

**F&H**

→ **Entrevista**  
José Paez,  
CEO de Paez  
Aduanas

→ **Panorama**  
Puertos del Estado:  
¡2,2 millones de  
toneladas de FYH!

→ **Logística News**  
Volvo comienza  
la fabricación de  
camiones eléctricos

Nº 30 • OCTUBRE 2022

# Logística

**El precio del flete  
marítimo mira  
para abajo**



# “Se está trabajando en digitalizar y automatizar procesos pero todavía hace falta una revolución en nuestro sector”

POR · DANIEL LAFUENTE

**JOSÉ PÁEZ,**  
CEO DE PÁEZ ADUANAS

Desde su posición de conocimiento en una firma que ronda los 95 años de actividad, Páez analiza el presente y futuro de los despachos de aduanas, que pasa por aplicar la digitalización de las tareas.

**F8H:** ¿Qué lecciones ha aprendido el sector de los Representantes Aduaneros durante la pandemia para dar una mejor respuesta en el futuro?

**J.P:** “No sé lo que habrán aprendido otros, pero sí lo que hemos aprendido nosotros, y es que no podemos estar nunca relajados. Debemos estar centrados en dar el mejor servicio, en crecer y en diversificar, porque realizamos una actividad auxiliar que depende mucho de cuestiones de diversa índole, tanto nacionales como internacionales, que pueden afectar muy directamente al negocio. Y aunque la pandemia no afectó directamente a nuestro sector, sí lo hizo indirectamente, porque el sector de la logística sí se vio muy afectado.



Por muy bien o mal que parezca que va todo, en este sector, acontecimientos externos a nuestras empresas pueden cambiar nuestro rumbo de manera drástica y por ello debemos estar atentos, alerta y estar preparados para no estar preocupados”.

**F&H:** ¿Está creciendo el Ecommerce tanto como se debería esperar?

**J.P:** “Es cierto que el presente y el futuro está en todo lo que es digital. No podemos negar las ventajas propias de las tiendas, con las que el Ecommerce difícilmente puede competir tales como la obtención inmediata de la compra, el poder tocarlo y olerlo antes de comprar o el hecho de que se trata de la forma tradicional de comercio: cuyas reglas establecidas son sobradamente conocidas por los clientes. Pero tampoco el negocio tradicional puede competir con las ventajas del Ecommerce en cuanto a alcance, visibilidad, su horario 24/7/265, etc. Por lo que realmente, lo ideal es la combinación de ambos, y desde mi opinión todo explotará con el Metaverso, cuando lo hayamos adoptado mayoritariamente como canal y como tecnología en la sociedad”.

**F&H:** ¿Dónde se han implantado iniciativas de vanguardia a nivel regional aplicado al despacho de aduanas?

**J.P:** “Se está trabajando en digitalizar y automatizar procesos pero todavía hace falta una revolución en este sector, y el tema es que Aduanas no es privado, es público, y sabemos cómo está ahora la situación económica y como va a estar próximamente por lo que entendemos que no es una prioridad para el Gobierno, y creemos que por el momento solo veremos iniciativas de vanguardia desde el sector privado, lo cual será complejo de implantar, pero que todo esto sea complejo no significará que no sea posible y no lo veamos, cosas más difíciles hemos visto”.

**F&H:** ¿Qué papel cumplen los despachos de aduanas en la facilitación del comercio?

**J.P:** “Realmente el papel principal del despacho aduanero es el control de lo declarado, de que la documentación sea correcta y de que se cumplen requisitos y disposiciones establecidas por los países de origen y destino, y nuestro objetivo principal como Representantes Aduaneros es que todo

## “Realmente el papel principal del despacho aduanero es el control de lo declarado”



**Es cierto que el presente y el futuro está en todo lo que es digital**



**Debemos estar centrados en dar el mejor servicio, en crecer y en diversificar**

esto se produzca de la manera más ágil, eficiente y sobre todo evitando problemas y sanciones, para que afecte todo lo mínimo posible al comercio”.

**F&H:** ¿Qué peso tienen en la actualidad las nuevas tecnologías aplicadas al despacho de aduanas?

**J.P:** Dependiendo del prisma desde el cual lo miremos. Porque si lo comparamos con hace 15 años todo ha evolucionado y cambiado para bien muchísimo, pero si lo comparamos con otros sectores a día de hoy, por desgracia, las nuevas tecnologías tienen poco peso, y por nuevas no estamos hablando

de internet, emails, etc. porque eso no son nuevas... sino de Blockchain, I.A. Big Data y otras, y en relación a estas, existen empresas privadas que están intentando conseguir avances, pero en la actualidad, lo que es en la tramitación aduanera, las nuevas tecnologías tienen escaso peso aún. Es cierto que tienen muchas posibilidades y cuando estén implementadas será una revolución, ya que podrá agilizar y facilitar todos los trámites, pero la complejidad que tiene está provocando que sea un proceso lento en comparación con otros sectores”.

**F&H:** ¿Tienes alguna reflexión para la situación actual económica?

**J.P:** “Sí, que la economía es muy compleja, hay muchos intereses y en un mundo tan conectado y globalizado, no solo podemos mirar y preocuparnos de lo que ocurre en nuestra ciudad o en nuestro país, sino en cualquier parte del mundo. Porque todo nos afecta y todo nos va a afectar. Por ello creo que la clave está en donde ponemos nuestra atención y como de motivados y preparados estamos para afrontar los problemas que tenemos y tendremos”. ■

—PUERTOS DE ESPAÑA—

# El tráfico de frutas y hortalizas supera los 12 millones de toneladas

Los puertos españoles movieron 12,1 millones de toneladas en 2021, con Algeciras como principal protagonista, acaparando casi el 47,3 por ciento del total comercializado.

POR · DANIEL  
LAFUENTE

**E**spaña sigue ocupando un lugar de privilegio en el ranking mundial de exportación de frutas y hortalizas, con una cuota de mercado entre el 10- 12 por ciento del total.

Gran parte de ese crecimiento viene avalado por la política comercial desplegada por los gestores portuarios españoles, que a través de los 46 puertos del interés general contribuyen a que el 60 por ciento de las exportaciones, y el 80 por ciento de las importaciones se realicen a través de los puertos, lo que supone que el 53 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96 por ciento con terceros países.

Más de 12 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres son manipuladas anualmente en los puertos españoles, lo que equivale a tres millones de kilos al día. Además, los puertos reciben más de siete millones de toneladas anuales en tránsito, lo que posiciona a España como centro prioritario para el transporte de mercancías de otros continentes, particularmente de África y Latinoamérica.

En efecto, el tráfico total de frutas, hortalizas y legumbres por los puertos españoles alcanzó los 12,1 millones de toneladas en 2021, lo que representa un ligero incremento, con respecto al volumen del ejercicio precedente.

**TRÁNSITO.** El desembarque de este tipo productos supone el 36,5 por ciento del tonelaje total movido. En concreto, 4,42 millones de toneladas, mientras el desembarque en tránsito representa el 23,9 por ciento y 2,9 millones de toneladas.

Con respecto al embarque de frutas y hortalizas, mueve en torno a 1,7 millones de toneladas, mientras el embarque en tránsito representa el 24,3 por ciento y 2,95 millones de toneladas.

**LÍDER.** El puerto de Algeciras lidera el ranking de tráfico hortofrutícola entre los principales puertos españoles con 3,7 millones de toneladas manipuladas en sus instalaciones durante el ejercicio de 2021.

En el caso del tráfico de contenedores, la cifra interanual supera los 5,7 millones de TEUs (contenedores estandarizados de seis metros). Estos registros son posibles gracias al buen comportamiento de los dos últimos semestres.

Otro de los puertos que sigue con una dinámica positiva es el puerto de Barcelona que movió durante 2021 casi 800.000 toneladas. La expansión que está

registrando Barcelona en las autopistas del mar se debe, en buena parte, al incremento de destinos y frecuencias de servicios por parte de los operadores. Esta versatilidad de oferta facilita que los cargadores usen el puerto catalán como 'hub' de distribución de sus mercancías en el Mediterráneo.

