



ALERTA de MERCADO

Los puertos españoles presentan sus ventajas a la competitiva industria hortofructícola¹

Los puertos españoles refuerzan su papel como aliados estratégicos de la competitiva industria hortofructícola, consolidándose como eslabones esenciales en la cadena logística de exportación. Con más de 100 millones de metros cuadrados de superficie terrestre, cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad frigorífica y 395.000 metros lineales de atraque, el sistema portuario nacional ofrece una infraestructura de primer nivel para el comercio internacional de productos perecederos.

En 2024, los puertos españoles gestionaron 11,3 millones de toneladas de frutas y hortalizas, concentradas principalmente en Algeciras, Valencia y Las Palmas. Además de su capacidad operativa, los puertos avanzan en sostenibilidad mediante la electrificación de muelles, la implantación de sistemas OPS (Onshore Power Supply) y la mejora de la eficiencia energética, reforzando su compromiso con la descarbonización y el Pacto Verde Europeo. Estas inversiones consolidan la posición de España como plataforma logística mediterránea y atlántica al servicio del sector agroalimentario.

Análisis de la Fundación Valenciaport

El sector agrícola en la Unión Europea: caracterización y comercio exterior

El **sector agroalimentario europeo** constituye un **pilar estratégico** para la **estabilidad económica**, la **cohesión social** y la **sostenibilidad ambiental** de la **Unión Europea**. Abarca desde la producción agrícola y ganadera hasta la transformación industrial y la distribución, conformando una cadena de valor integrada que garantiza el suministro estable de alimentos seguros y de calidad. Además de su peso económico, actúa como motor de cohesión territorial y demográfica, al sustentar buena parte del empleo y la actividad en las zonas rurales.

En los **últimos años**, la agricultura europea ha experimentado una **transformación profunda** impulsada por la **digitalización**, la **innovación tecnológica** y la **transición ecológica**. En este sentido, la **modernización** de los **sistemas productivos**, la **gestión eficiente** de los **recursos naturales** y la **adaptación** al **cambio climático** se han convertido en **prioridades estratégicas** dentro del marco del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia “De la Granja a la Mesa”.

A modo de contextualización, en **2024**, la **agricultura** y la **industria agroalimentaria** de la **Unión Europea** generaron alrededor de **234.100 millones de euros**, equivalentes al **1,3% del PIB total del bloque**, según Eurostat. Este desempeño consolida al sector como un actor de referencia en el panorama internacional. En el mismo año, el bloque **exportó 496.776 millones de euros** en productos agroalimentarios e **importó 487.543 millones**, con un **superávit comercial** de 9.233 millones de euros. No obstante, en

