



Oper. Logísticos
Grupo Logístico Santos reforzará su flota de vehículos
Pág. 18

Marítimo
La estibadora TAV consolida su apuesta por Vigo
Pág. 20

Oper. Logísticos
Empresas con historia: FNG Fornés Logistics
Pág. 24



Suplemento INMOLOGÍSTICA
El sector, impulsado por las ventas *online*, parece no tener techo

Puerto de Algeciras, el rey del sur

Se afianza como tercer enclave español en 'import-export', gracias al crecimiento que aporta su conectividad marítima Pág. 8



Las previsiones de carga local revelan la posibilidad de alcanzar un tráfico de 450.000 TEUs en Algeciras a lo largo de este año.

JUAN MANZANEDO
Consejero delegado y fundador de Logisfashion

“Tenemos a EEUU como objetivo estratégico”



La expansión en Norteamérica, prevista para 2023, “probablemente nos llevará a algún tipo de operación inorgánica”, anticipa Juan Manzanedo, CEO de Logisfashion, operador que acumula crecimientos a doble dígito desde 2015.

Pág. 14

Carretera

De Rijke entra en carga ADR 'reefer'

De Rijke Transportes & Logística España, cuya principal actividad es el transporte por carretera, ha ampliado nicho como operador logístico entrando en carga ADR *reefer*. El operador dispone de una instalación ex profeso para almacenar carga peligrosa a temperatura controlada.

Pág. 16



Every day

DailyCanarias / Península > Canary Islands
For a quality supply



Ferrocarril

El ancho UIC crece con la llegada de Captrain

La actividad por el corredor en ancho de vía internacional (UIC) que conecta Barcelona con Europa ha crecido coincidiendo con la entrada de Captrain en los servicios de tracción que venía ofreciendo Renfe desde que se abrió la conexión en el año 2010.

Pág. 17



QUÉ BIEN

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha activado ayudas por 580 millones de euros para digitalizar y descarbonizar el transporte de mercancías. Las subvenciones se articulan a través de una convocatoria en concurrencia competitiva, dotada con 460 millones y dirigida a empresas públicas y privadas, y dos programas de 'ecoincentivos', ferroviario y marítimo, con un presupuesto inicial de 60 millones para cada uno de ellos. En total, el programa de apoyo a un transporte sostenible y digital cuenta con un partida de 800 millones de euros, que incluyen los 220 millones de euros de transferencias a las comunidades autónomas y ciudades autónomas para digitalización. Entre las medidas a financiar, se encuentra el impulso de la intermodalidad ferroviaria y marítima y la construcción de aparcamientos seguros para camiones.



QUÉ MAL

Las presiones que están ejerciendo empresas cargadoras a sus clientes, los transportistas, para bajar las tarifas de sus servicios por la bonificación del combustible. Así lo han denunciado varias asociaciones del sector, caso de Astic y CETM, entre otras, que ya han trasladado su preocupación al Ministerio de Transportes, al tiempo que solicitan ampliar dicha bonificación más allá del próximo 30 de junio, una posibilidad recogida en los acuerdos alcanzados con el Comité. El Mima mantiene que esta medida es una ayuda directa a las empresas de transporte para compensar el sobrecoste pagado por el precio de los carburantes y ha hecho pública una nota metodológica para aclarar la aplicación de la cláusula de revisión del precio de los combustibles y la bonificación de 20 céntimos por litro de combustible.

LA FOTO DE LA QUINCENA

AYUNTAMIENTOS CON VISTAS A LA RÍA DE BILBAO

La Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao celebró el 11 de mayo una mesa redonda sobre la convivencia del puerto de Bilbao con los municipios ribereños. En la jornada, dentro de los actos del centenario de ACBE, participaron los nueve consistorios bañados por la ría de Bilbao.

SE MUEVEN

Eva González Cuerda

Trasmed, naviera del Grupo Grimaldi, incorpora como nueva directora comercial de Carga a Eva González, licenciada en Derecho por la Universidad de Zaragoza.


Ander Iturralde

AR Racking, especialista en sistemas de almacenaje industrial, incorpora a Iturralde como nuevo Regional Area Manager UK & Ireland.


Yves Delmas

Presidente de SEUR desde el año 2012, Yves Delmas ha sido nombrado CEO de GeoPost/DPDgroup y vicepresidente ejecutivo del grupo La Poste.