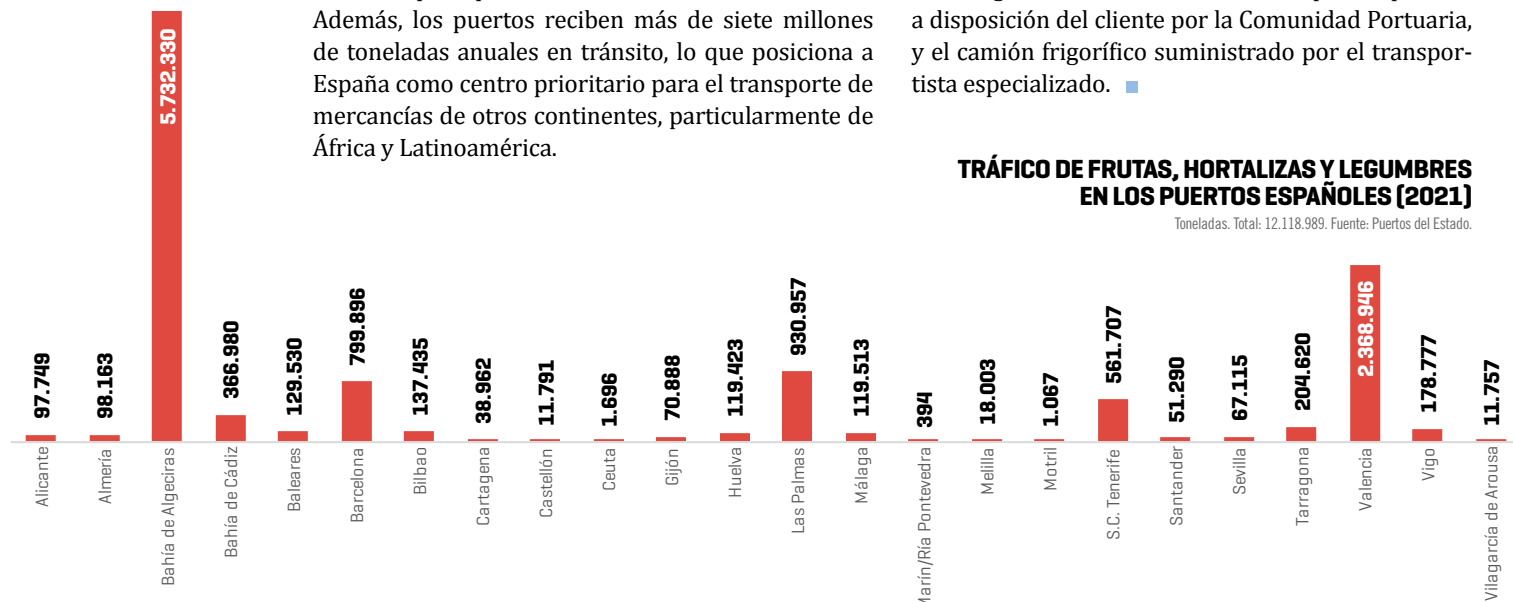
En el puerto confluyen los elementos de una eficiente cadena logística for-

mada por el barco, disponible a través de la naviera y el consignatario, las instalaciones del puerto puestas a disposición del cliente por la Comunidad Portuaria, y el camión frigorífico suministrado por el transportista especializado. ■

**Los puertos españoles reciben más de siete millones de toneladas anuales en tránsito**

## TRÁFICO DE FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES (2021)

Toneladas. Total: 12.118.989. Fuente: Puertos del Estado.



PORTS OF SPAIN

# SHARING THE SAME COURSE

Connecting the world to fresh food





Panorámica del Puerto de Algeciras.

—EL PUERTO DE ALGECIRAS—

# Suma 72 millones de toneladas hasta agosto

El Puerto de Algeciras ha superado en el acumulado de los 8 primeros meses del año los 72 millones de toneladas de mercancías, Tráfico Total que supone un 3,4 por ciento más con respecto al año pasado.

**POR · DANIEL LAFUENTE**

**El Puerto de Algeciras es uno de los más importantes de España por su enclave geoestratégico**

**E**l Puerto de Algeciras es uno de los más importantes de España por su enclave geoestratégico. Está en la confluencia de las principales rutas marítimas del mundo con un movimiento constante de mercancías y pasajeros.

Es el puerto líder en el tráfico de mercancías hortofrutícolas en España y registra un importante aumento cada año.

El tráfico de contenedores hasta agosto trae el mejor mes del año en las terminales, alcanza los 3.173.168 teus (-0'2%), los Graneles Líquidos suman 18'9 millones de toneladas (+1'5%), mientras que la Mercancía General supone 47'4 millones de toneladas (+0'5%). El tráfico de camiones entre ambas orillas del Estrecho suma 314.509 unidades (+8'7%).

**FERROCARRIL.** Mención aparte merecen los tráficos ferroviarios, que vuelven a registrar récord mensual con 5.323 teus durante un mes en el que los mercancías que conectan el Puerto de Algeciras con Madrid no han tenido limitaciones de circulación como sí ha ocurrido con el Altaria debido a que los convoyes circulan en todo

momento por vía convencional. De esta forma en el acumulado el Puerto de Algeciras duplica su actividad ferroviaria respecto al año pasado. Con 36.583 teus, supera en estos primeros 8 meses el volumen alcanzado durante 2021 completo.

Con todo el Puerto de Algeciras apunta otro récord para este año que será el primero en el que la T1 supere los 1.000 trenes operados en un ejercicio. Los trenes tuvieron como destino u origen Madrid Abroñigal y Coslada, Azuqueca de Henares en Guadalajara, Zaragoza, Barcelona y Marín. En las últimas semanas la T1 ha incorporado nuevos enlaces, entre ellos el servicio lanzadera de LCR que cambia la tracción diésel a eléctrica en Córdoba, permitiendo reducir la huella de carbono de las empresas usuarias donde la línea ferroviaria electrificada lo permite; así como el servicio operado por SICS Rail para las cajas móviles de Marcotran entre Algeciras y Zaragoza, germen de la autopista ferroviaria entre estas dos ciudades y que traslada cada semana de la carretera al ferrocarril la carga con destino al Estrecho.

Como ha afirmado el presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras (APBA): "este crecimiento de la demanda de nuestros clientes hace más urgente si cabe la aceleración en la ejecución de las mejoras previstas para los próximos años en el Ramal Central, Algeciras-Antequera-Madrid de los Corredores Mediterráneo y Atlántico".

**VEHÍCULOS.** Por su parte, en cuanto al tráfico de pasajeros y sus vehículos, una de las novedades de la OPE 2002 ha sido la incorporación de los terrenos en los que se ubicaba parte de la antigua Lonja pesquera de Algeciras como zona de preembarque. A esto se ha unido, como en años anteriores, el área de recepción de Galera y el uso del Llano Amarillo como circuito del paso de vehículos en los momentos de mayor afluencia, en el que además, en seis jornadas, ha sido necesario usar las parcelas de preembarque. ■





- Puerto de referencia en Europa para la manipulación de mercancía perecedera.
- Conectividad directa con más de 200 puertos a nivel global.
- 5.000 conexiones reefer en terminales.
- PCF 24h bajo demanda.
- Comunidad Portuaria altamente especializada en tráfico refrigerado.

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



—PORT DE BARCELONA—

# Consolida su crecimiento en los primeros ocho meses del año

El tráfico total de mercancías en el Port de Barcelona durante los ocho primeros meses de este año ha sido de 48,7 millones de toneladas, con un incremento del 9,9 por ciento, con respecto al mismo periodo de 2021.

**POR · DANIEL LAFUENTE**

**L**os principales tráfico del puerto han consolidado el crecimiento que ya se apuntaba en el primer semestre del 2022 y, en muchos casos, han superado las cifras logradas el 2019 gracias a la recuperación de la economía de su zona de influencia, lo que, según fuentes del puerto barcelonés, "muestra su resiliencia ante situaciones de incertidumbre global como el actual".

