

Radiografía al TRANSPORTE FRIGORÍFICO



> TOP50



> En la encrucijada



> Intermodalidad

Contenidos

Las principales empresas del sector español de transporte de mercancías por carretera a temperatura controlada ha facturado en 2016 más de 3.000 millones de euros. Murcia y Almería son las provincias que dominan este sector

12



Cómo aprovechar el transporte marítimo para hacer logística de flujo tenso

34



40 Hasta 10 trenes al día de VIIA para la campaña de 'frigos' en España



Con la colaboración de:



- 04** La exportación de hortalizas y frutas frescas en 2017 recupera la tendencia alcista
- 10** Problemas en campaña... ¿Quién ayuda al transportista?
- 12** El TOP50 del transporte frigorífico español factura más de 3.000 millones
- 14** El transporte frigorífico ante la oleada de cambios normativos
- 18** Transporte frigorífico, un sector maduro y de calidad
- 22** Atfrie sigue luchando por colocar al sector en el lugar que le corresponde
- 24** DHL expande su negocio de Grupag con el inicio de operaciones en Madrid
- 26** Más de la mitad de las empresas de transporte frigorífico hacen intermodal
- 27** Brittany Ferries, un valor seguro entre el Cantábrico y el reino Unido
- 28** El transporte marítimo refrigerado prosigue su éxodo hacia el contenedor
- 30** El sector del almacenamiento frigorífico sale "por fin" de la crisis
- 32** El transporte frigorífico en la encrucijada
- 34** Cómo aprovechar el transporte marítimo para hacer logística de flujo tenso
- 37** El transporte se suma a la lucha contra el desperdicio alimentario
- 38** 40 años no es nada
- 40** VIIA programa hasta 10 trenes al día para la campaña de 'frigos' en España
- 42** Fraikin, innovación y tecnología
- 44** El transporte aéreo quiere ganarse la confianza de la industria farmacéutica
- 46** Proyecto Econtainer para optimizar la eficiencia de contenedores reefer
- 04** Tecnove Fiberglass, I+D adaptada a las necesidades del cliente de frigo
- 50** Los frigos aguantan el tipo
- 51** Lecitrailer, robustez y ligereza en frigos personalizados
- 52** Más vale estar seguro
- 53** Los 'zapatos' de Sor Ibérica

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 leer la revista en línea o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador, para leerla cuando desee.

Hay que tener instalada la app correspondiente para leer códigos QR.

Son gratuitas y las puede obtener en este enlace.

También podrá acceder al contenido completo en www.cadenadesuministro.es

© 2017 www.cadenadesuministro.es

Editorial

Multimodalidad y nuevos servicios, retos para el frigo

El sector del transporte frigorífico vive un momento de madurez consolidado como uno de los segmentos más profesionalizados y modernos de nuestro país.

Como demuestra una encuesta realizada por Cadena de Suministro entre empresarios del sector, las empresas de transporte frigorífico se encuentran entre las más grandes del área de transporte de nuestro país.

Las exigencias de calidad que marcan los clientes hacen que la flota de transporte frigorífico de nuestro país sea de las más modernas del transporte de mercancías por carretera nacional.

Las empresas de transporte frigorífico ven el mercado esperanzadas. Tienen perspectivas de renovar y ampliar sus flotas, pero en su justo término. Saben que los aumentos descontrolados de flota generan incertidumbre en el sector, crean ineficiencias en forma de excesos de flota y empobrecen las cuentas de resultados, poniendo en riesgo la actividad empresarial con inversiones injustificadas.

Tras un 2016 ilusionante, ha llegado un 2017 con una primera mitad esperanzadora.

La crisis parece haber quedado atrás y las empresas del sector frigorífico español afrontan el futuro con garantías y se abren a nuevos horizontes

En este sentido, cada vez son más las empresas del sector que añaden a sus servicios puros de transporte otros nuevos como el almacenaje o la distribución en destino. Con ellos buscan aportar valor a sus servicios y hacerse con una ventaja competitiva en un mercado muy duro. Además, crece el número de empresas que aprovechan los servicios de otros modos de transporte para ganar competitividad, ahorrar costes y mejorar la gestión de sus tripulaciones.

Todas estas tendencias son solo algunas de las que se apuntan en una encuesta que ha realizado este medio de comunicación y que sirve de fiel radiografía del presente y el futuro del transporte de mercancías a temperatura controlada en nuestro país.

EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
 Jefe de redacción: Francisco Sánchez
 Redacción: Laureano Vegas, Lucía Jiménez.

EDITA

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



La exportación de hortalizas y frutas frescas recupera la tendencia alcista

Los productores españoles de frutas y hortalizas plantan cara al Brexit, al veto ruso y a las condiciones climatológicas adversas y recuperan la tendencia alcista en las exportaciones españolas.

El comercio exterior español mantiene en el presente 2017 el crecimiento imparable que viene experimentando durante los últimos años. Según datos del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, las **exportaciones españolas de mercancías en el primer semestre de 2017 han aumentado un 10%** respecto al mismo periodo de 2016, alcanzando los **140.876 millones de euros, máximo histórico de la serie** para el acumulado en este periodo. Además, las importaciones **han aumentado un 11,8%** hasta los 151.964 millones de euros, marcando también un nuevo récord..

En **volumen**, las **exportaciones han aumentado un 9,6%**, ya que los precios han subido un 0,4%, **y las importaciones han crecido un 5,4%** al aumentar los precios un 6,1%.

De esta forma, **la economía española, que crece por encima de la media europea y de los países vecinos**, está superando con nota un periodo de incertidumbre y dificultades, consecuencia de los **envites proteccionistas de grandes economías del mundo** que están cuestionando los principios de la globalización y, con ello, de la libre circulación de mercancías. A esta tendencia se ha de sumar **conflictos internos** a nivel nacional, entre los que destaca la reciente **reforma de la estiba**, no exenta de polémica social y política.

No obstante, como muestran los registros oficiales, **el flujo import-export ha**

crecido en este 2017. De hecho, en el primer semestre de 2017 **se ha recuperado la tendencia alcista en la exportación de hortalizas y frutas frescas**, que vivió un retroceso en el primer semestre de 2016, mientras que la importación de estos productos mantiene la senda del crecimiento de los últimos años.

Crece el import-export de frutas y hortalizas

Como mercado clave para el transporte y la logística en España, especialmente para el transporte por carretera, **el aumento de la exportación e importa-**

“ **En el primer semestre de 2017 se ha recuperado la tendencia alcista en la exportación de hortalizas y frutas frescas, que vivió un retroceso en el primer semestre de 2016.** ”

“ La importancia del Brexit se evidencia en el hecho de que el Reino Unido es el tercer destino de la exportación española de frutas y hortalizas. ”



ción de frutas y hortalizas frescas, uno de los sectores productivos más importantes en España al representar el 5,4% del valor exportado, es sin duda una buena noticia para el sector.

Según datos de Fepex obtenidos a par-

tir de las informaciones de Aduanas, **la exportación de frutas y hortalizas frescas españolas en el primer semestre de 2017 asciende a 6.881.884 toneladas**, un 2% más que en el mismo periodo de 2016. Entre ambos periodos, el **crecimiento del 6,91% en la fruta fresca**, que totaliza 3.803.971 toneladas, ha **contrarrestado el descenso del 3,49% en las hortalizas**, que retroceden un 3,49% hasta las 3.077.913 toneladas.

Las importaciones de estos productos ascienden a 1.574.193 toneladas, que **equivalen a un crecimiento del 2,52%**.

De este modo, **los productos hortofrutícolas frescos**, que requieren de un control de temperatura a lo largo de toda la cadena de suministro, **representan el 92,6% de las 7.432.434 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres que, según datos del Ministerio, se han transportado**

al exterior en este primer semestre, un 3,07% más que hasta junio de 2016. En **la importación, el producto fresco supone el 79,3%** de estas mercancías adquiridas a otros países por España, un total de 1.985.424 toneladas en el primer semestre, lo que supone **un 2,9% más que en los seis primeros meses de 2016**.

En el ámbito de las **importaciones**, cabe destacar el **fuerte crecimiento que están experimentando los países no europeos para España**. En el primer semestre de 2017, la importación de países terceros ha crecido un 13% en valor, hasta los 859 millones de euros, mientras que las de la Unión Europea han aumentado un 8% hasta los 489 millones de euros.

Así, **las importaciones de países terceros representan ya el 63,45% del total**,

EXPORTACIONES de PRODUCTOS PERECEDEROS en el PRIMER SEMESTRE de 2016/2017 (en toneladas)

	FRUTAS			HORTALIZAS			CARNE Y SUS DERIVADOS			PRODUCTOS PESQUEROS		
	2016	2017	'17/'16	2016	2017	'17/'16	2016	2017	'17/'16	2016	2017	'17/'16
Andalucía	933.784,03	1.041.754,68	11,56%	1.661.424,75	1.614.003,14	-2,85%	82.237,13	75.963,42	-7,63%	31.620,09	45.333,50	43,37%
Aragón	26.863,98	39.098,71	45,54%	11.258,23	13.246,92	17,66%	153.974,49	164.110,42	6,58%	2.404,10	3.059,37	27,26%
Asturias	2,92	62,32	2.304,18%	176,64	139,57	-20,98%	286,19	405,83	41,81%	1.398,31	759,80	-45,66%
Baleares	1.041,28	1.923,26	84,70%	14.877,42	15.197,40	6,99%	58,02	64,98	12,01%	26,99	154,94	474,11%
Canarias	653,66	1.173,78	79,57%	48.888,41	45.386,10	-7,16%	95,20	206,31	116,71%	6.048,10	13.110,83	116,78%
Cantabria	2.194,81	1,68	-99,92%	0,00	0,01	150,00%	2.417,51	3.018,70	24,87%	5.609,35	6.204,74	10,61%
Castilla y León	4.052,71	4.489,82	10,79%	45.307,22	48.603,38	7,28%	80.253,56	68.084,25	-15,16%	3.197,30	4.257,00	33,14%
Castilla-La Mancha	9.704,12	12.676,91	30,63%	57.850,78	71.731,45	23,99%	72.517,35	68.230,61	-5,91%	2.345,01	2.044,20	-12,83%
Cataluña	269.911,02	319.118,11	18,23%	112.892,90	115.678,60	2,47%	648.745,16	664.746,98	2,47%	25.580,11	24.756,61	-3,22%
Comunidad Valenciana	1.640.223,67	1.646.831,04	0,40%	431.962,06	400.396,32	-7,31%	21.168,37	19.461,49	-8,06%	24.584,21	32.875,89	33,73%
Extremadura	29.750,86	52.671,69	77,04%	21.738,65	18.072,43	-16,86%	9.710,41	11.358,18	16,97%	102,33	57,71	-43,60%
Galicia	33.061,48	34.118,63	3,20%	18.032,61	13.330,93	-26,07%	46.806,31	39.185,18	-16,28%	196.067,75	223.605,50	14,05%
Madrid	112.736,52	120.724,52	7,09%	51.168,83	44.779,15	-12,49%	41.378,87	30.337,73	-26,68%	13.651,27	13.113,90	-3,94%
Murcia	575.710,20	631.715,36	9,73%	893.598,27	885.288,20	-0,93%	39.201,23	42.706,09	8,94%	10.190,03	9.054,84	-11,14%
Navarra	5.301,34	4.141,68	-21,87%	157.143,23	187.115,73	19,07%	10.003,98	13.006,42	30,01%	1.108,15	1.003,15	-9,48%
País Vasco	2.472,19	2.392,77	-3,21%	9.343,50	8.983,40	-3,85%	847,99	801,67	-5,46%	71.725,49	53.138,82	-25,91%
La Rioja	519,52	821,86	58,20%	8.308,88	8.181,94	-1,53%	3.772,79	3.259,35	-13,61%	149,53	162,71	8,81%
Ceuta	0	0	0%	1,58	0	-100%	0	0	0%	0	150	100%
Melilla	5.965,62	7.875,09	32,01%	411,51	1.992,24	384,14%	150,71	265,51	76,17%	0	0	0%
Sin determinar	10.632,57	13.303,97	25,12%	1.480,01	4.691,66	217,00%	36,61	107,21	198,82%	1.061,59	249,30	-76,52%

TOTAL NACIONAL 3.664.582,51 3.934.895,89 7,38% 3.545.865,44 3.497.538,57 -1,36% 1.213.661,87 1.205.320,83 -0,69% 396.869,71 433.092,83 9,13%

Fuente Ministerio de Economía. Elaboración propia.

IMPORTACIONES de PRODUCTOS PERECEDEROS en el PRIMER SEMESTRE de 2017/2016 (en toneladas)

	FRUTAS			HORTALIZAS y LEGUMBRES			CARNE Y SUS DERIVADOS			PRODUCTOS PESQUEROS		
	2016	2017	'17/'16	2016	2017	'17/'16	2016	2017	'17/'16	2016	2017	'17/'16
Andalucía	141.014,67	150.529,98	6,75%	145.621,12	128.979,88	-11,43%	15.440,47	12.484,59	-19,14%	57.171,15	53.742,81	-6,00%
Aragón	14.776,10	14.592,49	-1,24%	15.955,04	17.781,11	11,45%	6.519,45	5.214,40	-20,02%	17.922,51	17.605,27	-1,77%
Asturias	2.463,73	1.918,03	-22,15%	17.289,01	20.173,19	16,68%	1.517,50	1.333,07	-12,15%	8.895,89	8.329,21	-6,37%
Baleares	1.568,51	2.728,54	73,96%	6.198,88	5.246,61	-15,36%	1.165,71	1.341,12	15,05%	2.564,06	2.756,64	7,51%
Canarias	9.098,98	9.356,95	2,84%	31.518,57	26.141,94	-17,06%	26.838,75	25.841,42	-3,72%	28.940,17	33.667,79	16,34%
Cantabria	2.115,32	970,55	-54,12%	151,50	150,92	0,39%	456,06	481,77	5,64%	10.539,53	7.762,11	-26,35%
Castilla y León	28.324,48	22.864,65	-19,28%	137.411,68	173.549,59	26,30%	11.984,45	13.890,44	15,90%	10.740,20	12.607,01	17,38%
Castilla-La Mancha	2.275,38	3.785,68	66,38%	57.748,95	78.539,94	36,00%	21.373,26	26.860,32	25,67%	4.445,57	5.191,22	16,77%
Cataluña	323.224,79	265.877,43	-17,74%	159.919,19	147.420,65	-7,82%	56.053,30	56.651,43	1,07%	77.768,80	76.942,22	-1,06%
Comunidad Valenciana	160.916,57	211.928,23	31,70%	114.271,21	112.028,72	-1,96%	16.455,53	18.565,48	12,82%	66.536,37	61.812,88	-7,10%
Extremadura	1.978,51	1.417,74	-28,34%	4.808,37	1.598,67	-66,75%	9.031,44	12.313,56	36,34%	130,48	64,71	-50,40%
Galicia	35.375,43	19.079,85	-46,06%	23.443,62	18.435,78	-21,36%	7.511,40	7.612,47	1,35%	270.492,07	293.428,75	8,48%
Madrid	129.630,53	146.009,42	12,64%	57.621,56	67.267,96	16,74%	31.803,75	37.105,68	16,67%	44.810,63	36.929,79	-17,59%
Murcia	32.294,96	30.880,07	-4,38%	57.432,07	58.662,23	2,14%	4.584,95	3.848,97	-16,05%	12.168,68	13.735,53	12,88%
Navarra	3.820,10	5.139,11	34,53%	41.125,11	53.846,29	30,93%	3.079,33	3.418,33	11,01%	6.631,68	7.308,69	10,21%
País Vasco	8.488,20	7.021,88	-17,27%	31.428,68	32.483,36	3,36%	3.834,12	4.076,21	6,31%	46.201,09	50.506,02	9,32%
La Rioja	2.168,03	860,09	-60,33%	22.821,28	25.965,96	13,78%	659,80	357,06	-45,88%	2.821,48	2.916,81	3,38%
Ceuta	4.172,73	3.469,41	-16,86%	3.586,62	5.635,97	57,14%	45,76	41,29	-9,79%	3,56	28,08	688,71%
Melilla	11.072,76	10.026,41	-9,45%	10.395,03	10.725,15	3,18%	0	0	0%	0	0	0%
Sin determinar	48.753,31	65.897,66	35,17%	27.141,00	26.436,52	-2,60%	124,49	68,07	-45,32%	6.372,16	5.662,22	-11,14%
TOTAL NACIONAL	963.533,09	974.354,16	1,12%	965.888,51	1.011.070,43	4,68%	218.479,51	231.505,68	5,96%	675.156,07	690.997,76	2,35%

Fuente Ministerio de Economía. Elaboración propia.

con un particular crecimiento de Marruecos, cuyas importaciones aumentan un 33% con respecto al primer semestre de 2016 hasta los 404 millones de euros, prácticamente la mitad de las importaciones de terceros países.

El sector frente al clima, el veto ruso y el Brexit

El intercambio de hortalizas en la Unión Europea se auguraba complicado a principios del ejercicio, debido a una *climatología adversa en todo el viejo conti-*

“ La paralización de los envíos debido a la huelga de estibadores ha supuesto una amenaza a la consolidación de las ventas hortofrutícolas españolas en los nuevos mercados. ”

nente que tuvo consecuencias especialmente graves en los cultivos de hortalizas del sureste español y arrasó cosechas en Italia, Grecia y otros países de la cuenca mediterránea.

No obstante, teniendo en cuenta que la producción de hortalizas del conjunto

de la UE se redujo en una diversidad de productos hortícolas al 60% de su nivel normal, y que *desde Fepex esperaban que la oferta española para el conjunto de las producciones hortícolas se viera reducida en un 30%*, no puede considerarse negativo el retroceso experimentado finalmente en el flujo import-export.

Por otro lado, *España sigue buscando mercados alternativos* que permitan dar salida *a las frutas y verduras afectadas por el veto ruso*, que provocó hace ya tres años la imposibilidad de acceder a un

mercado *al que se exportaban 230.000 toneladas anuales* de productos hortofrutícolas. Por ello, durante los últimos años se han abierto mercados como Emiratos Árabes, Arabia Saudí, China o Canadá.

Precisamente, la imposibilidad de

cumplir con los compromisos adquiridos con estos mercados era una de las cuestiones que más preocupaba a los productores cuando se *desencadenaron los primeros incidentes en la estiba portuaria*. Así a principios de marzo, desde Fepex aseguraban que la paralización de los envíos debido a la huelga de estibadores *amenazaba la consolidación de las ventas hortofrutícolas españolas en estos países*.

Sin embargo, *el Gobierno garantizó* a mediados de mayo *el 100% de los servicios mínimos necesarios en las operaciones que afectasen a mercancías perecederas*. De hecho, en el mes de junio, en el que finalmente tuvieron lugar las tres primeras jornadas de paros parciales en la estiba y 48 horas consecutivas de huelga, *las exportaciones hortofrutícolas españolas crecieron un 14% en volumen*, pasando de 966.070 toneladas de junio de 2016 a 1.103.137 toneladas en el sexto mes de 2017.