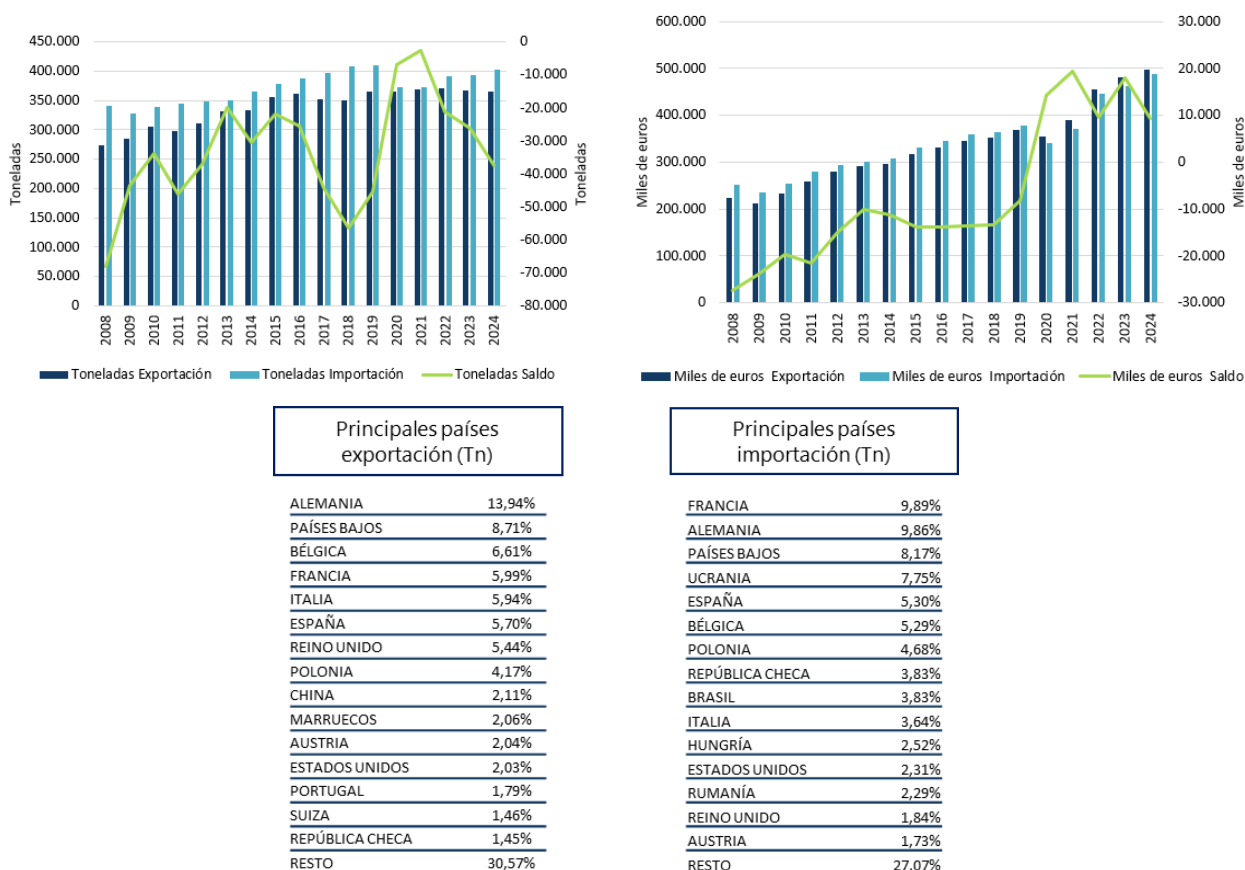
¹ Noticia original publicada por “El canal marítimo y logístico” y disponible en: <https://www.diarioelcanal.com/los-puertos-espanoles-presentan-sus-ventajas-a-la-competitiva-industria-hortofructicola/>

términos de volumen, la UE exportó 365,6 millones de toneladas e importó 403,1 millones, lo que se traduce en un **déficit** físico de 37,5 millones de toneladas.

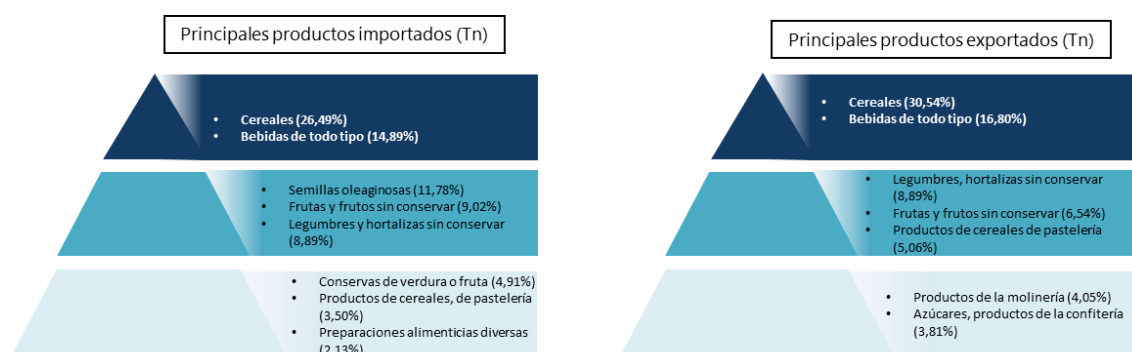
Esta **dualidad** —superávit en valor y déficit en cantidad— refleja la **especialización europea** en la **exportación** de **productos de mayor valor añadido** (bebidas, preparados alimenticios, lácteos) frente a la **importación** de **materias primas agrícolas** de menor precio unitario. En concreto, se destacan las partidas de cereales en las importaciones y de bebidas y licores en las exportaciones, que concentran una parte significativa del comercio agroalimentario comunitario.

Los principales socios comerciales en el ámbito exportador son, en su mayoría, Estados miembros de la UE —encabezados por Alemania—, mientras que en el caso de las importaciones sobresalen Francia y Alemania, junto con Ucrania (Infografía 1). Esta configuración refleja la **fortaleza** del **comercio intraeuropeo**, que refuerza la resiliencia del sistema agroalimentario frente a disrupciones externas y favorece la continuidad de las cadenas de suministro.