Entre enero y agosto de este año los contenedores llenos de importación han crecido un 10,8 por ciento y los de tráfico un 8,1 por ciento, mientras que los de exportación han bajado un -4,5 por ciento. Sin embargo, el tráfico de contenedores ha sido de 2,4 millones de TEU (contenedor estándar de 20 pies), lo que supone un crecimiento del 1,5 por ciento.

**La expansión que está registrando Barcelona en las autopistas del mar se debe, en buena parte, al incremento de destinos y frecuencias de servicios por parte de los operadores**

al impulso de las empresas del Port y a la puesta en marcha de nuevas iniciativas ferroviarias para tráfico reefer con el hinterland de Barcelona.

La expansión que está registrando Barcelona en las autopistas del mar se debe, en buena parte, al incremento de destinos y frecuencias de servicios por parte de los operadores. Esta versatilidad de oferta facilita que los cargadores usen el puerto catalán como 'hub' de distribución de sus mercancías en el Mediterráneo.

**COOL LOGISTICS.** El Port de Barcelona ha acogido recientemente la 14 edición de la feria Cool Logistics so-

**IMPULSO.** Como reflejan los datos, el volumen de frutas y hortalizas que se mueve a través de este puerto del Mediterráneo está creciendo de manera muy significativa debido a la recuperación económica,

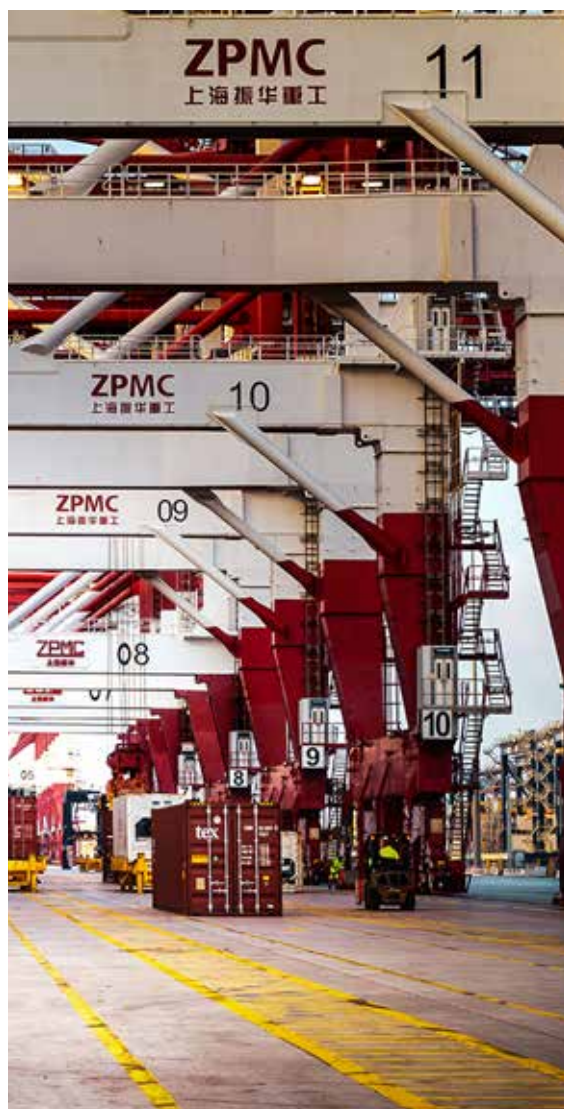


Foto: David Ortega.

Muelle de carga del puerto de Barcelona.

bre el futuro del transporte refrigerado, un encuentro entre responsables de productos perecederos, logística, carga refrigerada y profesionales de la cadena del frío, para analizar los retos del sector. El evento reúne a especialistas del sector, operadores logísticos y del transporte marítimo, aéreo y terrestre y a los principales actores de la industria de productos frescos y refrigerados a nivel mundial.

El presidente del puerto, Damià Calvet, inauguró la edición, en la que aseguró que el enclave ofrece "la mejor infraestructura" para este tipo de mercancías, con una red de terminales interiores y servicios intermodales que conectan con los principales centros de producción y distribución. Para Calvet, la comunidad portuaria está preparada para "garantizar el mejor servicio" a los contenedores a temperatura controlada y ofrecer soluciones logísticas fiables y competitivas. ■





Te **acompañamos**  
a cualquier  
destino

## Tu **Agencia de Aduanas** ágil y eficiente

- Despachos Aduaneros de Exportación e Importación en **España**.
- Despachos Aduaneros de Exportación e Importación en **Francia y Reino Unido**.
- Servicios de Inspección Aduanera.
- Tránsitos.
- Régimen de Perfeccionamiento Aduanero.
- Declaración de Intrastat.
- Asesoramiento y Consultoría.



Ayudando a  
traspasar fronteras  
con garantía



[paezaduanas.com](http://paezaduanas.com)

# Frenazo a la escalada de precios de los fletes marítimos

La menor demanda y el miedo a la recesión rebajan a la mitad los portes en contenedores, que llegaron a multiplicarse por tres el pasado año. Los refrigerados, en expansión, se resisten más a la caída y se enfrentan a nuevos cuellos de botella y repunte de precios.



**POR · ROSA  
CORONILLA**

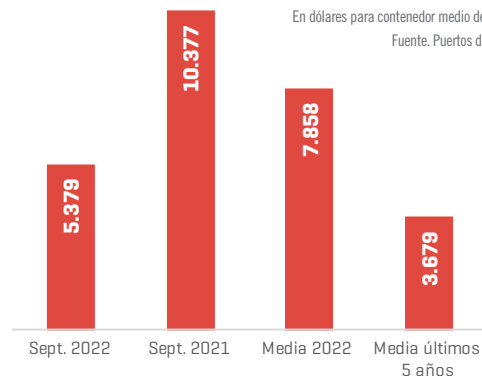
**D**espués de la tormenta parece que empieza a imponerse cierta calma, aunque sea una calma tensa y plagada de incertidumbres a la espera de cómo evolucione la situación macroeconómica y política en el mundo, dominada por los conflictos protagonizados por Rusia en Ucrania y China en Taiwán.

Los precios del transporte marítimo en contenedor llevan meses de bajadas consecutivas después de un año pasado récord por los bloqueos de los puertos, la crisis energética, el tirón de la demanda y la consiguiente tensión de la cadena de suministro provocada por la reactivación tras la pandemia. Esta tendencia a la normalidad y a la moderación de precios está siendo menor en los contenedores refrigerados reefer, cuya demanda, en plena expansión, se ha contenido en menor medida que los productos de gran consumo no perecederos.

Los expertos toman esta rebaja sustancial de los fletes marítimos, con precios un 50 ó 60% más bajos que hace un año con datos a septiembre, como uno de los indicadores que anticipan una eventual gran

## ÍNDICE MUNDIAL DREWRY DE CONTENEDORES REEFER

En dólares para contenedor medio de 40 pies.  
Fuente: Puertos del Estado



recesión mundial que ya se aprecia en el debilitamiento general de la demanda. Es lo que reflejan índices de referencia del tráfico internacional de contenedores como el SCFI, el índice Shifex o el Drewry de contenedores reefer.

**¿POSIBLE CUELLO DE BOTELLA EN REEFER?.** En este último segmento, la consultora británica que da nombre al citado indicador espera un crecimiento de la demanda de los servicios reefer de un 3% anual hasta el 2026 a pesar de las incertidumbres. Drewry sostiene que no se podrá cubrir estas necesidades principalmente porque la oferta mermará a causa del envejecimiento de buques y equipos, lo que hace temer un cuello de botella en esa flota que puede mermar el potencial de crecimiento y provocar un nuevo repunte de los precios.

Algunos analistas estiman que si persiste la tendencia a la baja en el comercio mundial, los precios generales volverán pronto a los niveles previos a la pandemia y dejarán de echar leña a la inflación. Por ejemplo, el Baltic Dry Index, un índice promedio, ya se encuentra en los niveles previos a la pandemia. En el segmento de fletes de graneles secos, voces como S&P Global Market Intelligence sostienen que las cotizaciones alcanzaron en el segundo trimestre el punto máximo de 2022, y espera nuevas rebajas en el último tramo del ejercicio.