En lo que se refiere al *Brexit*, otro de los asuntos que más incertidumbre genera en el sector al ser *el Reino Unido el*

THE NEW XF PURE EXCELLENCE

El Mejor Camión ahora incluso mejor



Impulsados por nuestra filosofía DAF Transport Efficiency, hemos rediseñado completamente el XF para lograr Pure Excellence. Este nuevo modelo se basa en la excelente reputación de nuestros camiones Euro 6. El aumento de la eficiencia del combustible, hasta un 7%, establece un nuevo estándar en la eficiencia del transporte. El nuevo XF es también el punto de referencia para la comodidad del conductor. Póngase en contacto con su Concesionario DAF para obtener más información y solicitar una prueba.

tercer destino de la exportación de frutas y hortalizas, la decisión del pueblo británico parece empezar a afectar, aunque no en gran medida, a los intercambios comerciales entre ambos países. Según datos de Aduanas, hasta mayo de 2017 se han exportado a Reino Unido un total de 507.000 toneladas de hortalizas y 280.000 toneladas de frutas, lo que supone un 3,35% y un 0,35% menos, respectivamente, con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

Aumenta la exportación de productos pesqueros

Más allá de la producción hortofrutícola, **el sector del transporte español se ha visto beneficiado este semestre por el aumento en la exportación de productos**

senda de crecimiento que se vio interrumpida en el mismo periodo del ejercicio anterior. Por su parte, **las importaciones han aumentado un 2,34%** hasta las 690.988 toneladas.

En lo que respecta a **los productos cárnicos, un retroceso del 0,7%** entre ambos periodos deja la exportación hasta junio en 1.205.321 tn. Por el contrario, las importaciones incrementan un 5,96% hasta las 231.505 toneladas.

Al igual que los productores hortofrutícolas, **el sector cárnico español también demanda una serie de actuaciones a la Administración que impulsen la internacionalización de estos productos**. La Asociación Nacional de Industrias de la Carne de España, ANICE, ha solicitado recientemente al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

mente en lo que se refiere al comercio exterior, ya que **la actual división competencial "es un obstáculo interno a las exportaciones y perjudica seriamente la actividad internacional del sector"**, según indican desde ANICE.

El transporte por carretera español, el gran beneficiado

El sector del **transporte por carretera español ha vuelto a ser el gran beneficiado del aumento de las exportaciones**. Este modo de transporte mueve el 95,27% de las frutas y el 95,68% de las hortalizas que parten de España con destino a otros países. Además, **manipula el 61,9% de las exportaciones de la industria cárnica** y el 61,35% de los productos pesqueros que salen del país.



pesqueros, mientras que la venta de productos cárnicos a otros países se ha estabilizado tras crecer por encima del 20% en el primer semestre de 2016.

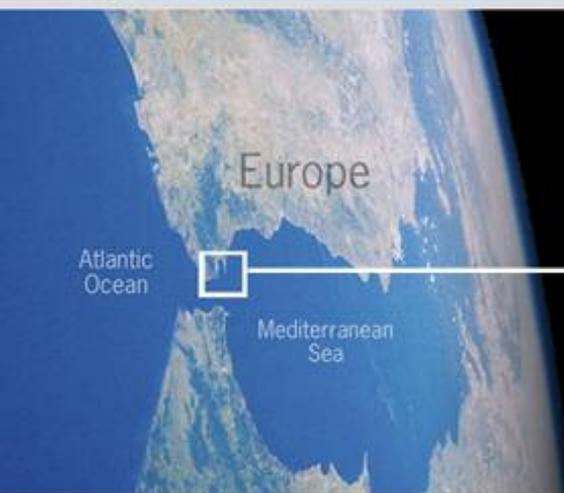
Las **exportaciones de pescado, crustáceos y moluscos han aumentado hasta junio de 2017 un 9,13% hasta las 433.093 toneladas**, recuperando así la

un **plan de acciones para la apertura de nuevos mercados para productos de valor añadido** y para sectores como la carne de vacuno.

Además, en la asociación también consideran esencial que las competencias de control alimentario estén en su totalidad en este Ministerio, y muy especial-

No obstante, **el sector hortofrutícola español también ha encontrado en los puertos un gran aliado para expandirse a nuevos mercados**. De los 510 millones de toneladas que el sistema portuario español ha manipulado en 2016, más de 8,5 millones corresponden a productos hortofrutícolas. De esta cantidad, **cerca del 60%, un total de 4,9 millones de toneladas, son el resultado del tráfico import-export, lo que convierte a España en el principal suministrador de este tipo de mercancía de Europa.** □

“ El sector español del transporte se ha visto beneficiado en el primer semestre de 2017 por el aumento en la exportación de productos pesqueros. ”



The global maritime & logistics hub



Making Europe
European Regional Development Fund (ERDF)

www.apba.es





Problemas en campaña... ¿quién ayuda al transportista?

Si bien los agricultores suelen recibir ayudas gubernamentales, el transporte por carretera está sólo cuando la situación se complica.

Las condiciones climatológicas, propicias o adversas, y en particular la sequía, "un problema recurrente en España" según la ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, *inciden de un modo u otro en la cosecha* de todos los productos hortofrutícolas españoles.

La gestión del Gobierno frente a la *sequía que azota España en el presente 2017*, que va camino de ser la peor de los últimos 20 años con los pantanos a menos de la mitad de su capacidad, ha puesto de manifiesto que la Administración, en mayor o menor medida, pone en marcha una serie de *actuaciones para ayudar a los agricultores en momentos*

difíciles.

El 12 de septiembre, ante el Senado, la ministra de Agricultura García Tejerina aseguraba que los *agricultores españoles habían recibido ya más de 200 millones de euros en indemnizaciones para paliar los efectos de la sequía*, apuntando también que, a partir del próximo 16 de octubre, podrán percibir más de 3.000 millones de euros como adelanto de las ayudas de la Política Agrícola Común. Dada la importancia y el peso que la agricultura tiene en España, *nadie duda que*

estas ayudas están fundamentadas y son necesarias.

No obstante, *existe una rama de actividad que también depende*, y mucho, de la *producción y de la cosecha hortofrutícola del país: el del transporte por carretera frigorífico*, un sector que, sólo en Murcia, mueve 2.500 camiones cada semana.

Las empresas que se dedican al transporte hortofrutícola *suelen planear su estrategia, incluyendo posibles ampliaciones de flota, en torno a las previsiones de producción* de sus cargadores.

“ *Existe un sector que también depende, y mucho, de cómo vaya la cosecha hortofrutícola del país, como es el del transporte frigorífico por carretera* ”

En no pocas ocasiones, el pedrisco o una ola de frío ha destrozado el plan de empresa y obligado a los camiones a quedarse en casa. En estas ocasiones, **el sector del transporte por carretera vuelve a ser el gran olvidado.**

El hecho de que todo vaya bien, según lo previsto, **puede incluso afectar negativamente al sector agrícola y al transporte frigorífico**, lo que supone una auténtica paradoja impensable en otras ramas de actividad.

Sirve de ejemplo **la excelente campaña de este año de la fruta de hueso española**. El desequilibrio estructural por **exceso de oferta** que este sector experimenta cada verano desde 2014 **se ha agravado en 2017** por alcanzarse niveles de producción plenos en todas las zonas, llegando a **una producción cercana a los dos millones de toneladas.**

Esta situación ha propiciado un **aumento de los cupos de retirada de fruta de hueso**, ya que en algunas zonas se han

“ Resulta cuando menos paradójico que el transporte y la agricultura tampoco puedan salir beneficiados cuando el viento sopla a favor. ”

producido **dificultades para comercializar el producto almacenado.**

Así, sin entrar en la cuestión de que el precio del producto cae también ante un

exceso de oferta, **resulta paradójico que el transporte y la agricultura tampoco puedan resultar beneficiados cuando el viento sopla a favor.** . □



THERMO KING

Tú ganas. Siempre.

Sistemas de refrigeración para transporte
Más de 90 talleres a lo largo de toda la península.

✓ Conectividad en cualquier momento y lugar



✓ Regulación de temperatura con valores preestablecidos, o manualmente, según convenga.

✓ Reducción de costes



✓ Cumpliendo con los mejores estándares de calidad



frigicoll

www.frigicoll.es



El TOP50 del transporte frigorífico español factura más de 3.000 millones

Las principales empresas del sector español de transporte de mercancías por carretera a temperatura controlada ha facturado en 2016 más de 3.000 millones de euros. Murcia y Almería son las provincias que dominan el sector. Entre ambas suponen casi la mitad de la cifra de negocio de las 50 empresas más grandes de transporte frigorífico del país.

El año 2016 ha sido un **año de recuperación de volúmenes** para el sector español de transporte frigorífico.

En este sentido el volumen de mercancías movidas a temperatura controlada en España se incrementó un **3,56%** en 2016, con respecto a 2015.

Así mismo, el transporte internacional de mercancías también vio un incremento de sus volúmenes del **2,68%** el año pasado.

Ya en 2017, el ejercicio sigue manteniendo el tono en cuanto al incremento de los volúmenes de transporte.

En el **segundo trimestre** de este ejercicio se han movido un total de **357,11 millones de toneladas** por carretera en

nuestro país, un **7,59%** más que en mismo período del año pasado, según los datos del Ministerio de Fomento.

Así mismo, en la primera mitad de 2017 se ha movido por carretera un **8,99%** más que en los seis primeros meses de 2016.

Por lo que respecta las cifras de facturación de las empresas españolas de transporte frigorífico, en 2016 las 50 empresas con mayor volumen de facturación del sector alcanzaron un **volumen conjunto de 3.008 millones de euros**.

Un total de **15 empresas** de los 50 principales empresas españolas de transporte frigorífico tienen su sede central en **Murcia** y alcanzan el **32,3%** de la facturación total de ese medio centenar.

Así mismo, las **10 empresas almerienses** del TOP50 del sector frigorífico español sumaron el **17,96%** de la facturación total de esa cincuentena.

Ambas cifras confirman la importancia la producción hortofrutícola de Almería y Murcia para el sector.

Por detrás, las **tres empresas madrileñas** presentes entre las 50 con mayor facturación del transporte frigorífico español totalizaron un **8,7%** del volumen total de cifra de negocio de estas compañías.

En cifras similares se encuentra la **Comunidad Valenciana**, que acumula un **8,61%** del volumen de facturación total del TOP50 del transporte frigorífico español. □

EMPRESA	LOCALIDAD	PROVINCIA	VENTAS 2015 (€)	VENTAS 2016 (€)	% '16/'15
Primafrío	Molina de Segura	Murcia	314.280.000	333.891.072	6,24 %
Acotral	Antequera	Málaga	---	266.627.232	
Transportes J. Carrión	Huércal de Almería	Almería	210.169.069	251.740.511	19,78 %
Transportes Agustín Fuentes e Hijos	Las Torres de Cotillas	Murcia	127.818.521	172.680.000	35,10 %
Marcotran	Pedrola	Zaragoza	134.059.303	154.195.010	15,02 %
Llácer y Navarro	Oliva	Valencia	---	108.320.000	
Logesta	Leganés	Madrid	104.831.000	106.392.982	1,49 %
Transpores El Mosca	Molina de Segura	Murcia	84.191.753	97.224.636	15,48 %
Transportes Hnos. Mazo	Alcira	Valencia	87.611.049	87.800.000	0,22 %
Trasmediterránea Cargo	Alcobendas	Madrid	76.044.000	80.211.211	5,48 %
Grupo G.T.O.	Niebla	Huelva	68.189.743	75.690.615	11,00 %
Grupag DHL (*)	Madrid	Madrid	---	75.000.000	
AT Trota	Lérida	Lérida	73.607.496	74.638.001	1,40 %
Disfrimur	Sangonera la Seca	Murcia	62.181.206	66.658.253	7,20 %
Molinero Logística	Ólvega	Soria	---	65.000.000	
Transintercano	Antas	Almería	62.855.000	63.357.840	0,80 %
Grupo Caliche	San Javier	Murcia	49.490.155	60.968.859	23,19 %
Castillotrans	Huércal-Overa	Almería	45.258.00	54.943.212	
Campillo Palmera	Molina de Segura	Murcia	60.968.859	47.995.552	-21,28 %
Transportes Cerezuela	Benejúzar	Alicante	---	46.301.569	
Autransa	Algeciras	Cádiz	38.763.196	41.705.323	7,59 %
Isabel Alonso	Antas	Almería	33.228.072	39.498.209	18,87 %
Galadtrans 2009	Amenara	Alicante	38.551.256	35.170.311	-8,77 %
AT La Espada	Ceutí	Murcia	40.262.234	34.195.685	-15,07 %
Tudefrigo	Lasarte	Guipúzcoa	29.853.751	30.883.705	3,45 %
Cabrera Logística	Huércal-Overa	Almería	32.225.000	29.923.538	-7,14 %
Transportes Eurocruz	Calasparra	Murcia	30.712.848	29.727.985	-3,21 %
Transports Treserras	La Vall de Bianya	Gerona	26.958.142	28.196.000	4,59 %
Armesa	Massamagrell	Valencia		28.000.000	
Comotrans	Motril	Granada	29.727.985	27.023.885	-9,10 %
Capitrans	Molina de Segura	Murcia	11.286.256	26.620.321	135,86 %
Transportes Tarragona	Lérida	Lérida	25.572.000	26.267.040	2,72 %
Loditrans	Gandía	Almería		26.128.828	
Transportes Caudete	Caudete	Albacete	25.819.000	25.000.000	-3,17 %
Rau Load Cargo	El Puig	Valencia	---	22.540.419	
Transportes J. Carbó	Barcelona	Barcelona	---	22.500.000	
Transports i Serveis Integrals	Barcelona	Barcelona	22.990.872	21.903.404	-4,73 %
Transportes Hnos. Corredor	Cieza	Murcia	24.090.788	21.000.000	-12,83 %
Logidis Systems	Níjar	Almería	20.233.769	20.905.476	3,32 %
Transportes Argos	Librilla	Murcia	---	20.351.476	
Francisco Pérez Rodríguez	Viator	Almería	19.508.000	20.288.320	4,00 %
Luis Tortosa Segovia	Ibi	Alicante	18.429.000	18.244.710	-1,00 %
Frío Ejido	El Ejido	Almería	18.004.359	17.618.936	-2,14 %
Eurosol Cargo	Calasparra	Murcia	20.905.476	16.884.488	-19,23 %
Mascaró Morera	Alaior	Baleares	17.410.793	16.400.000	-5,81 %
Euroloma	Caravaca de la Cruz	Murcia	---	16.276.053	
Transportes Antonio Belzunces	Huércal-Overa	Almería	16.276.053	16.000.000	-1,70 %
Hervián	Santomera	Murcia	---	15.366.000	
Trans Rocamar	Xeresa	Valencia	---	12.358.590	
Olmed	Santomera	Murcia	---	12.000.000	

* estimación

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de los Registros Mercantiles



El transporte frigorífico ante la oleada de cambios normativos

El nuevo Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, en España, y el Paquete Comunitario de la Carretera, a nivel europeo, están llamados a marcar el devenir del sector del transporte por carretera de los próximos años.

El sector del transporte por carretera europeo, y en particular el español, está llamado a **vivir un cambio sin precedentes durante los próximos dos años.**

Europa debate actualmente el 'Paquete Comunitario de la Carretera', que establecerá importantes cambios en temas tan importantes como el **cabotaje**, el salario mínimo a conductores extran-

jeros, la **Euroviñeta** o el **descanso en cabina**. Las primeras pinceladas de este proyecto presentadas por la Comisión Europea no han dejado indiferente a nadie, algo que no sorprende teniendo en cuenta que **las normas abordan los temas que más conflictividad han generado** entre los países miembro en los últimos años.

En paralelo a este debate comunitario, en España, Gobierno y sector tam-

bién **últiman el nuevo ROTT**, el Reglamento que ha de regular la **Ley de Ordenación de Transporte Terrestre aprobada en 2013**, que también cambiará las reglas de juego en el transporte nacional.

Frente a este escenario, Cadena de Suministro **ha preguntado a las empresas españolas del transporte frigorífico** su opinión sobre los temas que más están dando que hablar tanto en Europa como en España. □

"Sí" al requisito de flota mínima

El Ministerio de Fomento disputa actualmente en **dos frentes**, contra la CNMC y contra la Comisión Europea, en la defensa de la **flota mínima para acceder a la profesión**, establecida en tres vehículos y que de acuerdo con el ROTT espera mantener. El Gobierno cuenta con el **apoyo de buena parte del transporte por carretera español**, y a tenor de los resultados de la encuesta, también del que se dedica al transporte frigorífico.

Sólo **uno de cada 10 entrevistados cree que debe eliminarse este requisito**, que según sus detractores viola los principios del libre acceso, aunque **en Fomento están convencidos de que es la mejor manera de aumentar el tamaño de las empresas del sector**, para hacerlo más competitivo con respecto a empresas de otros países y aumentar su capacidad de negociación frente a los cargadores. En este contexto, **el 55% de los encuestados sostiene que el requisito de tres vehículos es adecuado**, e incluso un 35% considera que debe aumentarse el mínimo de vehículos. □

Ante la próxima aprobación del ROTT, ¿qué opina del requisito de tres vehículos para el acceso a la profesión?



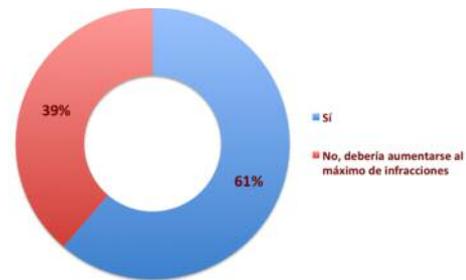
La pérdida de la honorabilidad

Entre los cambios recogidos en *el nuevo ROTT* se encuentra la tan reclamada *pérdida de honorabilidad* para las empresas infractoras reincidentes.

El Reglamento establece la pérdida de la honorabilidad en *tres infracciones graves por vehículo* y, según señalan desde Fomento, hay un reducido número de empresas en el país que cometen infracciones de forma habitual.

De hecho, si **en 2016** hubiera estado vigente la norma, **sólo cinco de cada mil empresas habrían sido expulsadas** del mercado por esta cuestión. Si bien la mayoría del sector del transporte frigorífico español *se muestra conforme con el número de sanciones límite establecido por el Gobierno*, cuatro de cada 10 encuestados cree que debería aumentarse el máximo de infracciones a la hora de incapacitar temporalmente a una empresa.

¿Estima adecuado que tres infracciones graves por vehículo conlleven la pérdida de la honorabilidad a la empresa?

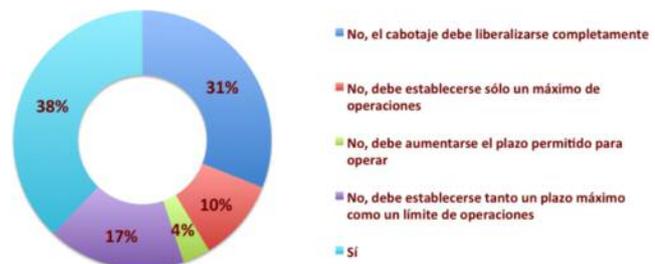


Divergencias en el cabotaje

El nuevo '*Paquete Comunitario de la Carretera*' presentado por la Comisión Europea promete protagonizar un intenso debate durante los próximos meses entre los países miembro y, como ya se está viendo, también entre el propio sector. Buena prueba de ello es la *disparidad de opiniones* que el sector del transporte frigorífico tiene con respecto a uno de los puntos más conflictivos del proyecto europeo: la normativa del cabotaje.

