

Dicario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXII · NÚMERO 7.578 · 30/9/2025 · MARTES

Dicario de  fruit attraction

Fruit Attraction: soluciones logísticas para el futuro hortofrutícola



INNOVA logic

LOGÍSTICA PARA ALIMENTACIÓN

20
AÑOS
CONTIGO
INNOVA logic



Logística refrigerada · Distribución · Almacenaje en frío

Transporte cargas completas nacional e internacional

Almacenaje y crossdocking a temperatura controlada

Transporte nacional en grupaje



P. I. Más de Baló - C/ Más del Conde, 13
46394 Ribarroja del Turia - Valencia · Tel. Dpto. comercial: +34 630 354 483
info@innovalogic.es · www.innovalogic.es

ZIG ZAG

JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



Con las cosas de comer no se juega

Agricultores de toda Europa, entre ellos muchos españoles, se movilizaron en julio en Bruselas para defender el futuro del campo europeo y contra lo que consideran un ataque directo a la Política Agrícola Común (PAC). Sostienen los agricultores que la Comisión Europea quiere "enterrar" la PAC con una decisión política que pone en peligro la soberanía alimentaria de Europa y rompe el vínculo entre el campo y los ciudadanos. "Los agricultores y ganaderos no somos el problema, sino la solución", proclaman.

Confieso que apenas presto atención a las decisiones que en Bruselas se toman con relación a las políticas agrícolas comunes; desconozco el contenido del PAC y su alcance en el agro español, más allá de que sus defensores lo consideran un instrumento clave para garantizar la seguridad alimentaria y apoyar el sector agrario, y sus detractores critican la distribución desigual de ayudas y su impacto histórico en los mercados. Como si todo lo relacionado con las políticas agrarias no fuera conmigo. Un problema de otros, no mío.

Y sin embargo, cuando de comer se trata, ¡hay que ver lo cara que está la cesta de la compra!, nos lamentamos. Los precios de las frutas y hortalizas están en niveles máximos, con un incremento acumulado del 18% en los últimos 12 meses, aunque, eso sí, no faltan en los lineales de los supermercados ni en los puestos de los mercados. Tenemos la seguridad de que no estaremos desabastecidos. Al menos, por el momento.

Conviene no olvidar que la seguridad alimentaria, en España, en Europa y en cualquier lugar, depende en gran medida de la calidad y la capacidad de la infraestructura disponible para almacenar y transportar mercancías. Para ello, es necesario que los organismos competentes adopten las medidas políticas necesarias para eliminar las barreras que dificultan la inversión tan necesaria en nuestra infraestructura logística alimentaria.

Ello incluye el acceso a energía asequible en todo momento, especialmente durante periodos de crisis, así como la eliminación de trabas burocráticas

para la construcción y modernización de infraestructuras vitales en todos los niveles. A este respecto, hay que recordar que los sectores del sector del almacenamiento en frío y el transporte refrigerado han sido a menudo ignorados por las instituciones comunitarias, a pesar de ser fundamentales para la resiliencia de la cadena de suministro alimentario en Europa. Por ello, las políticas de la Unión Europea deben apoyar e incentivar la inversión en las instalaciones, vehículos, recursos y competencias que la cadena de frío necesita para el presente y el futuro.

Las cadenas logísticas de frío deben tener la consideración de infraestructuras críticas, con su personal reconocido

como trabajadores esenciales. Necesitan que se eliminen las barreras a la inversión en la capacidad, se introduzcan incentivos y se amplíe la infraestructura existente.

Como propone la Global Cold Chain Alliance (GCCA), que

representa a todos los segmentos principales de la cadena de suministro de temperatura controlada, el sector de la cadena logística de frío está preparado para asociarse con las instituciones de la Unión Europea y las autoridades nacionales, pero dicha cooperación debe basarse en la claridad, la practicidad y el reparto de riesgos.

La resiliencia del suministro alimentario en Europa no sólo depende de las empresas que operan los almacenes de frío y las flotas de transporte refrigerado, sino también de la coordinación de políticas que reflejen la realidad de la logística alimentaria.

Lo mismo que la gran mayoría de los consumidores desconoce la realidad, los problemas y las necesidades de los productores agrícolas, desconoce también el papel fundamental de la logística y el transporte en el aseguramiento del suministro alimentario.

Las recientes crisis geopolíticas, económicas, sanitarias y de fenómenos meteorológicos extremos han puesto de relieve las vulnerabilidades de la cadena de suministro alimentario en Europa, y este tipo de grandes alteraciones podrían incluso aumentar en gravedad y frecuencia en las próximas décadas. Estamos avisados.

PUNTO DE FUGA

RAÚL TARREGA

raultarrega@grupodiario.com

@raultarrega



Antípodas y kiwis

Si buceamos en el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, observaremos que la palabra "antípoda" tiene dos significados. Aunque utilizado mayoritariamente como un sustantivo plural, la primera de las definiciones de este adjetivo reza los siguientes: "Dicho de una persona con respecto a otra: Que habita en un lugar del globo terrestre diametralmente opuesto al lugar en el que habita la otra". La segunda de sus acepciones nos habla de algo o alguien que se contraponen totalmente a otro algo u otro alguien. Recuerdo perfectamente a Ramón, el profesor que nos enseñó a mí y a mis otros 30 compañeros de clase esa primera acepción del diccionario de la RAE con un globo terráqueo de plástico que perfectamente podría haber pasado por una gigantesca pelota de playa, señalando con una mano la Península Ibérica y con la otra el archipiélago de islas que forma Nueva Zelanda. Inocentes como éramos mis compañeros y yo en esos tiernos años de nuestra infancia, no erraría al asegurar que fue ese uno de los primeros momentos -si no el primero- en que comencé a tomar conciencia de lo grande que es nuestro mundo.

Y les cuento todo esto porque hace unos días, mientras desayunaba tranquilamente, se me fue la vista a la etiqueta de una pequeña caja de kiwis amarillos comprada en un supermercado cercano. Aunque me imaginaba la procedencia de esos kiwis, me dio por escudriñar en esa etiqueta, esperando una cierta sorpresa. No la hubo. "Origen: Nueva Zelanda". Cultivado en las antípodas y consumido a unos 20.000 kilómetros de distancia. Porque a pesar de que en España ya hay regiones en las que se cultiva esta variedad de kiwi, como son la Comunitat Valenciana, Extremadura, Asturias y Andalucía, la producción nacional no puede satisfacer la demanda actual, y de ahí la necesidad de importarlos.

La globalización es una palabra en la que caben significados prácticamente infinitos. Podría decirse que uno de ellos es el de poder comer en España kiwis amarillos cultivados en Nueva Zelanda. Y si hablamos de glo-

balización, convendremos en que deberemos hablar de logística, y todo lo que ello significa.

Deberemos hablar de contenedores reefer y de las tecnologías que cada año las navieras y fabricantes implementan tanto en buques como en los propios contenedores para que esos kiwis amarillos lleguen en perfectas condiciones a cualquier parte del mundo. Deberemos hablar de unas terminales preparadas para poder atender este tipo de tráfico que no hace sino crecer cada año, tal y como reconocen tanto las propias navieras como los operadores portuarios. Deberemos hablar de navieras, que cada año tienen que hacer un ejercicio de adaptación titánico

para equilibrar una balanza en la que se debe conjugar, por un lado, el aumento de la demanda; y por otro, la inestabilidad internacional que no es nada amiga de este tipo de mercancía. Deberemos hablar del transporte terrestre -tanto por ca-

rrretera como por ferrocarril-, que es quien se encargará de acercar los miles de kilogramos de kiwis amarillos hasta los puntos de distribución y venta.

Y, sobre todo, deberemos de hablar de las plataformas logísticas y almacenes especializados. Aunque podríamos decir que son uno de los eslabones más invisibles de toda esta cadena de valor global de las mercancías a temperatura controlada, su papel para que esos kiwis amarillos lleguen en perfectas condiciones hasta nuestra cesta de la compra es fundamental. Son los que desconsolidan la mercancía, la separan, la mantienen y la vuelven a consolidar para que pueda seguir su periplo. Y lo hacen lidiando con una serie de problemas que, año tras año, siguen estando ahí, como son una voraz competencia desleal, una normativa no estandarizada que puede impulsar o dificultar tu negocio según el lugar de España en el que operes, unas primas de seguros abusivas y arbitrarias que ponen en riesgo la supervivencia de no pocas empresas, y una legislación sobre gases fluorados que obliga a una constante renovación de maquinaria. Este año rompo una lanza por este eslabón de la cadena logística. Lo merecen.

Uno de los significados de la globalización es el de poder comer en España kiwis amarillos cultivados en Nueva Zelanda



Más de 2.280 empresas han confirmado su participación en la feria que ocupará 73.000 metros cuadrados.

LOGÍSTICA • María José Sánchez, directora de Fruit Attraction

“Fruit Attraction proyecta a Madrid como punto estratégico en el mapa logístico agroalimentario”

→ **María José Sánchez, directora de Fruit Attraction, analiza los grandes retos y oportunidades que afronta la feria en su edición de 2025. Con más de 2.280 empresas confirmadas, 73.000 metros cuadrados y la participación de profesionales de 150 países, el evento se consolida como una de las principales plataformas internacionales para el negocio hortofrutícola.**

MARINA CARTAGENA

MADRID. Desde Madrid, destacado epicentro logístico y comercial del sector, Fruit Attraction refuerza su papel como punto de encuentro global para la innovación, la sostenibilidad y la eficiencia en la cadena de valor agroalimentaria. Su directora, María José Sánchez, considera la ciudad el gran hub logístico agroalimentario y así se lo traslada a Diario del Puerto en una entrevista en exclusiva.

¿Cuáles son los grandes objetivos estratégicos de Fruit Attraction 2025?

En 2025, Fruit Attraction refuerza su papel como plataforma inter-

nacional de referencia para el impulso del negocio hortofrutícola. Entre nuestros objetivos principales se encuentran: ampliar la proyección global del sector, fomentar la adopción de soluciones innovadoras a lo largo de toda la cadena de valor y facilitar el cierre de acuerdos comerciales mediante iniciativas como el programa de compradores internacionales. Aspiramos a seguir siendo el espacio clave donde confluyen los grandes actores del mercado global de frutas y hortalizas.

El objetivo es claro: seguir conectando oferta y demanda global con eficacia y visión de futuro.

¿Cómo contribuye la feria a posicionar Madrid como hub logístico agroalimentario?

Fruit Attraction actúa como una gran plataforma internacional que proyecta a Madrid como un punto estratégico en el mapa logístico agroalimentario global. Durante la feria, la ciudad reúne a los principales actores del transporte y la distribución de productos frescos -desde operadores logísticos hasta infraestructuras clave como puertos, aeropuertos y centros intermodales- convirtiéndose en un punto neurálgico para las conexiones entre Europa,

América Latina, África y Asia. Esta concentración de actividad y networking especializado refuerza el papel de Madrid como un centro logístico fundamental para el sector hortofrutícola.

Los expositores mostrarán los últimos sistemas y aplicaciones para medir y reducir la huella de carbono e IA para optimizar rutas

¿Qué papel juega Fruit Attraction en la cadena de valor del sector hortofrutícola mundial?

Fruit Attraction desempeña un papel integrador dentro de la cadena de valor hortofrutícola global. Reúne a todos los eslabones del sector—desde el campo hasta el punto de venta—incluyendo a operadores logísticos, empresas de tecnología, embalaje, etc. La feria no solo impulsa el negocio, sino que también facilita el intercambio de conocimiento, impulsa la colaboración y ofrece soluciones concretas a desafíos clave como la sostenibilidad, la eficiencia o la trazabilidad en origen y destino.



María José Sánchez, directora de Fruit Attraction.

¿Qué innovaciones logísticas, tecnológicas o en transporte destacan entre los expositores de 2025?

Nuestros expositores mostrarán los últimos sistemas y aplicaciones para medir y reducir la huella de carbono, IA para optimizar rutas, gestionar inventarios y planificación predictiva, flotas inteligentes, drones de última milla, innovaciones tecnológicas adaptadas a la agricultura, o sistemas de monitorización entre otras.

La feria aborda retos como la descarbonización, el encarecimiento energético o la optimización de costes

¿Cómo está abordando Fruit Attraction los desafíos logísticos actuales, como la descarbonización del transporte o el incremento de costes en la cadena de suministro?

Fruit Attraction, a través de los congresos y jornadas técnicas, aborda retos como la descarbonización, el encarecimiento energético o la optimización de costes. La feria se convierte así en un espacio de respuesta real, donde el sector puede identificar tecnologías, modelos de transporte y estrategias orientadas a una logística más limpia y resiliente.

¿Qué peso tienen la sostenibilidad y la eficiencia energética en las soluciones logísticas que se presentan en la feria?

La gran mayoría de empresas logísticas expositoras están enfocadas en ofrecer soluciones que reduzcan el consumo energético,

minimicen emisiones y mejoren la eficiencia operativa. Desde flotas eléctricas hasta plataformas multimodales y embalajes reutilizables, la sostenibilidad está en el centro de la innovación logística que se presenta en Fruit Attraction.

¿Cómo impulsa la feria modelos de distribución más sostenibles, como el ferrocarril o la última milla urbana limpia?

Fruit Attraction actúa como plataforma de visibilidad y encuentro para aquellas soluciones logísticas que apuestan por modelos más sostenibles. A través de jornadas técnicas, foros especializados y espacios expositivos, damos voz a las empresas que están liderando este cambio y compartimos casos reales que pueden servir de inspiración para el conjunto del sector.

¿Cómo se ha trabajado la participación de países estratégicos como México y Malasia en esta edición? ¿Qué oportunidades logísticas representa esto para España?

Para España, representa una gran oportunidad: afianzar relaciones comerciales con Latinoamérica y Asia, y posicionarse como puente logístico hacia Europa. Esto activa también las infraestructuras portuarias y aeroportuarias españolas como nodos de conexión clave.

¿Existe coordinación con puertos, aeropuertos y plataformas logísticas para facilitar la participación global?

Fruit Attraction se ha consolidado como un punto de encuentro clave donde convergen activamente los principales puertos, aeropuertos y plataformas logísticas, tanto nacionales como



Fruit Attraction se consolida como una de las principales plataformas internacionales para el negocio hortofrutícola.

“Una de las principales novedades es la nueva sectorización de los pabellones”

¿Qué novedades se presentan este año?

Una de las principales novedades es la nueva sectorización de los pabellones, pensada para mejorar la experiencia de negocio. Ocuparemos 10 pabellones del recinto ferial de IFEMA Madrid, con una sectorización más clara: los impares estarán dedicados a empresas nacionales e Innova&Tech, mientras que los pares acogerán la oferta de Europa, América, África y Asia.

También reforzamos la visibilidad de los productos orgánicos, con acciones específicas que facilitarán su identificación y recorrido. Además, el tomate será el producto estrella de este año, con un programa de actividades temáticas en torno a él.

Por otro lado, volvemos con los Premios al Mejor Stand, con nuevas categorías como la sostenibilidad o el voto del público. Y contaremos de nuevo con zonas como el Innovation Hub y el área de Fresh Food Logistics, donde se reúnen las propuestas más vanguardistas del sector.

En definitiva, Fruit Attraction 2025 llega con muy buenas perspectivas. Estamos avanzando a muy buen ritmo. A día de hoy, ya tenemos confirmada la participación de más de 2.280 empresas y hemos superado los 73.000 metros cuadrados de superficie expositiva. Esto supone un crecimiento notable respecto al año pasado y refleja la confianza del sector en la feria. Todo apunta a que superaremos los 75.000 metros cuadrados, los 2.350 expositores y los 120.000 profesionales de 150 países. Estos números no solo hablan de volumen, sino de confianza del sector en Fruit Attraction como gran plataforma de negocio.

Además, este año se incorporan nuevos países como Etiopía, Georgia, Hungría, Jordania, República de Isla Mauricio, Senegal, Uganda y Vietnam.

Unos datos que consolidan a Fruit Attraction como una de las principales plataformas de negocio del mundo para el sector hortofrutícola.



Presentes en FRUIT ATTRACTION

30 SEPT - 02 OCT

Visítenos
Hall 10, Stand 10D30

arola.com



Especialistas en la distribución internacional



En lo grande
y en lo pequeño

CONECTAMOS
valenciaport

“Queremos consolidarnos como el gran punto de encuentro para las soluciones logísticas inteligentes, sostenibles y resilientes del futuro hortofrutícola global”

internacionales. Esta articulación logística permite facilitar una participación global eficiente, ágil y conectada, reforzando el posicionamiento del evento como un punto estratégico para el comercio hortofrutícola mundial.

Durante la feria, los distintos actores de la cadena de suministro, desde autoridades portuarias, operadores logísticos, transitarios, plataformas intermodales, hasta compañías aéreas y servicios de última milla, presentan sus productos, servicios y novedades.

