



Los vagones frigoríficos del Grupo Transfesa monopolizan el transporte en ferrocarril de frutas y hortalizas frescas.

La inmensa mayoría del transporte de productos hortofrutícolas se realiza en nuestro país con camiones que se dirigen directamente a los mercados. En la imagen inferior, camiones frigoríficos en Mercabarna.



Transporte de frutas y hortalizas

La logística, al servicio del transporte

España cuenta con excelentes infraestructuras de transporte para el comercio nacional e internacional de productos hortofrutícolas

El peso creciente de la gran distribución en la cadena de comercialización de frutas y hortalizas ha repercutido considerablemente en la tarea del transportista. El transporte, entendido como parte integrante de la cadena productiva en el ámbito de la hortofruticultura, ha transferido su sentido original «conducir algo de un lugar a otro». La función del transportista va más allá; además de trasladar los productos, debe proporcionar un conjunto de prestaciones que garanticen su llegada al punto de destino en condiciones óptimas, lo que constituye todo un reto para el transportista. Así pues,

en el transporte de frutas y hortalizas, al igual que sucede con otros productos perecederos, se hallan implicadas muchas empresas pertenecientes a varios sectores. Fabricantes y comercializadores de equipos para la manipulación, elevación, conducción y descarga, y para el almacenamiento, embalaje, junto con todos los subsectores que éstos incluyen, operan en torno a los procesos que preceden y siguen el transporte en todas sus modalidades.

Logística para la protección del producto en fresco

La temperatura, la hume-

dad, el ritmo de respiración, el ritmo de transpiración y el sobreenfriamiento son los principales factores que repercuten en la calidad y la protección del producto en fresco. Frigicoll, S.A, comercializadora en España de los sistemas de Thermo King, una de las empresas líderes a nivel mundial en sistemas de transporte bajo temperatura controlada, considera que el verdadero transportista profesional se distingue por la utilización de equipos frigoríficos de alta calidad, realización de rigurosos programas de mantenimiento de los equipos, prerrefrigeración de los semirremolques antes de cargar, proceso de carga realizado desde un almacén cerrado, colocación de la carga de manera correcta sin obstrucción del paso del aire, utilización de envoltura protectora retardando la transpiración y protección de la carga durante el transporte.

En torno a estos principios básicos, operan en la actualidad la mayoría de empresas de logística para el transporte bajo temperatura controlada.

El transporte en camión

La inmensa mayoría del transporte se realiza en nuestro país con camiones que se dirigen directamente a los mercados.

Las infraestructuras del país en lo que a transportes se refiere, realizaron una profunda metamorfosis después de los años 60. Anteriormente, frutas y hortalizas eran transportadas sin empalear, lo que unido a la indigencia de la red de carreteras, constituía un gran obstáculo para las exportaciones. A partir de los años 70 en adelante, se mejoró considerablemente, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo.

Hoy en día, el transporte en camiones ofrece una excelente relación calidad/precio, que permite la evolución positiva de la dependencia entre los frigoríficos de expedición y el distribuidor. Los vehículos frigoríficos, refrigerantes o incluso isotérmicos, se adaptan perfectamente a los requerimientos de conservación de los productos.

Un foro para el transporte bajo temperatura dirigida

La Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida, es una de las doce asociaciones nacionales pertenecientes a la CEMT (Confederación Española de Transportes de Mercancía). Según Manuel Tolón, Secretario General, la asociación es un foro donde las 147 empresas españolas asociadas pueden debatir los problemas que afectan al sector y tratar de buscar soluciones; «pertenecer a ella o no hacerlo, es cuestión de la mentalidad empresarial de cada uno».

En total, cuenta con 6.500 camiones -entre isotermos y frigoríficos- aptos para el transporte de perecederos. El 99% de la carga es paletizada. Un elevado porcentaje de las mercancías más comunes lo constituyen cítricos y otras frutas, junto con hortalizas producidas a lo largo de toda la costa mediterránea, que son encomendadas a las empresas de la asociación para su transporte a los mercados del país y de toda Europa, en su mayoría a los de la Unión Europea.

El tren

El monopolio del transporte de frutas y hortalizas por ferrocarril en España está en manos del Grupo Transfesa, uno de los principales operadores de transporte en Europa, con sede en Madrid, agencias en Cataluña, Levante, Murcia, Vitoria y Zaragoza y filiales en Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, Suiza y Portugal que cubren la totalidad del mercado europeo. Para solucionar el diferente ancho de vía existente entre la Península Ibérica y la red internacional, posee instalaciones de cambio de ejes en la frontera con Francia.