Mientras **un 38% de los encuestados considera adecuada** la propuesta de la Comisión de **reducir a cinco días el plazo máximo del cabotaje** sin limitar el número de operaciones, otro 31% considera que esta actividad debe ser totalmente liberalizada. A nivel institucional, el Gobierno español ya ha expuesto en Bruselas que lo idóneo para España, segundo país de Europa que más cabotaje realiza, es ampliar el límite a siete días.

La Comisión Europea quiere reducir a cinco días el plazo máximo en el que un transportista puede realizar cabotaje, sin límite de operaciones en este plazo, ¿cree que es correcta esta actuación?



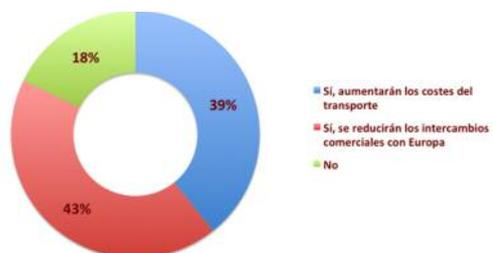
Preocupación por el Brexit

La *salida del Reino Unido de la Unión Europea*, que se ha empezado a negociar este verano, tendrá un **impacto claro en el sector del transporte** por carretera español.

Esta es, al menos, la opinión generalizada entre los encuestados: **el 38% cree que aumentará los costes del transporte** y el 43% que se reducirán los intercambios comerciales entre Europa y el Reino Unido. **Sólo el 18% opina que el Brexit no tendrá consecuencias.**

La decisión que el pueblo británico tomó en junio de 2016 no ha incidido por el momento en gran medida en las relaciones comerciales entre España y Reino Unido. Sin embargo, este es un **proceso de largo recorrido** cuyo devenir no puede augurarse aún teniendo en cuenta la cantidad de cuestiones que están sobre la mesa. Por eso, asociaciones internacionales como la IRU ya están trabajando **para que el Brexit tenga el menor impacto posible en el sector.**

¿Cree que el Brexit afectará al sector del transporte por carretera?



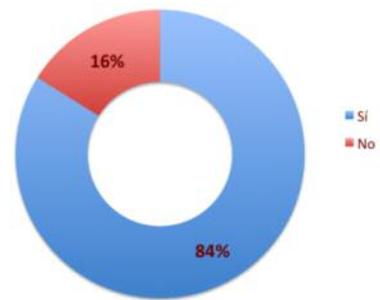
Malos augurios con la Euroviñeta

El fantasma de la **Euroviñeta** ha regresado a España y el transporte por carretera se muestra pesimista de cara a su posible implantación.

Varias son las razones que **propician los malos augurios**: la libertad que Europa concede a los **países miembros para establecer el pago por uso en sus carreteras**, el hecho de que **Fomento no se comprometiese con el sector** a no implantar la Euroviñeta en el país, señalando simplemente que **"no está en su agenda"**, después de que el ministro de Economía, **Luis de Guindos, pusiera sobre la mesa esta posibilidad a finales de 2016**; y las actuaciones unilaterales **puestas en marcha por Guipúzcoa y Cataluña** para establecer un peaje en varias de sus carreteras en 2018 y 2019, respectivamente.

Con este telón de fondo, **el 84% de los encuestados cree que el Gobierno terminará implantando la Euroviñeta** en el país. □

¿Cree que el Gobierno terminará implantando una Euroviñeta en España?

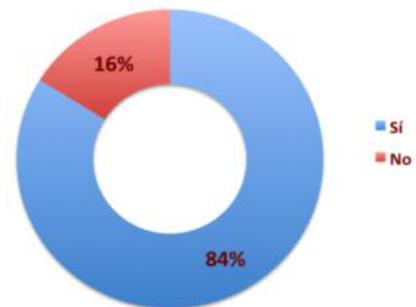


A favor del salario mínimo

Otro de los asuntos en los que genera una **gran disparidad de opiniones** en el transporte por carretera español es en la idoneidad de **implantar un salario mínimo para conductores extranjeros** en España, tal y como han hecho otros países vecinos. Mientras algunos defienden que esta es **la mejor manera para combatir el 'dumping social'** de las empresas deslocalizadas en Europa del Este, otros aseguran que no tendría sentido en España, **por no ser un país de tránsito**, o que la carga burocrática no compensaría. Además, hay quien señala **la dificultad de establecer un salario mínimo** en un país que se rige por **más de 50 convenios colectivos**.

No obstante, la posición del sector del transporte frigorífico español en este punto es clara: **el 84% de los encuestados está a favor de que se implante**. □

¿Debería España implantar el salario mínimo a conductores extranjeros en su territorio?

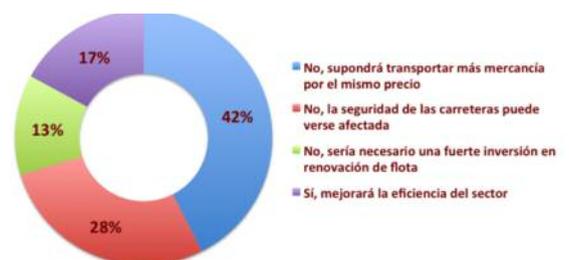


En contra de las 44 toneladas

Con las 44 toneladas como punto sobre el que pivota toda la **negociación que transportistas y cargadores mantienen desde 2016** y han retomado a mediados de septiembre, **el sector frigorífico se muestra en contra de la implantación de esta medida**: sólo el 17% de los encuestados está a favor al entender que se mejoraría la eficiencia del sector.

El "no" del 83% restante se divide entre varias razones, pero la principal, sostenida por cuatro de cada diez encuestados, es que el transportista terminará transportando más mercancía por el mismo precio. Esta **es la idea que suele primar en las asociaciones y empresas de todo el sector** que se muestran contrarias al pacto con los cargadores. En lo que respecta exclusivamente al transporte frigorífico, objeto de esta encuesta, un 13% de los entrevistados también apunta la **fuerte inversión en renovación de flota a realizar**, y otro 28% cree que la seguridad de las carreteras podría verse afectada. □

¿Está a favor de aumentar la Masa Máxima Autorizada de los camiones hasta las 44 toneladas?



Nuevo frigo aligerado.

Tara inferior a 7.300 Kg.

Incluido equipo de frío.



LeciTrailer

Para más información de toda
nuestra gama de vehículos:

www.lecitraler.com

síguenos en:



C/ de los Huertos, s/n. Apdo. Correos 100
50620 Casetas - Zaragoza, Spain
Tel.: +34 976 46 21 21 • Fax: +34 976 77 39 14



Transporte frigorífico, un sector maduro y de calidad

El transporte frigorífico español es un sector maduro, preocupado por la calidad de servicio y enfocado en ofrecer a sus clientes servicios de valor añadido. EL presente y el futuro del sector pasa por mantener un crecimiento adaptado a la demanda y flexible para poder responder a los picos estacionales.

La empresa de transporte frigorífico media en España cuenta, a tenor de lo que indican los propios empresarios del sector en una encuesta realizada por Cadena de Suministro, con **flota propia de entre 10 y 50 tractoras y otros tantos semis**.

Esta empresa media del sector frigorífico español se preocupa por tener una **flota moderna** (el 72% de los vehículos de este segmento son Euro6) y **renovada**, ya que más de la mitad de las empresas del sector tienen pensado renovar flota en los próximos meses.

Sin embargo, el **44%** de las compañías del sector optan por no lanzarse a comprar más vehículos de los que demanda

la actividad.

Además, cada empresa del sector cuenta con una **plantilla de 185 personas** de media, de las que **el 85% son conductores profesionales**.

La empresa media de transporte frigorífico en nuestro país carga principalmente **frutas y verduras**, pero también lleva pescado, productos farmacéuticos y carne.

Esta compañía hace **tanto transporte nacional como internacional**. Sus principales destinos en el extranjero son, por este orden, Francia, Alemania, el Reino Unido y los Países Bajos.

Pero las empresas de transporte frigorífico no solo hacen servicios de transporte. También hacen **almacenaje y**

labores de distribución en destino, entre otras actividades logísticas con las que aportan valor a sus servicios.

En definitiva, las empresas españolas de transporte frigorífico son **empresas grandes dentro de un sector atomizado**.

Así es la radiografía de una empresa tipo, según una encuesta que ha llevado a cabo Cadena de Suministro entre empresarios del sector, y que arroja datos que ayudan a **comprender la realidad presente del sector**.

Modelo de flota

El **modelo de flota propia pura es el predominante** en el sector español de transporte de mercancías a temperatura

controlada por carretera.

De acuerdo con la **encuesta elaborada por Cadena de Suministro**, casi la mitad de las empresas del sector, un **49%** en total, tienen todos sus vehículos en propiedad.

Sin embargo, un **45%** de las empresas del sector también optan por un **modelo mixto que les permita tener cierta flexibilidad** a la hora de afrontar los picos estacionales de demanda que se dan en el transporte frigorífico.

Por otra parte, solo un **6%** de las empresas de transporte por carretera de mercancías a temperatura controlada tienen todos sus vehículos subcontratados.

De media, los datos de la encuesta realizada reflejan que el **83,06% de la flota española de transporte frigorífico es propia**.

En cuanto a las **unidades que componen las flotas de transporte frigorífico** de las empresas de nuestro país, un 19% cuenta con entre cero y 10 unidades, un 32% tiene entre 10 y 50 tractoras y un 3% de 50 a 100.

En el escalón siguiente, de entre 100 y 300 camiones se coloca un **29%** de las empresas, entre 300 y 500 tractoras queda un 7% y el 10% restante cuenta con más de 500 unidades.

Así mismo, por lo que respecta a la **flota de semirremolques frigoríficos**, un **20%** de las empresas disponen de entre cero y diez, un **30%** tiene entre 10 y 50 semis y un 6% cuenta con entre 50 y 100 semirremolques.

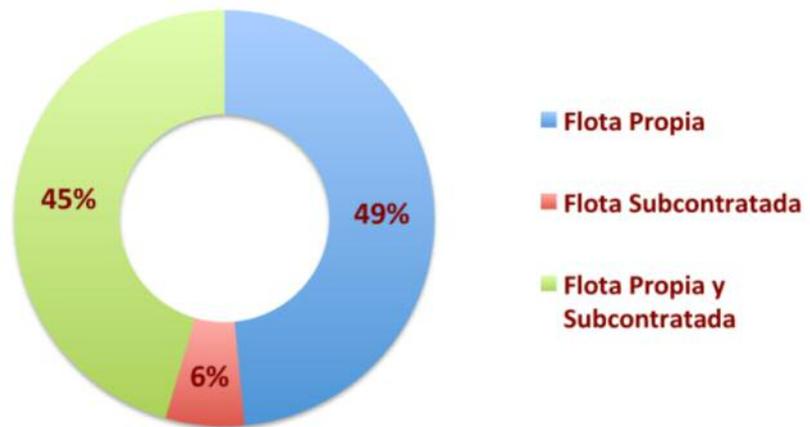
Además, un **27%** dice tener entre 100 y 300 semis, un 7% de 300 a 500 y un 10% supera los 500 semirremolques frigoríficos en sus flotas.

Por lo que respecta a las **plantillas** que componen las empresas españolas de transporte frigorífico, el dato es muy heterogéneo y está relacionado con el tamaño de la flota en cada caso.

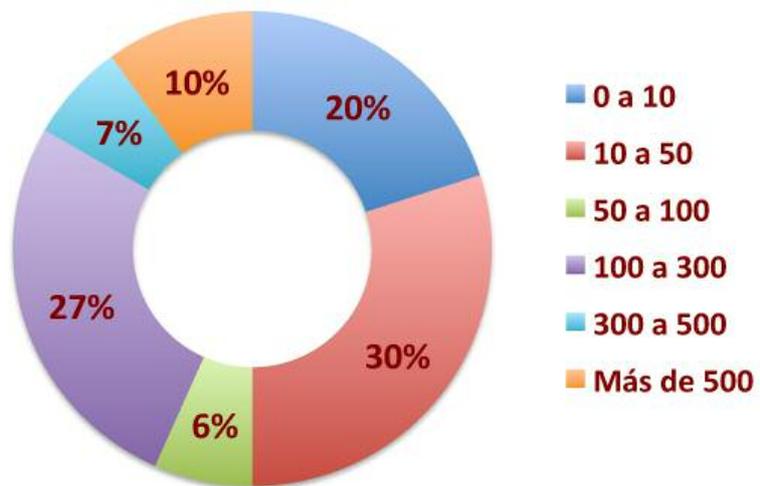
Según los datos que aporta la encuesta, las empresas de este segmento de actividad de transporte en nuestro país cuentan con una plantilla media de **184,84 trabajadores**, lo que les coloca

“ Un 32% de las empresas españolas de transporte frigorífico cuenta con entre 10 y 50 tractoras y otro 29% tiene entre 100 y 300 camiones. ”

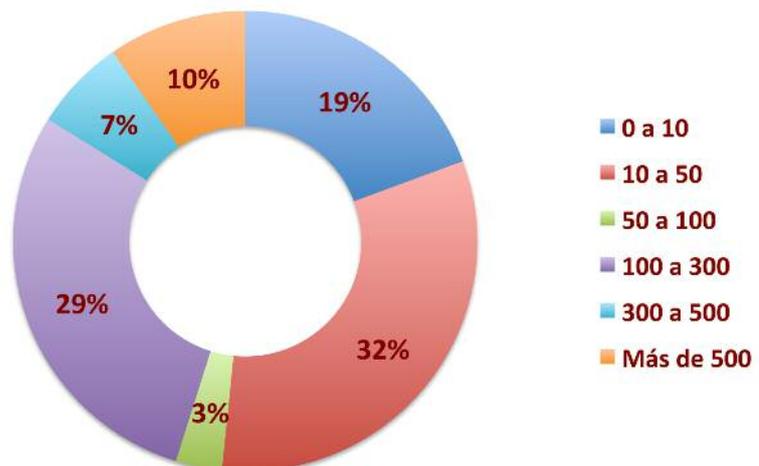
Estructura de la Flota de Transporte Frigorífico



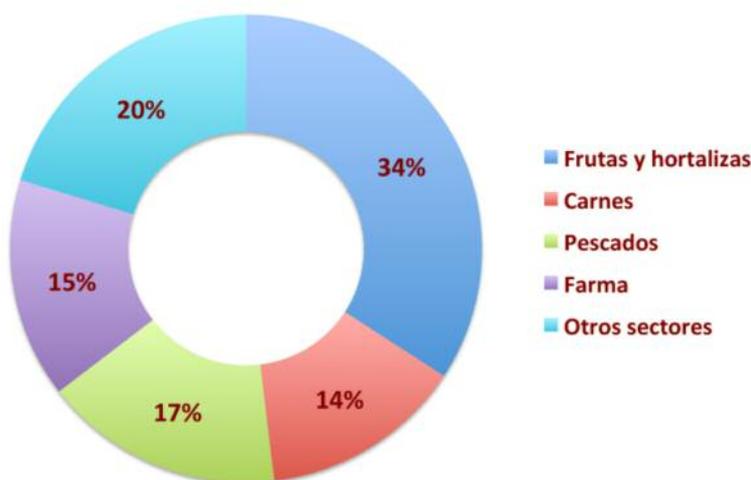
Número de semirremolques



Número de camiones y tractoras



Segmentos de actividad del transporte frigorífico



“ Más de la mitad de las empresas españolas de transporte frigorífico ofrecen, además, servicios logísticos como almacenaje y distribución en destino. ”

entre las más grandes del sector de transporte de mercancías por carretera en nuestro país, que se caracteriza por su **atomización**.

Dentro del personal que integra la plantilla de cada empresa, la encuesta desvela que las empresas de transporte frigorífico de nuestro país cuentan con **157,45 conductores profesionales de media**, de tal modo que los conductores suponen el **85%** del personal de cada empresa de transporte frigorífico de nuestro país.

Fruta, verdura, farma, pescado y carne: mercancías más habituales

El transporte frigorífico centra su actividad en una serie de productos muy específica.

Así, un **34%** de las empresas del sector llevan **frutas y verduras**, un 17% mueve pescado, un 15% transporta productos farmacéuticos, un 14% acarrea productos cárnicos, mientras que otro 20% hace servicios para otros sectores.

Francia, Alemania y Gran Bretaña, principales destinos

Por tipo de transporte, un **36%** de las

empresas de transporte frigorífico de nuestro país realizan transporte nacional, mientras que un **29%** se dedica al transporte internacional.

Además, un **28%** de las empresas de este segmento hacen tanto transporte nacional como internacional, mientras que otro **7%** realizan servicios de cabotaje en otros países europeos.

Los **destinos** de las empresas de transporte a temperatura controlada que hacen transporte internacional son muy diversos.

Lo que más destaca de todos ellos es que **se centran en los grandes países de La Unión Europea**.

Así, un **18%** hace transporte hacia **Francia**, un **17%** lo hace hacia **Alemania**, un 15% hacia el Reino Unido, un 14% hacia los Países Bajos y un 11% hacia Italia.

Además, un 10% también hace servicios con el centro de Europa, otro 4% con los países bálticos, un 2% con el norte de África y un 1% con Rusia.

Así mismo, un 8% de las empresas de transporte frigorífico que hacen servicios internacionales viajan a otros destinos.

Servicios de valor añadido

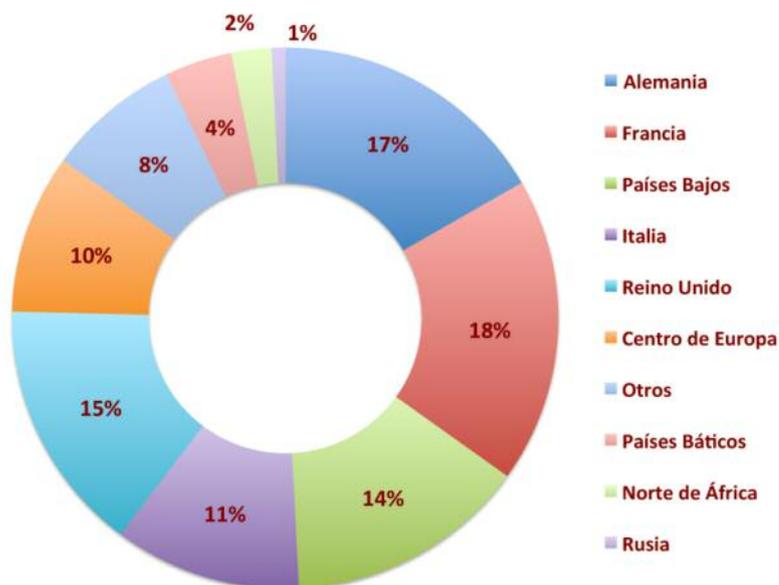
Más de la mitad de las empresas españolas de transporte frigorífico dan servicios que se salen de los que se puramente de transporte.

Con estos servicios, las empresas de transporte frigorífico marcan la pauta para **convertirse en compañías que ofrecen servicios de alto valor añadido**.

Al tiempo, también parece asentada la tendencia a **evolucionar hacia empresas que dan servicios logísticos**.

Así, mientras que un **27%** de las empresas que realizan transporte a temperatura controlada en nuestro país se dedican exclusivamente a labores de

Principales destinos del transporte frigorífico internacional



transporte, un **37%** hacen también servicios de **almacenaje**, un **19%** también realizan **distribución en destino** y un **17%** ofrecen otros servicios.