¿Qué lugar ocupa la digitalización (IoT, blockchain, trazabilidad, automatización) en la oferta expositiva?

¿Hay empresas que estén mostrando soluciones logísticas inteligentes (por

ejemplo, gemelos digitales o inteligencia artificial aplicada al transporte)?

La digitalización es uno de los aspectos principales de la mayoría de las empresas. Muchas de ellas presentan este tipo de soluciones. Está jugando un papel cada vez más importante en la oferta expositiva de Fruit Attraction, especialmente en el contexto de innovación logística y optimización de la cadena de suministro. Soluciones como IoT, Blockchain, trazabilidad, automatización y gemelos digitales están transformando la forma en que se gestionan los flujos logísticos en la industria hortofrutícola, y Fruit Attraction se ha convertido en un escaparate clave para estas tecnologías emergentes.

¿Cómo imagina la dirección de la feria el papel de Fruit Attraction dentro de cinco años en materia de innovación logística?

Queremos consolidarnos como el gran punto de encuentro para las soluciones logísticas inteligentes, sostenibles y resilientes del futuro hortofrutícola global. En cinco años, la logística será más digital, más verde y más colaborativa; y Fruit Attraction estará a la vanguardia de esa transformación. ■



La feria facilita el cierre de acuerdos comerciales entre los agentes del sector.

“La clave para tener visibilidad está en una participación activa y planificada”

¿Cómo pueden las empresas del sector logístico obtener mayor visibilidad dentro de Fruit Attraction?

La clave está en una participación activa y planificada. Las empresas logísticas pueden ganar visibilidad no solo a través de su presencia sino también participando en foros especializados, ponencias técnicas o actividades de networking. Además, herramientas como la plataforma “Live Connect” permiten generar contactos antes, durante y después del evento, ampliando así el impacto de su presencia. Recomendamos preparar la participación con tiempo, identificar los públicos objetivo y aprovechar todas las oportunidades que ofrece la feria para posicionarse como actores clave en la cadena agroalimentaria.

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA
LLEIDA
SEVILLA



salvatlogística®

www.salvatlogistica.com



Llueva, truene o nieve

Dormirás tranquilamente

fruit attraction
FERIA INTERNACIONAL DEL SECTOR DE
FRUTAS Y HORTALIZAS

Visítanos en:
Pabellón 5, Estand 5B08



En Mercabarna hay **200 empresas mayoristas** dedicadas al sector de frutas y hortalizas expertas en la diversificación de orígenes, con soluciones logísticas ágiles, adaptables a cualquier necesidad. Así, pase lo que pase en todo el mundo, nada te quitará el sueño.

El hub alimentario del Mediterráneo-Barcelona*

AGEM
ASSOCIACIÓ GREMIAL D'EMPRESARIS MAJORISTES DE FRUITES I HORTALISSES


mercabarna



La directora de Fruit Attraction, María José Sánchez, en la presentación de la 17ª edición de la feria en la que intervinieron Arancha Priede, directora general de Negocio Ferial y Congresos de IFEMA Madrid; Cecilio Peregrín y José María Pozancos, presidente y director de FEPEX, respectivamente; y Elena Curzio, encargada de Asuntos Económicos-Comerciales y Promoción de la Embajada de México en España.

LOGÍSTICA • Las dos grandes potencias agrícolas y tecnológicas son los países invitados en Fruit Attraction 2025

Malasia y México, nuevos horizontes para la logística hortofrutícola española

➔ **Malasia y México se presentan como los países socios e invitados de Fruit Attraction. La elección no es casual. España, líder europeo en exportaciones hortofrutícolas, busca diversificar destinos más allá de su tradicional dependencia de los mercados comunitarios.**

MARINA CARTAGENA

MADRID. El dato es claro: más del 80% de las exportaciones hortofrutícolas españolas se concentran en Europa. Alemania, Francia y Reino Unido siguen siendo los principales clientes. Sin embargo, en un contexto de tensiones logísticas, cambios regulatorios y creciente competencia global, depender en exceso de un mismo bloque geográfico es un riesgo.

El sector hortofrutícola español, que aportó más de 20.000 millones de euros al superávit comercial en 2024, se enfrenta a un doble desafío: mantener su posición en Europa y abrirse a nuevos destinos. Para ello, Fruit Attraction aspira a ser el escaparate, un punto de encuentro y espacio de negociación.

El ICEX ha duplicado en los últimos años los recursos destinados a la captación de compradores internacionales, alcanzando los 130.000 euros en 2024, en el marco del convenio Spain Food Nation con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). La estrategia ha incluido ampliar perfiles, atrayendo no solo compradores de producto fresco, sino también de maquinaria agroindustrial.

En este sentido, el ICEX España Exportación e Inversiones, junto a FEPEX e IFEMA, ha diseñado una estrategia que apunta a reforzar vínculos con dos mercados de gran potencial, pero también de notables retos: el sudeste asiático y Latinoamérica. "Tanto Malasia como México ofrecen oportunidades para nuestras empresas exportadoras y presentan retos regulatorios y de acceso al mercado que tienen que ser conocidos por el sector. Esta invitación es una llamada de atención a todo el sector para que consolide su senda de diversificación", explica María Naranjo, directora de Industria Agroalimentaria del ICEX, a este Diario.

Malasia: apetito de fruta europea

Entrando en el detalle de los países invitados, cabe destacar que, con 2,9 millones de toneladas de frutas y verduras importadas al

año, Malasia es un mercado en crecimiento sostenido. Sus consumidores demandan cada vez más frutas no tropicales, nicho donde España puede competir con ventaja frente a proveedores asiáticos.

En 2024, las importaciones malayas de frutas sumaron 962 millones de euros, con un crecimiento anual medio del 8,1% desde 2020. Los productos estrella son los cítricos (22,4%), manzanas (15,8%) y uvas (12,5%). "El mercado hortofrutícola de Malasia presenta grandes oportunidades dada la alta dependencia de las importaciones en algunos productos. Aunque es un mercado con fuerte competencia, especial-

mente de China, ofrece perspectivas de crecimiento para nuestras empresas", apunta Naranjo.

En verduras, el volumen de importación es aún mayor (1.200 millones de euros en 2024), aunque con mayores retos. España tiene presencia destacada en setas y trufas, donde es el segundo socio comercial tras Italia.

Por otro lado, Malasia cuenta con fuertes vínculos con Singapur, uno de los mayores hubs logísticos mundiales. Esta posición estratégica permite pensar en cadenas logísticas fluidas entre puertos españoles y el sudeste asiático. En el caso de España, dispone de puertos

de referencia en el Mediterráneo y el Atlántico, capaces de conectar con rapidez y eficiencia hacia Asia. Valencia, Algeciras y Barcelona destacan por su capacidad para gestionar contenedores refrigerados y por su papel en los tráficos intercontinentales.

México: un gigante agrícola

Por otro lado, México representa a una potencia exportadora de frutas y hortalizas hacia Estados Unidos y Europa, su mercado interno presenta barreras regulatorias que limitan la entrada de producto español. "El principal problema con México es de acceso a merca-

Programa del ICEX: España lista para la diversificación

"México y Malasia dan pautas para avanzar en esta línea. Fruit Attraction se ha consolidado como una de las primeras ferias hortofrutícolas del mundo y como un motor para la internacionalización de nuestras empresas", señala María Naranjo, directora de Industria Agroalimentaria del ICEX. Además, la edición de este año, con Malasia y México como Países Socios, busca enviar un mensaje claro: España está preparada para diversificar y consolidar nuevos destinos más allá de Europa.

Para ello, el ICEX ha diseñado un programa que ha incluido: invitación de importadores y distribuidores de ambos países para entrevistas con expositores españoles; webinarios informativos previos a la feria, con foco en requisitos regulatorios y tendencias de consumo; y visitas a centros de producción en España para importadores extranjeros, fomentando el contacto directo y la confianza.



Global Transport and Logistics

The faster, The fresher

Con la unión de fuerzas entre DSV y Schenker, llevamos nuestro compromiso contigo un paso más allá.

Ahora contamos con una red más robusta, mayores capacidades operativas y un servicio aún más ágil y eficiente para que tus frutas y verduras lleguen más frescas que nunca al punto de venta.



Winning As One

DSV x Schenker

www.dsv.com



China: el gigante mundial

China se ha consolidado en la última década como uno de los mercados más dinámicos y exigentes en el consumo de frutas y hortalizas. Con más de 1.400 millones de habitantes y un rápido proceso de urbanización, el país vive un cambio en sus patrones de consumo, impulsado por una clase media que demanda productos frescos, saludables y de alta calidad.

En 2024, las importaciones chinas de frutas y frutos secos superaron los 18.500 millones de euros, con un volumen superior a 8 millones de toneladas.

España, como líder europeo en exportaciones hortofrutícolas, está bien posicionada para aprovechar esta tendencia. En los últimos años se han producido avances significativos: en marzo de 2023 se aprobaron los protocolos para la exportación española de caqui y almendra; y en abril de 2025 se firmó el protocolo fitosanitario para la exportación de cerezas, un producto considerado premium en el mercado chino. Estos hechos refuerzan la presencia española en un mercado que vincula sus importaciones a conceptos de calidad, seguridad alimentaria y reputación internacional.

El ICEX celebró una sesión dedicada a China el pasado 24 de septiembre, en torno a un programa que incluyó intervenciones sobre el marco regulatorio de acceso, tendencias de comercialización y casos prácticos de exportaciones españolas.



En 2024, las importaciones chinas de frutas y frutos secos superaron los 18.500 millones de euros, con un volumen superior a 8 millones de toneladas.

do: existen todavía importantes barreras regulatorias que dificultan el acceso de nuestros productos, y en ello están trabajando MAPA y la Secretaría de Estado de Comercio", señala Naranjo.

Donde sí se abren oportunidades es en maquinaria agrícola y soluciones tecnológicas. Desde sistemas de riego hasta automatización de procesos, España puede posicionarse como socio estratégico. Asimismo, el transporte marítimo juega un papel clave, con los puertos atlánticos españoles en posición privilegiada para estrechar lazos.

Cadenas de frío digitales

La internacionalización hortofrutícola no depende solo de abrir mercados: exige logística innovadora y fiable. En esta línea, Marta Valero, directora de Infraestructura y Tecnología

Industrial del ICEX, subraya a este Diario el papel del transporte refrigerado y la intermodalidad. "Mantener una cadena de frío rigurosa desde el origen hasta el consumidor final es clave para asegurar tanto la calidad como la seguridad alimentaria. La intermodalidad avanzada permite reducir tiempos en puerto, optimizar rutas y mantener la continuidad de la cadena de frío", comenta Valero.

Entre las innovaciones destacan: la digitalización de la cadena de frío con sensores IoT y blockchain para trazabilidad en tiempo real; reefer smart (contenedores refrigerados de última generación), con control remoto y eficiencia energética; o hubs de frío en puertos españoles, que concentran inspecciones y almacenamiento refrigerado, facilitando exportaciones seguras.

El ICEX acompaña esta transición tecnológica mediante jornadas itinerantes en toda España para sensibilizar a las empresas y

EN DESTACADO



María Naranjo
DIRECTORA DE INDUSTRIA AGROALIMENTARIA
DEL ICEX

"Tanto Malasia como México ofrecen oportunidades para nuestras empresas exportadoras y presentan retos regulatorios y de acceso al mercado que tienen que ser conocidos por el sector"

nadas itinerantes en toda España para sensibilizar a las empresas y



Marta Valero
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURA Y
TECNOLOGÍA INDUSTRIAL DEL ICEX

"La intermodalidad avanzada permite reducir tiempos en puerto, optimizar rutas y mantener la continuidad de la cadena de frío"

facilitar la incorporación de soluciones digitales y automatizadas.

Y la próxima cita será en Bilbao, en octubre.

Puertos españoles

La capacidad portuaria será decisiva en la consolidación de estos lazos. Según Valero, los principales puertos con potencial son: Algeciras, por su conectividad directa y proyectos de desarrollo conjunto; Valencia, con conexiones regulares con Malasia y amplia capacidad para refrigerados; Barcelona, nodo de consolidación y referente en logística multimodal; y Bilbao, clave en las conexiones con México.

La cooperación entre ICEX, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias ya está en marcha, con proyectos conjuntos de promoción en mercados internacionales. Malasia y México han sido identificados como mercados prioritarios, en colaboración con las Oficinas Económicas y Comerciales españolas.



**GRUPO
RAMINATRANS
INTERNATIONAL
FORWARDERS**

VALENCIA · MADRID · BARCELONA
ALICANTE · CASTELLÓN · BILBAO
ZARAGOZA · ALGECIRAS · SEVILLA
GRAN CANARIA · PALMA DE MALLORCA
VIGO · A CORUÑA · GIJÓN
MURCIA · RIBARROJA
RIGA · MIAMI · CIUDAD DE MÉXICO
ESTAMBUL · NUEVA DELHI · KUALA LUMPUR
BANGLADESH · BANGKOK · NINGBO
SHENZHEN · QINGDAO
HONG KONG · SHANGHAI
XIAMEN · DALIAN · XINGANG · TIANJIN



Logistics Solutions

raminatrans@raminatrans.com www.raminatrans.com



LOS PRODUCTORES

LOGÍSTICA • El sector hortofrutícola español acusa la escasez de recursos hídricos, la falta de mano de obra y la competencia de países terceros

El campo mantiene el pulso competitivo ante los problemas de siempre y los nuevos retos

➔ El sector hortofrutícola español, que aumentó en 2024 sus exportaciones un 6% en valor y un 8% en volumen, mantiene una constante lucha para garantizar la sostenibilidad, mantener la rentabilidad frente a unos costes crecientes y adaptarse a los cambios del mercado y de los consumidores.

JAIME PINEDO

BILBAO. A pesar de tener ante sí también grandes oportunidades, el sector hortofrutícola enfrenta retos estructurales y coyunturales que condicionan su competitividad, sostenibilidad y crecimiento, de los que algunos escapan a su capacidad de acción, como es el caso de los derivados del cambio climático, con fenómenos ▶



El diseño y la gestión adecuada de los invernaderos son esenciales para obtener producciones más altas y sostenibles.

YOUR MOST FLEXIBLE AND RELIABLE PARTNER IN YOUR SUPPLY CHAIN

➔ **ALTIUS**



grupoaltius.com

LOS PRODUCTORES



La empresa almeriense Unica comercializa "La Caja Saludable", con verdura y fruta local y de temporada.

extremos (sequías, olas de calor, lluvias torrenciales, heladas) que afectan al rendimiento, la calidad y el calendario de cosecha.

Otros son ya recurrentes, como la disponibilidad y gestión del agua a causa de la escasez hídrica y las presiones sociales y regulatorias para reducir los consumos. Las políticas de sostenibilidad, por su parte, demandan una reducción del uso de fitosanitarios, fertilizantes y plásticos, así como la necesi-

dad de mejorar la huella hídrica y de carbono. Otros retos son de índole tecnológica, observándose una adaptación demasiado lenta en algunas zonas a los procesos de digitalización, agricultura de precisión y automatización.

En este largo capítulo de retos, destacan igualmente y de forma muy especial los laborales y sociales, relacionados con la escasez de mano de obra ante la dificultad para atraer y retener trabajadores

en cosecha y manipulado; con las condiciones laborales y la presión para garantizar salarios justos, seguridad social y buenas condiciones de trabajo, y también con el relevo generacional en un sector asiste al envejecimiento de los agricultores y la falta de jóvenes que quieran continuar.

Retos normativos

La propuesta de simplificación de la PAC presentada por la Comisión

Europea, el nuevo aplazamiento de los controles fitosanitarios a la importación hortofrutícola en Reino Unido y el proyecto de ley sobre la reducción de la jornada laboral son algunos de los principales temas que aborda la Federación Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas, Hortalizas, Flores y Plantas Vivas (FEPEX), creada en 1987 y que aglutina a 34 asociaciones de ámbito provincial, autonómico y nacional, que a su vez están constituidas por más de 1.500 empresas agrarias y comerciales.

Los productores están especialmente preocupados por los cambios en materia laboral, en concreto por el proyecto de ley de reducción de la jornada laboral, que consideran negativo, puesto que se ha planteado "sin tener en las especificidades del sector hortofrutícola, uno de los que más empleo generan en la agricultura y en el que la mano de obra supone hasta el 45% de los costes de

producción, por lo que provocará pérdida de competitividad en las explotaciones", sostiene FEPEX.

