetro del vehículo.

Más de medio siglo ha pasado desde que José Otero Gómez y un grupo de pequeños transportistas revolucionarán el transporte de pescado en Galicia, cuando en los años '60 consiguieron acercar la lonja vi-guesa a mercados inaccesibles hasta la fecha, como Zaragoza, San Sebastián o País Vasco, llegando a estos lugares **en la madrugada posterior a su venta en el puerto.**

Para mantener fresco el pescado, los transportistas se servían del hielo que permitía mantener la temperatura, aunque el mérito de que este pudiera ser consumido al día siguiente en otros lugares de España se debía en su mayor parte de los conductores, que **recorían kilómetros de carreteras en mal estado**, a bordo de camiones no tan fiables como los actuales.

Ahora, Ttes. Otero Gómez, está dirigida por el hijo del fundador, también José, que lleva **26 años al frente de la compañía** haciendo encaje de bolillos para que sus 25 vehículos vayan cargados en cada kilómetro que recorren.

En los '80, tras bajar a Andalucía el pescado fresco gallego a través de la Ruta de la Plata, el transportista cargaba en Huelva la fresa para Sevilla, Extremadura, Zamora, Valladolid, León,

Lugo, La Coruña y Pontevedra, encargando la actividad a dos conductores **para llegar media hora antes que sus competidores.**

Se forjó así un carácter innovador, que ha llevado a que el empresario introduzca el grupaje en el transporte frigorífico, a través de la multitemperatura, que **permite transportar hasta tres tipos de mercancías a distintos rangos de frío en un mismo semirremolque.**

La multitemperatura ofrece beneficios tanto a los clientes como para el propio transportista. En lo que respecta a los primeros, estos pueden aprovechar el vehículo para cargar otra mercancía que no llenaría otro camión, mientras que para el transportista supone llevar siempre el vehículo cargado, pudiendo incluso **transportar mercancías de diferentes clientes en un mismo viaje.**

Servicios de grupaje

Actualmente, se realiza grupaje diario en dos servicios a nivel nacional, el primero **entre Galicia y Madrid**, en ambos sentidos, y un segundo **entre Galicia y el resto de España**, también ida y vuelta. Además, **desde 2011 realiza transporte internacional**, principalmente a Italia, aunque también a Francia, Alemania y Paí-

ses Bajos.

Las **25 tractoras y semirremolques de la empresa**, que pueden llegar hasta las **40 unidades**, no paran nunca, realizando hasta 200.000 kilómetros anuales. Por ello, los vehículos cuentan con una **edad media de cuatro años**, con el fin de evitar en la medida de lo posible cualquier incidencia que pueda retrasar la entrega, puesto que la rapidez de la empresa constituye su principal baza para competir con otras grandes flotas.

Partiendo de este compromiso con sus clientes, otro aspecto clave para el éxito es la gestión del tiempo de los conductores. **Para recorrer los 2.000 km que separan Galicia de Milán en menos de 48 horas**, se utilizan tres conductores y así el camión no para.

Su presencia en estos países ha permitido que, durante los últimos meses, se hayan unido a los perecederos y congelados otras mercancías para el retorno, como los artículos de cosmética que traen a España desde Italia.

Entre otros clientes en este ámbito destaca la Sociedad Cooperativa Andaluza Santa María de la Cabeza (Cora), la mayor productora de fresas del mundo, con la que hace 15 años firmó un contrato para el transporte de este producto desde el sur de España a Galicia. □

Información Just In Time

¡para estar a la última!



*Suscríbase a nuestros boletines
diarios de lunes a viernes*

www.cadenadesuministro.es

Avda. de Machupichu 19, of. 209 - 28043 Madrid
tel.: 917 161 938 - info@cadenadesuministro.es