Aunque los atascos se han mitigado y los precios se han recortado, la situación internacional no es uniforme y todavía hay rutas con retrasos de relevancia y una caída menor de los precios, sobre todo las ru-

## TRÁFICO DE CONTENEDORES EN ESPAÑA 2021

En millones de unidades TEUS. Fuente: Puertos del Estado

| Puerto         | Volumen | Variación anual |
|----------------|---------|-----------------|
| Total nacional | 17,7    | 5,50%           |
| Valencia       | 5,6     | 3,40%           |
| Algeciras      | 4,7     | -6%             |
| Barcelona      | 3,5     | 19,30%          |



tas entre Asia y Europa, bajo presión por el conflicto entre China y Taiwán, que amenaza con desencadenar otro gran tsunami en los precios de los fletes marítimos.

Se estima que casi el 40% de los barcos incumplen los tiempos previstos, según denuncia Jordi Espin, secretario general de Transprime, que se muestra muy crítico con el papel de las navieras en esta crisis. A pesar de la rebaja de precios por los síntomas de recesión, opina que las compañías europeas "operan como un oligopolio".

En el mismo sentido, otros operadores del sector denuncian que las navieras utilizan las cancelaciones como herramienta para mantener altos los fletes, por lo que no ven probable que se produzca una bajada importante de los precios como sí prevén otros analistas.



#### CONCENTRACIÓN Y BENEFICIOS RÉCORD PARA LAS NAVIERAS.

En paralelo a la escalada de precios de los fletes, y al igual que ha ocurrido en otros sectores como el energético, se han producido beneficios récord de las compañías navieras. Según un informe de la firma danesa de análisis marítimo Sea-Intelligence, las principales compañías del sector viven el momento más rentable de la última década. El gigante danés Maersk logró multiplicar por seis su beneficio, 15.689 millones de euros en 2021 frente a los 2.492 millones del anterior ejercicio.

La demanda mundial se ha ralentizado, pero todavía crecerá este año del 2 al 4%, según calcula la propia multinacional, así que el sector se prepara para el futuro invirtiendo en barcos más ecológicos o en nuevos combustibles, según argumentan las navieras. Sin embargo, los cargadores sostienen que están aprovechando los beneficios extras para recortar la competencia, "entrando en el negocio de la logística, comprando nuevas empresas y eliminando intermediarios", en palabras de Jordi Espin, que critica la falta de regulación por parte de la Comisión Europea. Cinco de las diez navieras más importantes del mundo son europeas y se integran en tres alianzas (2M, Ocean Alliance, The Alliance) que concentran el 80% del tráfico mundial. ■



FRUITES I HORTALISSES GAVÀ



KOPGAVA



FRUITES LLONCH



KOPFSALAT TRADE



KOPLOGISTIC



KOPLOGISTIC<sup>2</sup>

[gavagrup.com](http://gavagrup.com)



# Gavà Grup duplica sus espacios logísticos para usuarios terceros

La firma ubicada en Mercabarna pone en marcha Logistic 2, una plataforma de 7.000 metros cuadrados de nave con capacidad para 1.300 palets y con seis cámaras frigoríficas alimentadas mediante agua fría en circuito cerrado y no mediante gas.

**POR · RAFAEL I. LOSILLA**

**G**avà duplica su capacidad logística con la apertura de Logistic 2, una nueva plataforma pensada para dar servicio a empresas terceras en el segmento de la alimentación.

La nueva plataforma, ubicada en Mercabarna, justo al lado de Logistic 1, cuenta con una superficie de 10.000 metros cuadrados con 7.000 m<sup>2</sup> de nave y seis cámaras frigoríficas con capacidad para disponer de frío desde 0 grados hasta 14 grados.

La plataforma tiene capacidad para acoger a 1.300 palets en cámaras de frío, ya que consta con cuatro cámaras para acoger a 270 palets por unidad y dos cámaras para sumar 130 palets por cámara.

“Hoy existen pocas empresas con tanto espacio logístico para terceros y hay necesidad en Mercabarna de este tipo de servicios”, señala Llonch, director de Gavà Grup.

**MOTIVOS.** Mercabarna es el único mercado que está creciendo en Europa a un ritmo acelerado “y se hace necesario una empresa que dé este tipo de servicios a terceros”, expone Llonch.

Con Logistic 2, Gavà duplica la oferta de espacio logístico a terceros, ya que en Logística 1 cuentan con 8.000 m<sup>2</sup> de nave para satisfacer las necesidades de frío y logística del mercado, donde ya trabajan con panelistas de kiwi, panelistas de aguacates y

La plataforma Koplogistic 2 tiene capacidad para acoger 1.300 palets.

con una multinacional de los tropicales, entre otros usuarios.

Actualmente, los operadores directos e indirectos de Mercabarna sumaron el ejercicio pasado 2,4 millones de tns. y “el principal problema empieza a ser la falta de espacio para dar servicio a los operadores internacionales y a las empresas en origen para la reexpedición de las partidas”, expone Llonch.

“Las empresas que quieran crecer ya tienen en Logistic 2 un partner logístico competitivo y con capacidad para dar todo tipo de servicios de expedición y manipulación”, apuntan desde Gavà Grup.

**NIVEL DE SERVICIO.** Logistic 2 no es sólo una plataforma logística sino que aporta servicios de carga + descarga y confección de la mercancía. “Tenemos personal y equipo experimentado para llevar a cabo todo este tipo de servicios y espacio para estocar la mercancía a precio competitivo”, apunta Llonch.

La nueva plataforma logística de Gavà Grup opera tanto en tarifas por palets y por espacios. “Tenemos clientes que ocupan permanentemente unos espacios y nos adaptamos económicamente y en servicio a sus necesidades”, expone el CEO de Gavà Grup.

De hecho, Logistic 2 ya cuenta con un operador peruano de gama étnica y una de las navieras más importantes del mundo.

“Disponemos de un perfil muy variado de usuarios que van desde mayoristas nacionales, operadores internacionales, productores en origen, panelistas y multinacionales de la distribución en nuestras plataformas”, señala Llonch.

Uno de los extremos de la empresa es la confidencialidad de los usuarios que operan tanto en Logistic 1 como en Logistic 2. “Por este motivo trabajamos con grandes firmas en Logistic 1 desde hace muchos años, y nos hemos ganado su confianza”, argumentan desde el operador.

**TECNOLOGÍA EN FRÍO.** Uno de los puntos fuertes de Logistic 2 es la tecnología en las cámaras frigoríficas. La empresa acaba de instalar un sistema de refrigeración por agua fría y no por gas, por diferentes motivos. “El sistema de agua fría es más limpio y ecológico que el gas y más económico, lo que nos permite ser más competitivos”, expone Llonch. ■

**Logistic 2 cuenta con una superficie de 7.000 metros cuadrados y casi duplica el espacio logístico con el que cuenta Gavà Grup**



## → FRISCOBI La rama logística de Frutas Escobi

Los camiones frigoríficos de Friscobi aseguran la cadena de frío y contribuyen a que los productos de la firma almeriense, Frutas Escobi, lleguen en las mejores condiciones.

Ubicada en la población ejidense de Las Norias de Daza (Almería), zona de calabacín, esta sociedad ha experimentado desde finales de la década de los 90 un estirón cuantitativo en el volumen de kilos comercializados, como consecuencia de un trabajo artesanal en su producto base: el calabacín, y que ha sido el detonante de la ampliación de la cartera de productos, cuenta desde 2002 con Friscobi, "Nace como respuesta a la demanda creciente de transporte de mercancías por carretera en el sector hortofrutícola almeriense, aunque poco a poco se ha consolidado como empresa líder en el transporte de todo



tipo de mercancías a numerosos puntos de Europa", explica Gabriel Escobar, gerente de Frutas Escobi.