Jornada laboral y costes

El incremento de costes que supondría la implementación de la reducción de la jornada laboral en

Los productores están especialmente preocupados por los cambios en materia laboral, en concreto por el proyecto de ley de reducción de la jornada laboral, que consideran negativo

las explotaciones hortofrutícolas, se suma a la provocada por las sucesivas subidas del SMI, que desde el año 2018 han supuesto un ▶



CARTAGENA

LOGÍSTICA

Tu empresa es única y sus necesidades de logística también.
Por eso, para el transporte y la gestión de tus mercancías, quieres una logística a medida, que se adapte a sus necesidades, que crezca con ella.
En el Puerto de Cartagena tenemos soluciones logísticas a medida.



La UE sigue siendo el sostén de la evolución positiva del sector.

La exportación refleja la fuerte dependencia del mercado europeo

La exportación española de frutas y hortalizas frescas en 2024 registró un crecimiento interanual del 8% en volumen y un 5% en valor, ascendiendo a 12,3 millones de toneladas y 17.703 millones de euros respectivamente, destinándose el 97% a Europa, lo que refleja la dependencia de este mercado y en especial de la UE, frente a países terceros como Estados Unidos donde solo se destinó el 0,2% del total.

Por su parte, la importación hortofrutícola en 2024 creció un 6% interanual, totalizando 4,4 millones de toneladas y un 12% en valor, superando los 5 millones de euros. La importación de hortalizas se elevó a 2,1 millones de toneladas (+15%) y 1.587 millones de euros (+12,5%) y la de frutas totalizó 2,2 millones de toneladas (-0,4%) y 3.414 millones de euros (+11%).

Los datos del comercio exterior hortofrutícola muestran que la UE sigue siendo el sostén de la evolución positiva del sector, frente a los países terceros que sólo representan el 3% de la exportación, y con posibilidades de crecimiento muy limitadas, debido a las políticas proteccionistas basadas en barreras fitosanitarias de algunos de estos países, como Estados Unidos, donde España exportó solo 32.468 toneladas, el 0,2%. La globalización, además, del mercado comunitario requiere una cada vez mayor esfuerzo inversor para mantener la competitividad.

LOS PRODUCTORES

Mercabarna y Mercamadrid refuerzan su posicionamiento como hubs globales

Los mercados centrales actúan como elementos vertebradores de una cadena que conecta al sector primario con el consumidor final. Es el caso de Mercabarna, que reúne la oferta de un gran número de empresas que comercializaron en 2024 un total de 2,6 millones de toneladas de alimentos frescos, un 8,3% más que en 2023, con 11,7 millones de euros de beneficio neto, un 5,5% superior al de 2023. Estas cifras hacen de Mercabarna el principal mercado mayorista de alimentos frescos de Europa en volumen de comercialización, que a su vez impulsa proyectos vinculados a la sostenibilidad medioambiental y social, la transformación digital, la formación y la innovación dentro del recinto alimentario, para mejorar la competitividad de las empresas mayoristas y garantizar el suministro de alimentos frescos a la ciudadanía.

Además, Mercabarna destaca por una ubicación estratégica que facilita la entrada y salida de productos por tierra, mar y aire, siendo el Puerto de Barcelona un aliado estratégico para las empresas de Mercabarna. En este sentido, el ferrocarril representa una "gran oportunidad para reducir la huella de carbono y garantizar una logística más respetuosa con el medio ambiente, sin comprometer la calidad ni la rapidez del servicio, ni la competitividad de las empresas", afirma Pablo Vilanova, director general de Mercabarna.

Mercamadrid, con más de 800 empresas y 9.000 profesionales operando diariamente en sus instalaciones, consolida su papel como principal plataforma de distribución alimentaria en España, con un claro protagonismo del producto nacional: más del 75% de los alimentos comercializados tienen origen en distintas Comunidades Autónomas del país. Andalucía lidera el suministro de hortalizas con un 30% del total, seguida de Murcia (17%), Castilla-La Mancha (15%) y Castilla y León (9%). Por su parte, la Comunidad Valenciana, Canarias y Andalucía son responsables del 39% de la fruta comercializada en Mercamadrid, seguidas de Murcia, lo que consolida el peso del arco mediterráneo como referente en la producción frutícola nacional. Mercamadrid se consolida también como mercado de referencia de productos de proximidad, es decir, aquellos que recorren menos de 100 kilómetros desde su lugar de origen hasta su punto de comercialización. En 2024, se comercializaron 205,4 millones de kilogramos de alimentos de proximidad, lo que supone un incremento del 6% respecto al año anterior.



Pablo Vilanova, director general Mercabarna.



Más de 800 empresas y 9.000 profesionales operan diariamente en las instalaciones de Mercamadrid.



APM TERMINALS
Lifting Global Trade

Lifting
standards
of efficiency
& reliability

Learn more on apmterminals.com



LOS PRODUCTORES

El sector de la distribución ejerce una fuerte presión con la cada vez mayor concentración de grandes cadenas de supermercados que "imponen precios bajos y condiciones estrictas"

incremento de más del 54%. Esto, unido al incremento del resto de costes de producción, ha hecho que las empresas se enfrenten a una situación "muy difícil para mantener su sostenibilidad económica ligada al empleo, al no ser posible, en la mayoría de los casos trasladar los costes a los precios aceptados

EL DATO

45%

COSTES. La mano de obra supone hasta el 45% de los costes de producción del sector hortofrutícola.

por la distribución y ante la fuerte competencia de países competidores extracomunitarios con costes laborales muy inferiores", asegura la patronal del sector.

Alivio con el Reino Unido

Por el contrario, se valora positivamente la decisión del gobierno británico, anunciada del 2 de junio, de retrasar la entrada en vigor del certificado fitosanitario para la importación de la mayoría de las frutas y hortalizas, que era uno de los requisitos impuestos por Reino Unido a la importación comunitaria tras la salida de la UE y que estaba previsto que entrara en vigor el próximo 1 de julio. Este nuevo retraso hasta enero de 2027 facilitará el comercio y evitará una mayor carga burocrática.

EE.UU. y los aranceles

Con relación al conflicto arancelario con Estados Unidos, cabe destacar que en la balanza comercial entre la UE y Estados Unidos de los capítulos 07 y 08 del código arancelario, que incluyen frutas y hortalizas frescas, frutos secos y legumbres, la Unión Europea soporta un déficit de 2.038 millones de euros, al igual que España que



La valenciana Primaflor apuesta por una agricultura más sostenible, innovadora y eficiente con el sistema LaserWeeder G2-600-9 para eliminar malas hierbas sin dañar los cultivos ni alterar el suelo.

soporta un déficit de 353 millones de euros.

Este déficit es provocado principalmente, según FEPEX, y sobre todo en el caso de frutas y hortalizas frescas por las barreras no arancelarias que ya impone la administración estadounidense, barreras que no aplica la UE.

En volumen, las importaciones comunitarias de los capítulos 07 y 08 procedentes de Estados Unidos en 2024 ascendieron a

717.650 toneladas y las exportaciones comunitarias fueron 289.188 toneladas, de forma que Estados Unidos exportó 428.462 toneladas más a la UE.

Mercado y volatilidad

En un sector fuertemente condicionado por las variaciones de los mercados, la distribución juega también un importante papel, a menudo ejerciendo una fuerte presión, con la cada vez mayor

concentración de grandes cadenas de supermercados que imponen precios bajos y condiciones estrictas.

Además, la alta volatilidad de los precios provoca desequilibrios entre oferta y demanda en campañas de alta producción, mientras que la competencia internacional es cada vez mayor, con la entrada de productos de terceros países con menores costes sociales y ambientales.



Puerto de Huelva

HUB LOGÍSTICO
DE FRÍO

ESPECIALIZADO EN MERCANCÍA
PERECEDERA Y CONGELADA

ORIENTADO AL CLIENTE
MULTIMODAL
SOSTENIBLE
DIGITAL

WWW.PUERTOHELVIA.COM



LOS CARGADORES

LOGÍSTICA · La Asociación de Cargadores de España (ACE) y Transprime-Spanish Shippers' Council contribuyen a una cadena logística más resiliente

Los cargadores buscan fortalecer las cadenas de suministro para sortear las incertidumbres

➔ Para ganar competitividad en un mundo dominado por la incertidumbre, es imprescindible contar con cadenas de suministro resilientes que reduzcan la dependencia de mercados volátiles y fomenten flujos comerciales sostenibles, eficientes y seguros, según demandan exportadores, importadores y productores.

JAIME PINEDO

BILBAO. Las relaciones entre cargadores y transportistas, nunca exentas de tensiones y dificultades, dadas las frecuentes divergencias derivadas de la naturaleza de sus respectivas actividades, encuentra también espacios y oportunidades de colaboración para afrontar los importantes retos que afronta el tejido industrial y productivo ▶



La aprobación de las 44 toneladas representa para los cargadores un paso clave para reforzar la competitividad empresarial.

**HUTCHISON PORTS
BEST**

**THE COOLEST
TERMINAL
IN THE MED**

RAILWAY CONNECTIONS

LIVE REEFER ALARMS

CONTINUOUS INVESTMENT IN SUSTAINABILITY

REPAIR AND PTI

INSPECTION AND CLEANING

REAL TIME INFORMATION

REEFER CONTAINERS

TEMPERATURE MONITORING

FAST GATE SYSTEM AND CUSTOM CLEARANCE

PLUGGING UNPLUGGING

+3.000
Reefer plugs

PERSONALIZED ATTENTION

**PLUGGED IN TO
THE FUTURE**

best.com.es

LOS CARGADORES

y la economía en general. Tras superar profundos desencuentros como los relativos a las 44 toneladas o el de la carga y descarga por parte de los conductores, en la actualidad la relación entre cargadores y transportistas se encuentra "en un punto de inflexión, caracterizado por la necesidad de una mayor colaboración", afirma Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), quien sugiere que la interdependencia entre ambas partes "precisa de una comunicación más transparente y relaciones más estables". "Se está abandonando la visión de una relación puramente transaccional para adoptar un enfoque de asociación estratégica", asegura Lacaci.

Transporte y precios

El hortofrutícola es un sector en crecimiento y transformación constante, que actualmente se enfrenta a una combinación de retos ya conocidos, como la falta de conductores o la gestión de la cadena de frío, junto con nuevos desafíos derivados de la evolución de la demanda, de la implantación de tecnología y de los requisitos de sostenibilidad.

EN DESTACADO



Jordi Espín
SECRETARIO GENERAL DE TRANSPRIME-
SPANISH SHIPPERS' COUNCIL

"La cadena de suministro del sector hortofrutícola se encuentra en modo resistencia, debido a que soporta costes estructurales en aumento, demanda volátil, clima impredecible, exceso de intermediación..."

Según la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) el precio de las frutas y verduras ha subido en lo que va de año hasta un 17%, y aunque el transporte es un coste en la cadena de suministro, su impacto en la subida del precio de las frutas y verduras "no es el



Nuria Lacaci
SECRETARIA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE
CARGADORES DE ESPAÑA (ACE)

"La relación entre cargadores y transportistas se encuentra en un punto de inflexión, caracterizado por la necesidad de una mayor colaboración"

factor principal", sostiene Nuria Lacaci, que asegura que a lo largo de 2025 los costes del transporte "se han mantenido estables, e incluso han bajado en el primer trimestre, tanto en el transporte marítimo como en el de carretera". Por lo tanto, para la secretaria general de

ACE, el aumento de hasta un 17% se debe a otros factores, ya que "el transporte representa una fracción mínima del incremento del precio".

En "modo resistencia"

En lo que se refiere a la situación actual de la cadena de suministro del sector hortofrutícola, Jordi Espín, secretario general de Transprime-Spanish Shippers' Council, asociación profesional multisectorial formada por grandes empresas cargadoras, considera que se encuentra en "modo resistencia", debido a que soporta "costes estructurales en aumento, demanda volátil, clima impredecible, exceso de intermediación..."

Por ello, entiende necesaria "más acción con datos basados en tiempo real; estamos en la era digital y deberíamos adaptarnos a este nuevo escenario con slots dinámicos, contratos flexibles y compartir visibilidad y datos comunes entre los actores involucrados". "Sin datos comunes y fiables todo lo demás es cosmética", afirma.

En la misma línea, entre los más importantes factores de mejora competitiva de la competitividad de la cadena de suministro del sector agroalimentario en general y de perecederos en particular, Nuria Lacaci destaca la necesidad de "una mayor digitalización que permita una gestión más eficiente de inventarios, y una mayor flexibilidad para responder a las fluctuaciones de la demanda".

Digitalización del sector

"Además -añade-, con el creciente uso de la intermodalidad, es fundamental garantizar que, en los trasvases entre diferentes modos de transporte, se mantenga la cadena de frío". Es precisamente, el mantenimiento de la cadena de frío para garantizar la calidad y la seguridad alimentaria y reducir el desperdicio, así como la mejora de la trazabilidad del campo a la mesa, uno de los principales desafíos logísticos del sector hortofrutícola y de productos frescos y congelados, para la secretaria general de ACE; quien también echa en falta "suficientes instalaciones logísticas para gestionar este tipo de mercancías en determinadas zonas donde está creciendo de manera importante la entrada de productos hortofrutícolas de importación".

Las soluciones basadas en Inteligencia Artificial pueden ayudar también a optimizar la planificación logística, existiendo ya en España casos en funcionamiento, como con la predicción de la demanda con datos actualizados, la asignación de flota y rutas en tiempo real o el mantenimiento predictivo de equipos de frío, facilitando una reacción logística activa adaptada en cada momento.

"En España tenemos ya pilotos funcionando, pero necesitamos que exista un data trust ``neutral y común como tejido conectivo que conecte a todos los actores a partir de la confianza. Tenemos que evitar el reproche digital", sostiene a este respecto Jordi Espín.

Aprobación de las 44 toneladas

Tras casi dos décadas de demandas, negociaciones y enconados debates entre las patronales de cargadores, patronales de transportistas y Administración, el BOE publicó el pasado 23 de julio la orden ministerial que modifica el Reglamento general de vehículos y aprueba las 44 toneladas. Más allá de la fecha oficial de entrada en vigor, el próximo 23 de octubre, cargadores

ACE estima necesarias más instalaciones logísticas en determinadas zonas donde está creciendo de manera importante la entrada de productos hortofrutícolas de importación

y transportistas prevén un periodo paulatino de inicio de la utilización de las 44 toneladas, ya que hay que tener en cuenta que la aprobación de la norma llegó justo a las puertas del verano y con toda la planificación de transporte ya realizada por los grandes clientes para el segundo semestre del año. La aprobación de las 44 toneladas beneficia también al transporte hortofrutícola, que según Espín ganará eficiencia por tonelada-km y menos viajes, teniendo

La aprobación de las 44 toneladas beneficia también al transporte hortofrutícola, que según Transprime "ganará eficiencia por tonelada-km y menos viajes"

como principales puntos críticos "el reparto de peso por ejes, una estiba impecable y la amortización compartida de la competitividad". Asimismo, Espín considera que "es necesario, ahora más que nunca, poner el foco también en evitar mermas operativas y de producto.

Una medida positiva

En opinión de Nuria Lacaci, con carácter general, el hortofrutícola es un sector "que satura los



PORTCASTELLÓ
UN PUERTO DE OPORTUNIDADES

Liderando el futuro

www.portcastello.com

LOS CARGADORES

Una profesión más atractiva ante la escasez de conductores

La escasez de conductores es, desde hace años, una seria amenaza para la competitividad del transporte y, por tanto, de todas las industrias y sectores productivos que utilizan sus servicios. Los cargadores tienen muy presente este desafío y desde Transprime lo afrontan, entre otras acciones, con el Certificado del Cargador Responsable (CCR) "que sitúa al conductor en el centro de la ecuación". Aunque para su secretario general, Jordi Espín, hacen falta "más cosas".

"Es clave mejorar condiciones laborales, reducir tiempos de carga y ofrecer estabilidad con procesos de mentoring efectivos", explica Espín, quien destaca también que la digitalización y la optimización de rutas, junto con áreas de descanso seguras, "harán la profesión más atractiva". "Sin ello no conseguiremos atraer a los jóvenes ni cambiar la perspectiva de género; así, el sector podrá recuperar talento y asegurar su competitividad".

Condiciones laborales

Por todo ello, hace un llamamiento a adoptar los estándares internacionales como el protocolo IRU/GSA/ITF Charter, firmado por transportistas, cargadores y conductores en todo el mundo, y que forma el pilar básico de la Certificación CCR, "que pone el marco para la mejor relación operacional entre actores".

La secretaria general de ACE, Nuria Lacaci, defiende igualmente la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo y la remuneración para atraer y retener talento. "También hay que apoyar programas de formación y capacitación profesional, así como realizar campañas de imagen que muestren el atractivo de la profesión, así como fomentar la conciliación laboral y la incorporación de la mujer al sector", agrega.



Más del 50% de los contratos de conductor profesional firmados durante 2024 correspondieron a trabajadores de más de 45 años, según TDRJobs.

