



El salto centenario de la salazón a la moderna logística del frío

Las únicas técnicas disponibles para conservar productos frescos eran la salazón, el ahumado y el secado a mediados del siglo XIX. Los primeros equipos de refrigeración comenzaron a aparecer, a finales de la década de 1850, de la mano de Charles Tellier. El ingeniero francés construyó la primera máquina frigorífica industrial y decidió usar estas nuevas técnicas para transportar carne desde Francia hasta Argentina. Para ello, transformó el diseño de un antiguo velero para convertirlo en un innovador barco de vapor al que bautizó 'Frigorifique'. Esta primera travesía en frío llegó a durar 105 días, pero cumplió su misión con éxito, y las 30 toneladas de carne que transportaba llegaron en perfecto estado.

Sin embargo, no fue hasta que explotó la Primera Guerra Mundial cuando se multiplicaron las iniciativas de transporte frigorífico a causa de la hambruna de los soldados que combatían en el frente. Una vez finalizada la guerra, las compañías ferroviarias francesas decidieron crear sus propios servicios de transporte en frío, tras lo cual la empresa ferroviaria PLM (Paris-Lyon-

Méditerranée) decidió fundar la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques. Así surgió el proyecto para la creación de una empresa logística dedicada al transporte de productos alimentarios a temperatura controlada, el grupo actualmente conocido como STEF, que celebra este año su centenario como operador especializado en la logística del frío.

LA INDUSTRIALIZACIÓN FERROVIARIA DEL FRÍO

En 1938, se creó el operador ferroviario francés SNCF, que agrupaba la práctica totalidad de la red ferroviaria francesa. Poco después, STEF y sus competidores de la época, CTF y SEF, pasaron a formar parte de la compañía ferroviaria, que adquirió el 98% del capital de la compañía. La operación supuso la incorporación a SNCF de todo el material fijo y móvil de STEF, incluidos sus 600 vagones.

Durante la Segunda Guerra Mundial, a pesar de las difíciles condiciones de abastecimiento, STEF logró incrementar su presencia y actividad en el país galo. No obstante, tras la segunda contienda mundial, de nuevo la población francesa tuvo que afrontar la temida hambruna. “El incremento de la velocidad ferroviaria, donde los vagones ya podían alcanzar los 100 km/h, y la mejora de los plazos no fueron suficiente para paliar este problema”, explica STEF. La carestía dificultó el suministro de alimentos hasta finales de la década de los 40.

En los años 60, STEF ya contaba con un millar de vagones refrigerados, isotermos y frigoríficos. La empresa poseía almacenes en toda Francia: París, Saint-Brieuc, Estrasburgo, Limoges, Dijon, Aviñón o Perpiñán. Hasta entonces, STEF tenía que fabricar una gran cantidad de barras de hielo que se introducían manualmente en los compartimentos para conservar los alimentos perecederos. Esas técnicas se modernizaron con la aparición de las torres de formación de hielo. Gracias a ellas, “los vagones podían parar debajo de la torre y el hielo caía directamente en los compartimentos sin necesidad de manipulación adicional”, ha recordado STEF.

EVOLUCIÓN HACIA EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA

A mediados de siglo, ya comenzaba a desarrollarse el transporte por carretera de productos refrigerados. No obstante, “los camiones aún no disponían de equipamiento para el frío y los vagones de tren seguían siendo la opción principal tanto para abastecer las grandes ciudades como para los trayectos largos”, ha subrayado la compañía francesa. Por entonces, los camiones se usaban con asiduidad para cubrir los trayectos de conexión entre los centros de producción y las estaciones.

Por otro lado, en 1964, tres transportistas franceses decidieron crear la primera red agrupada de transporte, a la que denominaron TFE. Esta primera red de grupaje se transformaría, años más tarde, en el segmento de transporte por carretera del grupo STEF, junto al área de logística y de servicios para productos del mar. El director general del grupo TFE en 1981, Pierre Legras, tenía por objetivo, según sus propias palabras, “crear una auténtica empresa nacional de transporte en frío”. Por aquel entonces, TFE disponía de unos 1.200 vehículos y una plantilla de 2.500 empleados.

