



Logística del frío

Los operadores de carga fraccionada se enfrentan a la dificultad de las entregas en ciudad

■ SYLVIA RESA LÓPEZ
Periodista

Atomización y falta de una legislación específica son dos de los mayores problemas que aquejan al sector del transporte frigorífico, segmento situado a medio camino entre fabricantes y distribuidores y al que, según los propios operadores, suele culparse de todo lo que no sale bien en la cadena logística.

Durante el año 2000, el sector de logística del frío movió en España 335.000 millones de pesetas, lo que ha supuesto un crecimiento del 11,7%, según la empresa consultora DBK.

Se trata de un segmento que cuenta con un total de 13.000 empresas y un parque de 87.000 vehículos, según la Dirección General de Transportes por Carretera, con una carga media de 7.500 kilos.

La atomización, marcada por la existen-

cia de un gran porcentaje de empresarios autónomos con una flota reducida de vehículos da lugar a que los cinco primeros operadores cuenten con una cuota de mercado de tan sólo el 13,1%.

Según el análisis sectorial y estratégico de DBK, durante 2001 se producirá un incremento del 10,4%, que se reducirá hasta el 8,1% de crecimiento en 2002.

“En España, las compañías de transporte tienen una flota reducida”, dice Antonio Iglesias, Director Comercial de Transportes Carbó y vocal de la Asociación de Operadores Logísticos de Carga Fraccionada a Temperatura Controlada (Aolcaftec); “en este entorno surge la figura del autónomo, motivada por las diversas y numerosas crisis empresariales, que a su vez llevan a una competencia feroz, centrada en el precio”.

La competencia, que como dice el portavoz de Aolcaftec, se centra en el precio, hace que en el segmento de temperatura controlada se trabaje a precios iguales e incluso inferiores a los propios de paquetería industrial “y sólo nuestros vehículos son, de por sí, el 40% más caros que los que integran la flota de una empresa de paquetería”, dice Antonio Iglesias.

LA LEGISLACIÓN QUE NO LLEGA

El sector del transporte de temperatura controlada, que engloba cuatro segmentos comprendidos entre -20°C y frío positivo de 12°C está inmerso en una reconversión legislativa que no acaba de llegar.

Una comisión interministerial trabajaba hace un año en la puesta en marcha de un reglamento que sigue a la espera. No en vano, la legislación habrá de aunar las

CUADRO Nº 1

PUNTOS CRÍTICOS DE LA LOGÍSTICA DEL FRÍO

EN EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS PERECEDEROS, QUE REQUIEREN UNA TEMPERATURA CONTROLADA, ES PRECISO, SEGÚN LOS EXPERTOS, SOLVENTAR LAS POSIBLES INCIDENCIAS QUE SE PRODUZCAN EN TODO EL RECORRIDO, PARTICULARMENTE EN LOS PUNTOS CRÍTICOS, QUE SON:

1. **ENTREGA DEL CLIENTE.** ROTURA DE STOCK. ESCASO VOLUMEN DE PRODUCTO O REFERENCIAS A MULTITEMPERATURA.
2. **RECOGIDA EN ORIGEN.** SE REQUIEREN NAVES DE CONSOLIDACIÓN Y LA AGILIZACIÓN EN LOS PROCESOS DE ATRAQUE.
3. **TRANSPORTE EN VEHÍCULOS DE LARGO RECORRIDO.** HAN DE CUMPLIR LAS CONDICIONES DE TIEMPO Y TEMPERATURA QUE REQUIERAN LOS PRODUCTOS QUE TRANSPORTAN.
4. **REPARTO CAPILAR.** NECESIDAD DE LLEGAR EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE A TODOS LOS PUNTOS REQUERIDOS.
5. **ENTREGA AL CLIENTE FINAL:** SE REQUIEREN INSTALACIONES APROPIADAS Y LA REDUCCIÓN DE LOS TIEMPOS DE ESPERA.



FUENTE: *Elaboración propia, con datos aportados por algunas de las fuentes citadas en el reportaje.*

diversas legislaciones de rango autonómico, sanitario y de transporte.