Somos parte del cambio.
**Un hub SMART en
continua evolución**

Sostenible

Transparente

Eficiente

Conectado

Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

LOS CARGADORES

El largo camino del tren para adaptarse al transporte hortofrutícola

El transporte hortofrutícola, claramente dominado por la carretera, ofrece un evidente margen de mejora para el ferrocarril, pero para que el tren despegue definitivamente en este sector, es necesario, a juicio de la secretaria general de ACE, Nuria Lacaci, “una mayor inversión en terminales intermodales que acerquen el tren a las los productores, garantizando una conexión fluida y eficiente con la carretera”. “Se necesitan -añade- soluciones de transporte refrigerado específicas para el tren y una mayor flexibilidad y frecuencia en los servicios, que se adapten a la naturaleza de los productos frescos y perecederos”.

Una oferta “demasiado rígida”

Por su parte, el secretario general de Transprime, Jordi Espín, observa “avances limitados” en la intermodalidad, pero aún lejos de su potencial. “El desarrollo de las autopistas ferroviarias es un paso positivo, pero su impacto sigue siendo reducido por la falta de infraestructuras adaptadas, conexiones eficientes y tarifas competitivas”, sostiene Espín, quien considera que, para que el tren despegue, “es necesario invertir en terminales modernas, mejorar la fiabilidad y frecuencia de los servicios, y facilitar la integración con el transporte por carretera, especialmente en el primer y último kilómetro”.

“Solo así la intermodalidad podrá convertirse en una alternativa real y sostenible; la demanda existe, pero la oferta es demasiado rígida y sin adaptación, la demanda no puede transitar el paso del cambio”, afirma Espín.



El sector hortofrutícola necesita soluciones de transporte refrigerado específicas para el tren.

vehículos por peso”, por lo que la aprobación de las 44 toneladas representa una medida “positiva”, ya que permite “un mayor aprovecha-

miento del espacio y la capacidad de los camiones, reduciendo el número de viajes necesarios y logrando un transporte más eficiente y

sostenible”. Por su parte, según un estudio elaborado por la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC) junto con el Departament

d'Infraestructura del Transport i del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya, el uso de vehículos de 44 toneladas supondrá un descenso de las emisiones contaminantes asociadas de hasta 129.340 toneladas de CO₂ anuales y reducirá más de 2 millones de operaciones de transporte. Ante estas cifras, AECOC manifiesta “su satisfacción por la aprobación de esta medida, que representa un paso clave para reforzar la competitividad empresarial, mejorar

la sostenibilidad medioambiental y dar respuesta a las necesidades del transporte de mercancías por carretera en nuestro país”.

Delitos y fraude

El auge de los delitos por suplantación de identidad en el transporte de mercancías por carretera está obligando al sector a reaccionar. Un nuevo grupo de trabajo impulsado por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y las principales asociaciones de cargadores y transportistas busca



DACHSER
Intelligent Logistics

Soluciones logísticas
globales e integradas.
DACHSER Interlocking

DACHSER Spain Air & Sea Logistics S.A.U.
Regional Office Spain
C/ Dr. J.J. Dómine, 15-2 • 46011 Valencia
Tel.: +34 96 316 57 00 • Fax: +34 96 367 76 58
dachser.spain-asl@dachser.com • dachser.es

Certificado del Cargador Responsable (CCR) y mejora de la cadena de suministro

En su misión de contribuir a la construcción de una cadena de suministro más resiliente, eficiente y sostenible, el secretario general de Transprime, Jordi Espín, defiende el valor del Certificado del Cargador Responsable (CCR), que “pone reglas claras de seguridad, sostenibilidad, transparencia y ética en una zona que va muy necesitada de todo ello: el espacio de las operaciones logísticas”. Para ello, se sirve de datos comunes, transparentes y fiables, una colaboración espontánea y una trazabilidad, acreditada.

“Cuando el CCR entra funcionamiento y se adopta en la cadena de suministro, la mejora deja de ser un deseo y se convierte en palanca real de cambio que apunta a la resiliencia”, dice Espín, quien defiende la necesidad de legitimar sellos sectoriales que aporten “estabilidad y mejora” de las operaciones de la cadena de suministro, siendo el CCR “una pieza vital para ello ya que sitúa al conductor al frente y la carga en el centro partiendo de una auditoría ‘toolkit’ que solamente funciona a partir de la mejora operacional continua”. Según sus palabras, el sector logístico “necesita un impulso fuerte en confianza y transparencia y la certificación CCR es la herramienta clave que legitima esta nueva logística resiliente”.

LOS CARGADORES



Los mercados centrales, como Mercavalencia, tienen un papel fundamental en la distribución de productos frescos.

respuestas concretas frente a un problema cada vez más notorio. Ante la gravedad de la situación, este grupo de trabajo planea mantener reuniones periódicas con el objetivo de elaborar un protocolo conjunto que refuerce la seguridad

en las operaciones de carga, sin frenar la eficiencia logística ni sobrecargar a los operadores con trámites burocráticos. La preocupación compartida por todos los eslabones de la cadena logística es el primer paso hacia una respuesta

colectiva frente a una tendencia al alza que no solo amenaza la integridad de las mercancías, sino también la reputación del sector y la confianza entre sus integrantes.

El fenómeno del fraude mediante suplantación de identidad

adopta diversas formas, pero en el centro de todas ellas se encuentra una constante: la vulnerabilidad de la cadena de información. Como reconoce Jordi Espín, estas prácticas, entre las que destaca la suplantación de transportista, las citas falsas,

los desvíos "fantasma" o los robos en pausa "nos preocupan mucho".

Mejora de la trazabilidad

"Necesitamos una respuesta muscular y fruto de la cooperación, con una fuerte verificación de identidad (e-CMR con firma y geolocalización), control de acceso a muelle, geofencing de ruta, fotos y vídeo de estiba, seguros alineados y protocolo operativo de denuncia compartido acordado de manera común", explica. Espín, para quien "la colaboración y transparencia no vulnerable son motores esenciales para mejorar en este campo".

Asimismo, entre las propuestas de Transprime para mejorar la trazabilidad y sostenibilidad en la cadena de suministro destacan, por ejemplo, la adopción del e-CMR "de manera inmediata y generalizada" o la adopción de la política del 'slot booking' flexible en origen/destino, con protocolos digitales de estiba y peso por eje. "Necesitamos nuevos observatorios e indicadores adaptados a los nuevos combustibles e impulsar un sello sectorial de buenas prácticas, basado en la Certificación del Cargador Responsable (CCR) que sea un criterio clave en licitaciones y acuerdos marco".

ESTATE TRANQUILO Y RELÁJATE

Con MSC puedes llegar a cualquier mercado del mundo. Gracias a décadas de experiencia, podemos cuidar de tu mercancía 24/7, ya sea en puertos, mares, camiones o trenes. Puedes confiar en nuestros equipos locales para satisfacer los requisitos especiales de tu cadena de suministro.

Visítanos en Fruit Attraction | Stand 4C17 | Pabellón 4 | 30 Sept - 02 Oct, Madrid

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

[msc.com/fruit](https://www.msc.com/fruit)

ALMACENISTAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

LOGÍSTICA · Aldefe denuncia casos en los que las primas de los seguros han crecido un 300%

Las exigencias de las aseguradoras lastran la buena marcha de los almacenes frigoríficos

➔ Los almacenes y plataformas logísticas frigoríficas se enfrentan a una situación paradójica. Por un lado, su actividad y grado de ocupación ha crecido en los últimos meses, algo que hace que tengan un futuro prometedor. Sin embargo, además del creciente coste energético, las empresas del sector deben hacer frente a un problema creciente: el aumento de las primas en el aseguramiento de sus instalaciones.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. “Es un problema crítico, de contenido estructural y que afecta directamente a la cuenta de resultados y a la evolución económica de las empresas”. Así de rotundo se expresa para Diario del Puerto Marcos Badenes, secretario general de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe), que además denuncia casos en los que las primas de los seguros de responsabilidad civil han subido hasta un 300% respecto a la que se desembolsaba hace cuatro años por una misma



En los últimos meses, las plataformas logísticas especializadas han experimentado un aumento de la actividad.

instalación y los mismos productos.

Pero el problema actual ya no es sólo relativo a las propias primas, sino a todo lo que llevan asociadas. Tal y como lamenta

Badenes, en la actualidad se exigen unas inversiones a corto plazo que implican “un desembolso adicional muy importante y que afectan a la cuenta de resultados de nuestras empresas”.

A esto hay que sumar que no hay garantías de que una vez realizadas dichas inversiones no haya más requisitos que puedan incrementar esta inversión o incluso impidan el

aseguramiento, unas decisiones que Badenes califica como “unilaterales y en muchos casos arbitrarias”. De hecho, se han dado casos que la implantación de estas medidas ha supuesto

Claridad y flexibilidad, grandes demandas a la Administración

La principal demanda de Aldefe a la Administración Pública es que “cumpla con su obligación en el sentido de facilitar la gestión de las empresas a la hora de cumplir con sus compromisos profesionales para con sus clientes, para con sus trabajadores y para con la propia administración”.

Marcos Badenes pone el foco en toda y cada una de las Administraciones Públicas, desde la europea y la estatal hasta la local. La demanda es siempre la misma: “Claridad a la hora de establecer criterios, equilibrio a la hora de aplicar normas y flexibilidad en el cumplimiento de las normas que la propia administración establece”.

En concreto, en materias como la gestión energética, la petición supone facilitar la “competencia leal limpia y clara entre distribuidores de energía y comercializadores para tener un mercado sano competitivo y con unos precios razonables a la hora de tener una actividad económica”.

En materia de competencia intrasectorial, la demanda es clara: establecer unos controles mínimos para evitar irrupciones disruptivas en el mercado de los servicios de frío, así como una mayor flexibilidad en la implementación de la normativa referida a los gases fluorados.

“En definitiva, ser lo que tiene que ser una administración, un ente que facilite la cohesión entre un mercado competitivo, una administración competente y una ciudadanía satisfecha”, concluye Badenes.



Las explotaciones frigoríficas piden más flexibilidad a la hora de aplicar la normativa relativa a los gases fluorados.

ALMACENISTAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EN DESTACADO



Marcos Badenes
SECRETARIO GENERAL DE ALDEFE

“Las empresas han aprendido a educar en muchos casos a sus clientes para que comprendan que el coste de la energía es un coste que tiene que ser directamente repercutido”

una minoración en el volumen de almacenaje disponible.

Ante esta situación, cada compañía, según su situación, ha tenido que mover ficha de diferente manera. Mientras unas han tenido que arbitrar fórmulas financieras para hacer



Algunas empresas del sector han optado por buscar nuevas vías de financiación ante el aumento de las primas de las aseguradoras.

frente al incremento de primas, otras han tenido que destinar recursos propios a proyectos de modernización en materia de seguridad y antincendios; e incluso las hay que han tenido que renegociar los contratos con sus clientes para adaptar el espacio disponible a las posibilidades existentes de servicio de frío. Este es una de las situa-

ciones que más preocupa a las empresas, ya que repercutir estos costes en el servicio que se presta a los clientes nunca es fácil. Badenes presenta dos escenarios: renegociar los contratos vigentes en aquellos casos en que es posible, o bien esperar al vencimiento de contrato para poner encima de la mesa estos costes “que no son achacables

al servicio de frío sino a la cobertura que los propios clientes exigen de sus mercancías”.

Costes energéticos

En los últimos años, los costes energéticos han sido uno de los grandes caballos de batalla del sector, aunque parece que en los últimos tiempos puede hablarse de moderación. ▶

Hay empresas que han tenido que renegociar los contratos con sus clientes para adaptar el espacio disponible a las posibilidades existentes de servicio de frío

We deliver extensive
forwarding services
around the world
... we simply deliver



www.eimskip.com

EIMSKIP

ALMACENISTAS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Las explotaciones frigoríficas han aprendido a convivir con una energía que ya nunca será barata, a mejorar sus márgenes con la incorporación de estos costes tan elevados y, sobre todo, "a educar en muchos casos a sus clientes para que comprendan que el coste de la energía es un coste que tiene que ser directamente repercutido", un coste que ya se ha incorporado en los contratos de servicio a las empresas solicitantes de almacenaje y servicios de frío, según Badenes.

¿Y ahora, queda algo más por hacer? Para el secretario general de Aldefe, queda "todo y nada". Nada porque todas las medidas que podrían haber implantado para la me-



EL DATO

92,29%

DE OCUPACIÓN. Según indica la patronal Aldefe, la ocupación media de los almacenes de productos congelados en España fue del 92,29% en el primer trimestre de 2025.

La diferente normativa según la comunidad autónoma supone un hándicap en el desarrollo de una competencia leal entre empresas.

jora de la eficiencia energética en las instalaciones ya se han implantado, al igual que las mejoras en las instalaciones, equipos y servicios y organización de estos.

Y todo, porque la eficiencia energética "es un hito no sólo para nuestro sector sino para la economía española y para

toda Europa y las tecnologías disruptivas poco a poco van abriéndose paso para mejorar lo que ya existe". Conforme a estas tecnologías vayan implantándose, reduciendo su coste y mejorando su ratio de retorno serán incorporadas a las instalaciones frigoríficas.

Competencia desleal

La competencia desleal dentro del sector ha sido históricamente un problema grave y enquistado que ha supuesto que empresas ajenas del sector hayan podido disfrutar de ayudas públicas para la construcción, equipamiento y puesta en marcha de sus instalaciones para prestar servicio propio de almacenes frigoríficos de servicio público, una situación contraria a aquellas empresas que sí son del sector que han financiado sus instalaciones sin ningún tipo de ayuda.

Badenes recuerda que "el problema surge sobre todo en los momentos en los que hay exceso de oferta de servicios de frío, o cuando no habiendo suficiente oferta de servicios de frío se incorporan al mercado". En ambos casos, para Aldefe, se produce una "clara distorsión del mercado y un perjuicio generalizado a las empresas de nuestro sector". En muchos casos estas compañías que no tienen el CNAE correspondiente, por lo que "no dan los mismos servicios de frío con la misma calidad y al mismo nivel de seguridad", interviniendo exclusivamente con una disminución en las tarifas de sus servicios.

La solución a esta problemática es compleja porque, tal y como lamentan desde Aldefe, en puridad esta no es una actividad ilegal, "sino de una competencia avalada por una laxitud normativa". Para Badenes, la solución pasa por solicitar a estas compañías algún tipo de revisión, homologación y control por parte de la administración. Este tipo de control permitiría asegurar que los servicios de frío "reúnen todas las características en todos los ámbitos necesarios para competir al mismo nivel que los almacenes frigoríficos públicos y

además aclararía el mercado permitiendo una competencia lícita y homologada".

Esta situación de competencia desleal se ve agravada por la diferencia legislativa entre comunidades autónomas y la hiperinflación normativa que cae en cascada desde la Unión Europea, pasando por la administración central, para recabar por fin en la Administración Autonómica y la local.

Esta avalancha, en lugar de infundir seguridad, "supone contradicción e incluso dificulta la puesta en marcha y funcionamiento de las propias instalaciones frigoríficas, tanto a nivel

Aldefe denuncia que las primas de los seguros de responsabilidad civil pueden llegar a subir hasta un 300% la cifra que hace cuatro años se pagaba por una misma instalación y los mismos productos

técnico como a nivel operativo", denuncia Badenes.

El problema ha sido abordado desde un punto de vista multisectorial por CEOE y CEPYME. En este caso, Aldefe, como una de las asociaciones más importantes del sector, ha aportado sus observaciones a los numerosos documentos que ambas organizaciones han elaborado: "Es ahí donde nosotros nos adherimos y respaldamos como organización empresarial el esfuerzo de ambas instituciones por hacer ver a la administración que no más normas es mejor para las empresas ni para las administraciones involucradas, ni por supuesto, para los ciudadanos".

GLOBAL CARGO SYSTEM

www.gcsspain.com

Soluciones adaptadas a las necesidades del cliente



Logística global
Operating throughout
the worlds



Transporte marítimo
Leading seafreight
providers



Transporte aéreo
Global airfreight
forwarders



Servicio local extendido
Global airfreight
forwarders

OFICINAS EN:

**VALENCIA - BARCELONA - MADRID
ZARAGOZA - BILBAO - SEVILLA**



CHINA - PORTUGAL - MÉXICO - USA



TRANSITARIOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

LOGÍSTICA • La sostenibilidad y la digitalización se presentan como desafíos ineludibles para la logística del frío

Los operadores logísticos del frío piden mejoras en infraestructuras e impulsar el multimodal

➔ Con el objetivo de mejorar la operativa de productos hortofrutícolas y a temperatura controlada, los operadores logísticos demandan mejoras en las infraestructuras y un impulso del transporte multimodal.