Infografía 1: Caracterización del comercio exterior para el conjunto de la Unión Europea²



² El agregado agroalimentario incluye los sectores 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 1B y 1C (productos agrícolas, ganaderos, pesqueros, alimentarios y bebidas, en estado primario y transformado).



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Agencia Tributaria

El sector agrícola en España: caracterización y comercio exterior

Tras el análisis del comercio agroalimentario a escala comunitaria —caracterizado por la predominancia del intercambio intraeuropeo y una alta concentración de flujos entre los principales Estados miembros—, el caso español destaca por su peso estratégico dentro del sistema agroalimentario de la UE y por su sólida capacidad exportadora.

El **sector agroalimentario español** presenta una estructura diversificada y fuertemente integrada, que abarca desde la producción primaria hasta la transformación industrial y la distribución. En **2023**, su **valor añadido bruto (VAB)** alcanzó los **119.140 millones de euros**, equivalentes al **8,9 % del total nacional**, una proporción superior a la media comunitaria (6,4 %). Dentro de la estructura productiva, la comercialización concentró el 44,1 % del VAB, seguida de la agricultura, ganadería y pesca (28,7 %) y de la industria alimentaria y de bebidas (27,1 %).

Con estos resultados, **España** se consolida como una de las **principales potencias agroalimentarias de la UE-27**, con una aportación del **11,9 % al VAB comunitario**, solo por detrás de Francia, Alemania e Italia. Su especialización en productos mediterráneos —como cítricos, aceite de oliva, frutas frescas, hortalizas y vino— refuerza su posición como líder exportador dentro del mercado único europeo.

El tejido empresarial mantiene un carácter marcadamente atomizado, con más **de 29.000 empresas**, de las cuales tres de cada cuatro son microempresas o carecen de asalariados. A pesar de ello, la **productividad** del sector se sitúa un **22% por encima de la media europea**, y los costes laborales unitarios son un 15% inferiores, factores que fortalecen su competitividad en los mercados exteriores.

Desde una perspectiva territorial, el sector mantiene una presencia estratégica en todo el país. **Andalucía, Castilla y León y Cataluña encabezan la aportación al VAB agroalimentario nacional**, mientras que Extremadura, La Rioja y las dos Castillas destacan por su papel como motores económicos y sociales. En los últimos años se ha intensificado la tendencia hacia la industrialización, con un mayor peso de la transformación alimentaria frente al sector primario, especialmente en Madrid, Cataluña y la Comunitat Valenciana.

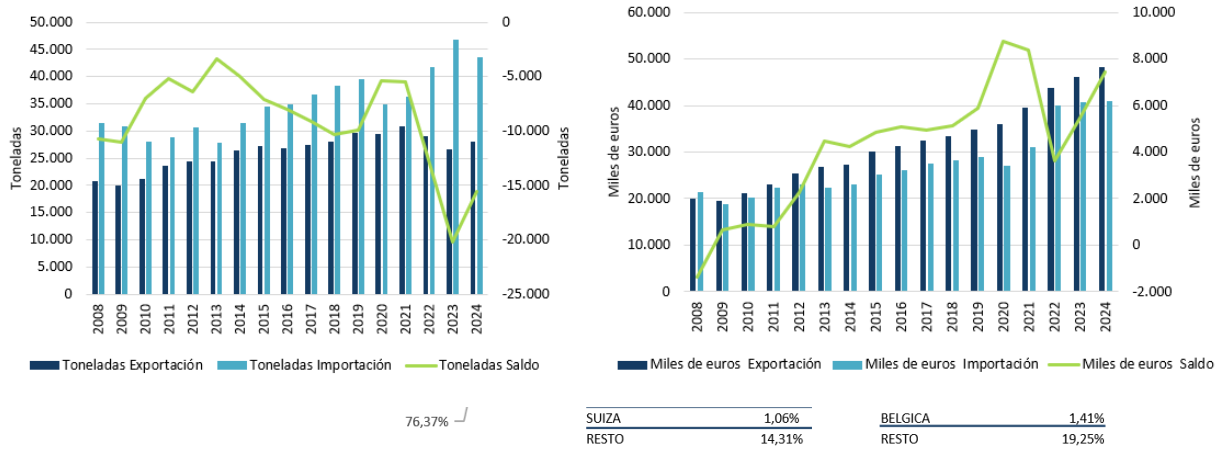
En el plano coyuntural, el sector agrícola registró en **2024** un desempeño especialmente favorable. Según los primeros datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), la **renta agraria** alcanzó los **37.759 millones de euros**, un **14,2% más** que en 2023, mientras que la producción agraria total marcó un **valor récord de 68.430 millones (+4,3 % interanual)**. Las estimaciones apuntan a un crecimiento del 8% en la rama agraria (agricultura, ganadería, silvicultura y pesca), consolidando así su papel como uno de los principales motores del sector primario.