La trasposición de una Directiva europea relativa al Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas (ATP), que se pondrá en marcha en los próximos 2 ó 3 años es lo que, de alguna manera, ha dinamizado el sector desde el punto de vista legislativo. Sobre todo porque el ATP sólo será válido para el exterior, mientras que en el ámbito nacional habrán de aplicarse las legislaciones nacionales aprobadas hasta la fecha de puesta en marcha de la citada Directiva.

A VUELTAS CON EL TERMÓGRAFO

Tal y como argumentaba Jorge Sánchez, coordinador de la red Masterfrío, durante la celebración de la I Jornada de la Logística de Productos Perecederos, en el ámbito del Salón Internacional de la Logística, en Barcelona: "la temperatura exterior y el tiempo son los primeros factores que



CUADRO Nº 2

EL SECTOR FRIGORÍFICO EN CIFRAS



- **FACTURACIÓN:** 335.000 MILLONES DE PESETAS (LA CIFRA DE NEGOCIO DEL SEGMENTO DE CARGA FRACCIONADA A TEMPERATURA CONTROLADA REPRESENTA EL 26,8% DEL TOTAL DEL TRANSPORTE FRIGORÍFICO EN ESPAÑA).
- **Nº DE EMPRESAS:** 13.171.
- **Nº DE VEHÍCULOS:** 87.000.
- **CONCENTRACIÓN CUOTA DE MERCADO:** LOS CINCO PRIMEROS OPERADORES CONCENTRAN EL 13,1% DEL TOTAL.

EN CARGA FRACCIONADA, LOS 5 PRIMEROS OPERADORES CONCENTRAN EL 19,7% DEL TOTAL FACTURADO POR ESTE SEGMENTO.

FUENTE: Elaboración propia, con datos de la consultora DBK: informe 'Logística concentrada', del Departamento de Estudios de Transporte XXI y proporcionados en declaraciones vertidas en este reportaje.

atacan a este segmento de temperatura controlada”.

Este operador logístico, que abarca todos los segmentos de carga fraccionada

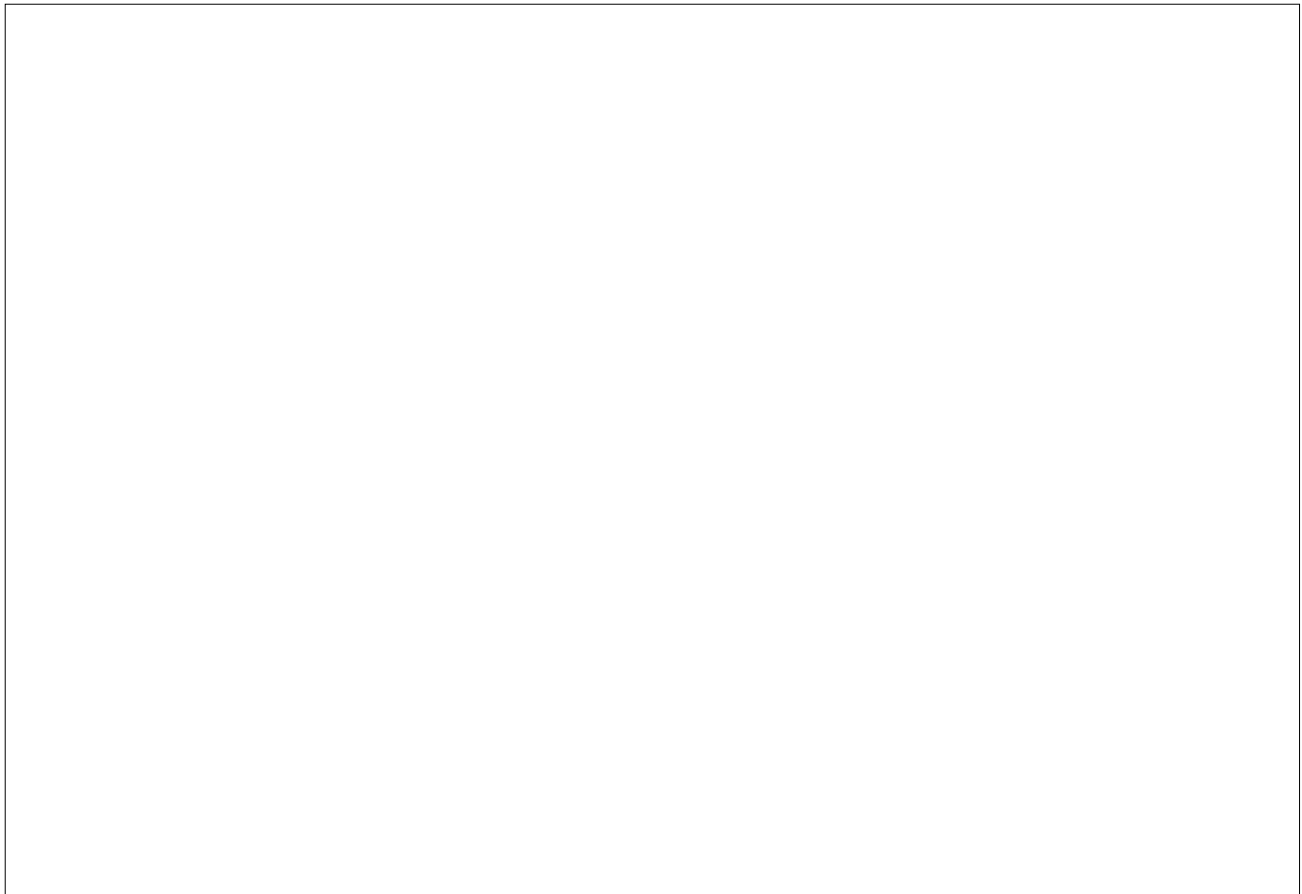
a temperatura controlada comprendidos entre 0°C y 5°C, integra en torno a 30 empresas independientes.