**FRISCOBI.** Otro punto importante que destaca Escobar es la necesidad de que sus productos lleguen frescos a los clientes y en la fecha acordada. Por ello, "nuestra empresa de logística Friscobi hace posible que las frutas y hortalizas que exportamos sean entregadas justo a tiempo", asevera Escobar. Friscobi cuenta con una flota propia de camiones frigoríficos que aseguran la cadena de frío y contribuyen a que sus productos lleguen en las mejores condiciones. "De esta manera nos aseguramos de ofrecer a nuestros clientes en toda Europa un servicio rápido y eficiente," afirma Escobar. La firma ofrece un servicio de transpor-

te con cargas fraccionadas a diferentes países de Europa, como Holanda, Bélgica, Reino Unido y Alemania, así como otros destinos adaptados a las necesidades del cliente.

Realiza rutas diarias tanto nacionales como internacionales y ofrece también un servicio personalizado de envío de mercancía en cualquier lugar que precise el cliente.

**DOS CONDUCTORES.** El transporte de mercancías con dos conductores permite cumplir los plazos de entrega de la mercancía hasta el destinatario en un periodo de tiempo menor. De esta manera, Friscobi facilita las demandas de un mercado exportador cada vez más exigente.

Dispone de una moderna flota de 20 vehículos con menos de cinco años de antigüedad, todos ellos de la marca Volvo FH5 con motor EURO V, "que garantizan un transporte eficaz, puntual en las entregas y respetuoso con el medio ambiente", apostilla Escobar.

**Port de Barcelona**

## Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía. Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria. Juntos consolidamos Barcelona como el *smart port* de referencia del sur de Europa.

**Súmate: Avanzamos juntos.**

[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)



# La venta de vehículos pesados remolca a todo el sector

Este tipo de vehículo se recupera en toda Europa por el auge del transporte por carretera a pesar de la crisis, pero sube especialmente en España en la categoría de tractocamiones coincidiendo con las ayudas a la renovación de flotas.

**POR · ROSA  
CORONILLA**

**L**os vehículos industriales tiran del carro en un sector español del automóvil en crisis por la debilidad de la demanda, con una subida del 9% en lo que va de año frente a una rebaja similar en Europa. Pero esta locomotora se focaliza principalmente en el segmento de los camiones medios y

los pesados de más de 16 toneladas, sobre todo los tractores, que han despegado este pasado verano un 54% en agosto hasta anotarse 10.125 unidades vendidas en 2022 y una tasa de crecimiento interanual del 15%, según los datos facilitados por ANFAC.

En total, la venta de vehículos industriales ascendió a 14.438 unidades comercializadas en los ocho primeros meses gracias al repunte de los camiones tractores y a pesar de la caída de los vehículos pesados rígidos, que descienden sus matriculaciones en el entorno del 7%, tanto en el mes de agosto como en el acumulado.

Los principales operadores del sector coinciden en que este volumen en ascenso podría ser incluso mayor si el mercado no acusara los problemas de suministro de componentes que están soportando todavía los fabricantes de vehículos industriales y que están provocando demoras en los plazos de entrega. Entre los fabricantes presentes en este segmento, el mejor registro se lo anota Iveco, con 1.754 vehículos vendidos en lo que va de año, seguido muy de cerca por DAF, con 1.736 unidades. En las siguientes posiciones se colocan Mercedes (1.635) y Volvo (1.538), según el ranking de Ideauto citado por la patronal Anfac.

**EUROPA CRECE MENOS.** En el conjunto de Europa, los camiones pesados también compensan la crisis del resto de vehículos industriales, aunque en menor proporción que en España. En el pasado agosto se matricularon 20.208 camiones pesados en el conjunto de la Unión Europea, lo que supone un incremento de casi el 24%, al tiempo que las entregas desde enero subieron cerca del 3%, hasta un total de 192.248 unidades. Los mercados clave registraron resultados dispares en este segmento de vehículos industriales. Alemania se anotó un ligero descenso (-1,8%), mientras que Francia subió casi un 2%.

Este mercado al alza de los vehículos industriales, y de los camiones pesados en particular, responde al crecimiento del sector del transporte por carretera a pesar de la subida de los costes o de la escasez de profesionales. En el caso de España, el pico de ventas también ha coincidido con las ayudas del Gobierno para la renovación de flota, unos 400 millones de euros que se han agotado este verano, según ha informado Fenadismar.

Esta organización, sin embargo, también ha señalado que el grueso de estos incentivos no ha servido para redoblar las ventas, ya que se han destinado al achatarramiento y no a la compra de camiones nuevos menos contaminantes, eléctricos o de hidrógeno, unos supuestos que también incluía el Plan y que chocan con la escasa oferta de este tipo de tecnologías. Gracias a estas ayudas, van a retirarse del mercado unos 20.000 camiones ante la actual incertidumbre económica, según datos de Todotransporte. Las versiones eléctricas van abriéndose paso en el mercado poco a poco. Este año ha comenzado la

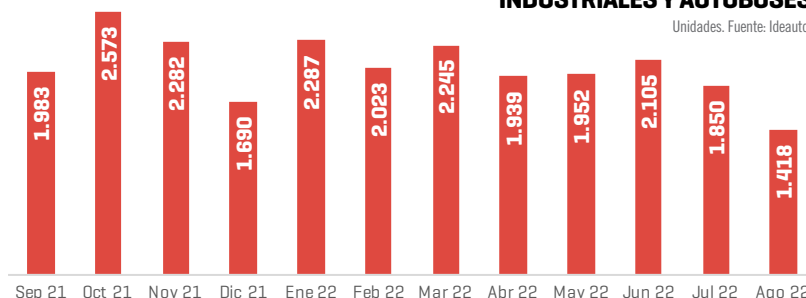
## RESUMEN MENSUAL Y ACUMULADOS DEL AÑO

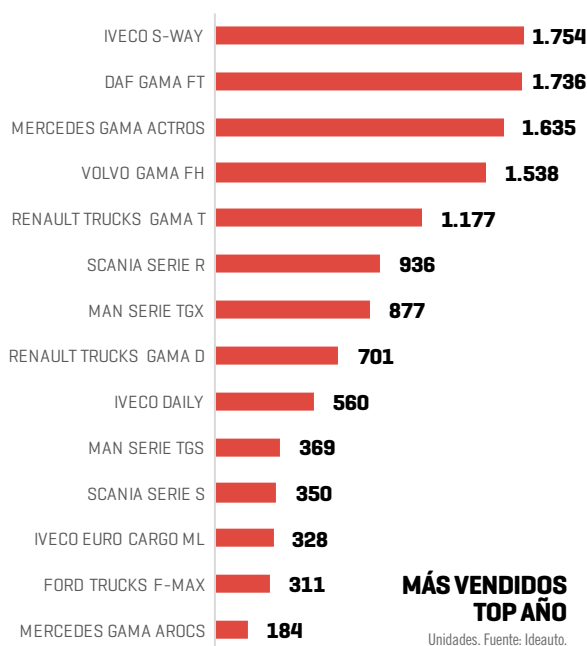
Unidades. Fuente: Ideauto.

| Categoría                           | Agosto 2022  | % Variación | Acumulado 2022 | % Variación Acumulado |
|-------------------------------------|--------------|-------------|----------------|-----------------------|
| Industriales ligeros <6 Tn          | 24           | -47         | 317            | -13                   |
| Industriales medios 6-16 Tn         | 177          | 7           | 1.714          | 6                     |
| Industriales medios >16 Tn          | 1.110        | 36          | 12.407         | 10                    |
| Industriales pesados rígidos        | 229          | -7          | 2.281          | -7                    |
| Tractocamiones                      | 881          | 54          | 10.126         | 15                    |
| <b>Total vehículos Industriales</b> | <b>1.311</b> | <b>27</b>   | <b>14.438</b>  | <b>9</b>              |
| Autobuses y autocares               | 107          | 174         | 1.381          | 43                    |
| Microbuses [>9 plazas]              | 77           | 196         | 1.093          | 36                    |
| Autobuses y microbuses              | 30           | 131         | 288            | 79                    |
| <b>Total</b>                        | <b>1.418</b> | <b>33</b>   | <b>15.819</b>  | <b>11</b>             |

## MATRICULACIONES VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

Unidades. Fuente: Ideauto.





fabricación en Suecia de los camiones eléctricos de más de 16 toneladas Volvo FH, FM y FMX. Los pedidos de las nuevas series son todavía simbólicos: ascienden a 1.100 unidades de más de una veintena de países, la gran mayoría europeos. ■

## Más camiones y cada vez menos camioneros

Pese al repunte del verano, las ventas de vehículos industriales y el propio sector del transporte por carretera se enfrenta a una preocupante falta de

conductores profesionales en todo el mundo, un oficio que ha caído en una profunda crisis por sus condiciones laborales. Solo en Alemania hay actualmente una escasez de hasta 100.000 camioneros, y las protestas de estos colectivos reclamando mejoras se han visto en distintos puntos del globo.