Flotas modernas y en renovación continúa

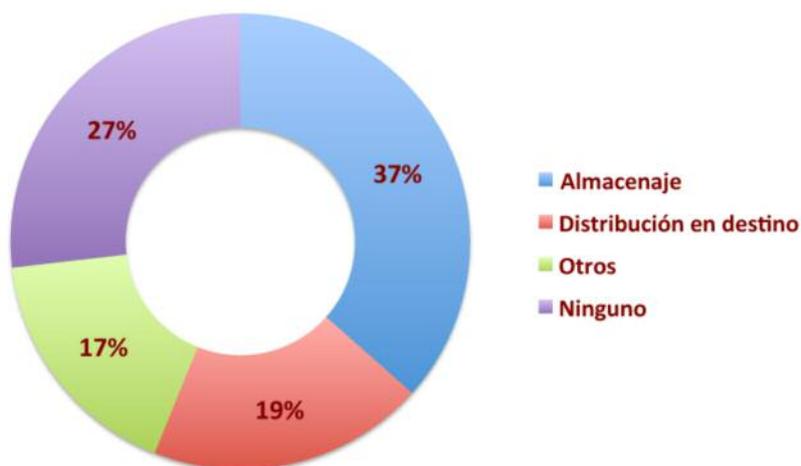
El transporte frigorífico es un **elemento crítico en la cadena de frío**. Los profesionales del sector se esfuerzan por contar con los mejores equipos para que las mercancías lleguen en las mejores condiciones a los mercados.

Además, el transporte frigorífico español lleva productos de nuestro país a **algunos de los mercados más exigentes del mundo**, en los que los controles de calidad son muy exhaustivos.

En el transporte nacional, los clientes, principalmente de la gran distribución o de la industria agroalimentaria, también cuentan con **altos estándares de calidad y de control** del mantenimiento de la cadena de frío

Así pues, según la encuesta elaborada por Cadena de Suministro, el **72%** de las empresas de transporte frigorífico de nuestro país cuentan con flotas com-

Servicios adicionales que ofrecen las empresas de transporte frigorífico



puestas por vehículos **Euro6**, mientras que un **15%** de ellas tienen Euro5 y otro **13%** aún cuentan con unidades anteriores.

En este sentido, se observa el **esfuerzo** que realiza continuamente el sector por contar con vehículos nuevos y modernos, pese a la dureza de la crisis.

Una vez superado el bache, y tal como reflejan los datos de facturación de las principales empresas del sector de transporte frigorífico, **las empresas se centran en renovar y ampliar sus flotas** con el fin

de dar servicio a una creciente demanda.

En este sentido, un **43%** de las empresas que han respondido a la encuesta elaborada por Cadena de Suministro han renovado sus flotas, mientras que otro **42%** de ellas han afrontado, a la vez, procesos de renovación y de ampliación de flota.

Por otra parte, un **15%** de las empresas de transporte frigorífico de nuestro país han ampliado su flota, lo que da cuenta de las precauciones que tienen las empresas a la hora de afrontar grandes crecimientos.

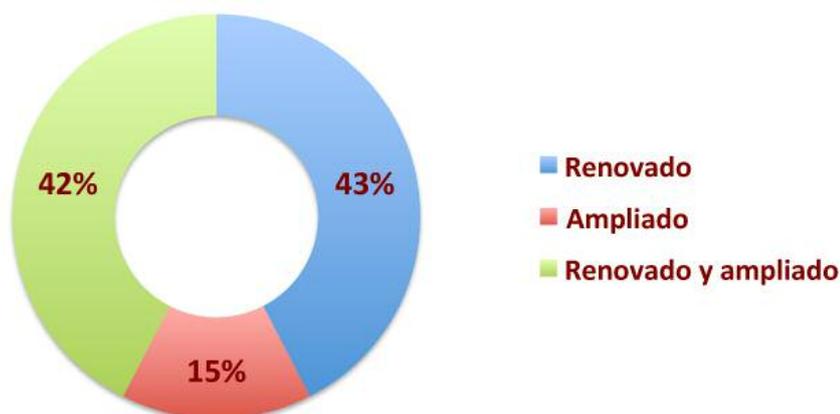
Esta tendencia tiene su lógica en un sector como el transporte frigorífico, en el que la **estacionalidad** es muy elevada y los **riesgos asociados a la producción agraria** son muy elevados.

Por lo que respecta al futuro inmediato, un **56%** de las empresas españolas de transporte a temperatura controlada tienen previsto acometer planes de renovación y/o ampliación de su flota en los próximos meses, mientras que el **44%** opta por mantener su flota en los niveles actuales.

En definitiva, el sector español de transporte de mercancías a temperatura controlada presenta un **alto grado de madurez**, con **empresas comprometidas** con sus clientes, pendientes de ofrecer un **servicio que aporte valor** y conscientes de su entorno para mantener **volúmenes de crecimiento sostenibles**. □

“ Las exigencias de calidad de los mercados marcan el ritmo de renovación de las flotas de transporte frigorífico: El 72% de los camiones del sector son Euro6. ”

Volumen de empresas que han renovado y/o ampliado flota





Juan Manuel Sierra, secretario general de ATFRIE

Atfrie sigue luchando por colocar al sector en el lugar que le corresponde

Según el secretario general de Atfrie, Juan Manuel Sierra, difundir entre las empresas afiliadas los observatorios de costes, precios y actividad emanados por cargadores, transportistas y Ministerio de Fomento no puede considerarse una práctica ilícita.

Con motivo de la celebración del **IV Congreso de la Asociación Española de Empresarios de Transporte bajo Temperatura Dirigida**, Atfrie, que coincide además con su **40 aniversario**, la asociación sigue trabajando para colocar al sector en el lugar que le corresponde por su importancia para la economía y exportaciones españolas.

Con este fin, la asociación se marcó en su última Asamblea General unos **objetivos claros y ambiciosos**. Liderar la constitución de un **clúster alimentario español**, la creación de una **escuela de conducción** y **lograr que se eximiese al transporte de frutas y hortalizas frescas de las restricciones al tráfico en España** eran algunos de ellos.

Tras varias reuniones mantenidas a

principio de 2017 entre Atfrie y la Dirección General de Tráfico, el **Ministerio de Interior** publicó el 7 de abril en el BOE la resolución que **establecía la exención de las restricciones al tráfico** para los camiones que transportan estas mercancías.

Esta es solo una de las **batallas que ha librado el sector del transporte frigorífico**, que también se enfrenta a una multa impuesta por la CNMC en julio de 2015, sobre la que aún debe pronunciarse el Tribunal Supremo tras el recurso presentado por la asociación, o los **continuos ataques a camiones españoles en**

Francia.

Con este telón de fondo, el **secretario general de Atfrie, Juan Manuel Sierra**, explica en qué punto se encuentran las iniciativas de la asociación y como se puede hacer frente a los desafíos que se le presentan.

CdS: ¿Cómo valora la exención del transporte de frutas y hortalizas de las restricciones del tráfico en España?

JMS: Ha sido una **gran noticia que genera una productividad tanto al cargador como a la empresa de transporte**, al optimizar mejor calendarios en recogidas y en entregas, así como al consumi-

“ La exención de las restricciones de tráfico en España para el transporte de frutas y hortalizas en 2017 “ha sido una gran noticia” .”

dor, que no ve desabastecido estos productos en su punto de venta.

CdS: *¿En qué punto se encuentra la constitución de un clúster alimentario español que Atfrie se había propuesto?*

JMS: Seguimos teniendo claro la constitución de este **punto de unión de los actores que integramos la trazabilidad alimentaria** en España. Existen conversaciones bilaterales con asociaciones homólogas de toda la cadena de valor y, con total seguridad, **en el último trimestre de este año se tendrán noticias de esta propuesta** emanada de la patronal nacional del transporte frigorífico.

CdS: *¿Han dado ya los primeros pasos para la creación de la escuela de conducción?*

JMS: Sí, estamos teniendo **encuentros selectivos por provincias**, para estudiar la doble problemática de escasez de conductores y de la discreta calidad de conocimientos que reciben los que ya están en el sector. **Se aprovechará las subvenciones que ofrece el sistema**, tanto para preparar a los que entren bajo un **programa exclusivo por y para Atfrie** como para el reciclaje de los que ya trabajan en las empresas, pero con los estándares de calidad que nos brindan los fabricantes de vehículos y de componentes que integran el **Programa Multiespecialización de Fortrans**.

CdS: *¿Cuándo se completará la fusión con Transfrigoroute España?*

JMS: La fusión **se hará efectiva tras la**

celebración de los dos congresos, el nacional de Atfrie ahora en septiembre, y el internacional de TE en octubre. **El sector se hará eco de su tramitación para finales de octubre**, principios de noviembre.

CdS: *¿Mantiene Atfrie su negativa a las 44 toneladas? ¿Qué impacto creen que podría tener en el sector del transporte por carretera frigorífico?*

JMS: Eficacia, eficiencia, productividad y rentabilidad. Claro que el cargador y el transportista frigorífico lo buscan para los dos, tanto en un destino internacional como en el doméstico, pero **el beneficio debe ser para los dos en un mismo porcentaje**. El transporte se muere si no se le cuida y el cargador pierde la oportunidad de poner su mercancía en cualquier mesa en perfectas condiciones. Ambos invierten para que siga llegando el producto a los consumidores. Pero **si uno logra el objetivo por encima del otro, se perjudica el sistema**.

CdS: *¿En qué punto se encuentra el recurso presentado ante el Tribunal Supremo por la multa impuesta por la CNMC a la asociación y empresas del sector?*

JMS: Los recursos están presentados y **seguimos a la espera de su resolución**. Seguimos defendiendo que **difundir entre las empresas afiliadas los observatorios de costes, precios y actividad emanados por cargadores, transportistas y Ministerio de Fomento no puede considerarse una práctica ilícita**. Es un excelente instrumento de referencia, y nada más

que de referencia.

CdS: *¿Qué pueden hacer los gobiernos españoles y franceses para frenar los continuos ataques que sufren los camiones españoles en territorio francés?*

JMS: El problema radica en el valor en el mercado de los bienes que se producen, independientemente del producto. Los productores galos derivan el problema a que **los puntos de venta franceses compran productos españoles por tener precios más baratos que los locales**.

Dentro de los postulados del **libre mercado dentro de la Unión Europea**, por encima de todo está en la integridad de los bienes materiales humanos, del conjunto articulado, de la mercancía transportada y del conductor. Solventado ese respeto, todo lo demás **son aspectos mercantiles que deben solucionarse en ese ámbito**. □



Juan Manuel Sierra
Secretario General de ATFRIE

JUNTOS EN MOVIMIENTO

Somos especialistas en frío

SOR

FABRICANTES
DE VEHÍCULOS
FRIGORÍFICOS
DESDE
1970



www.soriberica.com



DHL expande su negocio de Grupag con el inicio de operaciones en Madrid

Grupag es el área de DHL que ofrece soluciones logísticas globales a temperatura controlada para productos hortofrutícolas, con un volumen anual de 1,2 millones de palets y 55.000 entregas en España. Ahora, esta rama de negocio inicia su andadura en Madrid.

DHL Supply Chain Iberia da un paso más en el área del **transporte hortofrutícola** con el inicio de operaciones en **Madrid**. En una primera fase Grupag, área de negocio del operador logístico específicamente dedicada al transporte de frutas, verduras y hortalizas, **ha iniciado una operativa en un área de 800 m² de Mercamadrid**, con la previsión de ir ampliando la superficie de forma progresiva en los próximos meses.

El centro logístico de Madrid viene a sumarse a los tres que DHL Supply Chain ya tiene operativos, uno en la localidad sevillana de **Dos Hermanas** y dos más en **Villanueva de Castellón (Valencia)**.

Desde las plataformas Grupag, DHL proporciona **soluciones logísticas globales** que implican, además del **control exhaustivo de la temperatura y monitorización durante todas las fases**

de la cadena de suministro para garantizar la cadena de frío y mantener las propiedades naturales y la textura del producto hortofrutícola, el almacenaje, la consolidación, la carga y el transporte de la mercancía.

Como explica **Jaume Baró, director de operaciones de DHL Supply Chain Iberia**, "el fuerte crecimiento del área Grupag en DHL Supply Chain ha sido el principal motivo para **reforzar la operativa en este área sumando ejecución desde Madrid**. DHL Supply Chain es uno de los **principales operadores en logística refrigerada para productos hortofrutícolas**, un área en la que **nuestra alta especialización, compromiso con la innovación y presen-**

cia global nos permite jugar un importante rol y ayudar a nuestros clientes a alcanzar sus objetivos".

Especialista en logística refrigerada para productos hortofrutícolas

DHL Grupag gestiona anualmente 1,2 millones de palets y realiza **55.000 entregas** en el sector hortofrutícola en España, al que dedica una flota de **260 camiones** subcontratados, **tres plataformas multi-temperatura y más de 15.000 m²** de stock para productos refrigerados a partir de 2°C. La **optimización** de todo lo referente al almacenaje y la distribución de fruta y verdura es una de las áreas

“ El fuerte crecimiento del área Grupag en DHL Supply Chain ha motivado el reforzamiento de la operativa con el inicio de operaciones en Madrid . ”

prioritarias de inversión de la compañía y de máxima apuesta por la innovación.

Grupag genera proximadamente entre el 15% y el 20% del negocio total de DHL Supply Chain en España, con una cartera de más de **1.200 clientes**, entre los que se encuentran desde pequeños productores hasta las grandes empresas de distribución. Cada día, DHL Supply Chain gestiona **productos hortofrutícolas frescos** desde **425 puntos de recogida** hasta **220 puntos de entrega** y tiene presencia en las zonas productoras 365 días al año.

Requerimientos en distribución

Las frutas, verduras y hortalizas son **productos perecederos** y muy delicados en los que el calor o el frío, un tiempo de transporte demasiado prolongado o una manipulación incorrecta, pueden causar auténticos estragos. Han de **llegar en poco tiempo al consumidor, en perfectas condiciones** de sabor, aspecto y textura; y con todos sus nutrientes. Por eso, es vital trabajar con **operadores logísticos profesionales y altamente especializados**, que ofrezcan una **solución de cadena de suministro integral** y que garanticen, en todo

momento, la **cadena de frío**, un punto crítico en el proceso.

Como incide **Baró**, "DHL es uno de los pocos proveedores que puede proporcionar este tipo de servicio, al ser capaz de **abrir todo el ciclo de vida de la cadena de suministro para frutas y verduras frescas: desde el almacenaje y el transporte del producto, la consolidación y carga de mercancías, hasta la gestión de desembarco y entrega en las grandes cadenas de distribución y mayoristas de alimentación**".

Son cuatro los **puntos clave** que marcan la diferencia de DHL con respecto a otros proveedores de servicios logísticos para producto hortofrutícola:

En primer lugar, la **cadena de frío**. Para mantener las propiedades naturales y la textura del producto hortofrutícola es absolutamente fundamental su transporte y conservación **a temperaturas que no superen los 8°C**. DHL garantiza el control de la cadena de frío en todo momento, entre los 2°C y los 8°C. Esto es posible gracias a su alta especialización y **fuerte compromiso con la innovación**.

Otra área clave diferenciadora en DHL es el **tiempo de transporte entre las zonas productoras y el distribuidor**. DHL trans-

porta la fruta y la verdura de la explotación agraria hasta al punto de venta en un plazo de entre 12 y 24 horas dentro de la península y de entre 36 y 72 horas para la entrega en otros países de Europa.

La **colaboración privilegiada con retailers** es otro de los valores añadidos que aporta DHL frente a otros competidores, donde la diferencia es significativa ya que DHL presta servicios de abastecimiento a las mayores cadenas de distribución y mayoristas de alimentación, nacionales e internacionales, por lo que puede ofrecer una óptima integración en sus cadenas de suministro.

Finalmente, la **presencia mundial de DHL Supply Chain** permite garantizar servicios de **exportación**. En este sentido, los clientes de Grupag de DHL Supply Chain Iberia suelen decantarse mayoritariamente por un **servicio integral** que incluye gestión, transporte, consolidación y carga de las mercancías para la exportación.

DHL hace **grupaje diario** a **Portugal, Francia, Alemania, Bélgica y Holanda** así como **cargas completas diarias** a, además de a esos países, **Italia, Suiza y Reino Unido**. □



ALGUNAS FRUTAS SABEN MÁS

Porque de la huerta a la tienda son transportadas con los mejores cuidados, garantizando la cadena de frío y en menos de 24 horas.

Es normal que escojan el servicio

Fruitness Class by **GRUPAG**



Más de la mitad de las empresas de transporte frigorífico hacen intermodal

Las empresas de transporte frigorífico se suben al carro de la intermodalidad y apuestan por utilizar otros modos de transporte en ciertos trayectos con el fin de optimizar el servicio, mejorar costes y ganar competitividad.

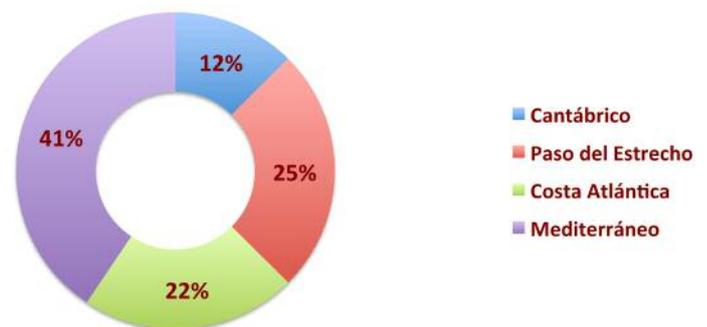
La **colaboración entre modos de transporte** es una tendencia que gana adeptos entre las empresas españolas de transporte de mercancías por carretera.

Las empresas españolas de transporte frigorífico constituyen un sector a la vanguardia dentro del transporte por carretera, y, en su actividad diaria, han comprobado que el uso de otros modos de transporte puede ayudarles a **mejorar la gestión de sus equipos y tripulaciones**, a reducir sus costes y el impacto medioambiental de sus actividades y ganar competitividad.

Un **52%** de las empresas de transporte frigorífico encuestas por Cadena de Suministro dicen utilizar servicios de transporte intermodal. Frente a ellas, un **48%** de las empresas del sector no utilizan otros modos de transporte para complementar sus servicios de transporte de mercancías por carretera.

Así mismo, la mayor parte de las empresas de transporte frigorífico que hacen servicios intermodales **se decantan por utilizar barco y tren** de manera conjunta en sus expediciones, hasta co-

En qué tráficos utiliza el transporte frigorífico español servicios de transporte multimodal



locarse en un **56%** del total.

De igual modo, el otro **44%** de empresas de transporte frigorífico que hacen intermodal **solo utilizan el barco** en sus servicios.

Por lo que respecta a los **motivos** que esgrimen las empresas españolas de transporte frigorífico para utilizar otros modos de transporte, el principal es que de este modo consiguen **reducir sus costes de explotación**. Así lo estima el **35%** de las empresas del sector.

Además, otro **30%** considera que el transporte intermodal les supone un importante **ahorro en tiempos de conducción y descanso** para sus conductores

profesionales.

Por otra parte, otro **15%** tiene razones de **política medioambiental** para utilizar servicios de transporte intermodal, mientras que otro **30%** afirma que lo utiliza por otros motivos.

Los servicios de transporte intermodal que utilizan las empresas de transporte frigorífico de nuestro país tienen **múltiples destinos**.