El primer elemento, la temperatura ex-

terior, es uno de los ‘caballos de batalla’ del sector en España. La cadena del frío sufre deterioros que se producen tanto en origen, como en el transporte en sí y en el proceso de entrega.

En ese mismo foro, Jorge Sánchez aseguraba que en el cliente de origen se produce la rotura del stock, al no existir suficiente volumen de productos de igual temperatura, por lo que la referencia ‘multitemperatura’ dificulta el mantenimiento de la cadena del frío.

Pero, además, las instalaciones del punto de recogida en origen presentan deficiencias tales como alteraciones en el cumplimiento del Análisis de Riesgos y Control de Puntos Críticos (ARPC) que alcanzan el nivel del 80%, tal y como denunciaba el coordinador de Masterfrío; “los puntos de consolidación requieren instalaciones determinadas y precisas, aparte de la agilización en los procesos de atraque”.



CUADRO Nº 3

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS FRESCAS Y PERECEREDAS



LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS FRESCAS Y PERECEREDAS SE RECOGEN EN UNO DE LOS ANEXOS TÉCNICOS DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTES INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS PERECEREDAS (ATP). DISTINGUIENDO LOS SIGUIENTES TIPOS DE VEHÍCULOS:

VEHÍCULO ISOTERMO. AQUÉL CUYA CAJA ESTÁ CONSTRUIDA CON PAREDES AISLANTES, CON INCLUSIÓN DE PUERTAS, PISO Y TECHO, QUE PERMITEN LIMITAR LOS INTERCAMBIOS DE CALOR ENTRE EL INTERIOR Y EL EXTERIOR DE LA CAJA, DE TAL MODO QUE EL COEFICIENTE GLOBAL DE TRANSMISIÓN TÉRMICA -COEFICIENTE K- PERMITE CLASIFICAR EL VEHÍCULO COMO ISOTERMO NORMAL O REFORZADO.

VEHÍCULO REFRIGERANTE. VEHÍCULO ISOTERMO QUE, CON AYUDA DE UNA FUENTE DE FRÍO DISTINTA DE UN EQUIPO MECÁNICO O DE ABSORCIÓN, PERMITE BAJAR LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LA CAJA VACÍA Y MANTENERLA DESPUÉS CON UNA TEMPERATURA EXTERIOR MEDIA DE +30°C A +7°C COMO MÁXIMO PARA LA CLASE A; A -10°C COMO MÁXIMO PARA LA CLASE B; A -20°C COMO MÁXIMO PARA LA CLASE C Y A 0°C COMO MÁXIMO PARA LA CLASE D.