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. La logística de productos hortofrutícolas en España desempeña un papel clave, dada la relevancia de la producción y exportación de frutas y hortalizas en la economía agraria nacional. Para afrontar los retos y desafíos que supone la logística de estos productos, el presidente de UNO Logística, Francisco Aranda, demanda, en declaraciones a Diario del Puerto, "mejorar las infraestruc-



La logística de productos hortofrutícolas en España desempeña un papel clave por su relevancia en la economía.



Puerto de Vigo














Visítanos en:

Hub de la logística del frío en el norte de España

> 90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder) > 1.300 Conexiones Reefer




TRANSITARIOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



La cadena logística está comprometida con la sostenibilidad y la movilidad inteligente.

Compromiso con la sostenibilidad y la movilidad inteligente

Uno de los aspectos que con más fuerza están abordando los operadores logísticos españoles es la sostenibilidad medioambiental. “Es una prioridad estratégica ineludible para el sector logístico y cobra especial importancia en ámbitos como la distribución de productos a temperatura controlada”, explica Francisco Aranda, presidente de UNO Logística.

“Nuestras empresas están firmemente comprometidas con la sostenibilidad racional y la movilidad inteligente, y están implementando medidas de ‘ecológica’ como flotas y almacenes de bajas emisiones, redes de energía renovable, reducción de kilómetros en vacío, biopackaging y trazabilidad”, añade Aranda.

Al mismo tiempo, se están impulsando cadenas de suministro circulares, apunta, “mediante iniciativas orientadas a la recuperación de residuos, la prolongación del ciclo de vida de los productos o la reducción de pérdidas a lo largo de toda la cadena de valor”.

El presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, afirma que, en general, “el transporte está tomando medidas como el uso de combustibles menos contaminantes, la electrificación de muelles, etc. Todas las medidas, valoradas en su conjunto, suponen una importante mejora”.

“Buscamos ofrecer a nuestros clientes alternativas más sostenibles, en función de las necesidades y exigencias que éste tenga. También somos quienes diseñamos rutas optimizadas y soluciones intermodales”, concluye Ticó.

EN DESTACADO



Francisco Aranda
PRESIDENTE DE UNO LOGÍSTICA

“Los retos a los que nos enfrentamos necesitan del apoyo económico de las Autoridades Portuarias para que lleguen los fondos europeos”



Enric Ticó
PRESIDENTE DE FETEIA-OLTRA

“El sector se mantiene muy vivo. Las cifras reflejan un crecimiento en actividad, especialmente exportaciones”

turas logísticas e impulsar el transporte multimodal”, entre otros aspectos. Aranda también indica que los retos a los que se enfrentan “necesitan del apoyo económico de las Autoridades Portuarias para que lleguen los fondos europeos”.

Además, hace hincapié en que abordar la logística del frío “es impensable sin hablar de herramientas como IoT, big data, inteligencia artificial o machine learning, que ayudan a hacer más eficientes las operativas, avanzar hacia una movilidad inteligente y sostenible, tener mayor capacidad de reacción ante situaciones complejas y lograr el máximo control sobre la mercancía. Todo eso requiere de recursos económicos, es decir, de inversiones importantes”.

Por su parte, Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, destaca dos factores externos con gran impacto: “La inestabilidad climática (a nadie se le escapa el enorme impacto que tiene el sector) y la situación arancelaria, pues medidas como las de Estados Unidos hacen que nuestros productos pierdan atractivo en esos mercados”.

En lo puramente interno, añade Ticó, “los grandes desafíos son los de cumplir los exigentes plazos de entrega de la mercancía asegurando en todo momento que se cumplen los requisitos de conservación de la misma, destacando como factor crítico los controles fronterizos”.

Impulsar la competitividad

Asimismo, ambos coinciden en la importancia del papel que juega el sector logístico de productos hortofrutícolas. Para Enric Ticó, “el sector se mantiene muy vivo. Las cifras reflejan un crecimiento en actividad,

especialmente exportaciones. Los destinos se mantienen estables (destacando Europa). Y también se mantiene la tendencia modernizadora y en materia de descarbonización”. Y para Francisco Aranda, “España se consolida como uno de los principales exportadores europeos en este ámbito gracias a que cuenta con un sector logístico dinámico y de enorme calidad”.

Abordar la logística del frío es impensable sin hablar de herramientas como IoT, big data, inteligencia artificial o machine learning

Sin embargo, para el presidente de UNO Logística “aún hay margen de mejora. Por eso, el sector está inmerso en un proceso de transformación orientado a la sostenibilidad y a una mayor eficiencia operativa”. En cuanto a las iniciativas más destacadas de este proce-

La evolución de las exportaciones está siendo positiva, con el camión como principal protagonista

so, Aranda subraya “la apuesta por los nuevos combustibles alternativos, la instalación de conexiones eléctricas para buques y la incorporación de avances tecnológicos que me-



España es uno de los principales exportadores de productos hortofrutícolas, con destino a Europa principalmente.

TRANSITARIOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

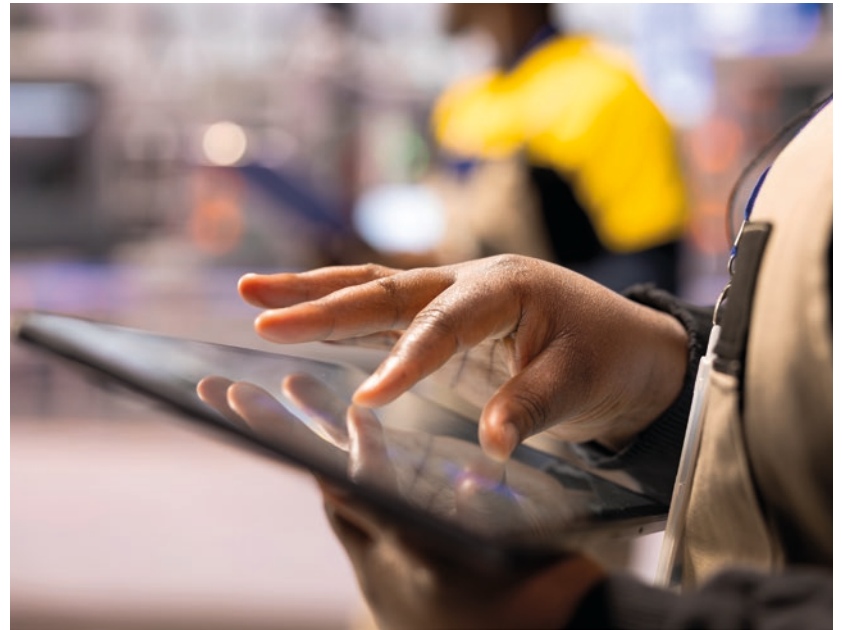
La digitalización, paso clave para ganar en eficiencia

Tras la búsqueda de la sostenibilidad, otro de los grandes retos que afrontan los operadores logísticos es la digitalización. Para el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, "es un paso básico para ganar en eficiencia". Es más, el elemento clave sería armonizar la digitalización del transporte y la aduanera, porque, "por ejemplo: de nada vale fomentar el uso de documentos de transporte en formato electrónico (ya sea con iniciativas como EFTI, e-CMR o el documento de control electrónico) si luego se exige un certificado fitosanitario en papel. Los foros de la UE sobre estos temas deberían poner en común ambos mundos", afirma.

Para Francisco Aranda, presidente de UNO Logística, "la transformación sostenible no puede entenderse sin la digitalización y automatización de procesos". Aranda señala a Diario del Puerto que "la integración tecnológica mejora el intercambio de información en la cadena de valor, optimizando la operativa en tiempo real y asegurando la trazabilidad, la seguridad y la eficiencia con tecnologías que permiten monitorizar el estado del producto desde su origen hasta el punto de venta. Convertimos el dato compartido en una ventaja competitiva".

Los operadores logísticos ya son un sector tecnológico "que gestiona datos con los que construir la cadena de suministro más competitiva lo antes posible y garantizar así la eficiencia en cada fase del proceso", destaca Aranda. Por ello, "nuestros esfuerzos están enfocados en impulsar la 'Smart Supply Chain', lo que nos ha permitido posicionarnos como el tercer sector en España que más uso hace del Big Data".

Aranda detalla que el 67% de las empresas de UNO Logística tienen incorporados en plantilla a expertos en TIC y el 14% utilizan sistemas robotizados en sus operativas. Además, "somos uno de los 10 sectores que más utiliza la inteligencia artificial para optimizar sus procesos y el 90% de nuestras empresas ya cuenta en su estrategia con alguna medida de ciberseguridad", expone.



La digitalización es fundamental para ganar eficiencia y seguridad en la logística del frío.

Finalmente, el presidente de UNO Logística indica que las naves logísticas "han pasado a convertirse en centros de distribución inteligente, cuya organización se diseña en base a la IA" y subraya que la clave "es poder adelantarse al comportamiento del cliente y automatizar procesos para ofrecer los máximos estándares de calidad".

joran la trazabilidad, la gestión de inventarios y, en general, la eficiencia de la cadena de suministro".

A este respecto, Enric Ticó destaca que cada vez "se están optimizando más las rutas, reduciendo los kilómetros en vacío y se están abriendo paso soluciones intermodales, que reducen mucho la huella de carbono y también suponen un alivio a la falta de conductores".

El camión sigue siendo el

gran protagonista de estas exportaciones, teniendo en cuenta que el principal destino es Europa. "La evolución está marcada por la propia normativa medioambiental que exige camiones cada vez menos contaminantes", opina Ticó. Sobre este asunto, "debemos reiterar el mismo mensaje de siempre y es que necesitamos normas realistas sobre esta materia, pues la exigencia de electrificación, tal y como está planteada, no

El sector está inmerso en un proceso de transformación orientado a la sostenibilidad y a una mayor eficiencia operativa

resulta un objetivo realista y está frenando la transición a soluciones más respetuosas

con el medioambiente", señala.

"En todo caso, se mantienen las tendencias de los últimos años, pues el avión sigue teniendo su cuota, para tráficos de larga distancia que necesitan de mucha agilidad", afirma el presidente de los transitarios.

De la misma opinión es Francisco Aranda quien manifiesta que durante los últimos años "no se han producido cambios significativos.

El camión sigue siendo, con diferencia, el medio de transporte más utilizado e, incluso, ha incrementado ligeramente su cuota: en 2023 representó el 95,5% del total, frente al 94,1% de 2021".

Según Aranda, "el transporte marítimo y aéreo mantienen cifras estables, sin variaciones relevantes. El uso del ferrocarril sigue siendo marginal, al igual que ocurre en el conjunto del sector logístico".

ATLANTIC GATE

Cada transporte, un reflejo de nuestra eficiencia

Transporte Marítimo • Transporte Aéreo
Transporte Ferroviario • Multimodal • Project Cargo

www.atlantic-gate.com

CARRETERA

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

CARRETERA • El transporte frigorífico por carretera afronta problemas similares a los del resto de sectores

La ola de adquisiciones y fusiones zarandea al transporte a temperatura controlada

→ La participación de fondos de inversión, fusiones o adquisiciones en las empresas de transporte frigorífico por carretera está provocando una brecha en las empresas del sector entre las muy grandes y las micropymes y autónomos.

JUAN CARLOS PALAU

VALENCIA. El transporte por carretera sigue siendo el mayoritario entre los diferentes modos para el transporte de los productos del sector hortofrutícola. Según Froet (Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia), entre mayo de 2022 y abril de 2023, comparados con mayo de 2023 a abril de 2024, el volumen de toneladas de productos hortofrutícolas transportadas desde la región a Europa y desde España a Europa aumentó ligeramente, entre el 1,5% y el 0,75%, respectivamente.

Con respecto a esta evolución, Manuel Pérezcarro, secretario general de Froet, afirma a Diario del Puerto que "las grandes cadenas de distribución son cada vez más exigentes". Y para poder atender sus necesidades hay que tener una dimensión de empresa adecuada. "De ahí la necesidad que han visto algunas empresas de transporte frigorífico en crecer, ya



La diferencia entre las grandes empresas y el resto condiciona el comportamiento del mercado.

sea mediante la participación de fondos de inversión, fusiones o adquisiciones. Esto está provocando una gran brecha en las empresas del sector. Menos de media docena son muy grandes, las que antes

se consideraban grandes han pasado a ser medianas y el resto son micropymes y autónomos. Esto condiciona de manera importante el comportamiento del mercado", destaca Pérezcarro.

Las empresas de transporte frigorífico están creciendo a través de adquisiciones, fusiones y fondos de inversión

*Eficiencia y
rentabilidad.*

www.soriberica.com

Juntos En Movimiento

SOR

CARRETERA

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Sostenibilidad y digitalización, unidas a la rentabilidad

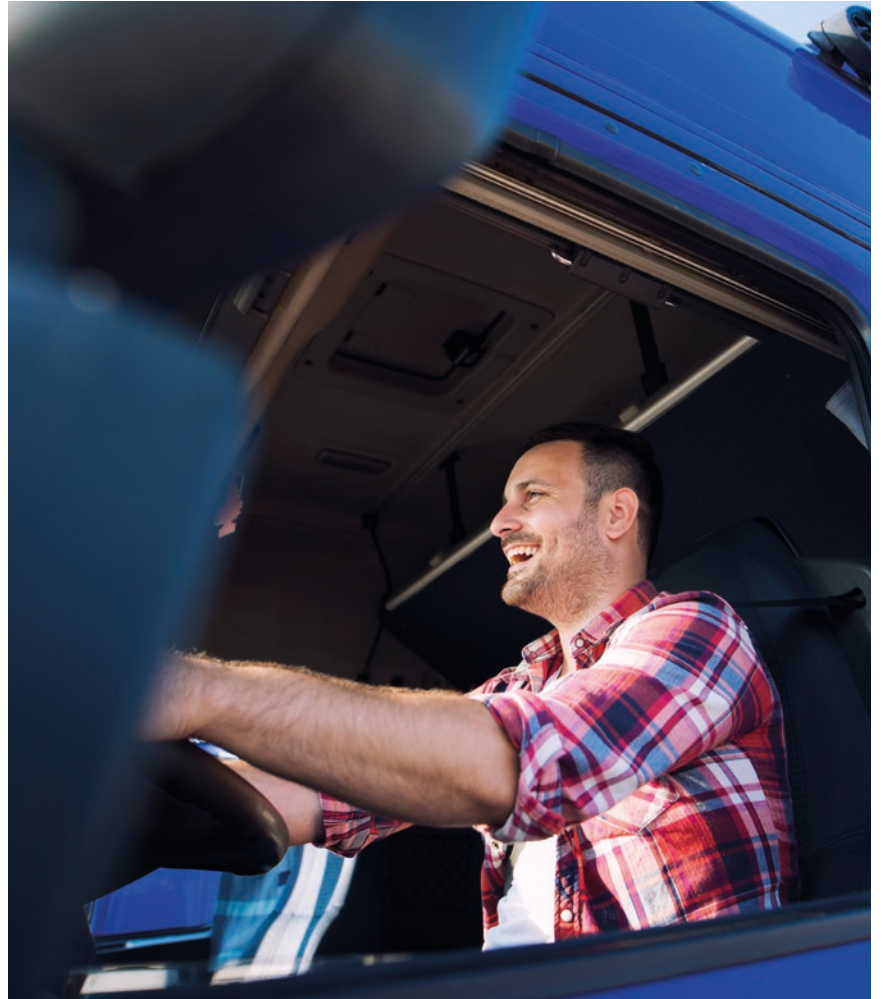
El sector del transporte por carretera en general, y el de productos hortofrutícolas en particular, afronta dos desafíos fundamentales de cara al futuro: la sostenibilidad y la digitalización. Se están dando pasos en las empresas para reforzar ambos aspectos, pero las asociaciones de transporte se muestran pesimistas con respecto a los mismos.

“Respecto a la sostenibilidad, creemos que no es posible si no existe rentabilidad. La transición ecológica que se pretende con la Agenda 2030 creemos que será imposible de cumplir”, afirma Manuel Pérezcarro, secretario general de Froet. Se tendrá que revisar y adecuar los plazos a la tecnología, a las infraestructuras, a la posibilidad de utilizar combustibles ecológicos o sintéticos, y “además de demandar un aumento en los plazos de la nueva EURO7”.

Por su parte, ATFRIE señala, respecto a la sostenibilidad, que “en las circunstancias actuales de pérdidas generalizadas, el sector difícilmente puede dar el paso de adquirir otro tipo de vehículo, con un coste un 300% más caros cuando los clientes no se les pasa por la cabeza pagarlos. La prueba es que ellos mismo no los compran”.

En el caso de la digitalización, ATFRIE indica que “mientras los clientes no entiendan el e-CMR, por ejemplo, la digitalización no servirá para nada”. La organización subraya el avance de la tecnología en los vehículos de transporte de productos hortofrutícolas a temperatura controlada, “más tecnología que la que llevan los camiones hoy es imposible”; pero, reconoce que, “al final, las empresas invierten en esa tecnología para atender a unos clientes que la exigen, pero que no la usan”.