Así, un **41%** lo usan para sus servicios en el **Mediterráneo**, un **25%** lo emplean en el **paso del Estrecho de Gibraltar** hacia el norte de África, un **22%** lo utilizan en la **costa atlántica** y un **12%** lo emplea en el **Cantábrico**. □



Brittany Ferries, un valor seguro entre el Cantábrico y Reino Unido

La cooperativa creada por unos agricultores bretones en 1972 se ha convertido en un actor de primer nivel en servicios de Short Sea Shipping en el Canal de la Mancha con nueve conexiones semanales que unen los puertos de Santander y Bilbao con Portsmouth, Plymouth y Poole.

Brittany Ferries es una cooperativa creada en 1972 por un grupo de agricultores bretones para exportar sus productos al Reino Unido.

En la actualidad sigue siendo propiedad de esta misma cooperativa y **ha conseguido ser la empresa líder en SSS en el oeste del Canal de la Mancha y el Arco Atlántico.**

A finales de los '70, se inauguró la **línea Santander Plymouth** y, desde entonces, **ha desarrollado plenamente el concepto de "Autopista del Mar" entre Gran Bretaña y España.** En la actualidad **cuenta con nueve conexiones semanales** que unen los puertos de Santander y Bilbao con Portsmouth, Plymouth y Poole.

En 2016, **Brittany Ferries transportó 2,68 millones de pasajeros**, un 3% más que en 2015 y **204.000 vehículos**, un 6,7% anual más. El año pasado, la naviera **facturó 467 millones de euros** y dio empleo a 2.770 trabajadores. □

LINEAS DE BRITTANY FERRIES

Líneas en el Canal de la Mancha:

- Caen – Portsmouth con 3 salidas diarias. 6 horas de travesía
- Cherbourg – Poole con 1 salida diaria. 4,30 horas de travesía
- Le Havre – Portsmouth con 1 salida diaria. 6 horas de travesía
- Saint-Malo – Portsmouth con 1 salida diaria. 8,45 horas de travesía
- Roscoff – Plymouth con 1 salida diaria. 6 horas de travesía
- Roscoff – Cork (Irlanda) con 1 salida semanal entre abril y octubre

Líneas entre España y Gran Bretaña:

- Santander – Portsmouth (RO-PAX) con 3 salidas semanales (Sábado, Domingo, Lunes). 24 horas de travesía de media.
- Santander – Plymouth (RO-PAX) con 1 salida semanal (Miércoles). 24 horas de travesía de media.
- Bilbao – Portsmouth (RO-PAX) con 3 salidas semanales (Martes, Miércoles, Jueves). 24 horas de travesía de media.
- Bilbao – Poole (RO-RO) con 2 salidas semanales (Lunes y Jueves). 31 horas de travesía de media.



El transporte marítimo refrigerado continúa su éxodo hacia el contenedor

La primera naviera del mundo de buques cargueros se pasa a los contenedores, un sector que se concentra también en el ámbito 'reefer' a raíz de las fusiones y adquisiciones que se han producido durante los últimos años.

En un entorno socioeconómico complicado para la industria marítima global en su conjunto, **el transporte marítimo de productos frescos** mantiene el crecimiento de los últimos años y **ha aumentado un 4% en 2016**, ejercicio en el que se han movido por mar más de 108,5 millones de toneladas, **el equivalente a 16.900 buques frigoríficos cargados** con un promedio de 14.158 m³ o a alrededor de 7,3 millones de TEUs de mercancía en contenedores frigoríficos.

Este incremento, recogido en el último análisis del mercado reefer de la consultora **Dynamar**, está en línea con el experimentado en los últimos años, de entre el 4% y el 5% anual, según datos de la misma consultora.

El transporte marítimo de productos perecederos que necesitan de tempera-

tura controlada **crece, un año más, por encima del transporte marítimo en su conjunto**. De acuerdo con la información de Clarkson, recogida en el Informe Anual 2017 de Anave, la demanda de este modo de transporte, que mueve más del 90% de la mercancía que viaja por el mundo, ha crecido un 2,7% en 2016 hasta un total de 11.091 millones de toneladas.

Aunque el peso del producto fresco sobre el total transportado por vía marítima apenas representa el 1%, **tanto las navieras "tradicionales" como los grandes operadores llevan años preparándose** para satisfacer las nuevas

necesidades de esta demanda al alza.

Los fletes bajo mínimos

Sin embargo, **la reducción de los precios que afecta a todo el transporte marítimo** no ha sido ajena al intercambio de productos frescos. **Los fletes** para los buques convencionales **han marcado en 2016 mínimos de 10 años** y el precio medio de enviar un contenedor reefer de 40 pies se sitúa en 700 dólares. Mientras este importe es ligeramente superior al que se puede pagar por un contenedor convencional, **el precio de un reefer, que ronda los 13.500 euros, es seis veces su-**

“ Tras los mínimos de los precios de los fletes en buques convencionales, el precio medio de enviar un contenedor reefer de 40 pies se sitúa en 700 dólares. ”

perior al de un contenedor estándar.

Probablemente, esta sea una de las razones que han motivado que **la construcción de contenedores reefer se haya reducido a la mitad entre 2015 y 2016**, situándose en este último en 135.000 TEUs. Otra causa posible es que la industria marítima no quiera cometer errores del pasado sobrecargando la oferta de una demanda que actualmente es asumible para no lastrar los precios.

Seatrade se pasa a los contenedores

El transporte de productos perecederos ha venido **trasladándose durante los últimos años de los buques "convencionales" para mercancía refrigerada a los portacontenedores**, una tendencia que se mantendrá en los próximos ejercicios según los expertos. Si bien es cierto que aún existe una cartera global de buques reefer de 16 unidades, la mayor parte de ellos irán destinados a buques pesqueros, según Dynamar, y **la flota global irá reduciéndose hasta las 400 unidades en 2025**, aproximadamente un 35% menos que los 619 buques operativos a día de hoy. Esto se producirá porque casi un tercio de las embarcaciones que operan actualmente estos tráficos habrán alcanzado en esta fecha los 30 años de vida, momento en el que se suelen mandar al desguace.

No obstante, **la combinación de unos precios inusualmente bajos para el petróleo y la chatarra en 2016 han propi-**

TOP 10 NAVIERAS TRÁFICO REEFER CONVENCIONAL

Puesto	Operador	Buques	Capacidad (m3)	Cuota
1	Seatrade	56	836.338	14.7%
2	Baltic/Cool	42	701.833	12.3%
3	Frigoship	33	327.937	5.8%
4	GreenSea	36	298.374	5.2%
5	Network Shipping	19	248.055	4.4%
6	Star Reefers	10	162.340	2.9%
7	Great White Fleet	9	139.460	2.4%
8	Africa Express	8	126.576	2.2%
9	Maestro	6	115.504	2.0%
10	Boyang	14	91.321	1.6%
Top 10		233	3.047.738	53.5%
Otros		386	2.646.000	46.5%
Total		619	5.693.738	100.0%

“ El transporte marítimo de productos perecederos a temperatura controlada ha crecido en 2016 por encima del transporte marítimo en su conjunto. ”

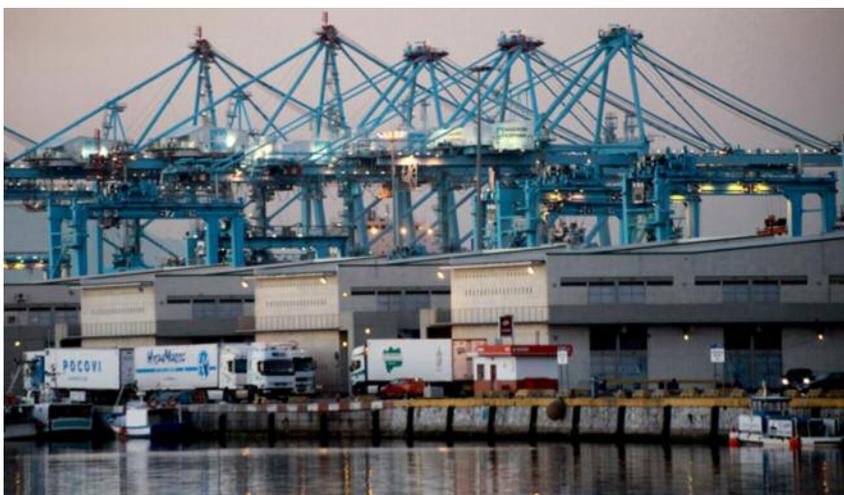
ciado que sólo 10 barcos se hayan destruido en el último ejercicio. Para el presente 2017, con la nueva subida de precios que está viviendo el petróleo, los expertos esperan un mayor achatarramiento.

Como prueba del éxodo de los buques tradicionales a los contenedores, **es más que simbólico** que la mayor empresa de transporte de mercancía refrigerada del mundo, Seatrade, haya iniciado su transformación hacia el transporte contenerizado.

En enero de 2017, la compañía desplegaba los **cuatro primeros portacontenedores de una orden de seis buques** en un

nuevo servicio diseñado íntegramente para el transporte refrigerado: El 'Meridian', que conecta puertos de Nueva Zelanda, Perú, Estados Unidos, Europa y el Pacífico Sur. Con 2.250 TEUs de capacidad y entre 670 y 770 enchufes, estos buques pueden ser cargados en su totalidad con contenedores High Cube de 40 pies. De no realizar cambios en su programa 'Renovación de flota 2020', la compañía sumará otros 14 portacontenedores en los próximos cuatro años. Estos se unirán, además, a los ocho portacontenedores de entre 1.100-2.500 TEU, con entre 250 y 500 enchufes, que opera actualmente en dos servicios diferentes: Agadir - San Petersburgo y El Caribe - Norte de Europa.

Más allá de Seatrade y otras navieras especializadas que también han visto reducida su flota en 2016, como **Frigoship** y **Green Sea** en cinco y tres buques, respectivamente, algunos operadores siguen apostando por el transporte tradicional. Es el caso de **Star Reefer**, que este 2017 ha incorporado el primer buque de los cuatro que tiene en cartera, que además son los de mayor tamaño de los 16 que están en construcción actualmente en todo el mundo. □





El sector del almacenamiento frigorífico sale “por fin” de la crisis

El sector recupera el optimismo motivado por un alto nivel de ocupación y el aumento de la mercancía perecedera manipulada.

Debido a la **poca elasticidad en la oferta y la madurez** que caracteriza al sector del almacenamiento frigorífico en España, este sector ha sido **el último en notar la crisis económica que se ha experimentado en Europa durante los últimos años**, pero también el último en salir de ella. “Tras años de datos sombríos y un ajuste más que importante, por fin, **parece que las perspectivas se han confirmado como satisfactorias**, con tendencia a ir recuperando y mejorar las cifras de los últimos años”.

Esta es, al menos, la lectura del ejercicio 2016 que hacen desde la Asociación

de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España, Aldefe, la asociación de ámbito estatal que ha realizado durante los últimos siete años un **seguimiento de la evolución del sector** dentro de la economía general.

Por ello, y “aunque **las tarifas todavía son lejanas a los años previos a la crisis**”, la evolución del último ejercicio muestran un crecimiento y una mejora que hace que este sector “se sienta **optimista**

y con proyección”, indican desde la asociación.

Los estadísticas internas que Aldefe elabora en torno a **cuatro parámetros significativos** de la industria: ocupación de las instalaciones, manipulación de mercancía, plantilla y facturación, muestran que el sector está preparado para el aumento de los márgenes de beneficio de la mano de la recuperación paulatina de las tarifas.

“ **La ocupación es el indicador más puro de la actividad frigorífica orientada al almacenaje a temperatura controlada de productos perecederos.** ”

El nivel de ocupación llama al optimismo

Para Aldefe, la ocupación es **"la clave y la base de la actividad del sector del almacenamiento frigorífico"**, estableciéndose como **"el indicador más puro de la actividad frigorífica orientada al almacenaje a temperatura controlada de productos perecederos"**. Por ello, la ocupación media de 2016, del **80,75%**, con una media del **82%** en los dos últimos trimestres, suponen "una excelente noticia que permite una expectativas muy positivas en la actividad", sobre todo teniendo en cuenta que se incrementa en 20 puntos el nivel que se llegó a experimentar durante la crisis.

El **aumento de los servicios** que las empresas del sector han ofrecido a sus clientes también ha dado sus frutos en este último ejercicio. Durante el último año se han manipulado en almacenes frigoríficos españoles un total de **6.029.626,90 toneladas**, de las cuales casi la mitad, **2.894.220,91 toneladas**, han sido manipuladas por las **45 empresas** que analiza la asociación en su estudio.

Estas 45 empresas cuentan con **76 instalaciones** que tienen una capacidad de **2.953.286 m3**, lo que representa el **48%** de la capacidad del sector en España, un total de **6.152.679 m3**.

El sector tiene una **plantilla media de 32 trabajadores** a cierre de 2016, lo que supone un **50%** más que los 24 trabajadores de media que había en el año 2010. Junto al aumento de la actividad, para el crecimiento del empleo también **ha sido clave estabilidad laboral propor-**

cionada por el convenio colectivo estatal del sector firmado en 2015 y publicado en mayo de 2016, ya que "ha proporcionado los instrumentos necesarios para la consolidación de estas cifras y la mejora de la contratación en los años venideros", apuntan desde la asociación.

En lo que respecta a la **facturación**, el sector ha ingresado **177.171.590,21 euros** en 2016, de los cuáles más de **85 millones de euros** han sido facturados por empresas que integran Aldefe. 



A mí, no me roban más!

SISTEMA ANTIRROBO ALTA SEGURIDAD
Mando a distancia, vía satélite o vía teléfono.



SISTEMAS MECÁNICOS
Manuales con llave.





Manuel Pérezcarro Martín, Secretario General de FROET y CETM Frigoríficos

El transporte frigorífico en la encrucijada

El transporte de mercancías por carretera en general, y el transporte frigorífico, en particular, se enfrentan a una encrucijada que necesita soluciones urgentes y la implicación de las diferentes autoridades para que el sector siga siendo competitivo.

Define el diccionario de la Real Academia Española la bonita palabra "**encrucijada**" como situación difícil en que no se sabe qué conducta seguir. Pues bien, a mi entender, es ésta la situación en la que se encuentra el transporte frigorífico internacional en España, **un sector de relevante importancia** y del que dependen, casi en su totalidad, las exportaciones de los productos hortofrutícolas del llamado Arco Mediterráneo español.

Es un **sector íntimamente relacionado con la agricultura** y los mercados internacionales, por lo tanto muy vulnerable a las condiciones climatológicas y a la evo-

lución de la oferta y demanda de nuestros productos en los distintos mercados europeos.

En estas volubles condiciones resulta muy difícil para las empresas de transporte la planificación en cualquiera de sus aspectos, pues **cualquier incidencia puede afectar y alterar** de manera significativa cualquier plan empresarial.

En los últimos tres o cuatro años, **las exportaciones hortofrutícolas no han parado de crecer** y, ante este crecimiento, la

mayor parte de las empresas decidieron aumentar su flota con el fin de poder atender debidamente el incremento de la demanda. Pero como se dice, se han pasado de frenada, han calculado mal y han colocado en el mercado más camiones de los necesarios. No contaron quizás, con la **creciente competencia de empresas de transporte de países del Este**, que han visto en el mercado español una magnífica oportunidad, porque sus empresas resultan mucho más com-

“ No se está resolviendo con la urgencia que requiere el problema de las empresas buzón o de las falsas cooperativas.”

“ *Tampoco se están adoptando medidas legales que protejan al transportista frente a los abusos de los cargadores.* ”

petitivas que las nuestras por los bajos costes salariales de que disfrutaban en dichos países, dígame Lituania o Polonia, y tal y como está la normativa, pueden realizar todo el transporte internacional que deseen aunque no tenga origen o destino en su país de establecimiento, además del de cabotaje.

Así están las cosas y **en los últimos dos años no han faltado camiones**, ni siquiera en esos picos de la demanda, como puede ser la segunda quincena de diciembre.

Pero además, **las empresas no pudieron prever un comportamiento anómalo de la climatología**, como ha ocurrido en esta campaña que acaba de concluir, con una entrada del frío tardía, luego lluvias torrenciales y más tarde nevadas y frío extremo en las zonas productivas. Y, para rematar, un **exceso de producción en determinados productos**, como la fruta de hueso, la sandía o el melón, que ha hecho caer su precio en los mercados, y como consecuencia, ha repercutido negativamente también en el precio del transporte.

En conclusión, una campaña 2016-2017, francamente mala.

¿Qué podemos esperar para la pró-

xima? Las predicciones son para los profetas y los adivinos y hasta éstos se equivocan pero, a mi juicio, no pinta bien.

Aparte de las cuestiones mencionadas anteriormente, sobre la climatología, inestabilidad de los mercados o la competencia de empresas extranjeras, existen otros factores a tener en cuenta.

No se está resolviendo con la urgencia que requiere el **problema de las empresas buzón o de las falsas cooperativas**. Desde Bruselas no se adoptan medidas para **armonizar la normativa en relación con los trabajadores móviles**, es decir, los conductores, definiendo claramente qué es un trabajador desplazado cuando nos referimos a los conductores y evitando los actuales criterios dispares existentes en cada uno de los países de la UE. **No se resuelve la denominada "vuelta a casa" de los conductores**. No existen **áreas de descanso seguras** en número suficiente que eviten problemas como los robos de gasoil o la mercancía, la introducción de polizones, etc.

Tampoco se adoptan **medidas legales que protejan al transportista frente a los abusos de los cargadores**, como el pago a treinta días, los tiempos de espera en la carga y descarga, el intercambio de pa-

lets y su manipulación por el conductor, la exigencia de la carga o descarga por parte de éste, la obscena contratación a través de 'tenders' o los daños producidos como consecuencia de la intrusión de polizones.

Son, pues, **muchos los problemas a resolver y muchas las incógnitas que despejar** que no facilitan en absoluto el desarrollo de la actividad del transporte por carretera en general, y el frigorífico en particular y, sin la firme voluntad de las instituciones europeas y del gobierno de España por resolverlos de manera urgente, **la situación será caótica y sus consecuencias imprevisibles.** □



Manuel Pérezcarro Martín
Secretario General de FROET y
CETM Frigoríficos

 wtransnet

**LOS MEJORES ESPECIALISTAS EN FRÍO
ESTÁN EN WTRANSNET**

#YoSoyWtransnet

“Porque encuentro retornos desde Europa y garantizo el cobro de mis viajes.” **Grupo Masher** - Celso Masegosa | Nº cliente: 81.753



 wtransnet

www.wtransnet.com | T. 93 734 97 70 | depcomercial@wtransnet.com



Transportes Mascaró Morera

Cómo aprovechar el transporte marítimo para hacer logística de flujo tenso

Mascaró Morera es una empresa menorquina que ha sabido aprovechar la frecuencia y calidad de los servicios marítimos para ofrecer nuevos servicios logísticos de flujo tenso y consolidar su crecimiento orgánico. "De las navieras depende nuestro éxito como transportistas", afirma Lluís Moll, socio fundador de Mascaró Morera.

El transporte intermodal ofrece **ejemplos de éxito** en los que la colaboración entre medios de transporte se convierte en una ventaja competitiva.

Los servicios de transporte marítimo que unen el archipiélago balear con la península ibérica han visto en los últimos años un **aumento de las frecuencias que han ofrecido nuevas posibilidades para los servicios logísticos**, tanto en las islas como en la costa mediterránea.