VEHÍCULO FRIGORÍFICO. VEHÍCULO ISOTERMO PROVISTO DE UN DISPOSITIVO DE PRODUCCIÓN DE FRÍO INDIVIDUAL O COLECTIVO PARA VARIOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE QUE, A UNA TEMPERATURA MEDIA EXTERIOR DE +30°C, PERMITE BAJAR LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LA CAJA VACÍA Y MANTENERLA DESPUÉS DE FORMA PERMANENTE. SE DISTINGUEN HASTA SEIS TIPOS DE VEHÍCULOS FRIGORÍFICOS, ATENDIENDO A LA TEMPERATURA DE PRODUCCIÓN DE FRÍO, COMPRENDIDA ENTRE +12°C Y -20°C.

VEHÍCULO CALORÍFICO. VEHÍCULO ISOTERMO PROVISTO DE UN DISPOSITIVO DE PRODUCCIÓN DE CALOR QUE PERMITE ELEVAR LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LA CAJA VACÍA Y MANTENERLA DESPUÉS DURANTE DOCE HORAS AL MENOS SIN REPOSTADO, A UN VALOR PRÁCTICAMENTE CONSTANTE Y NO INFERIOR A +12°C. SE CLASIFICAN EN CLASES A Y B, DEPENDIENDO DEL MANTENIMIENTO DE LA TEMPERATURA INTERIOR DEL VEHÍCULO FRENTE A TEMPERATURAS EXTERIORES DE, RESPECTIVAMENTE, -10°C Y -20°C.

El portavoz de Masterfrío añade nuevos puntos críticos en la totalidad del proceso logístico, tales como el transporte en vehículos de largo recorrido; el reparto capilar, con necesidad de preenfriar el vehículo de forma previa a su carga; o también las instalaciones del cliente final, que han de cumplir con las condiciones necesarias para que no se produzca la rotura de la cadena del frío.

Para Jorge Sánchez, la manera de atacar tales puntos críticos parte de contar con las instalaciones adecuadas; el mero control de tales puntos críticos y la formación específica. En este sentido, para el coordinador de la red Masterfrío, "el factor humano es una de las claves de todo el proceso".

Por su parte, para Antonio Iglesias, de Aolcaftec, uno de los mayores problemas es el propio termógrafo: "da lectura a la

temperatura interna del furgón, el cual se abre pongamos cada 35 minutos y además la descarga se produce a temperatura ambiente, esto lleva a que, a pesar de que la mercancía esté en perfectas condiciones, el termógrafo marque una caída de la refrigeración".

Según el vocal de Aolcaftec, la solución pasa por la concienciación de fabricantes y distribuidores para que mantengan las condiciones de temperatura y de salubridad en los puntos de carga y descarga, dado que el problema se agudiza en el caso de temperaturas de -20°C, dado que al descargar a temperatura ambiente, provoca condensación en el furgón, "en cambio, en los muelles refrigerados, que son los menos, la caída de la refrigeración es menor para un producto congelado e inexistente en caso de mercancías refrigeradas".

LAS CONSECUENCIAS DEL PROBLEMA DE LAS ESPERAS

La lista de problemas y puntos críticos se completa con una situación que viene produciéndose desde siempre y que amenaza continuamente con enfrentar al sector de operadores logísticos con el de las grandes empresas de distribución minorista y que no es otro que los tiempos de espera en las descargas.