Se calcula, que faltan más de 400.000 camioneros en toda Europa para cubrir el crecimiento previsto del sector, lo que supone el 14% de todos los trabajos en la industria. La Asociación Estadounidense de Conductores de Camiones también estima el déficit de EEUU en 80.000 y 160.000 conductores para fines de la década.

También los fabricantes de vehículos están acusando esta carencia, como han admitido Volkswagen o Daimler Truck Holdings, que ha visto caer sus beneficios en picado este año sobre todo por las menores ventas en Asia.

Según el último informe de Transport Intelligence, esta falta de profesionales contrata con el dinamismo del mercado europeo del transporte de mercancías por carretera, que creció un 9,4 % en 2021 y las previsiones son del 5 % este ejercicio.

**Servicio personalizado siempre a tiempo**

**FRISC'BI**

**Transporte Nacional e Internacional**

Ctra. de La Mojonera, 153 - 04716 Las Norias de Daza (Almería) - Spain  
T. +34 950 58 71 01 - F. +34 950 58 74 19

[www.friscobi.com](http://www.friscobi.com) [info@friscobi.com](mailto:info@friscobi.com)

# Alianza de todo el sector para reforzar los puestos fronterizos de los puertos

Instituciones, empresas y trabajadores portuarios y logísticos se unen para reclamar al gobierno más medios para las unidades de inspección, sobre todo para reforzar el puesto de Algeciras que concentra los tráficlos hortofrutícolas con Marruecos.

**POR · ROSA  
CORONILLA**

No es fácil conseguir la unanimidad en el sector portuario y logístico en el plano empresarial, institucional y también en el laboral, pero el milagro se ha obrado porque a la carga de trabajo que ya venían soportando los Puestos de Control Fronterizo (PCF) que se ocupan de las inspecciones agrícolas y ganaderas se ha unido en el último año los cuellos de botella de la pandemia. Además, en el lado más positivo, se añaden las nuevas oportunidades de negocio que se abren en la actual coyuntura de crisis ante la congestión que sufren las dársenas europeas.

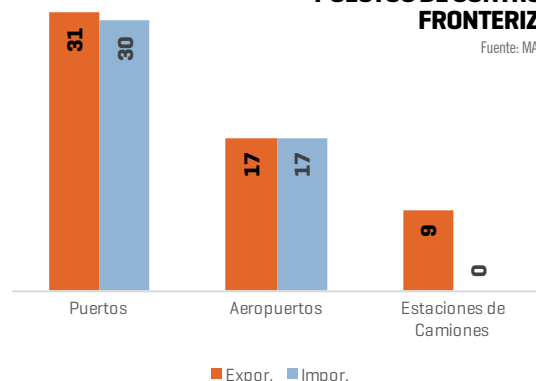
El Gobierno ya ha reforzado estas unidades desde que arrancó la pandemia, pero el sector no lo considera suficiente, sobre todo en el caso del PCI de

Puesto de control fronterizo en el Puerto de Algeciras.



## PUESTOS DE CONTROL FRONTERIZO

Fuente: MAPA.



Algeciras, el más afectado de los 31 portuarios que existen por ser el de mayor movimiento y el que concentra los tráficlos con Marruecos, según explica Alberto Mesa, uno de los responsables de la Coordinadora de Trabajadores de los Puertos Andaluces (CTPA), que forma parte de la plataforma estatal de mayor representación sindical en los puertos nacionales.

En plenas campañas hortofrutícolas con el país vecino, las instalaciones de este puerto andaluz han llegado a acumular hasta cuatro días de retraso en las inspecciones de mercancías. A punto de arrancar la nueva temporada de importaciones con Marruecos, la plantilla del PCI de Algeciras teme nuevos atascos por falta de personal. “La carga de trabajo no deja de crecer y no se están cubriendo las bajas por incapacidad, lo que produce un agravio comparativo con respecto a otros funcionarios del Estado”, indica Mesa, quien recuerda que el Puerto de Algeciras ha crecido un 40% en tráficlos que exigen inspección sanitaria en los últimos cinco años, sobre todo de mercancía agrícola.

**SEGURIDAD GARANTIZADA.** Las previsiones apuntan, con datos de la Coordinadora, a que este volumen de duplicará en 2030, hasta superar los 600.000 camiones anuales. Los trabajadores no descartan movilizaciones si no se toman medidas. Sin embargo, el representante sindical aclara que la seguridad alimentaria no está en cuestión por estas carencias de medios “gracia a la gran profesionalidad de los funcionarios”.

También exigen más recursos públicos las principales empresas que operan en los puertos, más de 4.500, capitaneadas por Anesco. Ya han mantenido las primeras reuniones con los Ministerios de Sanidad y Política Territorial ante el temor de que se desvíen cargas a otros puertos europeos, y los encuentros seguirán en las próximas semanas, según avanzan fuentes de esta organización.

Demandan más competitividad de los puertos españoles empresas como AP Möller Maersk, AmeriCold, CMA CGM y TTI Algeciras, además de instituciones como la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.







▼  
Camiones a la espera de carga en el puerto de Algeciras.

ras (APBA), las cámaras de comercio del Campo de Gibraltar y de Valencia, así como Cámara de España. Completan la plataforma reivindicativa hasta ocho colectivos empresariales como la Asociación de Cargadores de España (ACE), la Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob), los transitarios de Ateia-Oltra y Feteia-Oltra o la Federación Nacional de Transportistas Portuarios (Fenatport).

#### EXIGEN PROCESOS OPERATIVOS Y RECURSOS HUMANOS.

Las medidas planteadas a la Administración tienen que ver con la optimización de los procesos operativos y la gestión de recursos humanos, según informa Anesco. En el primer apartado, destacan aspectos como la necesidad de que el servicio de inspección de Sanidad Exterior “disponga de una plataforma digital eficiente” para tramitar los expedientes, además de que se realicen los controles en destino y no en frontera.

En cuanto a la parte laboral, resaltan la necesidad de que los PCF de los puertos españoles dispongan de un sistema de productividad y de un equipo “adaptado a la carga de trabajo que soportan”. Para ello, piden un sistema de contratación inmediata para cubrir las bajas y vacantes que surjan en los servicios de inspección, en línea con la demanda de los trabajadores. ■

#### Más dotación y mayor carga de trabajo

Los PCF están dotados con una plantilla de 500 funcionarios y empleados en puertos, aeropuertos y estaciones de camiones de todo el país, unas dotaciones que según el Gobierno se redoblaron en 2020, en el inicio de la pandemia, y también el pasado año. El PCF de Algeciras, que acumula el 30% de las inspecciones vegetales y animales de España con más de 200.000 partidas revisadas al año, incorporó siete personas a su plantilla en 2021, un refuerzo que según el Gobierno pretende “mejorar los controles sanitarios en las fronteras y garantizar la seguridad de las importaciones y exportaciones”.