Mascaró Morera es una empresa menorquina fundada en **1989** con la denominación de **Transports Comercials de Menorca**.

Su primer objetivo era dar servicio de **transporte a temperatura controlada entre Barcelona y Menorca** y, al tiempo, hacer autoventa de queso de Menorca en la Ciudad Condal.

En **1995** Transports Comercials absorbe a **Transports Frigorífics de Menorca**, con lo que se inicia un nuevo servicio de transporte diario entre las islas de Mallorca y Menorca.

En **2000** inaugura sus nuevas instalaciones en la localidad menorquina de Alaior, en las que cuenta cámaras frigoríficas con zona de carga y descarga, manipulación y temperatura controlada, y **adquiere su actual denominación de**

Mascaró Morera.

A partir de **2013**, Mascaró Morera ya ofrece servicios desde Menorca, Mallorca e Ibiza a la península con una flota de 30 unidades.

Actualmente, Mascaró Morera da empleo a **150 trabajadores** y dispone de más 39 cabezas tractoras, 45 semirremolques frigoríficos, 4 lonas, 7 volquetes, 5 trenes de carretera y más de 50 camiones de reparto, hasta superar las **150 unidades**, entre flota propia y subcontratada.

Las instalaciones centrales de Mascaró Morera en **Alaior** cuentan con una superficie total de 4.000 metros cuadrados, de

los que 2000 son construidos. La central dispone de cámaras de refrigeración y congelación y 15 muelles de carga.

Además, la empresa menorquina tiene una delegación de 3.500 metros cuadrados en **Mallorca**, una delegación en Barcelona de 1.900 metros cuadrados y otra delegación en **Valencia** de 1.900 metros cuadrados.

De igual modo, también están presentes en **Madrid** desde hace dos años y están preparando su nueva delegación de **Alicante**.

Por otra parte, la empresa menorquina también colabora con un socio local para llegar a **Vitoria** y, dentro de su estrategia, se encuentra cubrir todo el litoral mediterráneo, tanto para realizar servicios de distribución, como de recogida, según apunta Lluís Moll, socio fundador de Mascaró Morera.

La empresa balear tiene la ambición



de contar a dos años vista con un hub propio en **Vitoria** y llegar a **Málaga** y **Sevilla**.

La historia de Mascaró Morera cuenta la experiencia de una empresa de transporte de mercancías por carretera que ha sabido **aprovechar al máximo las sinergias** que ofrece el transporte marítimo

dentro de su ámbito geográfico de actuación.

Mascaró Morera ha ido consolidando una **red de transporte de flujo tenso** que saca el máximo partido del incremento de frecuencias que se ha producido en los últimos años en el transporte entre la península y las Islas Baleares.

Baleària, una larga experiencia al servicio de la logística just in time

Baleària dispone de una larga experiencia en el transporte de grandes volúmenes de mercancías, tanto en buques ro-pax como en buques exclusivos de carga.

La naviera contribuye al concepto del just in time con servicios fiables, diarios y de máxima fiabilidad, que facilita la optimización de su cadena logística.

En 2016, Baleària movió 4.100.000 ml de carga, un 14% más que en el año anterior y un 80% de su volumen total de carga. Así mismo, la carga frigorífica es del 35% sobre el total de la carga.

Tipo de mercancía movido por Baleària en Baleares en 2016

Alimentación	31,47%
Grupaje	22,88%
Envases y otros	8,83%
Bebidas	8,69%
Material de construcción	4,91%
Otros	23,22%

Tráficos de Baleària en las Islas Baleares

Barcelona-Ibiza

Un servicio diario todo el año.
Buque Sicilia / 2.030 ml

Barcelona-Menorca

Un servicio diario todo el año, con escala en Alcúdia.
Buque Martín i Soler / 1.170 ml

Barcelona-Palma

Un servicio diario todo el año.
Buque Abel Matutes / 2.235 ml

Barcelona-Alcudia

Un servicio diario todo el año.
Buque Martín i Soler/ 1.170 ml

Denia-Ibiza

Un servicio diario todo el año.
Buque Bahama Mama / 1.350 ml

Denia-Palma

Un servicio diario con escala en Ibiza todo el año.
Buque Bahama Mama / 1.350 ml

Valencia-Palma

Un servicio diario directo todo el año y un servicio vía Ibiza
Buque Visemar One / 2.860 ml
Buque Nápoles / 2.030 ml

Valencia-Ibiza

Un servicio diario todo el año.
Buque Nápoles / 2.030 ml



“Aprovechar las sinergias entre el transporte por carretera y el transporte marítimo para realizar servicios logísticos de flujo tenso es la clave para el futuro de Mascaró Morera.”

La empresa menorquina lleva dos años creciendo a un ritmo del **10% anual**, gracias al **bajo nivel de incidencias** y al compromiso de las navieras que cubren los servicios marítimos que unen Baleares con la península, tiene capacidad para mover entre 12 y 13 camiones al día entre Mallorca y Barcelona, 17 y 18 diarios desde Menorca a la Ciudad Condal y otros 10 al día entre Ibiza y Barcelona.

Tal y como afirma Lluís Moll, “**de las navieras depende nuestro éxito como transportistas**”.

Por ello, la empresa se apoya en los servicios que ofrece Balearia para **empresas de distribución que embarcan con su vehículo frigorífico** para hacer la descarga directa, para **empresas de distribución frigorífica que tienen almacenes** dedicados tanto en la península como en las islas donde efectúan consolidaciones y desconsolidaciones de carga e incluso reparto capilar, para **distribución farmacéutica y agencias de transporte** que trabajan con con frío positivo (4 grados), así como para **otros clientes como almacenistas y distribuidores** de fruta fresca especialmente en Palma e Ibiza.

Además, Mascaró Morera mueve tres camiones diarios

entre **Mallorca y Valencia**, así como entre dos y tres cada día entre Menorca y la capital valenciana.

En este sentido, el socio fundador de Mascaró Morera destaca el **compromiso** de las navieras que trabajan en las rutas que unen Baleares y la península, la **puntualidad** en los servicios y el **incremento de las frecuencias** diarias.

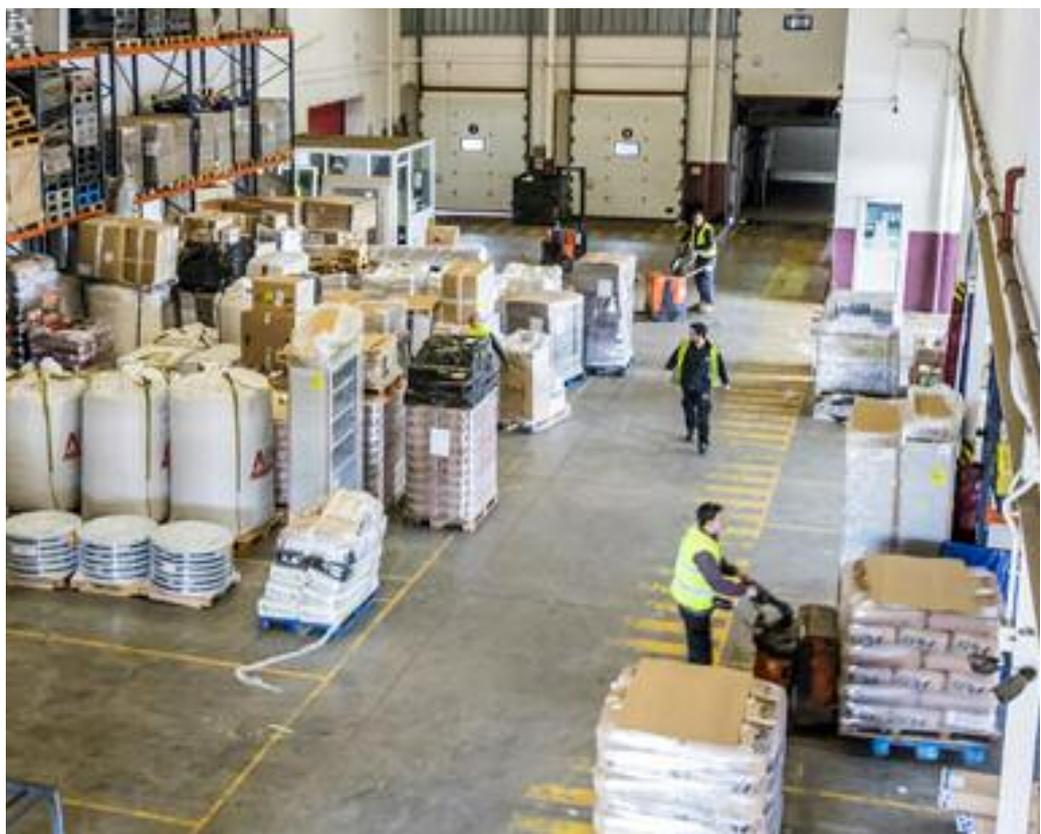
Gracias a la conjunción de todos estos factores, Mascaró Morera ha conseguido crear una red de transporte capaz de cubrir las necesidades de clientes mayoristas y de Horeca de las islas, incluso durante los fuertes picos de demanda que se dan en verano, cuando los turistas

multiplican exponencialmente la población de Baleares.

La empresa menorquina busca para sus trayectos marítimos **socios de largo recorrido, comprometidos, rigurosos** y que ofrezcan sus servicios en condiciones de neutralidad, con el fin de que todo el engranaje logístico funcione al cien por cien en temporada alta. Gracias al apoyo de sus socios de transporte marítimo, Mascaró Morera sigue creciendo, con la vista puesta en **consolidar su actividad en los dos próximos años**.

Para este ejercicio, Mascaró Morera tiene previsto **renovar y ampliar flota** en cinco tractores, diez semis y una veintena de camiones rígidos para servicios de distribución, con el objetivo de que su flota se mantenga en una antigüedad media de entre seis y siete años.

La **evolución** en los últimos años y las **previsiones** para el futuro inmediato se-





El transporte se suma a la lucha contra el desperdicio alimentario

El sector muestra su lado más social contribuyendo a que los productos lleguen desde las multinacionales hasta los bancos de alimentos.

Evitarse el desperdicio de alimentos tanto en España como en el resto del mundo **requiere de la concienciación, el esfuerzo y la colaboración de toda la sociedad** en su conjunto.

En el ámbito empresarial, una vez que se consigue el objetivo de que las multinacionales y grandes cadenas de distribución donen los **excedentes** a los bancos de alimentos y otro tipo de organizaciones que se encargan de su valoración, entra en juego un actor básico en esta cadena: el sector de la logística y, especialmente, el del **transporte por carretera**.

Más allá de iniciativas particulares que las empresas de transporte, distribuidoras y organizaciones puedan acometer de forma conjunta y unilateral, **destaca la iniciativa 'La alimentación no tiene desperdicio' promovida por Aecoc** para reducir el desperdicio de alimentos a lo largo de toda la cadena de valor. Uno de sus **objetivos** es el de **maximizar el aprovechamiento de los excedentes** mediante la

redistribución a bancos de alimentos.

Con este fin, varios operadores logísticos, entre otros **Carreras, Acotral, DHL o Logifrío**, se han adherido a la iniciativa prestando sus servicios de transporte de los productos donados a los bancos de alimentos sin coste económico para éstos. Dichas operaciones se articulan optimizando el servicio regular que las compañías llevan a cabo para sus clientes.

Bajo el mismo acuerdo, **los operadores también ceden espacios gratuitos de almacenaje a los bancos de alimentos**, tanto en sus almacenes como en cámaras de frío. Por otro lado, **colaboran en las labores de formación de los voluntarios** de los bancos de los alimentos en el ámbito de la logística y el transporte.

El sector será aún más importante en el futuro

Durante la última 'World Cold Chain Summit' contra el desperdicio alimentario se ha puesto de manifiesto que el

transporte y la logística a temperatura controlada serán aún más importantes en el futuro, ya que la sociedad se va alejando progresivamente de las zonas de producción de los alimentos: la población mundial crecerá un 30% hasta el 2050 y el 70% vivirá en ciudades.

Hay **otro gran desafío** al que el mundo se enfrenta y en el que la expansión de la logística frigorífica es vital: actualmente, **menos del 10% de los alimentos perecederos se refrigeran**, por lo que el reto es ampliar la actual cadena de frío de los países desarrollados a aquellos en desarrollo.

Además, **el desperdicio alimentario también tiene un enorme impacto en la emisiones de gases de efecto invernadero** a la atmósfera. Según se ha indicado en la misma reunión internacional, la pérdida de los alimentos y los residuos generados se traduce en 3.600 de toneladas métricas de CO2 al año. Si se clasificarán como país, los residuos de alimentos serían el tercer mayor emisor de gases de efecto invernadero del mundo. □



Ramón Valdivia director general de Astic

40 años no es nada

Es de vital importancia para la industria, el comercio, el turismo y para casi todos los sectores productivos de la economía, que exista un sector de transporte de mercancías eficaz y eficiente.

Albert Einstein suele atribuírsele, entre otras muchas, una frase que, más o menos, dice así: "Si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo". Aunque en realidad el físico nunca la pronunció, no me resisto a recordarla aquí como motivo de **reflexión sobre nuestro sector, el transporte**. Un sector económico fundamental que, a juzgar por lo que se oye y se lee, **parece aquejado de los mismos males década tras década**. Como si estuviésemos permanentemente "pasando el sarampión".

Para muestra, lean lo que un ex alto cargo de lo que hoy es el Ministerio de Fomento, escribió para el diario "El País", en la sección de Economía **hace casi cuarenta años** - el 26 de Julio de 1978, para ser exactos y para quien quiera comprobarlo en la hemeroteca: "Es evidente el **progresivo aumento de los problemas de los transportes en los últimos años**, después de un prolongado período de desorganización causado por la

*falta de atención que se les ha dispensado (...) En la enrarecida atmósfera del **transporte internacional, afectada seriamente por la crisis económica, aparecen factores que distorsionan fuertemente lo que podía ser, pero no es, un mercado libre**".*

Nuestra actividad, los servicios que prestamos desde nuestras empresas con nuestros equipos humanos y medios técnicos, no es que sea importante, ni muy importante... **es, sencillamente, imprescindible**. En nuestro mundo **resulta vital** para la industria, el comercio, el turismo y para casi todos los sectores productivos de la economía, **que exista un sector de transporte de mercancías eficaz y eficiente**. Hoy por hoy, ello es imposible separar de la carretera, sola o en combinación con el resto de modos, especialmente en **nuestro país que está a**

la cabeza de Europa en cuanto a red de carreteras de alta capacidad. El transporte de mercancías, de hecho, es un sector estratégico y que, a estas alturas, aún no lo sea de derecho es un claro síntoma de que quizá la frase "einsteiniana" que abría este texto nos afecta de lleno.

Lo que hacemos es imprescindible para nuestra economía. Además, mejoramos continuamente casi cualquier ratio por los que se pueda medir nuestra actividad, incluido el de accidentalidad vial. Muchos de nuestros empresarios podrían presumir con razón de **haber salvado sus compañías de una devastadora crisis económica a base de innovación, diversificación de mercados y reingeniería de procesos**. Nuestro transporte internacional es el segundo de la UE por delante de países que duplican nuestra población y hasta triplican nuestro

“ En nuestro mundo resulta vital que exista un sector de transporte de mercancías eficaz y eficiente. ”

PIB, y sin embargo, le viene a uno a la mente la cacareada "crisis perpetua del teatro español" como único parangón posible con lo que nos sucede a nosotros.

Si precisamos ya **en el transporte de mercancías por carretera** como parte que nos toca más de cerca dentro del sector transporte, persiste entre nosotros una especie de **convencimiento colectivo, cuajado**

durante muchos años, de que "no tenemos remedio":

que la sociedad no valora como se debería nuestra aportación al bien común, que **nuestra "mala prensa" no se puede cambiar** y que precisamente los que más nos necesitan, nuestros clientes, son una especie de conglomerado de abusadores que disfrutan humillándonos y se enriquecen a nuestra costa con el beneplácito, cuando no la ayuda, de las Administraciones Públicas.

Es hora de cambiar de "registro"

Es necesario, como se dice ahora, **'poner en valor' lo bueno que tenemos, que es mucho.** En un sector como el español, con más cien mil empresas, lógicamente hay de todo, pero **tenemos**

muchos empresarios exitosos que han hecho crecer sus cifras a pesar de los pesares y no sólo de plantilla y facturación, sino también de calidad, de satisfacción de sus clientes y proveedores, de motivación de sus plantillas, de aplicación de las nuevas tecnologías y de **internacionalización de sus empresas.**

Es hora de **dejar de clamar por un pro-**

“ El transporte es una industria estratégica para una economía globalizada y esto debería bastar para lograr una mayor consideración de las necesidades de este sector en las decisiones políticas. ”

tectorado normativo propio de otros tiempos y, sobre todo creo yo, es hora de hablar bien de nosotros mismos, de enorgullecernos de los éxitos de los colegas de profesión y que estos nos sirvan de acicate adicional para mejorar nuestra propia empresa.

Ya hay suficientes voces fuera que se encargan de hablar mal de nuestra actividad, desde los que nos acusan de antiecológicos o causantes de accidentes hasta los que **hablan de este sector en términos de "nuevo esclavismo"**, como para que andemos haciéndoles eco desde nuestro lado.

El transporte es una industria estratégica para una economía globalizada y esto debería bastar para lograr una

mayor consideración de las necesidades de este sector en las decisiones políticas y una mayor atención a las opiniones empresariales en la actuación del sector público.

Pero no nos engañemos, dejar en manos de las Administraciones la mejor marcha de nuestra imagen pública y de nuestros balances empresariales es, en el

mejor de los casos, demasiado infantil. Un buen amigo de este "mundillo" me dijo una

vez que **nuestro peor enemigo somos nosotros mismos.** Quizá no le falte razón y por eso creo que es hora ya de dejar de hacer **"siempre lo mismo"** como primer paso para lograr resultados distintos.



Ramón Valdivia

Director General de Astic



Un Puente hacia otras carreteras

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

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





VIA programa hasta 10 trenes al día para la campaña de 'frigos' en España

VIA tiene la vista puesta en seguir ampliando sus servicios para el transporte a través de un modelo colaborativo basado en el crecimiento de la mano del transporte por carretera con mucho camino por recorrer.

Se acerca la **campana** y las autopistas ferroviarias que opera VIA están **más preparadas que nunca** para dar servicio al sector del transporte frigorífico. **Hasta 10 trenes al día** se han programado durante la campaña para **poder hacer frente al incremento de la demanda** que se prevé para este ejercicio.

Con **tres trenes diarios** en cada sentido con Lorry Rail hacia Luxemburgo y **dos trenes diarios** en rotación con VIA BRITANICA hasta Calais y Dover, a partir de Noviembre, la oferta de **transporte de semirremolques** de VIA es la mayor de Europa en este eje.

La **alta frecuencia de circulaciones**, terminales abiertas 24/7, precios competitivos y la variedad de rutas propuestas **permiten a los transportistas programar en función del destino y de los retornos previsto**, respondiendo de esta manera a las necesidades planteadas en el sector.

El transporte vive con la **necesidad de adaptar sus medios de producción fijos a una demanda variable**, tanto en volumen como en ingresos y costes, en un mercado competitivo en el que hacer más con menos se ha convertido en la clave para muchos de los clientes que se organizan alrededor de este servicio, considerado simplemente como un «tironeo» de los de antes.