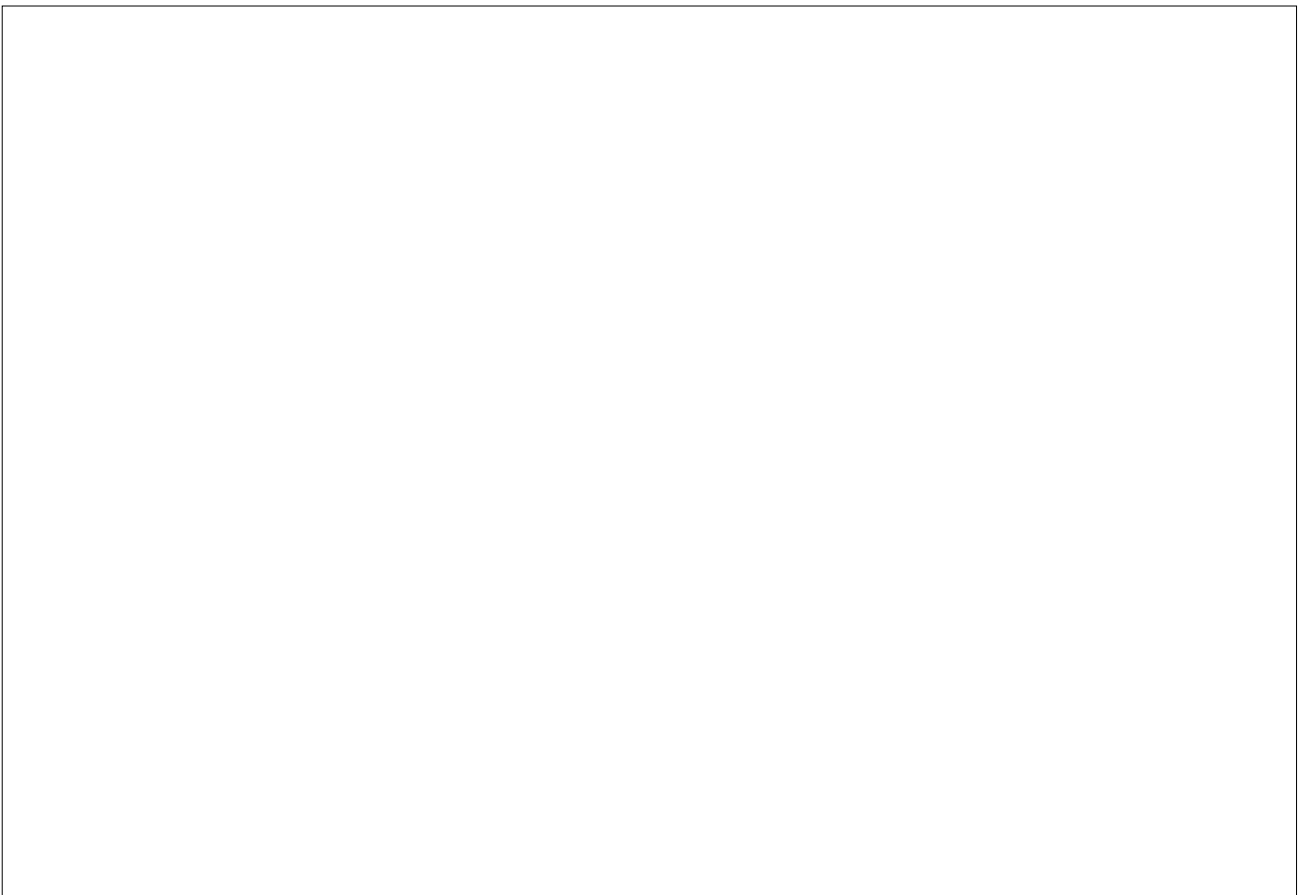
Las esperas redundan doblemente en perjuicio del operador, dado que para mantener las condiciones de la mercancía, han de mantener el motor en marcha, con el consiguiente derroche de combustible. En segundo lugar, el tiempo que están detenidos no pueden utilizarlo en realizar nuevas entregas, por lo que pierden horas de trabajo, con la consiguiente pérdida económica, particularmente para el empresario autónomo.



“Existe el agravio comparativo de que mientras a los transportistas se nos puede penalizar por llegar tarde, en cambio nosotros no tenemos más remedio que esperar para efectuar la entrega”, dice Antonio Iglesias, de Aolcaftec quien asegura que las condiciones del reparto en las grandes ciudades son difíciles por el tráfico de vehículos existente, así como también por contar con franjas horarias de entrega muy estrechas y la práctica inexistencia de zonas de carga y

descarga “casi siempre ocupadas por turismos”. Iglesias, que no niega la existencia de ‘buenas intenciones’ por parte de la Administración y por algunos sectores considera, no obstante, que el segmento de temperatura controlada y dentro de éste el de carga fraccionada requiere soluciones, algunas de las cuales están en el propio sector: “generamos mucho valor añadido, pues contamos con instalaciones de alto precio y necesitamos reparaciones continuas; somos

conscientes de nuestra escasa fuerza, debida a la atomización empresarial; sin embargo, nos encontramos inmersos en un proceso de certificación ISO y vamos a profesionalizar la gestión de la asociación, a la que posiblemente cambiaremos la sigla, en un intento de promocionarnos y darnos a conocer, dinámica que se iniciará a mediados de junio, en la II Jornada de Logística de Productos Perecederos, en el marco del SIL, en Barcelona”.