En materia de comercio exterior, España reproduce el patrón general de la UE, caracterizado por un **superávit en valor** y un **déficit en volumen**. En **2024**, las exportaciones agroalimentarias ascendieron a **48.300 millones de euros**, frente a unas importaciones de **40.872 millones**, generando un **saldo positivo de 7.428 millones**. En términos físicos, el país exportó **28 millones de toneladas** e importó **43,6 millones**, lo que se traduce en un déficit de **15,6 millones de toneladas**.

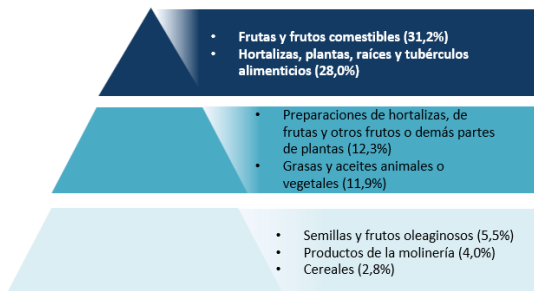
Estos resultados, representados en la Infografía 2, reflejan la fortaleza estructural del sector exterior agroalimentario español y su capacidad para mantener un saldo positivo pese a las tensiones del contexto internacional. Destacan las **exportaciones** de **frutas y hortalizas frescas**, seguidas del **aceite de oliva, el vino y los productos cárnicos**, que consolidan a España como uno de los principales proveedores agroalimentarios de Europa. En el lado de las **importaciones**, los **cereales** y las **semillas oleaginosas** concentran un peso relevante, evidenciando la **dependencia de materias primas** destinadas a la **alimentación animal**.

Los países europeos continúan siendo los principales destinos de exportación, lo que explica la predominancia del transporte por carretera dada la cercanía geográfica. En cambio, las importaciones presentan una mayor diversificación de orígenes —con especial presencia de América del Sur y del Norte de África—, lo que refuerza el papel del tráfico marítimo dentro de la logística sectorial española.

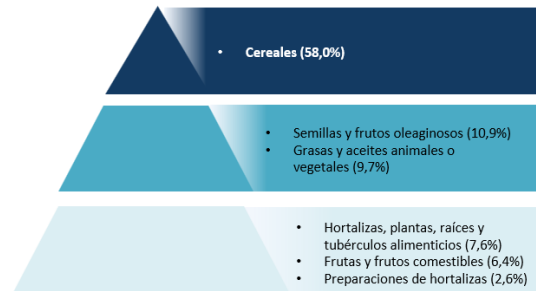
Infografía 2: Caracterización del comercio exterior agroalimentario de España, 2024³



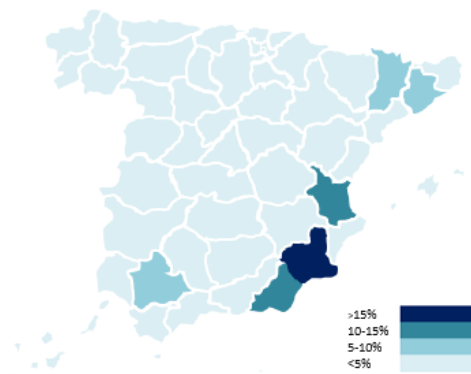
Principales productos exportados (Tn)



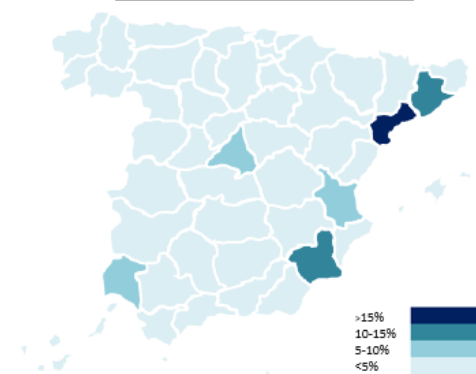
Principales productos importados (Tn)



Provincias Exportación



Provincias Importación



Fuente: Elaboración propia en base a los datos ofrecidos por la Agencia Tributaria

³ El agregado agroalimentario incluye los sectores 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 1B y 1C (productos agrícolas, ganaderos, pesqueros, alimentarios y bebidas, en estado primario y transformado).