Sin embargo, Manuel Pérezcarro se muestra algo más positivo respecto a la digitalización: “La obligatoriedad del uso de la carta de porte y el CMR electrónico, marcarán un antes y un después”.



La escasez de conductores es un problema que comparte este segmento con el resto del sector.

EN DESTACADO

ATFRIE (ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA)

“La negativa de los clientes a cambiar sus hábitos y costumbres son una de las causas de la falta de conductores”

A este respecto, ATFRIE (Asociación Española de Empresarios de Transportes Bajo Temperatura Dirigida) apunta a esta publicación que la entrada de “fondos en las empresas ha dado lugar a un espejismo de concentraciones empresariales, que pronto se ha visto roto por la singularidad de las empresas y una cierta mentira en los resultados y cómo se conseguían”. Para Manuel Pérezcarro.

“la dimensión de las empresas es fundamental. Habría que crear mecanismos que incentivaran la concentración. Sé que es un tema difícil, pero creo que habría que trabajar en esa línea”. Acerca de la evolución de los precios del transporte, ATFRIE ironiza: “La evolución es tan positiva que no hay más que ver los resultados negativos de las cuentas anuales y los impuestos de sociedades nega-

tivos”. ¿El motivo? Según la organización, sin duda, “a que se trabaja muy por debajo de los costes sin beneficio alguno para la empresa transportista”.

En este mismo sentido, el secretario general de Froet subraya la dificultad de repercutir en el precio del transporte el incremento de los costes como uno de los problemas del transporte a temperatura controlada por carretera compartidos

Las asociaciones señalan que el trabajo por debajo de costes dificulta la rentabilidad de las empresas

con el resto del sector, además de la escasez de conductores, un tema de mucha actualidad y ▶

Gateway for tropical fruit in the south of Europe

CARRETERA

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



Los problemas relacionados con la agricultura también afectan a las empresas de transporte frigorífico por carretera.

PRESERVANDO LA FRESCURA DESDE 1984



DATISA 
FORWARDERS

EN DESTACADO



Manuel Pérezcarro
SECRETARIO GENERAL DE FROET

“En el transporte por carretera, menos de media docena de empresas son muy grandes, las que antes se consideraban grandes han pasado a ser medianas y el resto son micropymes y autónomos”

parar una parte importante de la flota”, detalla, “y este hecho es muy difícil de gestionar”.

Además, al sector del transporte frigorífico por carretera “le afectan los problemas de la agricultura, como la escasez de agua, la climatología o la competencia de otros mercados extracomunitarios”, recuerda el secretario general de Froet.

La visión de ATFRIE respec-

Las empresas del sector del transporte frigorífico por carretera se ven en la necesidad de incrementar su tamaño

to a cómo abordar los desafíos que afronta el transporte por carretera de productos hortofrutícolas es negativa: “Los abordará mal o muy mal, pues no se atisba en el horizonte ninguna medida positiva que haga que valga la pena el mantener estas empresas con ese nivel de servicio, nunca retribuido”. ■

creciente preocupación en el sector del transporte por carretera.

Sobre la falta de conductores, ATFRIE opina que es “evidente que el conductor es el medio para conseguir el fin y si no hay, la ecuación esta completa”. Para la asociación, “no se está tomando ninguna acción que lo solvete, pues todo pasa por hacer un trabajo que guste y que se remunere, pero los clientes no están por la labor”. La asociación añade que “la negativa de los clientes a cambiar sus hábitos y costumbres son una de las causas de la falta de conductores”.

Manuel Pérezcarro destaca que, además, el sector tiene problemas específicos relacionados con las características de este tipo de transporte, como puede ser la temporalidad. “Hay periodos de mucho trabajo y periodos en los que se tiene que



Las empresas lamentan la dificultad de repercutir el incremento de los costes en el precio del transporte.

NAVIERAS Y TERMINALES

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

MARÍTIMO • Las navieras, obligadas a una constante adaptación para mantener la integridad de la mercancía

La inestabilidad global enfría las buenas perspectivas de la logística marítima reefer

➔ Aun experimentando un importante crecimiento en cuanto a demanda de servicios y volúmenes gestionados, el transporte marítimo de mercancía refrigerada no vive un momento todo lo dulce que le gustaría. Los continuos cambios provocados por inestabilidad internacional ponen en jaque el buen estado de forma que vive el sector.

RAÚL TÁRREGA

VALENCIA. La incertidumbre casa muy mal con un transporte como el de mercancía refrigerada, que necesita de tiempos muy tasados, rutas muy claras y pocos o ningún vaivén en las condiciones ambientales para que el producto que viaja dentro del contenedor no se eche a perder.

En un momento donde se está experimentando un considerable aumento de la demanda, “el principal desafío consiste en mantener una cadena de frío continua desde el punto de origen hasta el de destino, evitando desviaciones de temperatura, retrasos y errores de manipulación; incluso las interrupciones de suministro breves pueden provocar el deterioro o la pérdida de calidad del producto”, tal y como

La congestión portuaria, la capacidad limitada de conexiones reefer y las deficiencias en las infraestructuras terrestres tensionan la cadena de suministro marítima de mercancía reefer

asegura Clemens Holz, director global de Reefer de Hapag-Lloyd AG, que además no se olvida de riesgos adicionales como la congestión portuaria, la capacidad limitada de conexiones para contenedores refrigerados y las deficiencias en las infraestructuras terrestres. “El cumplimiento de las distintas normativas y estándares de seguridad alimentaria



La inestabilidad geopolítica actual pone en duda la buena evolución del sector del transporte marítimo reefer en los próximos meses.

en cada región también aumenta la complejidad”, añade.

Juan Mengod, Sales Manager Reefer & Special Cargo de ONE (Spain), también incide en que “preservar la calidad de los productos en rutas cada vez más largas es el principal factor a tener en cuenta”, aunque añade una variable más, como es el de “cumplir requisitos de sostenibilidad más estrictos”.

Esa inestabilidad global no viene sólo por los conflictos armados entre países o las tensiones geopolíticas. Borja Pelayo, Global Head Bananas & Pines de Maersk, destaca como factor a tener en cuenta la irregularidad en los tratados comerciales entre países, sobre todo en Estados Unidos. Desde que Donald Trump comenzó su legislatura “hemos visto diferentes decisiones que desequilibran las balanzas comerciales, flujos de mercancías y precios. Lo que en resumen genera incertidumbre, dilata las negociaciones y no nos ayuda a tener una previsión concreta de volúmenes y tráficos”, afirma.

Tampoco hay que olvidar que “en los últimos años hemos visto una demanda superior a nuestras expectativas, ya que la previsión de volumen por campaña y comienzo de estas son cruciales para que podamos cubrir las necesidades de cada cliente en tiempo y forma”, según Pelayo. Y es que todos los años hay nuevos flujos que con el tiempo



We Deliver Value

价值 · 因运而生



Más información sobre servicios personalizados para usted:
www.coscospain.com

NAVIERAS Y TERMINALES

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EN DESTACADO



Borja Pelayo
GLOBAL HEAD BANANAS & PINES DE MAERSK

“La previsión de volumen por campaña y el comienzo de estas son cruciales para que podamos cubrir las necesidades de cada cliente en tiempo y forma”



Clemens Holz
DIRECTOR GLOBAL DE REEFER DE HAPAG-LLOYD AG

“El principal desafío consiste en mantener una cadena de frío continua desde el punto de origen hasta el de destino, evitando desviaciones de temperatura, retrasos y errores de manipulación”



Juan Mengod
SALES MANAGER REEFER & SPECIAL CARGO DE ONE (SPAIN)

“Nos hemos adaptado ofreciendo rutas alternativas y aprovechando la tecnología de atmósfera controlada”



María García
CHIEF COMMERCIAL OFFICER DE APM TERMINALS SPANISH GATEWAYS

“Desde la terminal debemos seguir siendo proactivos y permanecer al día en este mercado para ser capaces de suministrar un servicio competitivo y a la altura”



Jorge Moreno
CHIEF COMMERCIAL OFFICER DE HUTCHISON PORTS BEST

“Uno de los retos clave en los que BEST está poniendo especial atención es la captación de nuevos tráficos de importación de mercancía reefer”

crecen y se convierten en grandes volúmenes.

Lo que queda es una situación que es de todo menos tranquila y predecible, por lo que a las navieras no les queda más remedio que realizar un ejercicio constante de adaptación. Las nuevas tecnologías se han convertido, en los últimos años, en importantes aliados de las navieras a la hora de preservar intactas las cualidades de las mercancías que transportan. Pelayo insta a ser “más flexibles y ágiles que nunca para buscar alternativas y poder seguir sirviendo y conectando países exportadores con consumidores”, ya sea bien a través de las rutas tradicionales o modificando escalas, puerto y aumentando trasbordos.

En el caso de ONE, la naviera japonesa apuesta por realizar inversiones en modernas tecnologías de refrigeración, buques ecoeficientes y una red global de expertos en cargas reefer que garantiza una alta calidad de servicio en todo el mundo. Asimismo, “nos hemos adaptado ofreciendo rutas alternativas y aprovechando la tecnología de atmósfera controlada, lo que garantiza que los clientes puedan mantener la vida útil de los productos y llegar a los mercados de forma fiable a pesar de las interrupciones”, asevera Juan Mengod.

Por su parte, Hapag-Lloyd da respuesta a esta situación con tecnología avanzada de contenedores, un sistema de supervisión en tiempo real y un equipo global de expertos en refrigeración. “Nos centramos en la fiabilidad operativa, la gestión proactiva de riesgos y la transparencia digital para garantizar la calidad de la carga y la tranquilidad del cliente”, puntualiza Clemens Holz que, además apuesta por mejorar la flexibilidad de la red, “invertiendo en tecnologías ecológicas para contenedores refrigerados y reforzando las capacidades terrestres y portuarias”.

Terminales

Como uno de los eslabones más importantes de toda la cadena logística marítima, las terminales también han tenido que adaptarse a esta nueva situación, apostando por una mayor proactividad con sus clientes y aumentar y optimizar sus infraestructuras y servicios,

sobre todo con el aumento de sus conexiones para contenedores reefer.

Ante el hecho de que las navieras están invirtiendo cada vez más en mejoras en la gestión de

Las nuevas tecnologías se han convertido, en los últimos años, en importantes aliados de las navieras a la hora de preservar intactas las cualidades de las mercancías que transportan

mercancías refrigeradas con el desarrollo de nuevas unidades de refrigeración y, sobre todo unidades más eficientes y eco-friendly, “desde la terminal, en continua co-

municación con nuestros clientes, debemos seguir siendo proactivos y permanecer al día en este mercado para ser capaces de suministrar un servicio competitivo y a la altura de estos requerimientos”, asegura María García, Chief Commercial Officer de APM Terminals Spanish Gateways.

En ese sentido, el operador ha implementado en su terminal de Valencia el RCM (Remote Container Management), que permite conocer en todo momento la situación del contenedor reefer y controlar las posibles desconexiones del mismo, además de aumentar sus conexiones hasta llegar a las 668. En el caso de Barcelona, además del incremento de capacidades de tomas, la compañía trabaja en la mejora del espacio para servicios de valor añadido reefer, donde se realizan servicios de puesta a punto de equipos frigoríficos.

Por su parte, Jorge Moreno, Chief Commercial Officer de

Hutchison Ports BEST, incide en que “uno de los retos clave en los que BEST está poniendo especial atención es la captación de nuevos tráficos de importación de mercancía reefer”. A pesar de que en Barcelona existe un mercado de gran relevancia, como es el caso de Mercabarna, “actualmente estas mercancías no están entrando a la ciudad a través del puerto de Barcelona, sino que emplean rutas por otros puertos del entorno”. Esta circunstancia, para Moreno, evidencia la necesidad de seguir trabajando en la mejora de los servicios, y la eficiencia y agilidad aduanera.

En la actualidad, BEST -que cuenta con una completa gama de servicios enfocados en mercancía reefer en toda su cadena logística- está llevando a cabo pruebas con tecnologías innovadoras que permitirán monitorizar las temperaturas de los contenedores de forma remota, vinculando estas lecturas directamente con nuestro sistema operativo. Además, con la puesta en marcha de los siete nuevos bloques automatizados, se han incorporado 1.000 nuevos puntos de conexión para contenedores frigoríficos, incrementando así en un 50% la capacidad de conexión. De hecho, las previsiones del operador es poder contar un máximo de 4.000 conexiones en los próximos años. ■

EN DETALLE

El crecimiento en el transporte marítimo de mercancía reefer no se da en todos los mercados por igual. Los intercambios entre Oceanía y Asia, Centroamérica y Norteamérica y Europa del Norte y Asia han subido más que en otras zonas.



La imposición de barreras al comercio global es uno de los factores que más afecta al transporte de mercancía reefer.

EL DATO

2%

DE CRECIMIENTO. La consultora Drewry prevé que el mercado mundial de transporte marítimo de mercancía reefer crezca alrededor de un 2% al año hasta 2029.

NAVIERAS Y TERMINALES

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



MSC

MSC estará presente en Fruit Attraction presentando su oferta para el tráfico de mercancía reefer. Su flota de contenedores cuenta con tecnología de refrigeración y deshumidificación, incluidos la Atmósfera controlada (AC) y ajustes de ventilación para garantizar la circulación del aire. La compañía cuenta con equipo especializado formado por más de 1.000 especialistas. La naviera ha lanzado recientemente MSC iReefer, un sistema de monitorización de contenedores que ofrece visibilidad en tiempo real de la ubicación del contenedor, temperatura, humedad y trayecto completo.



Maersk

Maersk cuenta con una oferta de más de 500.000 espacios en toda su flota de buques y dispone de 370.000 contenedores reefer. Además de la puesta en marcha de nuevos servicios, ha implementado un nuevo sistema de maduración a bordo durante el viaje del contenedor, bautizado como "Star Ripe". Asimismo, a través de su empresa MCI, fabrica contenedores que utilizan refrigerantes de bajas emisiones, ahorrando hasta un 8% de energía, e incluyen conectividad inalámbrica para monitorizar consumo y huella de carbono. Maersk también ha potenciado su herramienta de seguimiento y control Captain Peter.

Diario del Puerto

Líderes en información logística

Comunicación Logística
+ de 30 profesionales especializados
+ de 500 años de experiencia

24

grupo
Diario

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com

NAVIERAS Y TERMINALES

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO



CMA CGM

CMA CGM cuenta con una flota de 480.000 TEUs dedicados al tráfico reefer y dispone de 300.000 conexiones para este tipo de equipamiento. Ofrece rangos de temperatura de entre -40° y 30°C, así como el control de las condiciones atmosféricas y el tratamiento del frío. Sus equipos están diseñados para permitir que el aire circule de forma continua y uniforme dentro del área de almacenamiento, y reducir la humedad en su interior hasta un mínimo del 60 % durante el transporte. Además, su tecnología de atmósfera controlada permite ajustar la mezcla de gases en el interior del contenedor.



COSCO Shipping Lines

COSCO Shipping Lines cuenta con más de 200 expertos en cadena de frío en todo el mundo. Su flota de contenedores es revisada a bordo dos veces al día y dispone de piezas de mantenimiento en sus buques. Su equipo permite la modificación automática de la temperatura, su tratamiento de frío previene infestaciones mediante bajas temperaturas y su tecnología de atmósfera controlada permite controlar la proporción de gases, así como la humedad, la temperatura y la presión del aire dentro del contenedor.



Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd cuenta con una amplia y moderna flota de contenedores refrigerados equipados con la última tecnología de refrigeración y monitorización, incluidos sistemas de atmósfera controlada y visibilidad remota a través de Hapag-Lloyd LIVE, una herramienta que ofrece un seguimiento y control casi en tiempo real de los contenedores refrigerados. También cuenta con otros servicios como las tecnologías de atmósfera controlada y los servicios de tratamiento por frío. La naviera también cuenta con una amplia red de expertos en transporte reefer.



ONE

Desde 2020, ONE ha ampliado su flota de contenedores reefer en más de 60.000 unidades. Este año, ONE amplió las capacidades de su plataforma de monitorización en tiempo real Container+ mediante la integración de análisis de datos avanzados y paneles de control mejorados. También ha potenciado tecnologías avanzadas como la atmósfera controlada y Cold Treatment. Todos sus buques están equipados con antenas por satélite para garantizar la transmisión continua de la señal, incluso cuando navegan a kilómetros de distancia de la costa.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

MARÍTIMO · 16 autoridades portuarias participan en Fruit Attraction mostrando el potencial de la red portuaria de interés general

Puertos españoles, plataforma internacional de referencia para el comercio hortofrutícola

➔ El sistema portuario español afronta Fruit Attraction 2025 con unas perspectivas muy positivas. Según datos de Puertos del Estado, en 2024, se movieron 11,3 millones de toneladas de frutas y hortalizas, y entre enero y julio de este año ya se han gestionado 6,2 millones, lo que anticipa un cierre de ejercicio al alza.