CUADRO N° 4

LAS 25 PRIMERAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO (DATOS EN MILLONES DE PESETAS) (1999)

EMPRESA	FACTURACIÓN FRIGORÍFICOS	FACTURACIÓN TOTAL
C.A. TURBO PAGONSO, S.A.	4.570	4.570
CAMPILLO PALMERO, S.A. (GRUPO)	4.500	7.300
LLACER Y NAVARRO, S.L.	4.000	4.500
COMOTRANS, SDAD. COOP.	2.715	3.620
IGLESIAS Y PINEDA, S.A.	1.950	1.950
MONFRISO (GRUPO)	1.945	1.945
TRANSDONAT, S.A.	1.800	2.100
COFRIVIGO, SDAD. COOP. LTDO.	1.700	1.700
TRANSPORTES CAUDETE, S.A.	1.675	1.675
TRANSPORTES ARGOS, S.L.	1.500	1.500
CASTILLO-TRANS, S.A.	1.370	1.370
TRANSMOLBO, S.L.	1.300	1.300
TRANSPORTES DIRECTOS EL SEGURO, S.L.	1.300	1.300
TRANSPORTES TARRAGONA, S.A.	1.250	1.250
GUIRADO T.I.R., S.A.	1.200	1.200
FRÍO EJIDO, S.L.	1.017	1.356
TRANSPORTES HERMANOS CORREDOR, S.A.	1.000	1.410
TRANSPORTES A. BELZONTES, S.A.	980	980
MERLATRANS, S.A.	875	675
HERVÍAN, S.L.	841	841
FUENTES Y LÓPEZ, S.A.L.	602	802
COMPAÑÍA LOGÍSTICA ACOTRAL, S.A.	754	2.150
TRANSPORTES PEREA, S.L.	657	657
HERMANOS CARRIÓN BLÁZQUEZ, S.L.	600	1.000
TRANSPORTES FRUTEROS, S.L.	589	589

FUENTE: Departamento de Estudios y Documentación de Transporte XXI.

RECOMENDACIONES PARA LA CARGA FRACCIONADA.

A principios de abril de 2001, se firmaba, a instancias de la Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC) el documento Recomendaciones para la logística RAL cadena de transporte, proceso de la entrega y recepción de mercancías, que en su segunda parte se ocupa de la carga fraccionada.

Este documento ha sido desarrollado y aprobado por proveedores/cargadores y distribuidores/receptores, representados por AECOC y por los operadores de transporte representados por el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC).

Las Recomendaciones AECOC para la Logística (RAL) recogen determinadas especificaciones que aseguran, entre otros elementos:

CUADRO N° 5

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO

N.º DE VEHÍCULOS	N.º DE EMPRESAS
MÁS DE 50	21
ENTRE 10 Y 50	245
ENTRE 5 Y 9	700
ENTRE 3 Y 4	1.000
SÓLO 2	1.600
SÓLO 1	9.400

1. La gestión del servicio en función de la identificación, descripción y cantidad de los bultos con las descripciones incluidas en los albaranes.

2. Que las mercancías se presenten de forma tal que puedan facilitar la carga, descarga y transporte mediante el uso de paletas.

3. Que estén definidas las áreas de carga y descarga en los puntos de recogida y entrega de mercancías.

4. Que la definición de los márgenes de tiempo respecto a la hora de entrega de la mercancía, así como el tiempo de la descarga y despacho del transporte procuren mayor eficiencia en la explotación de los recursos de todas las partes.

5. Que la gestión adecuada de las paletas conlleve beneficios y éstos sean repercutidos sobre las partes.

6. Que se agrupen los diferentes envíos de un mismo destino para evitar pérdidas de productividad, con el fin de obtener mayor nivel de utilización del transporte y evitar congestiones de tráfico en los puntos de entrega.

7. Que estén registrados los tiempos de las permanencias del transporte en los recintos de carga y descarga, con el objeto de facilitar la gestión y mejorar la productividad de los vehículos. ●

SYLVIA RESA LÓPEZ

Periodista