Avelino Silva

El operador XPO Logistics nombra a Avelino Silva como Regional Sales Manager para el noroeste de España (Galicia y Asturias) y Portugal.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Director General
 Javier Miranda Descalzo
javier.miranda@grupoxxi.com
Director
 Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com
Director Técnico: Jose Angel Calvo.
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
 Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.
Colaboradores: Etayo (Humor), Jesús Cuéllar,
 Miguel Rocher, José Manuel Vassallo,
 Ramón Valdivia, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo,
 Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez,
 Ana González, Jordi Espin Vallbona,
 Juanjo Martínez (Fotografía).

Todos los derechos reservados.

Prohibida la reproducción total o parcial sin autorización expresa del editor.

Publicidad: Clara Bouza, Angélica Santana
publicidad@grupoxxi.com
Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com
Edita: Industria y Comunicación SA
 c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao
 Tel.: 944 400 000 | Fax: 944 400 300
transporte@grupoxxi.com
Depósito Legal: BI-708-92


EDITORIAL

El 'ecoincentivo' ya está aquí

La llegada definitiva de los incentivos para el transporte ferroviario de mercancías “basados en el mérito ambiental y socioeconómico”, según reza la orden ministerial que los regula, ha sido muy bien recibida en el sector ferroviario. El ‘ecoincentivo’, tal y como lo ha bautizado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, representa un balón de oxígeno para un negocio con muchas dificultades para crecer. La incógnita ahora, y es lo que más preocupa a las empresas del sector, es si cumple esa coletilla tan de moda en los medios de comunicación en los últimos tiempos. Ya saben, lo del famoso “ha llegado para quedarse”. Las expectativas de buena parte del sector son de que así sea, puesto que aunque inicialmente el plan de la cartera que dirige Raquel Sánchez los ha circunscrito a un período de tres años, lo cierto

es que la Comisión Europea dio previamente su aval a un régimen español por valor de 120 millones de euros para estimular el paso del transporte por carretera al transporte por ferrocarril. Esto hace que se abran las expectativas a un plan de ayudas que se extendería, al menos, hasta 2027. Sería, sin duda, un buen paso previo a convertir la medida en estructural, más que coyuntural, tal y como reclaman las empresas ferroviarias. Se trata de un programa de ayudas dirigidas a la oferta, es decir, a las empresas que se encargan de la tracción de los trenes, que deberán a su vez trasladarlas a sus clientes si quieren alcanzar los crecimientos que garanticen repetir en el ejercicio siguiente. Un crecimiento que deberá alcanzar un mínimo del 8 por ciento anual, lo que ya de por sí sería una extraordinaria noticia para el conjunto del sector.

Mucho trabajo por hacer

La patronal CETM reunió en Alicante a más de 600 empresarios y profesionales del sector en su Congreso Nacional. Y, como no podía ser de otro modo, los recientes acuerdos alcanzados con el Gobierno monopolizaron el debate. El encuentro sirvió para explicar y repasar los principales puntos, pero más allá del fondo de la cuestión, se lanzaron dos mensajes claros: son un buen punto de partida y queda mucho trabajo por delante.

Para empezar, urge que el equipo de la ministra Raquel Sánchez los ponga en marcha, haciendo realidad todas y cada una de las medidas comprometidas, incluyendo el anteproyecto de ley para aplicar en el transporte por carretera los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria. El Ministerio, por lo menos de palabra, es consciente de que el transporte “es un sector imprescindible” y ha em-

patizado, que no es poco. Sería de aplaudir que durase este ‘buen rollito’, teniendo en cuenta, además, las curvas que aún están por llegar en la exigente ruta de la competitividad.

Pero más allá de los deberes del Ministerio, los transportistas también tienen faena. Buena parte de la solución a sus problemas está en su tejado. Han logrado sacar adelante medidas históricas como la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores o la obligación de actualizar precios según la variación de los combustibles. Tienen las herramientas, ahora solo hace falta saber usarlas y aprovechar la coyuntura para ganar músculo. Será necesario para afrontar algunos de los principales retos de futuro: digitalización, escasez de conductores e interoperabilidad, sin perder de vista la sostenibilidad y la descarbonización.