El Grupo Transfesa ofrece un servicio integral, ya que está formado por varias empresas propias o participadas que desarrollan actividades específicas.

Transportes Jouchoux, por ejemplo, especializada en el transporte frigorífico de cítricos, frutas y verduras por carretera entre España, Francia y Alemania, inauguró en 1994 una filial

Tres puertos mediterráneos

Barcelona

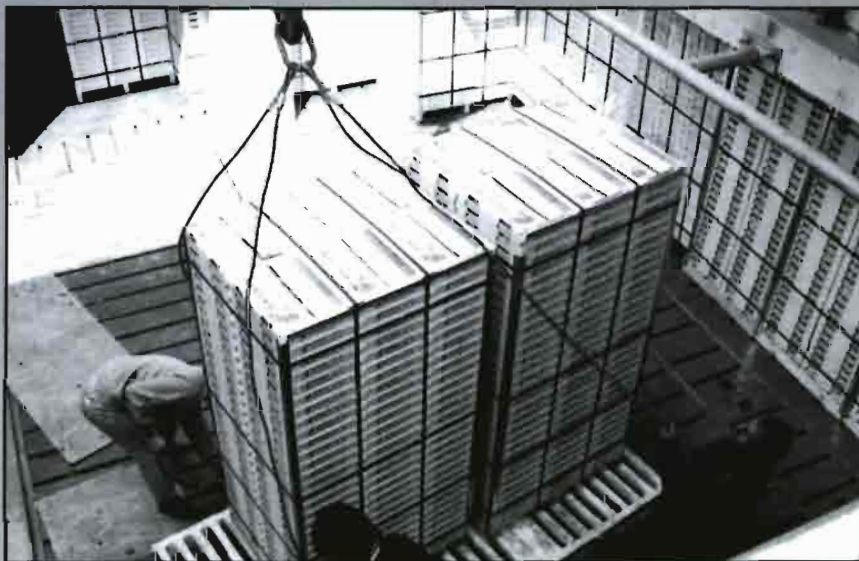
Barnafruit (Barcelona Fruit Terminal, S.A), ubicado en el Puerto Autónomo de Barcelona, a 5 minutos del centro de la ciudad y conectado por el Cinturón del Litoral a las autopistas A-2 (Lérida - Zaragoza - Madrid), A-7 (Valencia - Barcelona-Francia) y B-30, goza de una situación privilegiada para un rápido desplazamiento a lugares de consumo o grandes mercados de distribución como Mercabarna, Marche International de St. Charles, entre otros, así como a las principales capitales de la UE en menos de 24 horas. Además, dispone de vías férreas para la carga de vagones en la misma puerta del almacén.

Cuenta con una línea de atraque propia de 600 metros, que con 11 metros de calado posibilitan el atraque y descarga de 3 ó 4 buques simultáneamente mediante grúas de avanzada tecnología.

Barnafruit recibe fruta tanto de im-

portación como de exportación y puede admitir 3.000 pallets diarios. Las entregas se controlan mediante avanzados sistemas de informática. Asimismo, los clientes, por vía telemática, pueden instruir las entregas y conocer el estado de sus stocks. Para todo ello, la terminal cuenta con aproximadamente 6.000 m² de almacén frigorífico distribuidos en cámaras con posibilidad de almacenar hasta 6.000 pallets. El área de clasificación, donde se repaleta, se verifica el estado de la fruta, se realiza el re-embalaje y la distribución según órdenes de cada cliente, ocupa 2.000 m².

Las instalaciones de Barnafruit cuentan con equipos de frío dobles para cada cámara. El control de la temperatura y la humedad es automático. La ubicación de cada pallet está controlada mediante ordenador. Barnafruit también se encarga de la inspección del estado de los productos, de la realización y emisión de facturas para el Despacho de Aduanas y distribución del producto



Descarga de kiwis procedentes de nueva Zelanda en el puerto de Tarragona

en Algemesí, (Valencia) en pleno centro de producción de cítricos en España. Navicon, propietaria de dos buques de tipo porta-contenedor, especialmente idóneos para el tráfico regular de contenedores con las Islas Canarias, con más de 100 conexiones para contenedores frigoríficos y convencionales, es otra demostración del concepto de transporte integral que ofrece Transfesa.