Creciendo de la mano de la carretera

Ante estos retos, **el modelo colaborativo de VIA** está basado en el crecimiento de la mano de la carretera, y **orientado a facilitar el acceso al ferrocarril** de las empresas de transporte de carretera **sin necesidad de inversiones**

específicas en equipos por parte del transportista.

Además, las **conexiones integradas con los ferries** desde Calais permiten ahora también unir la frontera española desde Le Boulou, **directamente con Escandinavia, Escocia y Gran Bretaña.**

Los **acuerdos de colaboración tanto con P&O como con DFDS** permiten al transportista frigorífico disponer de una **ventanilla única con la que gestionar estos flujos de larga distancia con un mismo interlocutor.**

Este **servicio integrado** en el que las autopistas del mar y las ferroviarias van de la mano diariamente es sin lugar a dudas una combinación ganadora.

De esta forma, hoy ya es posible subirse al tren en Le Boulou y llegar al mer-

“ **La oferta de VIA para el transporte de semirremolques en el eje hasta Calais y Dover, es la mayor de Europa.** ”

“ El servicio integrado en el que las autopistas del mar y las ferroviarias van de la mano es una combinación ganadora. ”

cado del Benelux, Alemania, Escandinavia, Escocia y, **próximamente, también Polonia.**

Para conseguir articular toda esta maquinaria, **las infraestructuras son básicas.** En este sentido, ya funciona a pleno rendimiento la **nueva terminal de VIIA en Luxemburgo.** Así mismo, ya están finalizadas las vías de admisión y expedición con capacidad para albergar trenes de 850 m de longitud en **Le Boulou.**

En **Bettembourg** la ampliación supone multiplicar por cuatro la capacidad de gestión de trenes de semirremolques. Esta instalación se completará durante los próximos meses con la **construcción de un parque logístico anexo,** con lo que está previsto que aumenten las operaciones de cross-dock y almacenaje tanto en frío como en seco.

El **gran reto** sigue siendo, sin embargo, la llegada de la autopista ferroviaria a España y, en este sentido, **VIIA trabaja para operar durante la campaña sus primeros trenes de contenedores hasta Barcelona y Valencia,** como paso preliminar para la llegada de los semirremolques.

Hacer realidad el Corredor Mediterráneo es una **oportunidad histórica** que no

puede dejarse escapar y VIIA avanza con rapidez para conseguir **poner en marcha un servicio diario, inicialmente para con-**



tenedores y cajas móviles, con el objetivo claro de incorporar semirremolques.

Durante la primavera pasada, **VIIA probó con éxito el uso de un tren para contenedores entre Países Bajos y Valencia,** que está previsto que se convierta en un servicio regular durante la campaña.

Con idéntico objetivo, se ha empezado a operar recientemente un **tren diario de contenedores por el Corredor Atlántico,**

entre Mouguerre y el Norte de Francia (Lille) con el mismo objetivo de preparar la llegada de la Autopista Ferroviaria Atlántica para semirremolques, proporcionando inicialmente un servicio ferroviario clásico de contenedores que viene a **cubrir la demanda en la frontera de Irún** y que nos sirve de ensayo y prepara-

ción del terreno en dicho eje.

En el **X Aniversario** del lanzamiento de su primer servicio de autopista ferroviaria desde Le Boulou, **VIIA tiene la vista puesta en seguir desarrollando sus servicios,** ante la evolución vivida y la aceptación del mercado, conscientes de que **este modelo tiene todavía mucho camino por recorrer** y que esta realidad ferroviaria no ha hecho más que empezar. □





Fraikin, innovación y tecnología

Fraikin aporta calidad de servicio a sus clientes a través de una apuesta clara por la tecnología y la eficiencia en un mercado, como el del transporte por carretera, maduro y en constante evolución.

Hacer frente a los nuevos retos forma parte de la naturaleza de Fraikin España, por medio de la identificación y desarrollo de recursos en continuo, que permitan **aportar soluciones a un mercado maduro pero sujeto a constantes cambios** como es el del transporte por carretera.

Si bien **el renting es en sí mismo una forma de incrementar la eficiencia del negocio**, el renting de vehículos industriales permite además contar con **una flota siempre disponible, siempre actualizada y con las últimas tecnologías** incorporadas.

El compromiso de Fraikin se basa en **tres pilares fundamentales que definen su liderazgo**, el primero la **garantía y cumplimiento de los acuerdos a largo plazo**, siendo Fraikin una fuente fiable de soporte, asistencia y relación con sus clientes, capaces de aportar soluciones flexibles en el trascurso de la vida del ve-

hículo. En segundo lugar la **apuesta por la tecnología y la eficiencia**, que componen cualquier criterio de negocio y no hay que olvidar que una flota de vehículos es a la vez centro de costes y generador de beneficios para la empresa. El tercer pilar y el más importante, es el **compromiso de futuro que adquiere Fraikin con sus clientes**, no en vano, el modelo de éxito del renting o alquiler a largo plazo es el modelo en el que fundamenta su liderazgo en nuestro país.

Apuesta clara por la gestión de costes de la flota del cliente

Si valoramos una flota de vehículos industriales, de transporte, de emergencias

o de cualquier otra actividad, que requieran de alta o media transformación o equipamiento, vemos que **a menudo los costes de mantenimiento y de obsolescencia son un grave inconveniente a la hora de prestar el servicio**, especialmente en aquellos que requieran de servicios en continuo. Así, Fraikin basa su modelo de servicio en **aportar las garantías para que el ciclo de vida del vehículo y la gestión de éste no sea un centro de costes**, especialmente de costes variables respecto la actividad central de la empresa.

Es necesario observar que en el uso regular de un vehículo, **los costes de mantenimiento, de cambios y adaptaciones normativas o de visitas al taller son in-**

“ El renting de vehículos industriales permite contar con una flota siempre disponible, actualizada y equipada con la tecnología más moderna. ”

crementales por no hablar de los costes inherentes al vehículo aunque su uso sea el mínimo, o de bajo kilometraje como el seguro, las ITV o las revisiones de los equipos incorporados.

Desde el primer momento, Fraikin puede garantizar a sus clientes que **el 100% de los costes del vehículo se consolidan en un solo importe**, fijo, periódico y con una claridad meridiana de la información, lo que permite a la empresa propietaria de la flota disponer de **datos precisos y pormenorizados del impacto** en su negocio.

Economía empresarial y gestión económica de los autónomos

Cabe destacar de Fraikin la consideración que tiene a los **micro o pequeños empresarios o autónomos** que desarrollan una actividad, a menudo para terceros y que su principal activo es el vehículo, **instrumento que debe estar siempre disponible y en servicio** ya que de él depende la jornada laboral.

Por ello, **Fraikin dispone de un modelo casi específico para este tipo de cliente**, con vehículos de sustitución por contrato, flexibilidad en la disponibilidad en el trascurso del período del mismo, diversas tipologías de modalidades de facturación e incluso planes específicos de acuerdo a la dependencia profesional del autónomo.

La tecnología en la base del negocio de Fraikin

Asimismo, Fraikin en una constante apuesta e inversión en TIC, dispone de **herramientas especialmente desarrolladas para grandes flotas** que permiten la trazabilidad de los vehículos y que proporcionan información adhoc, como el stock de unidades operativas de la flota del cliente, ciclos de mantenimiento y entradas a taller, seguimiento y soporte administrativo del vehículo, incidencias, etc.

Actualmente la legislación, tanto tec-



Fraikin cuenta con una flota de casi 6.000 vehículos en España y unos 56.000 en toda Europa y 21 delegaciones en el territorio nacional.

nológica como viaria está cambiando, **evolucionando hacia un modelo de sostenibilidad ambiental**, de respeto al medio ambiente de zonas con mayor densidad de población o de requisitos específicos por ejemplo en el transporte de medicamentos o de alimentos frescos y perecederos.

Liderando en sector de la temperatura controlada

En Fraikin tienen muy claro que no **solo defiende su posición de liderazgo en el sector de vehículos de frío** sino que es capaz de tomar la delantera mediante **sistemas de impacto directo en sectores específicos**.

En 2015 se creó el concepto de "Temperatura Controlada" para diferenciar la ingeniería aplicada al vehículo respecto al concepto de "Frío" y que **permitió desarrollar vehículos adaptados específicamente al transporte de mercancías con un rango más amplio de temperaturas** tanto positivas como negativas, tales como medicamentos o flores y horticultura.

Este cambio supuso un avance cualitativo respecto a los vehículos denominados bizona o con compartimentos de temperatura diferenciados.

En su vocación por la apuesta de fu-

turo en la relación con los clientes, **Fraikin apuesta por un sistema de ingeniería y gestión integral del vehículo** que afecta no solamente a una mayor eficacia del transporte, sino que también se trata de afectar positivamente a una mayor eficiencia en el cometido de los clientes, **potenciar su competitividad, contribuir al incremento de sus resultados y mantener la posición de liderazgo** en un sector que se enfrenta a grandes cambios sociales y económicos.

La **innovación y la tecnología son una de las bases fundamentales del liderazgo de Fraikin** que cuenta con casi **6.000 vehículos de flota en España y unos 56.000 en toda Europa**, así como con **21 delegaciones** en el territorio nacional. □



Martí Batallé
Director General



El transporte aéreo quiere ganarse la confianza de la industria farmacéutica

El sector de la carga aérea invierte en nuevas soluciones e instalaciones para recuperar un mercado de alto valor añadido.

La **industria farmacéutica** se ha convertido en uno de los **clientes más interesantes para el sector de la carga aérea**, especializado tradicionalmente en paquetería y mercancías de alto valor añadido por el mayor coste que este tipo de transporte tiene en comparación con otros modos.

Pese a tener un bajo peso en la cadena de suministro de productos farmacéuticos, **las aerolíneas parecen dispuestas a ganarse a un mercado que no deja de crecer**. Según las previsiones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, el transporte de vacunas y medicamentos moverá en 2018 un total de 8.674 millones de euros, un 22% más que los 7.109 millones de euros de 2014.

Analizando los datos del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad **del flujo de exportaciones e importaciones de España en 2016**, se observa que las medicinas transportadas por aire son mucho más valiosas que las enviadas en otros modos. **El transporte aéreo movió sólo el 4,6% de los productos farmacéuticos que entraron o salieron de España en 2016**, cerca de 20.000 toneladas sobre un total de 433.293 toneladas. Sin embargo, **en valor, representaron el 16,8%**, más de 3.750 millones de euros sobre un total de 22.332 millones. De esta forma, el valor de la mercancía transportada por aire cuadruplica a la transportada por mar o tierra.

Según reconocen desde IATA, la falta de estandarización y transparencia en el

sector ha propiciado el **descenso de la participación de la carga aérea en el mercado global de productos farmacéuticos en los últimos años**. En el año 2000, su cuota era del 17% y, 13 años después, en un contexto de crecimiento del sector, pasó a ser del 11%.

Ahora, con este telón de fondo, **el transporte aéreo ha apostado decididamente por recuperar la confianza** de la industria farmacéutica.

El sello 'CEIV Pharma se consolida

El primer interesado en recuperarla es **IATA**, organización que aglutina a 275 aerolíneas que mueven el 83% del tráfico aéreo mundial. Para ello **lanzó en 2014 el sello de excelencia 'CEIV Pharma'**, que

certifica que los centros y las compañías cumplen con los requisitos de la industria farmacéutica y aseguran la integridad del producto en su transporte. IATA examina en cada uno de estos centros su **adecuación a las Regulaciones de Control de Temperatura, TCR, las Buenas Prácticas de Distribución, GDP, los requisitos de la Organización Mundial de la Salud, OMS, y los estándares de la Farmacopea de Estados Unidos, USP.**

Según el Informe Anual 2017 de la IATA, **46 empresas y centros ya han recibido el sello y 88 están en proceso de certificación.** Entre ellos se encuentran los 30 centros 'Air Thermonet' de DHL, que iniciaron este proceso en el verano de 2016, cuando **DB Schenker se convertía en el primer transitario en conseguir en España el certificado.** En el presente 2017, varios hubs de DHL han recibido la certificación, entre ellos los de Shanghai, Leipzig y Dublín.

Aunque algunos aeropuertos como los españoles de **El Prat y Madrid-Barajas promueven esta certificación desde 2015**, ha sido en el último año cuando el sello ha recibido el impulso definitivo con la obtención del mismo por parte de los principales operadores internacionales.

A DHL y DB Schenker se han sumado en los últimos meses aerolíneas como la



“ Las aerolíneas parecen dispuestas a ganarse a un mercado, como el de los productos farmacéuticos, que no deja de crecer. ”

rusa AirBridgeCargo y las americanas Amerijet y Delta Cargo, esta última en una joint venture con Air France-KLM Marinair Cargo. En mayo, **Latam se convertía en la primera aerolínea de las Américas que se acreditaba con el 'CEIV Pharma'.** Kuehne+Nagel, Swissport y Singapore Airlines Cargo son otras de las compañías que han obtenido el certificado en el presente ejercicio.

Innovación e inversión

Para satisfacer las necesidades de la potente industria farmacéutica no basta

con garantizar que las operaciones se realizan de acuerdo a estrictos estándares de calidad y seguridad, también hay que **invertir en nuevas instalaciones y desarrollar productos innovadores que aseguren la integridad del producto.** Esta es, al menos, la estrategia que parece motivar las actuaciones de las principales aerolíneas, entre ellas los tres ganadores de los premios DHL Care 2017: Lufthansa Cargo & Swiss WorldCargo, United Cargo y Emirates SkyCargo.

Lufthansa ha incluido recientemente en su servicio cool/td un **film protector en los contenedores que ayuda a estabilizar la temperatura de la mercancía**, pudiendo reducir hasta en 20°C el efecto del sol. Emirates SkyCargo está desarrollando una solución, en colaboración con DuPont, para ofrecer una protección mejorada para cargas sensibles ante el calor, el frío y la humedad. United Cargo tiene ya 62 instalaciones en las que puede operar su servicio 'TempControl'.

Por su parte, **IAG Cargo ha incluido en julio de 2017 la modalidad 'Critical'**, su oferta premium para envíos de emergencia, a su servicio 'Constant Climate', que se ocupa del transporte de productos farmacéuticos a temperatura controlada y que cuenta con 109 instalaciones aptas para la manipulación de esta mercancía. □

“ En 2017 46 empresas y centros ya han recibido el sello 'CEIV Pharma' y 88 están en proceso de certificación. ”





Proyecto Econtainer para optimizar la eficiencia de contenedores reefer

El Centro Tecnológico Metalmecánico y del Transporte, Cetemet, lleva a cabo un estudio integral del diseño de los contenedores reefer que se utilizan, para mejorar su eficiencia energética, reducir su consumo de energía y facilitar su uso en transporte intermodal.

El Centro Tecnológico Metalmecánico y del Transporte, Cetemet, está ejecutando el proyecto 'Econtainer: Optimización Ecológica de Contenedores Intermodales', financiado por la Junta de Andalucía, y cuyo **principal objetivo** es la **optimización de la eficiencia termodinámica** en el **diseño de contenedores marítimos frigoríficos e isoterms** de manera que todo ello contribuya a potenciar su uso intermodal.

Este proyecto se marca como **objetivos** el **impulso del uso intermodal de los contenedores marítimos usados en el transporte de mercancías a temperatura controlada**, la **mejora de la eficiencia térmica** de los contenedores mediante el es-

tudio de **nuevos materiales aislantes**, el desarrollo de **mejores mecanismos de sellado** para evitar pérdidas térmicas en puntos singulares (puertas, esquinas, juntas, etc.), la **mejora de los sistemas de refrigeración** de los contenedores de forma que se optimice la distribución de la carga y la posibilidad de distribución de productos a diferentes temperaturas, y el estudio del cumplimiento de la legislación vigente en materia de contenedores destinados al transporte de perecederos.

A través de **Econtainer** se está desarro-

llando un **concepto teórico de contenedor** que por sus características tiene un **menor consumo de energía** y, por tanto, un mayor respeto al medio ambiente.

El estudio parte de la premisa de que un diseño de contenedor más eficiente, con una **menor constante global de transferencia térmica**, requiere un menor aporte de potencia energética. Por ello, dicho contenedor tiene un **menor consumo de combustibles fósiles**, por parte del equipo de frío, tanto en su uso en buques, como en su uso en tierra. Dicha **dis-**

“**Econtainer es un concepto teórico de contenedor reefer que consume menos energía y cuenta nuevos y mejores materiales aislantes para facilitar su uso en el transporte intermodal.**”

minución de consumo implica una reducción en las emisiones contaminantes, cuantificables en toneladas de CO₂ y de otros gases de efecto invernadero que se dejan de emitir a la atmósfera.

Esta reducción en el impacto medioambiental lleva asociada una **reducción de los costes de transporte de mercancía perecedera en contenedores marítimos**, con la que se pretende incrementar la **competitividad** de los mismos e **impulsar su uso en transporte intermodal**, cuando aún no lo utilizan de forma intensiva las grandes cadenas de distribución de alimentación, según datos recabados por Cetemet en la fase inicial del proyecto.

La **optimización del contenedor marítimo intermodal** se está abordando desde las áreas de **materiales, pérdidas térmicas y distribución de flujos de aire**. Las actividades que se están realizando van encaminadas a hacer un **diagnóstico** de estas áreas y a **cumplir los objetivos descritos** anteriormente.

Eficiencia en contenedores marítimos

Se está llevando a cabo una **evaluación y diagnóstico** tanto a nivel científico-teórico como práctico de todas las **limitaciones y problemas** que afectan a la **eficiencia térmica** de los contenedores marítimos, así como en su **transporte intermodal**.

Se está realizando una caracterización de **muestras de materiales aislantes** actualmente usados en contenedores. En base a los resultados se están planteando **medidas** para obtener **mejor aislamiento**, teniendo en cuenta el uso de materiales nuevos o reciclados.

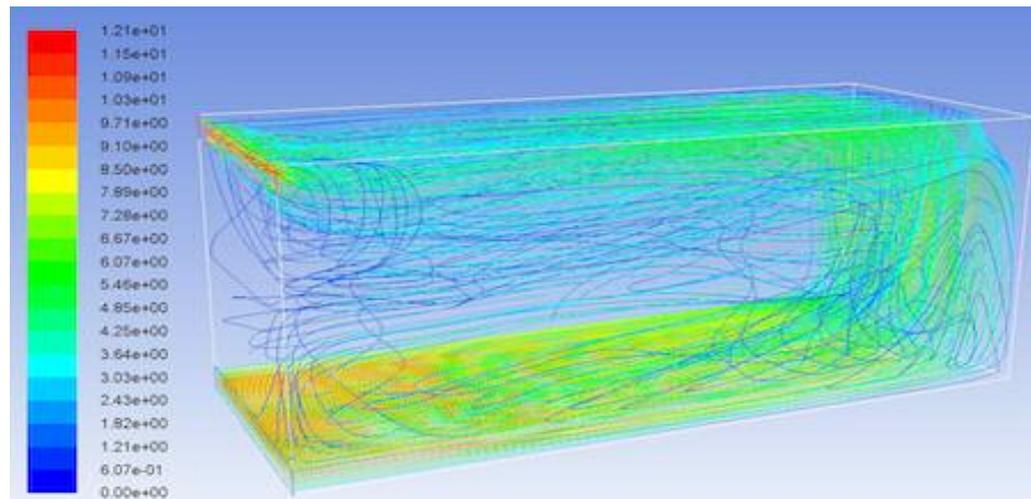
Pérdidas térmicas en elementos constructivos

Se está caracterizando experimentalmente los diferentes **elementos constructivos del contenedor**, entre ellos los puntos negros de **pérdidas**, como las juntas, puertas o esquinas, que son especial-

mente importantes durante la carga/descarga.