En síntesis, la combinación de un mercado exportador próximo (UE, predominio carretera) y unas importaciones diversificadas y de largo recorrido (mayoritariamente marítimas) desplaza el foco hacia la logística del frío y, en particular, hacia el sistema portuario español, como palanca de competitividad y seguridad alimentaria.

Logística y transporte agroalimentario: la cadena del frío

La configuración del comercio agroalimentario europeo y español —caracterizada por un **mercado exportador de proximidad** y unas **importaciones de largo recorrido**— otorga a la **logística y al transporte** un papel decisivo dentro del sistema productivo. En este contexto, la **cadena de frío** adquiere una relevancia central, al garantizar la **integridad y calidad** de los productos perecederos durante su almacenamiento, transporte y distribución. Su papel es especialmente determinante en los flujos de **entrada de materias primas** y en la **salida de productos de mayor valor añadido**, elementos que sustentan la competitividad exterior del sector.

En efecto, la **logística del frío** constituye un **eslabón estratégico** del sistema agroalimentario, esencial en la **conservación y transporte** de productos como **frutas, hortalizas, lácteos, carnes, pescados** o incluso **productos farmacéuticos**. Tal y como destaca la publicación *Transporte XXI – Logística del Frío* (edición 2025), los principales actores de la cadena de suministro coinciden en que “**la sostenibilidad no es negociable**” y señalan la **innovación tecnológica** y la **digitalización** como pilares para avanzar hacia una **logística inteligente y sostenible**.

El crecimiento sostenido de la **demanda de alimentos frescos y congelados**, tanto en el ámbito nacional como internacional, está impulsando una **transformación estructural** en la **cadena de suministro a temperatura controlada**. Este proceso se apoya en la **modernización de infraestructuras logísticas**, la **automatización de procesos**, la **trazabilidad digital** y la **eficiencia energética**, factores que contribuyen a **mejorar la competitividad** y **reducir la huella ambiental** del sector.

La **digitalización** desempeña un papel clave en esta evolución. La integración de tecnologías como el **Internet de las Cosas (IoT)**, la **inteligencia artificial**, los **sensores térmicos** o el **blockchain** permite **monitorizar en tiempo real** la temperatura, la ubicación y el estado de los productos a lo largo de toda la **cadena de frío**. Gracias a ello, se **garantiza la seguridad alimentaria**, se **reducen mermas**, se **optimizan rutas** y se **incrementa la eficiencia operativa**, al tiempo que se **refuerza la confianza** de consumidores y distribuidores en la **trazabilidad** del producto.

Paralelamente, el sector ha incrementado su **inversión en automatización y robotización** de las **plataformas refrigeradas**, incorporando **vehículos autoguiados (AGVs)**, **sistemas robotizados de picking** y **almacenes inteligentes** capaces de operar en entornos de baja temperatura. Estas innovaciones responden a dos desafíos principales: la **escasez de mano de obra cualificada** y la **necesidad de ganar en**

eficiencia y precisión operativa en un contexto de alta exigencia en **calidad y tiempos de entrega**.

El **incremento de los costes energéticos** constituye uno de los **retos estructurales** más relevantes para el sector. Dado que el funcionamiento continuo de **cámaras frigoríficas y vehículos refrigerados** implica un consumo eléctrico intensivo, distintos representantes del sector han solicitado que la **logística del frío** sea reconocida como **actividad electrointensiva**, lo que permitiría acceder a **tarifas más competitivas** y a **mecanismos de compensación** similares a los de otras industrias estratégicas. Este reconocimiento favorecería la **inversión en autoconsumo energético**, el uso de **energías renovables** y la adopción de **tecnologías de refrigeración de bajo impacto ambiental**.