JAUME MAS / MARC VERGÉS

BARCELONA. Desde Puertos del Estado confían que el sistema portuario español seguirá consolidándose como referente logístico internacional para este sector estratégico. Las expectativas del sector hortofrutícola español se centran especialmente en los tráficos con Latinoamérica, el norte de África y Europa, donde España mantiene su papel de principal puerta de entrada y salida del comercio hortofrutícola internacional.

Sobre esta base, 16 autoridades portuarias participarán en la feria bajo el paraguas de Puertos del Estado: Alicante, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Bilbao, Cartagena, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, Barcelona y Vilagarcía. Su presencia conjunta en el stand

Los puertos españoles movieron 11,3 millones de toneladas de frutas y hortalizas en 2024 y este año, hasta julio, han movido 6,2 millones de toneladas

institucional tiene como objetivo mostrar el potencial de la red portuaria de interés general como plataforma logística de referencia para productos frescos, reforzando la posición de España como nodo estratégico del sur de Europa.

Los puertos españoles exhibirán una oferta logística especializada que va desde terminales de contenedores con miles de tomas reefer hasta almacenes



Los puertos españoles buscan ser referentes en el campo del transporte hortofrutícola.

frigoríficos de gran capacidad, pasando por servicios fitosanitarios adaptados y puestos de control fronterizo modernizados. En conjunto, el sistema dispone de cerca de 100 millones de metros cuadrados de superficie terrestre, dos millones de metros cúbicos en instalaciones de frío y unos 395.000 metros lineales de atraque, lo que garantiza capacidad y flexibilidad para responder a la creciente demanda.

Uno de los puntos destacados

de esta edición será la presentación del Puerto de Huelva junto a Frigoríficos Portuarios del Sur (FriportSur), un hub logístico del frío que simboliza la apuesta del sistema por potenciar las soluciones de almacenamiento y transporte refrigerado. Este tipo de infraestructuras se complementa con proyectos en marcha en otras dársenas para ampliar la capacidad reefer, impulsar la electrificación de muelles (OPS) y modernizar terminales de inspección,

claves para reducir emisiones y aumentar la competitividad.

La posición geoestratégica de España, próxima a una de las mayores rutas comerciales del mundo, constituye otro de los valores que se subrayarán en Fruit Attraction. El país es líder en Europa en conectividad marítima, con más de 200 conexiones internacionales que enlazan directamente con América, África y los principales puertos europeos. Esta red permite no solo conso-

lidar la presencia en mercados tradicionales de la UE, sino también diversificar hacia regiones emergentes como Latinoamérica o África Occidental, donde el tráfico hortofrutícola crece de manera sostenida.

Innovación

En paralelo, el sistema portuario impulsa un ambicioso proceso de digitalización. Proyectos como SIMPLE buscan mejorar la eficiencia operativa, facilitar

TRÁFICOS DE FRUTAS, HORTALIZAS Y VERDURAS POR LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2024

Autoridad Portuaria	Toneladas
Alicante	77.028
Almería	105.421
Bahía de Algeciras	4.904.086
Bahía de Cádiz	406.175
Baleares	109.043
Barcelona	571.243
Bilbao	107.154
Cartagena	156.584
Castellón	36.051
Ceuta	1.189
Gijón	75.762
Huelva	161.546
Las Palmas	1.099.148
Marín y Ría de Pontevedra	19.408
Melilla	11.324
Motril	165.253
Málaga	92.530
Santa Cruz de Tenerife	591.935
Santander	64.866
Sevilla	69.973
Tarragona	276.828
Valencia	1.901.533
Vigo	293.944
Vilagarcía	1.196

Fuente: Puertos del Estado

TRÁFICOS DE FRUTAS, HORTALIZAS Y VERDURAS POR LOS PUERTOS ESPAÑOLES. ENERO-JULIO 2025

Autoridad Portuaria	Toneladas
Alicante	40.953
Almería	96.557
Bahía de Algeciras	2.702.649
Bahía de Cádiz	207.138
Baleares	71.833
Barcelona	301.971
Bilbao	70.771
Cartagena	32.232
Castellón	16.295
Ceuta	457
Ferrol-San Cibrao	1.790
Gijón	69.292
Huelva	117.542
Las Palmas	541.935
Marín y Ría de Pontevedra	11.309
Melilla	6.184
Motril	116.001
Málaga	75.172
Santa Cruz de Tenerife	309.385
Santander	40.061
Sevilla	27.663
Tarragona	99.656
Valencia	1.095.853
Vigo	166.737
Vilagarcía	59

Fuente: Puertos del Estado

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

la trazabilidad en la cadena de suministro y ofrecer una gestión documental más ágil y segura. Se trata de un salto cualitativo que sitúa a los puertos españoles en la vanguardia tecnológica y responde a las exigencias crecientes de transparencia y sostenibilidad por parte de exportadores e importadores.

Las cifras, la conectividad y la innovación configuran un escenario en el que los puertos españoles no solo acompañan el crecimiento del hortofrutícola, sino que lo impulsan activamente. La diversificación de tráfico, el refuerzo de la logística del frío y la apuesta por la sostenibilidad consolidan una propuesta de valor que combina capacidad, eficiencia y compromiso ambiental.

En definitiva, Fruit Attraction 2025 se convierte en el escaparate idóneo para demostrar que los puertos españoles están prepa-



Representación del sistema portuario en Fruit Attraction 2024. Foto M.J.

rados para responder a los retos de un sector estratégico, garantizando cadenas logísticas moder-

nas, resilientes y competitivas. España no solo se afianza como puerta de entrada y salida para

los productos frescos, sino que se proyecta como plataforma internacional de referencia para

el comercio hortofrutícola en un mercado global en constante transformación.

El Puerto de Algeciras presenta su proyecto de Interoperabilidad Digital para el sector hortofrutícola

El Puerto de Algeciras vuelve a Fruit Attraction, una cita fija en su calendario comercial y cada vez más demandada por la comunidad portuaria. Este año lo hace acompañado por 28 empresas, reflejo de la importancia de la feria como plataforma para reforzar los muelles algecireños en el tráfico de contenedor refrigerado y en el transporte por camión a través del Puente Marítimo con Tánger Med.

La participación coincide con el primer aniversario del nuevo sistema de control en el Puesto de Control Fronterizo, que ha mejorado la eficiencia de las inspecciones veterinarias y fitosanitarias, agilizando el comercio de perecederos. El enclave canaliza más de 750.000 toneladas anuales de mercancía refrigerada con Costa Rica, Perú, Egipto, Colombia o Ecuador como principales socios, destacando piña, aguacate, banana y cítricos. A ello se suma el tráfico del Estrecho, que mueve tomates, frutos rojos o aguacates entre Europa y África.

El Puerto afronta retos como el endurecimiento de las exigencias sanitarias, la volatilidad de los fletes marítimos y la incertidumbre geopolítica. Para responder, dispone de más de 5.500 enchufes reefer monitorizados 24/7, capacidad para 30.000 palés en terminales frigoríficas, conexiones ferroviarias con los principales nodos peninsulares y más de 20 salidas diarias con Tánger. Además, ofrece conexión directa con más de 200 puertos, garantizando tiempos de tránsito competitivos para la carga perecedera.



El Puerto de Algeciras afronta retos como el endurecimiento de las exigencias sanitarias o la volatilidad de los fletes marítimos.

Como novedad, este año presentará el Proyecto de Interoperabilidad Digital con la Plataforma de Comercio Centroamericana, que permitirá anticipar inspecciones y asegurar trazabilidad documental en un corredor de 18.000 millones de euros anuales. Una iniciativa que consolida a Algeciras como socio estratégico de la UE en cadenas logísticas modernas, sostenibles y resilientes.

El objetivo del Port de Barcelona es proyectar la fortaleza del clúster agroalimentario de Barcelona

Port de Barcelona participará en Fruit Attraction 2025 junto a Mercabarna y la Asociación Gremial de Empresas Mayoristas de Frutas y Hortalizas (AGEM), consolidando una alianza estratégica que refuerza su papel como plataforma logística de referencia en el Mediterráneo. En el stand estarán presentes unas 28 empresas mayoristas de Mercabarna, que mostrarán su oferta de productos frescos y soluciones innovadoras para la exportación e importación hortofrutícola.

El objetivo es proyectar la fortaleza del clúster agroalimentario de Barcelona y dar visibilidad a la capacidad logística del puerto, que combina conexiones marítimas internacionales con infraestructuras avanzadas, servicios fitosanitarios especializados e intermodalidad eficiente. La participación en la feria permite reforzar vínculos con operadores internacionales, generar nuevas oportunidades de negocio y consolidar la imagen del Port de Barcelona como socio estratégico para los exportadores e importadores del sector hortofrutícola, en línea con el



Port de Barcelona participa en Fruit Attraction 2025 junto a Mercabarna y la AGEM.

compromiso de Puertos del Estado de posicionar a España como puerta logística del sur de Europa.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

El Puerto de Bilbao mostrará al sector hortofrutícola sus ventajas competitivas para los mercados atlánticos

El Puerto de Bilbao vuelve a Fruit Attraction con el objetivo de mostrar al sector hortofrutícola sus ventajas competitivas para los mercados atlánticos. La feria es una oportunidad clave para difundir la conectividad marítima del puerto y para dar a conocer sus instalaciones especializadas y empresas con experiencia en el tráfico de perecederos.

Bilbao dispone de la principal terminal de contenedores del norte de España, equipada con 540 tomas reefer y un acceso automatizado que agiliza la operativa. A ello se suman terminales ro-ro y multipropósito, y la terminal frigorífica Frioport, con 4.800 metros cuadrados, dos cámaras de congelación que suman 16.300 metros cúbicos y tres cámaras de frío positivo con capacidad para 7.500 metros cúbicos. Su Punto de Control Fronterizo (PCF) se encuentra entre los más avanzados del sistema portuario, con 15 bocas de inspección y medios técnicos que garantizan las condiciones óptimas para frutas y hortalizas.

El enclave defiende el papel del transporte marítimo como alternativa estratégica frente a la carretera, que concentra el 97 % del tráfico hortofrutícola español, para avanzar hacia una logística más eficiente y sostenible. En esta línea, Bilbao impulsa la electrificación de muelles a través del proyecto BilbOPS, que permitirá reducir hasta



El Puerto de Bilbao dispone de la principal terminal de contenedores del norte de España.

un 40 % las emisiones de CO₂ cuando los buques se conecten a la red eléctrica, con plena operatividad prevista en 2027.

La Autoridad Portuaria trabaja además en la modernización del PCF, con la sustitución de los sistemas de refrigeración, y en la digitalización de trámites para reforzar la intermodalidad y el transporte ferroviario. Todo ello se enmarca en la estrategia para convertirse en un Green Port de referencia, integrando energías renovables y reforzando su compromiso con la sostenibilidad del comercio hortofrutícola.

El Puerto de Cádiz impulsa proyectos que refuerzan su capacidad en el tráfico hortofrutícola

El Puerto de la Bahía de Cádiz participa en Fruit Attraction con el propósito de estrechar lazos con clientes y operadores, detectar nuevas oportunidades de negocio y escuchar de primera mano las necesidades del sector. La feria servirá también para dar visibilidad a los proyectos que refuerzan la capacidad del puerto en el tráfico hortofrutícola, como la planta frigorífica que la empresa PTP construye en La Cabezuela-Puerto Real y la inminente culminación de la conexión ferroviaria a este muelle, clave para mejorar la competitividad de las exportaciones.

Uno de los grandes retos para el sector sigue siendo garantizar rapidez y frescura en el transporte, lo que exige infraestructuras modernas y una cadena de frío robusta. Desde el Puerto de Cádiz subrayan la importancia de la conectividad terrestre y ferroviaria, de ahí que la conexión ferroviaria de La Cabezuela, prevista para principios de 2026, represente un avance fundamental en la distribución hacia los principales centros de consumo de la península y Europa.

Entre las iniciativas en marcha, la nueva planta frigorífica de PTP destaca por su capacidad y sus sistemas avanzados de refrigeración y almacenamiento, que permitirán manejar perecederos con plenas garantías. A ello se suman la próxima entrada en servicio de la conexión ferroviaria de La Cabezuela, la segunda fase de la Nueva



Puerto de Cádiz busca ofrecer infraestructuras competitivas y soluciones adaptadas.

Terminal de Contenedores, una infraestructura de 60 hectáreas que reforzará la capacidad del puerto para conectar mercancías con los principales mercados internacionales, y la ampliación de espacios logísticos en La Cabezuela mediante la incorporación de nuevas parcelas destinadas a operaciones del sector.

Con estas actuaciones, el Puerto de Cádiz consolida su papel como socio estratégico del hortofrutícola, ofreciendo infraestructuras competitivas y soluciones adaptadas a un mercado que demanda eficiencia y sostenibilidad.

El Puerto de Cartagena se proyecta como hub hortofrutícola sostenible en Fruit Attraction

El Puerto de Cartagena acude a Fruit Attraction para mostrar sus ventajas en el tráfico de productos frescos, con el objetivo de ampliar mercados y presentar sus nuevas infraestructuras y servicios, basados en la innovación y la sostenibilidad. El enclave destaca por contar con una estiba liberalizada que permite iniciar la descarga en cuanto atraca el buque, lo que se traduce en agilidad y rentabilidad para las navieras. Durante la feria, la delegación mantendrá numerosas reuniones para dar a conocer novedades en sus líneas marítimas y reforzar la captación de tráficos.

El sector hortofrutícola afronta retos como la dependencia del transporte por carretera, el déficit ferroviario, la limitada capacidad de terminales refrigeradas y la necesidad de garantizar la trazabilidad digital. Cartagena comparte estos desafíos, con el añadido de competir con otros puertos mejor conectados, lo que refuerza la apuesta por diversificar mercados y consolidar su posicionamiento como un puerto verde y competitivo.

Su Terminal Hortofrutícola ofrece infraestructuras de referencia: un muelle de 405 metros con calado de 11,25 metros, atraque ro-ro, grúas de hasta 30 toneladas y almacenes frigoríficos de 12.500 metros cuadrados con capacidad para 10.000 palés en frío, además de conexiones reefer y servicios especializados que aseguran la integridad de la cadena de frío. Entre las inversiones clave figura el nuevo Puesto de Inspección Fronterizo, con más de 6 millones de euros, que centralizará servicios sa-



La terminal hortofrutícola de Cartagena ofrece un muelle de 405 metros con calado.

nitarios y aduaneros en un único edificio eficiente, agilizando controles y reforzando la seguridad alimentaria.

De cara al futuro, el Puerto impulsa proyectos estratégicos como la ZAL y la terminal polivalente Barlomar, capaz de recibir los mayores portacontenedores, junto al pionero sistema de "Frío Ecológico", que reducirá costes y emisiones. Con estas iniciativas, Cartagena se consolida como un hub logístico hortofrutícola de referencia en el Mediterráneo, preparado para responder a las exigencias de un mercado global y sostenible.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

PortCastelló intensifica su política de bonificaciones para los productos agroalimentarios

El Puerto de Castellón participa un año más en Fruit Attraction con el objetivo de estrechar lazos comerciales con los principales operadores del sector y dar a conocer las ventajas logísticas y estratégicas que ofrece para la exportación e importación de productos hortofrutícolas.

Con más de 100 conexiones marítimas internacionales y una ubicación privilegiada cerca de las principales zonas agrícolas del arco mediterráneo, PortCastelló se consolida como un aliado clave para las empresas que buscan abrirse a nuevos mercados internacionales.

Las cifras muestran que, hasta julio de 2025, el Puerto ha gestionado un total de 16.292 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres. Con la mirada puesta en incrementar estos volúmenes y captar nuevos tráficos, la Autoridad Portuaria ha intensificado su política de bonificaciones, facilitando condiciones más competitivas para los productos agroalimentarios. Esta estrategia busca no solo fidelizar a los actuales operadores, sino también atraer a nuevos clientes. Por eso, Fruit Attraction representa una excelente plataforma para visibilizar las capacidades del Puerto de Castellón.



Portcastelló cuenta con más de 100 conexiones marítimas internacionales.

El Puerto de Huelva reforzará contactos comerciales y mostrará su conectividad marítima en Fruit Attraction

El Puerto de Huelva participa en Fruit Attraction con una delegación encabezada por su presidente, Alberto Santana, para reforzar contactos comerciales y mostrar la conectividad marítima de la dársena onubense, especializada en logística a temperatura controlada. Su Hub Logístico del Frío, operado por Frigoríficos Portuarios del Sur, es la punta de lanza de una estrategia de diversificación que sitúa al enclave como referencia en el manejo de perecederos.