LA ROSCA

Alfonso Alday



Sería deseable que transportistas y cargadores convirtiesen su tormentosa relación en idílica

‘Win to win’

El Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano consultivo del sector, consiguió sacar adelante en diciembre un acuerdo “histórico”. Las medidas consensuadas con el Ministerio de Transportes, junto a las aprobadas en marzo, para mitigar el fuerte impacto de la guerra en Ucrania, incluyen viejas reivindicaciones, largamente perseguidas. Por fin, si bien, como de costumbre, bajo la amenaza de un paro nacional, los transportistas se hacían oír. Se trata, sin duda, de un buen punto de partida, no solo para dignificar la profesión y mejorar las condiciones de los conductores, sino para equilibrar las relaciones asimétricas con sus clientes, los cargadores, fruto de la excesiva atomización empresarial. Un cambio de paradigma en la cadena logística, que, sin embargo, no termina de producirse.

Todo parecía indicar que, de una vez por todas, transportistas y cargadores (un matrimonio mal avenido condenado a entenderse), iban a caminar juntos de la mano, como verdaderos *partners* logísticos, sentados en el mismo lado de la mesa. Pero ha sido un espejismo. El último encontronazo, según denuncian varias organizaciones empresariales, ha sido la presión ejercida por los cargadores, que exigen a los transportistas bajar las tarifas por la bonificación del combustible que lograron arrancar al Gobierno.

Guste más o menos, no hay que olvidar que en una economía de libre mercado impera la ley de la oferta y la demanda. Y contra el vicio de pedir, siempre está la virtud de no dar. Ahora bien, sí que sería deseable que ambas partes convirtiesen su tormentosa relación en idílica, donde todos ganen, y el *win to win* sea una realidad, con una mirada largoplacista. Ese es el único camino para mejorar la eficiencia y eficacia del transporte por carretera, factor de competitividad de la industria y motor para el desarrollo económico. Los atajos no conducen a ninguna parte. Y, ojo, sin transporte, no hay nada.



MIRAR SIN VER

Miguel
Rocher

El poder es efímero, habida cuenta de que lo otorgan los seres humanos (rationales, o no)

Relativismo moral

El relativismo moral es la creencia que da igual valor, legitimidad, importancia y peso a todas las opiniones morales y éticas con independencia de quién, cómo, cuándo y dónde se expresen. Opiniones que pueden variar de persona a persona. Aparentemente son igualmente válidas y ninguna, acerca de “lo bueno y o malo”, es realmente mejor que otra y no es posible ordenar unos valores morales gracias a criterio jerárquico, de clasificación, dejando la moral a un lado... La razón y el poder, en un ataque subjetivo de integridad personal, deberían estar siempre concentrados en el mismo punto, sin embargo, después de decenas de años “haciendo la calle”, raramente me las encuentro juntas. Afortunadamente, la razón sí va unida a la honestidad, a los valores y la ética. Por el contrario, el poder es efímero, tanto sea ejecutivo, económico, político, legislativo, jurídico o sentimental, habida cuenta de que lo otorgan los seres humanos (rationales, o no) con la herramienta más grande jamás conocida, ese tándem que conforman corazón y cerebro, en una sociedad en la que ambos ostentan el mismo porcentaje de acciones. En el peor escenario, en el que uno de esos dos socios, domine al otro, de por vida, el dominado le arrebatara al dominador, segundo a segundo, cada anhelo, cada sorbo de aire con el que vive. Añado que, si “los peros y los síes” fueran comestibles, desaparecería el hambre en el mundo. Sería bueno hacer una nueva área, reconsiderar precios/servicios, donde los que juzgan, sentencian y no ejecutan (¡gracias a la deidad en la que cada uno crea!), se aislaran de lo que pueden ganar o perder al usar su poder, casi siempre, relacionado con su “sillón”, prescindiendo del “pero”, el “casi” y en especial del “cerca”, porque cerca está el codo de nuestros labios y no lo podemos besar. “La tragedia no es el grito del poder, sino el silencio de la gente” (M.L. King).

mrocher@operplus.com

COMPLEMENTARIOS



ID Logistics se incorpora como empresa patrono de la Cátedra de Industria Conectada de la ETSI (Comillas ICAI). De izquierda a derecha, el rector de la Universidad Pontificia Comillas, **Enrique Sanz Giménez-Rico**, y el director general de ID Logistics, **Javier Echenique**.