Con esto, la **logística del frío** se consolida como un **vector clave de competitividad y sostenibilidad** para el **sector agroalimentario español y europeo**. Su capacidad para integrar **innovación tecnológica, eficiencia energética y resiliencia operativa** resulta esencial para **mantener el liderazgo** de la producción agroalimentaria en los mercados internacionales y reforzar el **compromiso del sector** con los objetivos del **Pacto Verde Europeo** y la **Estrategia “De la Granja a la Mesa”**.

Los puertos españoles: nodos estratégicos del tráfico refrigerado

Los puertos españoles se consolidan como **nodos críticos de la cadena de frío**, concentrando el grueso de las importaciones agroalimentarias por vía marítima y conectando la producción nacional con los principales mercados europeos y extraeuropeos. El sistema portuario nacional se configura así como **una infraestructura estratégica para la exportación e importación de productos perecederos y de alto valor añadido**, impulsada por la **digitalización, la conectividad intermodal y la sostenibilidad energética**.

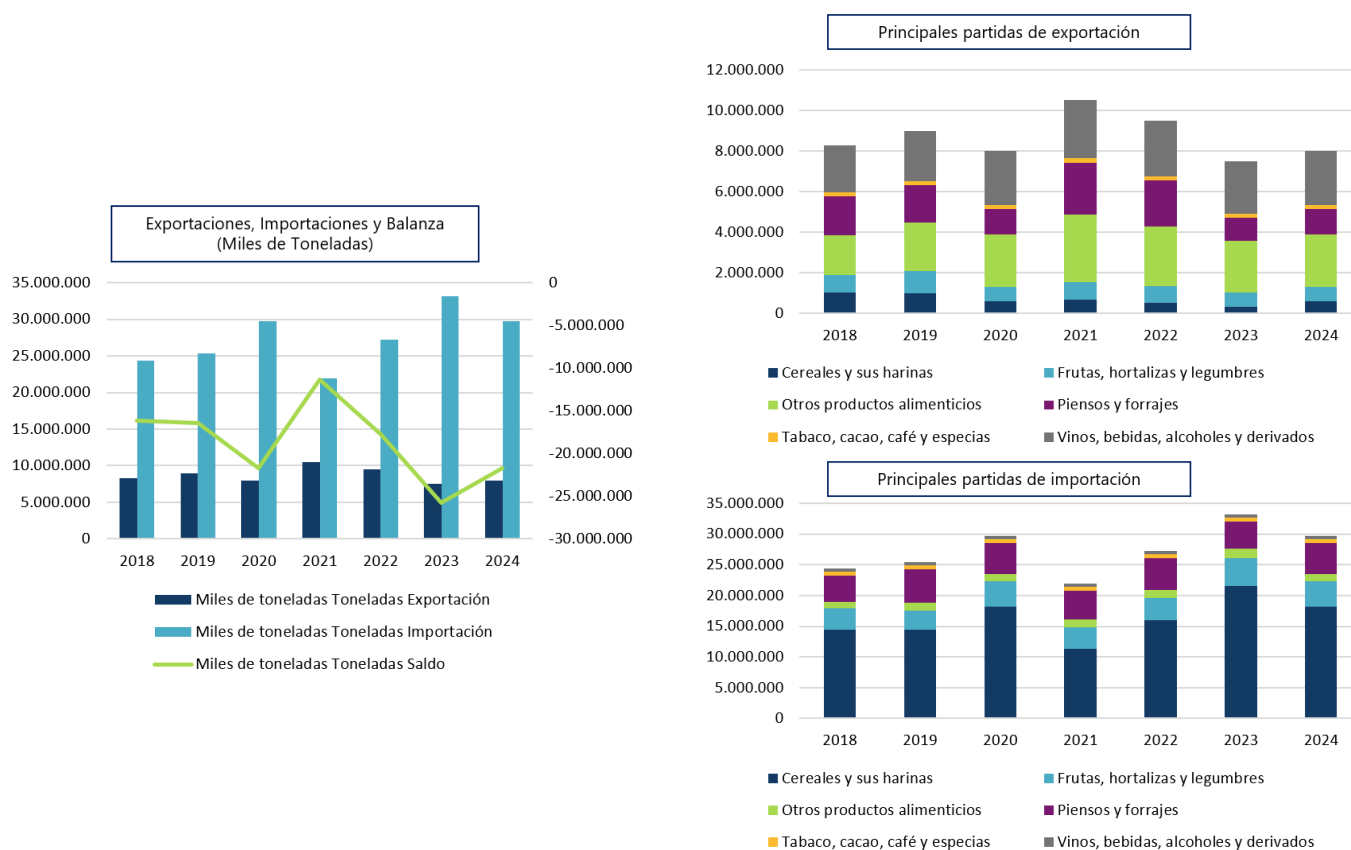
En este contexto, los puertos españoles avanzan hacia una **logística del frío más competitiva y climáticamente responsable**, apoyada en **infraestructuras portuarias eficientes**, la **electrificación de muelles**, el **uso de energías renovables** y la **trazabilidad digital**. Estas actuaciones los sitúan a la **vanguardia de la descarbonización del transporte marítimo** y de la implantación de **tecnologías inteligentes de gestión térmica y eficiencia energética**, pilares fundamentales para una logística agroalimentaria sostenible y resiliente.