El Puerto mueve más de 160.000 toneladas anuales de frutas, hortalizas y legumbres y mantiene conexiones regulares con el norte de Europa, Marruecos, África occidental, Canarias, Oriente Medio, India y Pakistán. Entre sus servicios destacan los cinco enlaces semanales con las islas, los tráficos con Reino Unido, Róterdam y Hamburgo de CMA CGM, que amplían la conectividad hacia Escandinavia y Europa del Este, las conexiones con Mauritania y Senegal, y los enlaces con Casablanca, Levante y el Mediterráneo. A ello se suma la apuesta de navieras como Hapag Lloyd, que ha convertido Huelva en hub para sus rutas con Canadá y África Occidental.

Todas estas operaciones se concentran en el Muelle Sur, con 1.275 metros de línea de atraque y una terminal de contenedores de 58.000 metros cuadrados, en ampliación a 135.000 metros cuadrados y con previsión de llegar a 250.000 metros cuadrados. La zona cuenta además con 55.000 metros cuadrados para tráfico ro-ro, dotada con cua-



El puerto mueve más de 160.000 toneladas anuales de frutas, hortalizas y legumbres.

tro rampas que permiten operar varios buques a la vez, y una terminal ferroviaria con vías de 750 metros que se ampliará con un tercer ramal para autopistas ferroviarias.

El Hub Logístico del Frío completa esta oferta con 180.000 metros cúbicos de almacenamiento —24.000 posiciones de congelado y 2.000 de refrigerado— y un silo automatizado de 32 metros de altura, configurándose como una de las instalaciones más avanzadas de Europa en innovación tecnológica, digitalización y eficiencia energética. Con esta propuesta, Huelva se consolida como puerta estratégica para el comercio hortofrutícola internacional.

Las Palmas aspira a consolidarse como tránsito ágil y eficiente para reefers entre África, Latinoamérica y Europa

La Autoridad Portuaria de Las Palmas participa en Fruit Attraction con el objetivo de reforzar su posicionamiento en el tráfico hortofrutícola, consolidando y captando nuevos flujos de mercancías agrícolas y alimentarias. En 2024 gestionó 1,09 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, lo que la situó como la tercera autoridad portuaria de España en este segmento, con un 59% de mercancía en tránsito. Entre enero y julio de 2025 movió 541.797 toneladas, un 6,75% menos que el año anterior, con un peso del tránsito que descendió al 55%.

El enclave aspira a consolidarse como tránsito ágil y eficiente para contenedores refrigerados entre África, Latinoamérica y Europa. España y el África subsahariana concentran casi el 80% de los orígenes de este tráfico, mientras que los destinos principales son la propia España y el sur de Europa, especialmente Italia y Portugal. La feria representa además un escaparate internacional para fortalecer relaciones comerciales y apoyar la promoción de los productos agrícolas canarios junto al Gobierno regional y los cabildos insulares.

Entre los retos del sector figuran la alta dependencia del transporte por carretera, la escasez de contenedores refrigerados, la volatilidad de los fletes y las incidencias en puertos africanos, factores que condicionan la competitividad del eje África-Europa vía Las Palmas. La reconfiguración de alianzas logísticas y el dinamismo del tráfico deepsea sitúan al puerto como centro de



Puertos de Las Palmas aspira a consolidarse como tránsito ágil y eficiente para contenedores refrigerados entre África, Latinoamérica y Europa.

redistribución clave para operadores españoles e internacionales. Las líneas estratégicas incluyen reforzar su papel como centro distribuidor de Canarias, ampliar conexiones feeder con África occidental y consolidar rutas de larga distancia con mercados como Mercosur o Sudáfrica. Además, destacan la modernización del PIF de Las Palmas y las mejoras en el de Arrecife, que permiten inspeccionar mercancía vegetal congelada sin pasar por Gran Canaria. Con estas actuaciones, el puerto refuerza su vocación como hub logístico internacional, competitivo y sostenible.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Málaga apuesta por un plan cuatrienal para reforzar su papel en los tráficos hortofrutícolas

Para el Puerto de Málaga participar en Fruit Attraction supone la ocasión de mostrar a potenciales clientes las ventajas de operar en un enclave con fuertes vínculos con el sector de subtropicales de la Axarquía y con conexiones regulares que enlazan con la costa oeste de Sudamérica, el Caribe y Estados Unidos. La edición de 2025 servirá para reforzar esa oferta de conectividad y ampliar la base de operadores y clientes.

El sector afronta retos derivados de la delicadeza de los productos perecederos y de su dependencia de la regularidad en los tiempos de tránsito. Los recientes reajustes de la industria marítima, condicionados por conflictos geopolíticos, han generado retrasos e incluso pérdidas de mercancía. A ello se suma la aparición de nuevos centros de producción en países del entorno, que incrementan la competencia y exigen una logística cada vez más ágil y segura.

Para dar respuesta, el Puerto de Málaga incluye en su plan cuatrienal de inversiones actuaciones que refuerzan su papel en los tráficos hortofrutícolas. Entre ellas destaca la licitación del nuevo Punto de Control Fronterizo, que agilizará las inspecciones, y el proyecto de ampliación del Muelle 9, que permitirá operar simultáneamente dos buques de hasta 400 metros en la terminal de contenedores. En paralelo, se proyecta



El Puerto de Málaga avanza en competitividad y se posiciona como un enclave fiable para el comercio hortofrutícola.

el nuevo Muelle 8, con 90.000 metros cuadrados adyacentes y 16 metros de calado, diseñado para mejorar las operaciones de graneles sólidos agroalimentarios y acoger bulk carriers de gran tamaño.

Con estas inversiones, Málaga avanza en competitividad y se posiciona como un puerto fiable para el comercio hortofrutícola internacional.

Puerto de Motril, aliado estratégico para el sector hortofrutícola de la Costa Tropical

El Puerto de Motril participa en Fruit Attraction con un objetivo claro: apoyar a los agricultores, productores y comercializadores de la Costa Tropical de Granada, ofreciendo soluciones logísticas que faciliten la exportación de sus productos hacia Europa y terceros países. El enclave quiere consolidarse como la plataforma adecuada para distribuir la producción de un territorio de gran peso en el sector de subtropicales y hortalizas.

El hortofrutícola afronta desafíos como la reducción de costes de producción, la mejora de la distribución internacional y la necesidad de incorporar digitalización en todos los procesos. La logística de última milla es esencial para garantizar que la mercancía llegue fresca y en óptimas condiciones al consumidor. A ello se suma la innovación en productos de mayor valor añadido, clave para reforzar la competitividad de la marca España y, en particular, de la Costa Tropical frente a otros países productores.

En este contexto, la Autoridad Portuaria de Motril impulsa proyectos que acompañan la inversión privada y refuerzan la cadena de valor. Destacan la concesión de 30.000 metros cuadrados en la ZAL a Sevitrade para actividades vinculadas a fertilizantes, las nuevas instalaciones de Transgranada con más de 14.000 metros cuadrados y la concesión a Enbox para el montaje de cajas de cartón destinadas al hortofrutícola.



El Puerto de Motril quiere consolidarse como la plataforma para distribuir la producción de un territorio de gran peso en el sector de subtropicales y hortalizas.

Esta última se complementa con zonas de grupaje y frío para conservar y distribuir mercancía de exportación en las mejores condiciones.

Con estas iniciativas, el Puerto de Motril se posiciona como un aliado estratégico para el sector hortofrutícola de la Costa Tropical, aportando infraestructuras y servicios que facilitan su crecimiento internacional.

El Puerto de Sevilla promociona sus servicios e instalaciones ante el sector hortofrutícola

El Puerto de Sevilla participa en Fruit Attraction con el objetivo de promocionar sus servicios e instalaciones ante el sector hortofrutícola, especialmente la logística del frío integrada en la ZAL y la terminal de contenedores. La meta es reforzar las rutas actuales y abrir nuevas oportunidades basadas en las ventajas logísticas y ambientales de mover carga a temperatura controlada directamente desde el interior de la península en un puerto plenamente sincromodal.

Garantizar la cadena de frío es uno de los grandes retos del sector y Sevilla cuenta con una plataforma especializada dentro de la ZAL, sobre una parcela de 6.000 metros cuadrados, que permite almacenar y transportar frutas y verduras en condiciones óptimas. Desde su ubicación estratégica, la distribución se orienta al sur peninsular, con opciones de conexión hacia Canarias y el norte de África.

La Terminal Marítima del Guadalquivir, en el Muelle del Centenario, dispone de un área con 70 tomas para contenedores reefer, una capacidad de 300.000 TEUs, terminal ferroviaria, rampa ro-ro y dos grúas tipo Gantry. Estas instalaciones, con salidas semanales hacia Canarias, se complementan con empresas como Portofrío Logistics, que ofrece soluciones integrales para preservar la cadena de frío con túneles de congelación y cámaras en distintas temperaturas, y Frigodocks S.A., especializada en almacenamiento de mercancías congeladas y refrigeradas.



Garantizar la cadena de frío es uno de los grandes retos del sector y Sevilla cuenta con una plataforma especializada dentro de la ZAL.

Como novedad, desde hace unos días, CMA CGM cuenta con un nuevo servicio marítimo con Canarias, que eleva a cinco las salidas semanales. Paralelamente, la Autoridad Portuaria trabaja en la ampliación del polo logístico del frío en la ZAL, reforzando la capacidad de Sevilla para captar nuevos tráficos hortofrutícolas.

PUERTOS

CADENA LOGÍSTICA DEL FRÍO

Port Tarragona refuerza su competitividad ante el sector hortofrutícola

Fruit Attraction brinda la ocasión de reforzar el papel estratégico de Port Tarragona y de dar visibilidad a Fruport, su terminal especializada en fruta refrigerada, que destaca por su eficiencia operativa, tiempos de tránsito reducidos y proximidad inmediata a carreteras y ferrocarril. Estas características convierten a Tarragona en un hub competitivo y de confianza en el Mediterráneo.

El sector hortofrutícola afronta retos de gran alcance: la creciente contenerización, la reconfiguración de rutas marítimas derivada de tensiones geopolíticas, las crecientes exigencias de sostenibilidad y la necesidad de garantizar la trazabilidad digital y la continuidad de la cadena de frío. A ello se suma la gestión energética, que exige soluciones basadas en renovables y una mayor dotación de conexiones eléctricas para contenedores reefer.

Para responder, Port Tarragona impulsa iniciativas que refuerzan su competitividad. Entre ellas, la modernización del Punto de Inspección Fronterizo, la autorización de entrada de productos ECO, la nueva terminal multipropósito del Muelle de Andalucía, prevista para este año, y el impulso intermodal con las terminales ferroviarias de La Boella y Guadalajara–Marchamalo, que permitirán alcanzar con rapidez y sostenibilidad los principales centros de consumo.



Port Tarragona trabaja en el refuerzo de la capacidad para contenedores refrigerados y en la electrificación de muelles.

En paralelo, se trabaja en el refuerzo de la capacidad para contenedores refrigerados y en la electrificación de muelles, reduciendo la huella de carbono. Con estas actuaciones, Tarragona consolida su posición como socio logístico fiable para el tráfico hortofrutícola y como puerto de referencia en el Mediterráneo.

Valenciaport, nodo logístico clave para la exportación de productos perecederos

La Autoridad Portuaria de Valencia se posiciona como un nodo logístico clave para la exportación de productos perecederos gracias a su sólida infraestructura y a su amplia conectividad internacional. Actualmente, dispone de más de 3.700 conexiones frigoríficas (reefer) en sus terminales: CSP Iberian Terminal, APM Terminals y MSC Terminal Valencia. Esta capacidad permite atender con eficiencia la creciente demanda del sector agroalimentario, que depende de servicios especializados para transportar mercancías sensibles a la temperatura.

En 2024, los muelles del Puerto de Valencia gestionaron más de 80 millones de toneladas de productos, es decir, casi 5,5 millones de TEUs, consolidando su papel como puerta natural del comercio exterior español. En particular, cada año se movilizan más de tres millones de toneladas de productos refrigerados: pescados, carnes, hortofrutícolas, etc.

El Puerto da servicio a un amplio hinterland compuesto por empresas especializadas en productos frescos y refrigerados. Estas compañías aprovechan la intermodalidad—por carretera y ferrocarril— para enviar sus cargas al puerto, desde donde se distribuyen a los mercados internacionales. Esta eficiencia logística se ve reforzada por una infraestructura complementaria de primer nivel.

Entre estas instalaciones destaca el almacén frigorífico de Agro Merchants Group, con 16.000 metros cuadrados, y el Puesto de Control Fronterizo (PCF) del Puerto de



El Puerto Valencia dispone de más de 3.700 conexiones frigoríficas (reefer) en sus terminales.

Valencia, con 17.000 metros cuadrados, donde los contenedores son inspeccionados en menos de 45 minutos, gracias a la coordinación que se lleva a cabo desde la Marca de Garantía. A ello se suma el PCF del Puerto de Sagunto.

El Puerto de Vigo visita Fruit Attraction después de un gran año en el sector

El Puerto de Vigo participa en Fruit Attraction para poner en valor su papel como referente en el tráfico de fruta y el trabajo de terminalistas y operadores que han impulsado el crecimiento sin precedentes. En 2024 movió más de 286.000 toneladas, un 30% más que en 2023, y en el primer semestre de 2025 mantiene la tendencia al alza con un incremento del 2%. Se trata de un tráfico casi íntegramente en contenedor e importación, con Brasil y Costa Rica como principales orígenes y productos estrella como banana, piña y melón.

La posición geoestratégica de Vigo en las rutas que conectan América y África con el norte de Europa, junto a la eficiencia de su terminal de contenedores TERMAVI, consolidan esta proyección. Con más de 1.300 conexiones reefer y el respaldo de sus dos terminales de fruta, DART Vigo y Progeco Vigo Fresh Port, el puerto ofrece instalaciones modernas, inspección fitosanitaria y una operativa ágil reforzada por excelentes conexiones terrestres que aseguran la intermodalidad. Además, cuenta con servicios marítimos directos y feeder con Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y la costa occidental africana, lo que le permite cubrir en menos de 12 horas toda la península y reforzar su papel como puerta atlántica de entrada de fruta y pesca congelada hacia Europa.

El Puerto afronta retos ligados a la inestabilidad geopolítica y al impacto del cambio climático en los cultivos, que afectan a la logística de perecederos. Para responder, Vigo proyecta un nuevo Puesto de Control Fronterizo en 2026 y avanza en la Plataforma Logística PLISAN, con apartadero ferroviario y empresas del sector de refrigerado y congelado, que potenciarán la competitividad y la capacidad de crecimiento del enclave.



El Puerto de Vigo participa en Fruit Attraction para poner en valor su papel como referente en el sector.



LOS PUERTOS NOS DAN FORMA

Conectamos mar y tierra para
contribuir al desarrollo económico,
medioambiental y social del país.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado

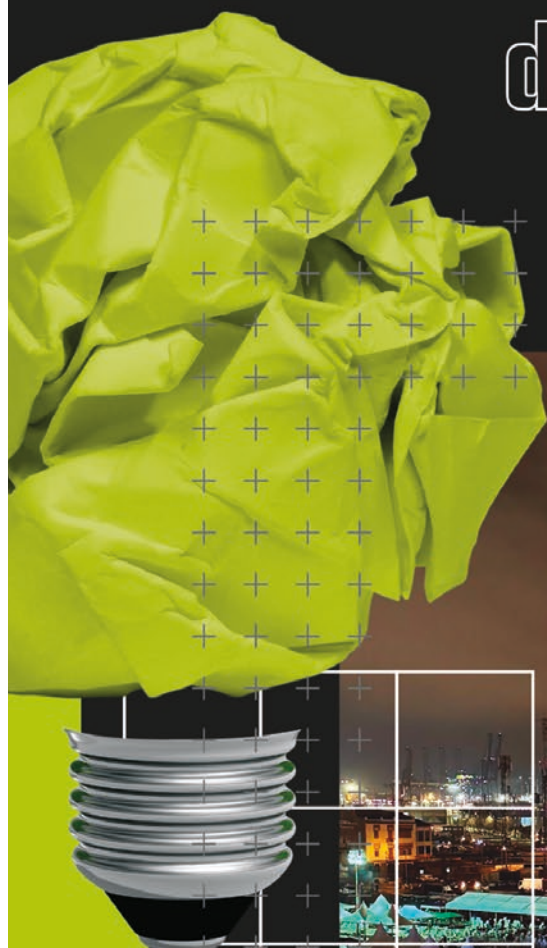




taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

ESPECIALISTAS

en organización de
todo tipo de **EVENTOS**
de empresa



CONTACTA

CON NOSTROS

eventostallerdeideas.org

+34 963 30 18 32

VISITA WWW.GRUPODIARIO.COM