El subdelegado del Gobierno en Cádiz, José Pacheco, ha admitido que la introducción de nuevos procedimientos y los cambios de la legislación comunitaria generan mayores cargas de trabajo que requieren refuerzos, “una demanda que ha sido atendida” en los dos últimos años. Durante el 2020 se incorporaron un total de 45 inspectores, 16 de ellos de Sanidad Vegetal, además de 7 técnicos de inspección y un coordinador, todos ellos de Sanidad Exterior, lo que supone un total de 53 personas más.

Las partidas vegetales ascendieron en 2020 a un total de 122.941, con un incremento en la importación de un 30% debido al cambio de la normativa comunitaria de controles que supuso que la práctica totalidad de los productos vegetales llevan revisión fitosanitaria. La labor de vigilancia permanente que realizan los PIF registró en 2019 cerca de 500.000 controles sanitarios en partidas procedentes de terceros países.



**Alma transitaires**

56 Rue de Lisbonne - BP 75005  
66030 Perpignan Cedex  
tel : +33(0)4 68 68 67 10  
fax : +33(0)4 68 68 67 13  
En Espagne : DESERU La Jonquera - Villamallá

**PLATEFORME DE DISTRIBUTION,  
ENTREPOSAGE FRIGORIFIQUE,  
COMMISSIONAIRE EN DOUANE ET  
DE TRANSPORT**

email : [alma@alma66.fr](mailto:alma@alma66.fr)  
[www.alma-transitaires.com](http://www.alma-transitaires.com)

# ¿Qué opina el sector hortofrutícola sobre el uso de la intermodalidad en el transporte?

Actualmente, el camión frigorífico es la solución adoptada para cumplir con las expectativas de conservación de los perecederos en el transporte internacional [95% de los casos en frutas y hortalizas].

**POR · JUAN CARLOS PÉREZ MESA**  
UNIVERSIDAD DE ALMERÍA

La combinación de la flexibilidad, velocidad, transparencia, y la sencillez de uso, hacen que este transporte sea una modalidad con la que es difícil competir. Como punto negativo, existe una tendencia creciente de su coste debido a las limitaciones que se quiere imponer a su tránsito, al margen de las fluctuaciones en el precio del combustible. Hay que tener en cuenta que, en una transacción internacional, el transporte puede suponer entre

el 20 por ciento al 30 por ciento del coste total, siendo el concepto de mayor relevancia después de descontar la mano de obra incluida en las diferentes fases del proceso. Esto demuestra la necesidad de buscar alternativas o complementos para el tránsito de este tipo mercancías.

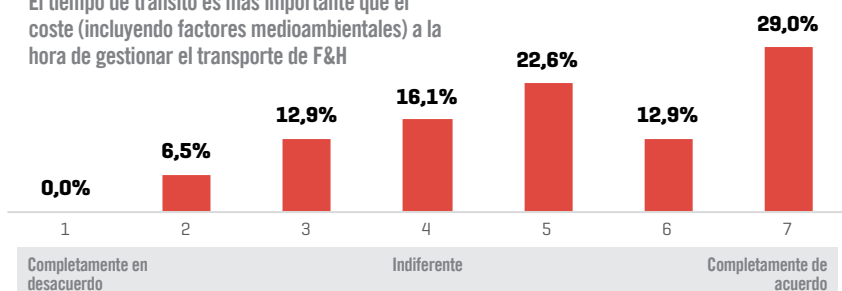
En este sentido, la intermodalidad entendida como la combinación del camión con modos alternativos (transporte marítimo de corta distancia o tren) se configura como una solución a la saturación del transporte por carretera. Racionaliza la cadena logística, reduce el consumo de energía, promueve el adecuado uso de las infraestructuras y disminuye el impacto medioambiental. Por ejemplo, este sistema podría aprovechar la amplia capacidad de carga del transporte marítimo y la flexibilidad de la carretera. Ante el retraso de las conexiones ferroviarias, la opción intermodal, con prioridad del transporte marítimo, es la alternativa más factible, a corto plazo, para que el sudeste español pueda ampliar sus alternativas logísticas.

**PROYECTO.** Con este marco, desde el proyecto "Adaptación del transporte intermodal de perecederos dentro de una cadena de suministro inteligente", financiado con fondos FEDER-Universidad de Almería y la Consejería de Innovación Tecnológica, industria, Conocimiento y Universidades (Junta de Andalucía), se realizó entre mayo y septiembre de 2022 una encuesta a miembros de la cadena de suministro hortofrutícola, que incluye productores (87 por ciento de las respuestas) pero también algunos intermediarios e incluso responsables de compras en supermercados. En total, se obtuvieron 31 respuestas al cuestionario realizado, mostrando resultados que son interesantes de compartir.

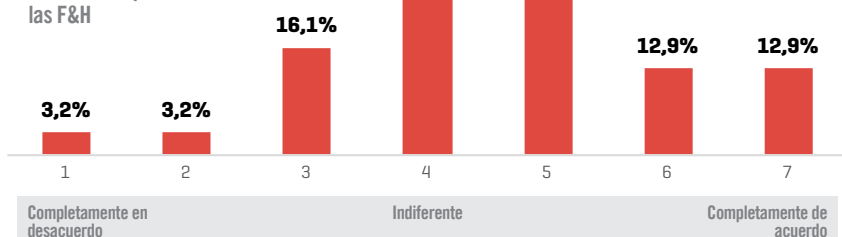
En un primer grupo de preguntas de carácter general se puso de manifiesto que los operadores no tienen claro que el transporte intermodal garantice la calidad del producto en destino, pero tampoco la entrega a tiempo. Sí existe una respuesta mayoritaria en cuanto al beneficio medioambiental y el posible ahorro de costes que este tipo de transporte puede generar. A la vez, se pone de manifiesto que el tiempo de tránsito es mucho más relevante que el coste a la hora del envío de la mercancía.

**CONSUMIDOR.** También se preguntó a los operadores hortofrutícolas sobre su opinión acerca de la posición de consumidor sobre este tipo de transporte. En este punto, existe cierta controversia. La mayoría opina que los consumidores creen que el transporte de larga distancia es perjudicial para el medio ambiente, también que el comprador prefiere los productos locales o de proximidad porque tienen menos transporte. Por otro lado, se piensa que hay cierto cliente que valora el transporte de larga distancia (importación) porque favorece una mayor oferta y abarata los precios. Es también mayoritaria la opinión de que los consu-

El tiempo de tránsito es más importante que el coste (incluyendo factores medioambientales) a la hora de gestionar el transporte de F&H



El consumidor valora el transporte de larga distancia (importación) porque favorece una mayor oferta y abarata los precios de las F&H



midores exigen información sobre la sostenibilidad ambiental de las frutas y hortalizas que compran, incluido el tipo de transporte, sin embargo, éstos están más interesados en el coste, o el origen de las frutas y hortalizas que compran, que en saber cómo llegan éstas al supermercado. Es decir, por ahora el factor dominante de compra sigue siendo el precio, mucho más que el impacto ambiental del transporte.

En el bloque que intentaba analizar la importancia de la comunicación, planificación y nuevas tecnologías para favorecer la intermodalidad también se obtuvieron conclusiones relevantes. Existe consenso en que la intermodalidad en frutas y hortalizas se facilitaría si aumentara la comunicación / planificación entre el proveedor-cliente. También en que las nuevas tecnologías aplicadas al transporte intermodal (blockchain, trazabilidad en tiempo real, sistemas de inteligencia de mercados, mejora de las estimaciones) ayudaría a la reducción del tiempo de tránsito y al mantenimiento de la calidad en destino, e incluso a la reducción del coste del servicio.

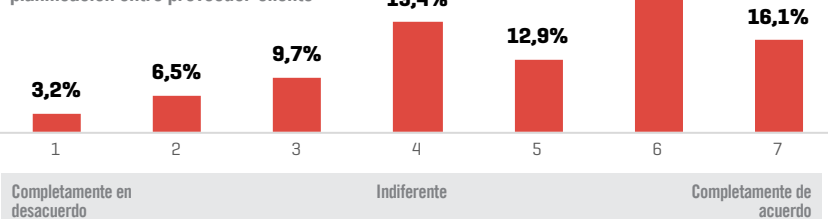
En relación con la colaboración proveedor-cliente se intentó comprobar la opinión de los operadores sobre la posibilidad de crear centros de redistribución en destino. En este sentido, es mayoritaria la opinión de que la creación de centros de redistribución de frutas y hortalizas intermodales basados en la colaboración / planificación del proveedor y cliente podría mejorar el servicio prestado al consumidor, por ejemplo, manteniendo la estabilidad y el surtido de producto en los lineales, pero también reduciendo los desperdicios o las reclamaciones en destino.