Más allá de su función logística, los puertos constituyen **puntos de entrada fundamentales** para las importaciones agroalimentarias de la Unión Europea, desempeñando un papel clave en el **cumplimiento de los estándares de inspección y control fitosanitario** de productos agrícolas procedentes de países terceros. Esta labor se desarrolla en estrecha colaboración con las **autoridades competentes en seguridad alimentaria y sanidad vegetal**, garantizando la **trazabilidad y la calidad de las mercancías** que abastecen el mercado interior europeo.

El sistema portuario español ha avanzado de forma significativa en **eficiencia y agilidad operativa**, gracias a la **automatización de procesos de inspección**, la **digitalización documental** y el **uso de tecnologías de control remoto de temperatura**, lo que ha permitido reducir tiempos de espera, aumentar la competitividad y reforzar la fiabilidad de la cadena agroalimentaria de exportación e importación.

En sintonía con esta función estratégica, la **cuota modal marítima** del comercio agroalimentario evidencia el peso creciente de los puertos como **canales de entrada de materias primas agrícolas y vías de salida de productos elaborados**. Tal como se observa en la Infografía 3, las **importaciones por vía marítima superan ampliamente a las exportaciones**, reflejo de la estructura comercial española. Mientras las exportaciones presentan una composición diversificada —lideradas por frutas, hortalizas, vinos y productos de alto valor añadido—, las importaciones se concentran principalmente en cereales, piensos y forrajes, materias primas esenciales para la alimentación animal y la industria agroalimentaria

Infografía 3. Caracterización del comercio exterior del Sistema Portuario Español⁴



⁴ El agregado agroalimentario incluye las partidas correspondientes a cereales, frutas, hortalizas, productos alimenticios transformados, piensos, tabaco, cacao, café, especias, vinos, bebidas, alcoholes y derivados, de acuerdo con la clasificación de mercancías de Puertos del Estado para el tráfico agroalimentario.

PRINCIPIALES APP EXPORTACIÓN			PRINCIPIALES APP EXPORTACIÓN SIN TRÁNSITO			PRINCIPIALES APP IMPORTACIÓN			PRINCIPIALES APP IMPORTACIÓN SIN TRÁNSITO		
Autoridad Portuaria	Toneladas	%	Autoridad Portuaria	Toneladas	%	Autoridad Portuaria	Toneladas	%	Autoridad Portuaria	Toneladas	%
Bahía de Algeciras	6.707.705	29,06%	Valencia	3.400.795	35,79%	Bahía de Algeciras	8.339.683	19,00%	Tarragona	5.796.287	19,02%
Valencia	6.664.980	28,87%	Barcelona	3.097.663	32,60%	Valencia	5.991.645	13,65%	Cartagena	4.630.552	15,20%
Barcelona	5.269.882	22,83%	Bahía de Algeciras	827.073	8,71%	Tarragona	5.816.771	13,25%	Valencia	2.738.759	8,99%
Las Palmas	1.836.974	7,96%	Bilbao	707.352	7,44%	Barcelona	4.781.438	10,89%	Barcelona	2.645.244	8,68%
Bilbao	709.849	3,07%	Tarragona	322.638	3,40%	Cartagena	4.630.552	10,55%	A Coruña	2.608.082	8,56%
Tarragona	343.075	1,49%	Sevilla	210.699	2,22%	A Coruña	2.608.082	5,94%	Bahía de Algeciras	2.424.565	7,96%
Málaga	264.190	1,14%	Vigo	190.203	2,00%	Las Palmas	2.042.153	4,65%	Huelva	1.581.410	5,19%
Bahía de Cádiz	222.131	0,96%	Santander	148.745	1,57%	Huelva	1.586.410	3,61%	Bilbao	1.399.515	4,59%
Sevilla	210.699	0,91%	Huelva	117.376	1,24%	Bilbao	1.403.664	3,20%	Bahía de Cádiz	1.256.689	4,12%
Vigo	199.031	0,86%	Bahía de Cádiz	113.133	1,19%	Bahía de Cádiz	1.267.281	2,89%	Santander	1.065.470	3,50%
Rest	657.128	2,85%	Rest	365.440	3,85%	Rest	5.435.714	12,38%	Rest	4.323.908	14,19%
Total	23.085.644		Total	9.501.117		Todo	43.903.393		Total	30.470.481	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