Por un lado, la creciente

preocupación por el deterioro del medio ambiente, cuyos problemas minimiza el ferrocarril, y por otro, la iniciativa de construcción de un corredor de transporte para el Mediterráneo como alternativa al transporte terrestre -proyecto todavía muy lejano, pero a la vez interesante para muchos, especialmente tras la vaga de camioneros a finales del pasado año en Francia, que tuvo graves consecuencias para la ex-

y de la contratación de camiones y despacho de los mismos hasta los destinos indicados, tanto en territorio nacional como hacia otros puntos de la UE.

Tarragona

La terminal frutera del puerto de Tarragona, Fruport, S.A., también se halla estratégicamente situada para la comunicación por vía terrestre a cualquier destino a través de la red de autopistas A-7, A-2 y las carreteras nacionales N-340 y N-420. Desde el mismo muelle, parten las vías ferroviarias que conectan directamente con toda la red ferroviaria española y europea.

Esta terminal se encarga de recibir y almacenar mercancía refrigerada para su posterior distribución a mercados de consumo europeos, así como para la exportación de cualquier alimento por vía marítima. Dispone de una capacidad para almacenar más de 6.000 pallets, distribuidos en cámaras separadas y una extensa área de manipulación climatizada de 2.000 m².

Sagunto

Frutas y hortalizas cuentan también en el puerto de Sagunto con una terminal frigorífica para su almacenamiento, equipada con modernos sistemas para recibir grandes cantidades. Buques procedentes del hemisferio sur cargados de plátano, piña y todo tipo de fruta de contraestación atracan en el puerto de Sagunto. El sistema de descarga de la mercancía paletizada se realiza mediante grúas. Posteriormente, se carga en camiones frigoríficos o se almacenan en la terminal.

Los cítricos, en especial naranjas y clementinas, son el principal producto de exportación que se embarca en Sagunto. Al igual que las dos terminales fruterías citadas anteriormente, la de Sagunto se halla excelentemente comunicada con las redes de autopistas y carreteras, así como con la de ferrocarriles.

portación española de frutas y hortalizas- auguran un futuro prometedor para el transporte por vía férrea en España.

Transporte aéreo de perecederos

Europa y Norteamérica son los principales mercados de Latinoamérica en cuanto al comercio mundial de perecederos. Centrándonos en el tráfico aéreo europeo, España, por su estraté-



Iberia Cargo etiqueta los productos que debe embarcar, indicando su procedencia. En este caso la fotografía muestra tomates de Canarias.

gica situación geográfica, que la convierte en puerta de entrada al continente, así como por la identidad del idioma, es el país más aventajado para la captación de dicho tráfico. En consecuencia, Iberia Cargo juega una importante cuota de mercado en el tráfico aéreo entre Europa y Latinoamérica. A ello cabe añadir los servicios prestados por Viasa y Aerolíneas Argentinas, miembros del Grupo Iberia, que cuentan con núcleos de distribución en Caracas y en Buenos Aires, respectivamente, con lo que refuerzan la posición competitiva de Iberia en este sector, tanto en tráficos internos como en las rutas hacia España. Además, Iberia tiene en propiedad terminales de carga en varias ciudades de Sudamérica como Colombia, Lima, Ecuador, etc. y dispone de centros de distribución en todas las ciudades donde opera. El de Maastricht (Holanda) conecta, en una distancia de tan sólo 100 km a la redonda, con un gran número de ciudades alemanas y belgas, enclavadas en zonas fuertemente industrializadas.

Más del 60% de las exportaciones de América Latina son de productos perecederos, especialmente flores, frutas, hortalizas y pescado. Es decir, productos que requieren tratos especiales para su buena conservación. Para ello, Iberia cuenta con Terminales de

Carga equipadas con medios técnicos y logísticos de vanguardia y exige el cumplimiento estricto de las prescripciones establecidas para mercancías especiales y con trato diferenciado, entre las que se incluyen plantas vivas, flores cortadas, frutas y verduras. Sólo aquellos productos que presentan un buen estado de conservación son aceptados. En cuanto al embalaje, cajas de cartón o jaulas de madera y sacos de malla para algunas frutas y verduras, son los más indicados. También existen condiciones específicas para que almacenamiento y estiba se realicen correctamente. Dependiendo de la duración del vuelo y de si se trata de plantas vivas, flores, frutas o verduras, se asigna una temperatura u otra a cada producto.

A mediados de este año, Iberia tiene previsto inaugurar en el aeropuerto de Barajas una nueva Terminal de Carga, cuyas instalaciones frigoríficas superarán a las actuales en capacidad de carga. De este modo, Iberia pretende incrementar el volumen de tráfico, ofrecer mejor servicios a sus clientes y reafirmar la posición del aeropuerto de Barajas como puerta principal de entrada a Europa.

Mónica Fernández