Por supuesto también había que preguntar la opinión sobre la importancia de los cambios a medio y largo plazo del transporte debido a la revolución tecnológica en ciernes. En primer lugar, no se está de acuerdo en que vaya a haber un cambio relevante hacia un sistema Intermodal utilizando el Transporte Marítimo de Corta Distancia para frutas y hortalizas en vez del método habitual por carretera. En contraposición sí existe acuerdo en que las nuevas soluciones de transporte, por ejemplo, camiones eléctricos, sustituirán a los de gasoil en el transporte por carretera de largo recorrido. También hay consenso en que, en el futuro, el transporte tendrá un menor impacto ambiental, gracias a la innovación en energías renovables y otras tecnologías. Por tanto, perderá interés para el consumidor. Es decir, no se preocupará por lo local o no local o qué tipo de sistema de tránsito se utiliza.

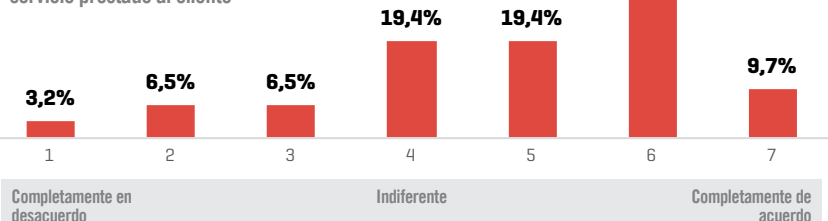
Por último, se preguntó sobre la aceptación e importancia del servicio intermodal. La mayoría cree que la incorporación de la intermodalidad usando el transporte marítimo de corta distancia tiene importancia para la sostenibilidad del sector comercializador de frutas y hortalizas. Sin embargo, pocos tienen pensado la incorporación de este servicio en el medio y largo plazo.

A modo de conclusión, se pone de manifiesto que las empresas de la cadena de suministro de frutas y hor-

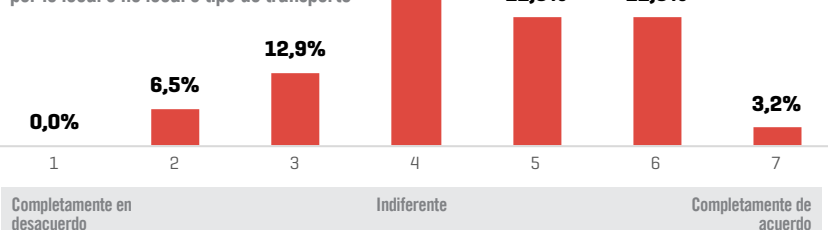
La implementación de la intermodalidad en F&H se facilitaría si aumentara la comunicación/ planificación entre proveedor-cliente



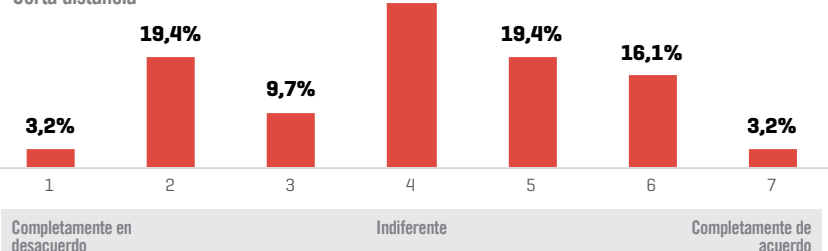
La creación de centros de redistribución en destino de F&H intermodales basados en la colaboración/ planificación del proveedor y cliente podrían mejorar el servicio prestado al cliente



En el futuro, el transporte tendrá un menor impacto ambiental, gracias a las energías renovables y nuevas tecnologías. Por tanto el consumidor no se preocupará por lo local o no local o tipo de transporte



Contenido en el medio y largo plazo la incorporación de la INTERMODALIDAD usando el Transporte Marítimo de Corta distancia



talizas confían más en la posible revolución tecnológica del transporte por carretera que en la adopción de un cambio modal. Sin duda, aunque existe cierto interés todavía no existe una voluntad clara de adopción. La utilización de centros de redistribución en destino en combinación con la intermodalidad, en determinadas rutas, podría ser un primer paso para el cambio. A pesar de lo anterior, queda claro es que es necesario plantearse nuevas alternativas logísticas debido a los imponderables que puedan surgir en el transporte terrestre de larga distancia. ■





## Volvo Trucks ofrece soluciones de transporte completas para profesionales y empresas

bricados en serie a nivel mundial, la línea de camiones eléctricos más amplia de la industria.

"Esto es un hito y demuestra que estamos liderando el cambio de la industria. Hace menos de dos años que mostramos nuestros camiones eléctricos pesados por primera vez. Ahora estamos aumentando los volúmenes y entregaremos estos camiones a clientes de toda Europa", afirma Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

**FABRICACIÓN.** La producción en serie de los camiones eléctricos más pesados de Volvo comenzará en la fábrica de Tuve, en Gotemburgo, Suecia, y el año que viene le seguirá la fábrica de Gante, en Bélgica. Volvo produce los camiones eléctricos en la misma línea que sus camiones convencionales, lo que proporciona una alta flexibilidad de producción y un aumento de eficiencia. Las baterías se suministran gracias a la nueva planta de montaje de baterías de Volvo Trucks en Gante.

La demanda de camiones eléctricos está aumentando rápidamente en muchos mercados, y uno de los factores es la necesidad de los compradores de cambiar a transportes libres de fósiles para cumplir los objetivos de sostenibilidad. La gama eléctrica de Volvo Trucks podría cubrir hoy en día alrededor del 45 por ciento de todas las mercancías transportadas en Europa\*\*.

"Hemos vendido más de mil unidades de nuestros camiones eléctricos pesados y más de 2.600 de nuestros camiones eléctricos en total. Son todavía cifras pequeñas, pero esperamos que los volúmenes aumenten de manera significativa en los próximos años. Para 2030, al menos el 50 por ciento de los camiones que vendamos a nivel mundial deberían ser eléctricos", comenta Alm.

La línea eléctrica de seis modelos de camiones de Volvo Trucks cubre una amplia gama de usos, como la distribución en ciudades, la manipulación de desechos, el transporte regional o los trabajos de construcción.

Volvo Trucks ofrece soluciones de transporte completas para profesionales y empresas. Nuestra empresa ofrece una gama completa de camiones para el transporte semipesado y pesado, y cuenta con una red global de 2200 puntos de servicio en más de 130 países. ■

—VOLVO TRUCKS—

# Inicia la producción en serie de camiones eléctricos pesados

La compañía es el primer fabricante mundial que aborda esta tecnología aplicada a vehículos pesados de más de 44 toneladas.

**V**olvo Trucks comienza la producción en serie de las versiones eléctricas de la gama de productos más importante de la empresa, sus camiones de servicio pesado: Volvo FM, Volvo FH y Volvo FMX. Estos camiones pueden operar con un peso total de 44 toneladas\* y los tres modelos representan alrededor de dos tercios de las ventas de la empresa.

Con estas nuevas incorporaciones, Volvo Trucks cuenta con seis modelos de camiones eléctricos fa-

**Peso bruto combinado:** \*\*Según las estadísticas de Eurostat «Transporte de mercancías por carretera por distancia» [2018], el 45 % de todas las mercancías transportadas por carretera en Europa recorren una distancia inferior a 300 km.

[illegible]

SINCE 1923

(+34) 956 58 16 11 · apartida@partidalogistics.com · partidalogistics.com