Además, se está estudiando el **cumplimiento de la legislación** vigente en materia de contenedores destinados al transporte de perecederos en todos los modos posibles como son el marítimo, ferrocarril y por carretera.

Para ello, se está llevando a cabo **ensayos de los actuales contenedores importados en la galería climática de Cetemet**



para obtener el coeficiente global de transmisión de calor de los mismos.

Paralelamente, se está elaborando un **modelo termodinámico** para llevar a cabo una **simulación térmica** por el método de elementos finitos para reproducir los fenómenos de transferencia de calor producidos en el contenedor que será **contrastado con los ensayos** experimentales.

Distribución de flujos de aire y gradientes de temperatura

Se está desarrollando un **estudio de la**

“ Los resultados del estudio que se está llevando a cabo servirán para fabricar nuevas unidades, mejores materiales aislantes y otros tipos de cajas móviles. ”

distribución de los flujos de aire y temperatura considerando difusores, rejillas, distribución de la carga y gradientes de temperatura dentro del contenedor marítimo. Así mismo, se están analizando los **equipos multi-temperatura** para comprobar la eficiencia de los mismos desde el punto de vista de la distribución de aire y temperatura.

Sobre esta base, se está realizando un **modelo CFD (Computational Fluid Dyna-**

mics) que permita simular los fenómenos de distribución de aire y temperatura en el contenedor, y que posteriormente será comprobado con ensayos experimentales.

En la etapa final se llevará a cabo una **integración de los resultados** de las distintas áreas anteriormente descritas y una **elección de la mejor combinación de soluciones parciales** de forma que **se optimice globalmente la eficiencia del contenedor**, así como la validación de la propuesta de contenedor marítimo optimizado para uso intermodal.

Los **resultados** obtenidos en Econtainer serán utilizados para la **fabricación de nuevas unidades, nuevos materiales aislantes y otros tipos de cajas móviles.** □

Francisco Javier Cañamero Torres
Ingeniero de I+D+i de Cetemet





Tecnove Fiberglass, I+D+i adaptada a las necesidades del cliente de frigo

Dentro del Grupo Tecnove, Tecnove Fiberglass es el especialista para transporte frigorífico que adapta carrozados a cada necesidad gracias a su propia oficina técnica.

El Grupo Tecnove es una *iniciativa empresarial de un grupo de profesionales e industriales de Herencia* (Ciudad Real), que decidieron aunar esfuerzos en **1986** para lanzar un proyecto empresarial que, en un primer momento, se centró en la **construcción de carrocerías de vehículos frigoríficos para el transporte de productos perecederos**.

La empresa tiene una **destacada evolución** en los años siguientes y, gracias al cuidado que ponen en el servicio al cliente, la calidad de su productos y la innovación, se convierte en un **referente en el sector**.

Ya en 1996 se constituye **Tecnove Fiberglass** como la división de Grupo Tecnove **especializada en carrozados**

frigoríficos e isoterms.

La empresa cuenta con instalaciones en **Herencia**, donde se encuentra el grueso de su producción, además de en **Mérida y Las Palmas de Gran Canaria**, con el fin de ofrecer una respuesta global a los requerimientos de la industria actual.

Entre los vehículos para los que Tecnove Fiberglass fabrica **carrozados, se encuentran semirremolques, vehículos especiales, vehículos rígidos e isoterms para furgonetas**, independientemente de si necesitan ATP o no, como las unidades especiales para el transporte de obras de arte, e incluso unida-

des estáticas, como muelles de carga con precámara a temperatura controlada.

Tecnove Fiberglass cuenta con un **departamento de ingeniería dedicado a labores de I+D+i**, compuesto por un importante **equipo multidisciplinar y equipado con un laboratorio de ensayos** en el que se prueba el comportamiento de materiales que usan en los carrozados.

En este sentido, Tecnove Fiberglass ha desarrollado un sistema de control de proceso con métodos automáticos y procedimientos optimizados.

La experiencia acumulada en una

“ Tecnove Fiberglass cuenta con un departamento de ingeniería propio, dedicado a labores de I+D+i. ”

“ *Tecnove Fiberglass presta especial atención a la necesidad que tienen sus clientes por aligerar sus vehículos para optimizar sus volúmenes de carga y reducir el consumo de carburante.* ”

miento, debido en parte a la **necesidad de renovación de un parque especialmente envejecido**, y al incremento del e-commerce.



trayectoria de más de 40 años dedicada a la fabricación de carrozados hace que Tecnove Fiberglass tenga una sensibilidad especial a la hora de **aportar soluciones específicas a las necesidades concretas de cada cliente.**

Así mismo, el contacto continuo con sus clientes hace que Tecnove Fiberglass también esté atenta, como explica Francisco Javier Fernández-Caballero, a las últimas **tendencias hacia el aligeramiento de los materiales** que demandan las empresas del sector frigorífico, con el fin de **optimizar sus volúmenes de carga y reducir los consumos de combustible.**

Últimas novedades

Entre los últimos productos desarrollados por Tecnove se encuentra el **Lightest**, una caja muy ligera para **transporte a temperatura controlada en vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA**, que ofrece hasta 1.250 Kg de carga útil.

Por otra parte, Tecnove Fiberglass ha desarrollado **carrozados para diferentes fabricantes** diseñados para el transporte de productos congelados en vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA.

Igualmente, también colabora con

diferentes fabricantes de vehículos industriales, como MAN, Mercedes-Benz, Iveco o Volvo, para los que ha desarrollado carrocerías para vehículos industriales medios y pesados de hasta 26 toneladas para el transporte a temperatura controlada.

En este sentido, **Tecnove Fiberglass** se ha centrado en **agilizar los tiempos de entrega** para que sus clientes, como afirma **Francisco Javier Fernández-Caballero, director gerente de Tecnove Fiberglass**, puedan **empezar a utilizar y rentabilizar los equipos cuanto antes.**

Algo que aprecian especialmente sus **clientes del sector de la distribución** que se encuentra en franco creci-

Adaptados a las necesidades del client

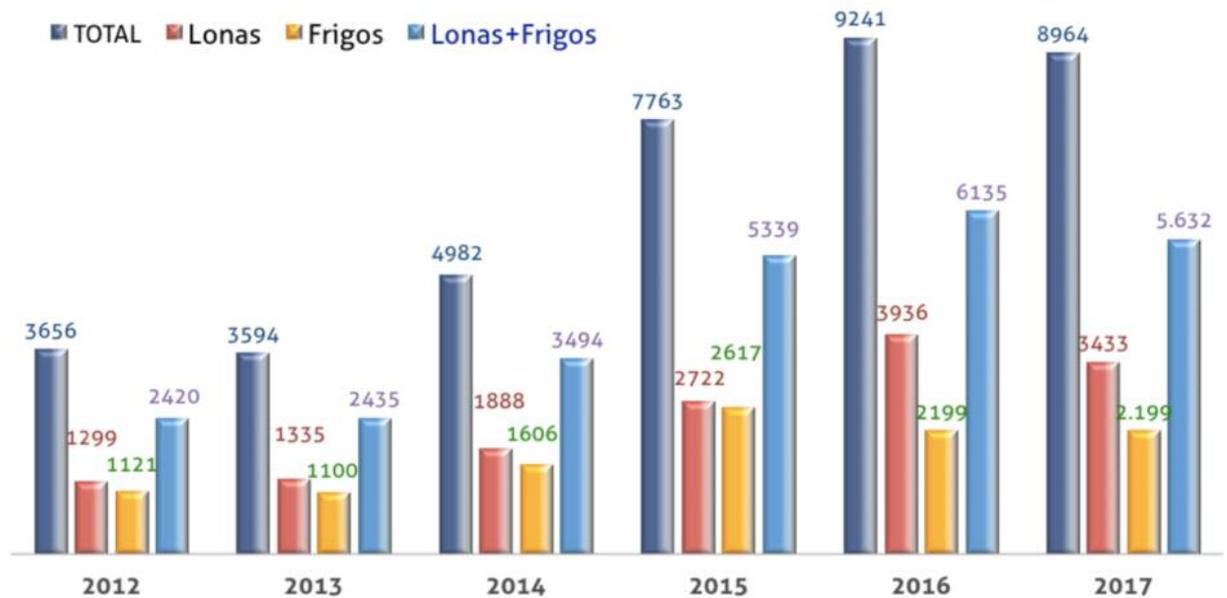
Tecnove Fiberglass cuenta con un **completo servicio de asistencia técnica**, así como con una **extensa red de servicio postventa**, con el fin de ofrecer asistencia con la mayor calidad y rapidez en toda España, ya que los productos que fabrica la empresa son herramientas de trabajo imprescindibles para sus clientes.

Así mismo, **Tecnove Fiberglass** cuenta con **instalaciones propias dedicadas exclusivamente a mantenimiento y reparación** de unidades, con personal altamente especializado. □

Francisco Javier Fernández-Caballero, socio y director gerente de Tecnove Fiberglass.



Matriculaciones de remolques y semirremolques 2012-2017 AGOSTO



(Fuente: ASFARES)

Sor Ibérica y Lecitrailer suponen el 45% del total

Los frigos aguantan el tipo

Las matriculaciones de semirremolques frigoríficos en los ocho primeros meses de 2017, según datos de Asfares, alcanzan las 2.199 unidades, que es exactamente el mismo número de unidades matriculadas hace un año.

El mercado de los semirremolques, pasado el ecuador del período estival, acusa los crecimientos experimentados en estos dos últimos ejercicios, que junto con un año en el que los dientes de sierra son la tónica mensual, y **pierde un 3% en el cómputo total**, principalmente debido a la **caída de las 'lonas'**, que retroceden hasta agosto un 12,78%, según los datos de la Asociación de Fabricantes de Remolques y Semirremolques, **Asfares**.

Sin embargo, en lo que respecta a los **frigos**, en lo que va de año se mantienen en las mismas 2.199 unidades de hace un año, lo que implica crecer casi un punto en cuota, tras un mes de agosto que ha sido el menos matriculador de los últimos años.

Con el comienzo de la campaña a la

vuelta de la esquina, que se prevé sea inferior en volúmenes de producción de frutas y hortalizas con respecto a 2016, **los fabricantes apuran los plazos de entrega**, para cumplir con los pedidos.

Hasta agosto, el ranking de fabricantes de semirremolques frigoríficos **lo encabeza Sor Ibérica**, que con un total de **510 unidades matriculadas**, un 12,6% más en comparación con el año anterior, tiene una cuota del 23,19%.

En segundo lugar se encuentra Lecitrailer, con **489 frigos matriculados**, nada menos que 160 unidades más que hace un año, que le otorgan una cuota del 22,24%. **Entre los dos suman el 45% del mercado de frigos**, con **999 unidades**.

De todas formas habrá que esperar a que se efectúen las entregas de inicio de temporada, para poder evaluar la evolución del mercado □

Sor Ibérica hamatriculado 510 frigos en los ocho primeros meses de 2017.





Lecitrailer, robustez y ligereza en frigos personalizados

Lecitrailer ha alcanzado una cuota del 22% en el mercado español de semirremolques frigoríficos y ya acecha el liderato en este segmento. Adaptar la fabricación de los frigos a las necesidades de cada cliente y la robustez y ligereza de su chasis son las claves del éxito del fabricante zaragozano, como explica su director comercial, Antonio Pérez.

Lecitrailer vive un gran momento en el segmento de **semirremolques frigoríficos**, mercado en el que se llevan matriculados, de enero a agosto, un total de **2.199 frigos**, exactamente los mismos que hace un año.

Entre enero y agosto de este mismo año, el fabricante zaragozano ha matriculado **489 semirremolques frigoríficos** en España, un 48,6% más que en el mismo período de 2016.

Lecitrailer alcanza de este modo una **cuota del 22,24%**, frente al 14,96% que tenía hace un año, y se coloca como el segundo fabricante con más matriculaciones en este segmento, pisando los tonos al primero.

La producción de semirremolques frigoríficos supera el **25%** del volumen total de fabricación de Lecitrailer.

En este sentido, la marca aragonesa **ha ampliado su línea de producción y mon-**

taje de frigos, con el fin de producir ocho semis de este tipo al día y estar en disposición de alcanzar los 12 diarios.

Una de las claves del éxito del fabricante radica, como explica Antonio Pérez, director Comercial de Lecitrailer, en la **amplia gama de vehículos frigoríficos** que tiene la marca y en "que se **adapta completamente a las necesidades específicas** de cada cliente".

"Lecitrailer", continúa Pérez, "ha conseguido adaptar su fabricación a la necesidad del cliente en todos sus modelos: Internacional, Distribución, Aligerados, Pharma, City-Trailer, Link, remolques, Además, **una de las ventajas diferenciales de nuestros frigos es su chasis**, por su robustez y ligereza."

El fabricante aragonés está **en contacto permanente con sus clientes**, para pulsar cuáles son sus necesidades y ofrecer soluciones que pasan, cada vez más, por una **creciente especificación y perso-**

nalización de los vehículos.

Fruto de ese intenso contacto con el mercado, Lecitrailer también ofrece **soluciones para la distribución urbana de mercancías a temperatura controlada**, sector en el que cuenta con plataformas específicas para city-trailers.

La marca aragonesa también cuenta con unidades para **megacamiones**, un mercado con una demanda creciente y en el que cuentan con el **Link-Trailer**, versión con la que Lecitrailer ha sido **pionero en España en este segmento.**

En total, Lecitrailer lleva fabricados **40 conjuntos frigoríficos** para megatrailers.

La estrategia de **diversificación, calidad y personalización** que desarrolla el fabricante aragonés le permite **crecer de forma estable y constante**, pese a que el mercado español se mantiene en cifras de 2016, sin superar, según sus previsiones, los 3.000 semirremolques frigoríficos. □



Velando por la seguridad de la carga

Ante la creciente ola de robos, transportistas y carroceros han unido fuerzas para mejorar la seguridad de los vehículos y de su carga con nuevos sistemas que aseguran la integridad de la carga y ofrecen información constante de su situación a lo largo de toda la ruta.

La seguridad es uno de los elementos que más quebraderos de cabeza da a los empresarios del transporte de mercancías por carretera.

La inseguridad en carreteras, áreas de servicio y polígonos industriales pone en peligro no solo a conductores profesionales y equipos de transporte, sino **también a la propia carga.**

Atled Innovación es una empresa de reciente creación que bebe de la experiencia acumulada por Vicente Miró en el sector del transporte durante más de 40 años para ofrecer **soluciones innovadoras en sistemas de seguridad.**

Los sistemas creados por Atled Innovación **se adaptan a los diseños de la gran mayoría de fabricantes** de semiremol-

ques y, además, su instalación puede suponer una **reducción de las primas de seguro contratadas** por robo de la mercancía, lo que redundará en un **incremento de la competitividad** de las empresas de transporte.

Así mismo, estos equipos de seguridad también pueden **instalarse tanto en vehículos nuevos como en vehículos usados.** De igual modo, la empresa también puede **retirar el sistema cuando el semirremolque ha llegado al final de su vida útil** para colocarlo en uno de nueva adquisición.

Adicionalmente, el sistema incorpora un **mando a distancia** para ser accionado por el conductor que se conecta con la instalación de **satélite** que disponga la empresa y que, además, también puede

vincularse con el **teléfono móvil** del conductor.

Los diseños de los cierres elaborados por Altred se realizan específicamente para **evitar ser forzados o manipulados.** En este sentido, los **modelos S-008 y S-009** están configurados por perfiles extrusionados de acero inoxidable de alta calidad que conforman un conjunto hermético e impenetrable.

Altred ha desarrollado en exclusiva para las empresas de transporte unos **sistemas de lapas neumático-electrónicas** que pueden accionarse mediante mando a distancia o a través del sistema vía satélite de la empresa y que se colocan en la parte derecha trasera del vehículo, tanto arriba como abajo.

Con estos sistemas, Altred ofrece una serie de equipos antirrobo exclusivamente **dirigidos exclusivamente al transporte de mercancías,** diseñados para ahorrar costes, robustos, eficaces, innovadores y que garantizan un **control absoluto de la carga** a lo largo de la ruta, así como en todos los puntos de carga, descarga, repostaje o descanso. □





Soluciones innovadoras para problemas de transporte específicos

La capacidad de adaptarse a las necesidades de cada cliente es un elemento clave en el diseño de equipos de transporte. Sor Ibérica aprovecha su larga trayectoria para personalizar cada vehículo y ofrecer a cada cliente la mejor solución a su problema de transporte.

Desde 1970, Sor Ibérica aplica la **innovación en el segmento del transporte frigorífico**, con el fin de mejorar día tras día sus semirremolques.

Cada cliente tiene unas **necesidades de transporte concretas** que Sor intenta conocer en detalle para ofrecer **soluciones específicas y personalizadas**.

En el caso del transporte frigorífico, es esencial contar con **vehículos ligeros**, que permitan **augmentar al máximo posible la tara útil** de los equipos de transporte, hasta su límite legal.

En este sentido, Sor Ibérica cuenta con **uno de los semirremolques frigoríficos más ligeros** del mercados.

Su gama de semirremolques aligerados, además de reducir la tara, genera **ahorros de combustible** y, consecuentemente, **reducciones en las emisiones de gases contaminantes**.

Otro de los aspectos fundamentales para el transporte frigorífico es el **mantenimiento de la cadena de frío**.

Sor Ibérica ha desarrollado unos **estándares de aislamiento térmico** que alcanzan uno de los mejores niveles del sector y, al tiempo, **aportan ventajas en el consumo de combustible** frente a otras alternativas de mercado.

Así mismo, es imprescindible también que los semirremolques tengan una buena **maniobrabilidad**, que sean **robustos**, que garanticen un **retorno de inversión** rápido y que cuenten con un interesante **valor residual**. Elementos todos ellos que el fabricante tiene en cuenta en su labor de innovación y desarrollo.

Desde diciembre de 2016, la marca tiene **homologados nuevos chasis de un eje tambor o disco** con o sin sistemas direccionales e, igualmente, también los

tiene **disponibles con ejes de rueda doble o sencilla de 10Tm** y con o sin sistemas direccionales o autodireccionales.

Desde 1996, Sor Ibérica está **presente en algunos mercados europeos**, como el Reino Unido, Dinamarca, Suiza, Italia o los Países Bajos, países en los que existe una larga tradición de transporte a temperatura controlada y en los que el fabricante ha conseguido ganarse una **posición de prestigio**.

Tras la integración de Chereau y Sor en **The Reefer Group** en 2015, el grupo ofrece una **amplia gama de productos diferenciados y de alto valor añadido** a sus clientes.

Igualmente, también traslada a sus clientes las **sinergias de coste y mejoras de productividad** que se generan gracias a la combinación de la dilatada experiencia que acumulan dos empresas que siguen manteniendo su personalidad. □

Información profesional

¡En cualquier sitio, en cualquier momento!



*Suscríbese a nuestros boletines
GRATUITOS y ESPECIALIZADOS
- Logística, Transporte por Carretera y Marítimo -
3 Boletines diarios de lunes a viernes*

www.cadenadesuministro.es

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