En 1987, la SNCF tuvo que desprenderse de STEF, su filial desde hacía 50 años. “TFE parecía el candidato ideal para comprar la empresa, pero no era el único”, desvela el grupo logístico. En aquel momento, la Financière de l’Atlantique era una firma modesta que se había fijado la meta de construir un grupo que cubriera todos los ámbitos de actividad del frío. Aunque todavía no gozaban de reconocimiento como especialistas en logística de refrigeración, sus fundadores creyeron firmemente que era un mercado prometedor y decidieron arriesgarse. Así, tras haber invertido en varios almacenes en la zona occidental de Francia y haber construido nuevas plantas, la Financière de l’Atlantique dio la sorpresa y se hizo con STEF.



La primera versión del logotipo de STEF nació en 1982. Cada color y forma buscaba transmitir una “identidad visual fuerte”, ha puntualizado STEF. El blanco es símbolo de pureza, de limpieza y de higiene y el azul hace referencia al frío. Los círculos entrelazados, emblema de la seguridad y de la cadena del frío, representaban la unión solidaria de todas las empresas TFE.

UNIFICACIÓN DE SU ACTIVIDAD EN EUROPA BAJO LA MARCA ‘STEF’

Cuando desembarcó en España en 1991, la Financière de l’Atlantique ya se había convertido en su único accionista. Tras adquirir a su vez TFE, la firma decidió fusionar ambas compañías bajo la marca STEF-TFE, que pasó a organizarse en torno a tres ejes: el almacenaje (STEF), el transporte (TFE) y el sector de los productos pesqueros (Tradimar). Esa fue la marca oficial hasta que, en 2012, STEF-TFE adoptó una marca única para todas sus actividades en Europa.

La evolución de STEF durante la última década ha estado marcada por nuevas adquisiciones para ganar presencia y diversificación geográfica. Por ejemplo, con la empresa Ebrex en Francia, especialista en transporte por carretera de mercancías con temperatura controlada y en servicios logísticos para la restauración a domicilio, permitió a STEF consolidar su posición como proveedor de servicios en el mercado francés del consumo alimentario. Más tarde, en 2014, STEF absorbió la empresa Speksnijder Transport de los Países Bajos, que contaba con una plataforma multitemperatura desde la que efectuaba operaciones de logística y grupaje en todo el Benelux. En 2016, también adquirió la firma Vers Express, especializada en la distribución de productos alimentarios frescos, y se hizo con el inmovilizado y el 40 % del capital de la empresa Netko. Gracias a estas operaciones, el operador ha logrado reforzar su red europea en los Países Bajos y

su presencia en el Norte de Europa. También en Alemania se ha aliado con Nordfrost, y en Suiza, con EMMI, el principal grupo de productos lácteos de Suiza.

Por último, durante estos últimos años, la compañía logística ha establecido una nueva organización operativa centrada en la especialización en función de las diversas unidades de negocio. A lo largo de toda su historia, el operador ha evolucionado con el fin de adaptarse a las nuevas tecnologías. través de la multiplicación de los de canales de distribución, la diversificación de los productos y la aceleración de los flujos de transporte.

La pasión gastronómica que caracteriza a los europeos ha impulsado el desarrollo de una logística a temperatura controlada para garantizar con el paso de las décadas la entrega de todo tipo productos en perfecto estado hasta su destino final. En definitiva, STEF ha evolucionado a lo largo del último siglo al mismo ritmo que el transporte refrigerado, el cual ha crecido a su vez hasta industrializarse desde la tradicional salazón hasta la formación de torres de hielo para convertirse en lo que conocemos hoy como la moderna actividad de la logística del frío. El reto no ha terminado, todavía hoy es un mercado lejos de la madurez y con un largo camino por recorrer.