El **comercio agroalimentario** español presenta una **marcada concentración** en el **arco mediterráneo**, donde se localizan los tres principales puertos en volumen de tráfico y especialización en productos refrigerados: Bahía de Algeciras, València y Barcelona. Estos enclaves concentran cerca de tres cuartas partes del tráfico agroalimentario marítimo nacional, configurando un corredor logístico clave para la exportación e importación de productos perecederos y garantizando la eficiencia, trazabilidad y sostenibilidad de la cadena de frío.

El **Puerto de Bahía de Algeciras** lidera el tráfico total de exportación e importación de mercancías agroalimentarias en España, con una cuota del 29,06 % en exportaciones y del 19,09 % en importaciones. Su posición estratégica en el Estrecho de Gibraltar y su potente infraestructura frigorífica lo consolidan como el principal nodo logístico del país para productos perecederos. Además, mantiene una fuerte orientación internacional gracias a su papel en el corredor Europa-América Latina, impulsado por proyectos de digitalización como el Plan de Interoperabilidad Digital entre su Port Community System (PCS) y la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (PDCC). Esta iniciativa, enmarcada en la estrategia Global Gateway de la Unión Europea, mejora la trazabilidad, la eficiencia documental y la seguridad en los flujos comerciales agroalimentarios.

Por su parte, el **Puerto de València** se consolida como el segundo gran referente del sistema portuario español, con una participación del 28,87% en exportaciones y una cuota relevante en importaciones (13,65 %). Destaca especialmente cuando se excluye el tráfico de transbordo, al convertirse en el primer puerto español en exportaciones directas (35,79%), lo que refuerza su papel como principal nodo operativo del comercio agroalimentario español con Europa. Su infraestructura especializada —con más de 3.000 conexiones reefer, un puesto de control fronterizo de alta capacidad y un almacén frigorífico integrado en el recinto portuario— garantiza la trazabilidad y conservación de los productos.

La Autoridad Portuaria de València (APV) impulsa además proyectos orientados a la eficiencia energética, la digitalización y la intermodalidad, con especial atención a la Zona

de Actividades Logísticas (ZAL) y a la futura Terminal Norte, que reforzarán su competitividad y sostenibilidad en los próximos años.

El **Puerto de Barcelona**, con una cuota del 22,83 % en exportaciones y 10,99 % en importaciones, mantiene una posición estratégica en el tráfico agroalimentario, con especialización en productos elaborados y bebidas. En las exportaciones sin tránsito alcanza el 32,6 %, situándose como segundo puerto nacional en tráfico agroalimentario directo, lo que refleja su papel clave en los flujos mediterráneos de alto valor añadido.

Su alianza con Mercabarna, principal mercado mayorista de Cataluña, refuerza su papel como centro logístico de referencia en productos frescos, conectando el ámbito portuario con la distribución alimentaria regional. Además, impulsa proyectos centrados en la conectividad marítima y terrestre, la digitalización de procesos aduaneros y sanitarios, y la sostenibilidad energética, mediante la electrificación de muelles, el uso de energías renovables y la reducción de emisiones operativas.

En conjunto, el sistema portuario español avanza hacia una logística del frío más sostenible, digital y eficiente, apoyada en la electrificación de muelles (OPS), el uso de energías limpias y la gestión inteligente de la trazabilidad y el control térmico. Estas actuaciones refuerzan la fiabilidad, sostenibilidad y liderazgo del comercio agroalimentario nacional, consolidando a España como una plataforma logística global para el tráfico de productos perecederos.