EL PASAVANTE LEGAL

La Asociación de Mercados de Lloyd's añade las aguas de Rusia a su lista de zonas de alto riesgo

Jesús Barbadillo



Invasión de Ucrania y seguros

La invasión de Ucrania está afectando al transporte marítimo por razones varias: sanciones legales a Rusia; bloqueo financiero; suspensión de algunos servicios de transporte con Rusia; aumento del precio del LNG; el coste de producción de la cerámica es mayor que su precio de venta en algunos países; subida de las primas de los seguros; verificación de las coberturas de aseguradores o proveedores de garantía financiera rusos; dificultades para el relevo de marinos nacionales rusos, etc. Todo ello está provocando que se disparen los fletes afectados cuando, además, aún no han terminado los negativos efectos de la COVID-19.

Centrados en las primas de los seguros para buques

que operan en aguas del Mar Negro, cabe constatar que sus cuantías están superando a la de algunos fletes. De hecho, el Comité Conjunto de Guerra de la Asociación de Mercados de Lloyd's ha añadido las aguas de Rusia a su lista de zonas de alto riesgo, por lo que es muy probable que las aseguradoras cobren primas adicionales por operar en puertos rusos en las próximas semanas.

Las principales preocupaciones para las aseguradoras no solo son los daños que puedan sufrir los buques que naveguen en una zona de guerra (desde el inicio de la invasión, al menos cinco buques han sido atacados), sino también la posibilidad de que la armada rusa pueda incautar los barcos que naveguen en sus aguas. De hecho, si estos buques fueran retenidos durante un periodo superior a seis meses, se declararía pérdida total del buque, lo que conlleva importantes indemnizaciones.

jesus.barbadillo@garrigues.com

EL TÚNEL

Carlos
Sánchez

Renfe Mercancías se perfila como candidato a quedarse con la parte del león de las ayudas al ferrocarril de mercancías

Apoyo al tren

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha puesto en marcha en las últimas semanas una batería de medidas de apoyo al ferrocarril de mercancías.

En primer lugar, el Ministerio articuló un plan de ayudas temporales para tratar de paliar la inflación de los costes energéticos, tanto los del gasóleo como los de la electricidad. Por otro lado, con el visto bueno de Bruselas, ha impulsado un plan, inicialmente trienal, de ‘ecoincentivos’ a las empresas ferroviarias que deberán, a su vez, trasladar al mercado para asegurar el crecimiento mínimo del 8 por ciento anual que se les exige. Finalmente, también en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ha promovido ayudas destinadas a la modernización del material ferroviario de mercancías.

Pese a quedarse fuera en el reparto de las ayudas por el incremento de los costes energéticos, Renfe Mercancías se perfila como candidato a quedarse con la parte del león de los otros dos planes, tanto en el capítulo de los ‘ecoincentivos’ como en el de la modernización del material ferroviario. La pública, que tiene un fuerte interés en impulsar sus tráfico internacionales, de capa caída en los últimos tiempos, puede aprovechar la coyuntura para apostar por locomotoras de dos y tres tensiones, que son las que se necesitan para poder competir más allá de nuestras fronteras. También se verán beneficiadas las futuras autopistas ferroviarias, puesto que la necesaria inversión en vagones P400 y P420, que son los que se precisan para estos corredores, formará parte importante del capítulo de ayudas a la modernización del material ferroviario.

La música suena bien pero esperamos que se complemente con una buena letra. Y es que el sector no está para soportar nuevos fracasos en las políticas de la Administración dirigidas al ferrocarril de mercancías.

c.sanchez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE



Antonio Viñal

Más que un instrumento para la competitividad, parece un instrumento para el control

V Acuerdo Marco de la Estiba

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estableció en su Preámbulo, como clave de bóveda del nuevo modelo portuario, el objetivo de unos puertos “eficaces y baratos”, “capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura”. Además, en línea con este objetivo de eficacia y eficiencia, preconizó la necesidad de que ese nuevo modelo portuario se adaptase, por un lado, a las exigencias de un entorno cada vez más abierto y libre, y, por otro, a la política comunitaria, ya que solo así, intensificando la liberalización de los servicios portuarios, podría conseguirse una mejora de su competitividad, siempre deseada, pero nunca, o casi nunca, lograda.

La realidad, sin embargo, fue otra bien distinta, tal y como se encargó de poner de relieve el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), al dictaminar el 11 de diciembre de 2014, en el asunto C-576/13, que el régimen aplicable a los servicios de manipulación de mercancías suponía una restricción a la libertad de establecimiento, dado que a su juicio imponía a las empresas que quisiesen desarrollar su actividad en puertos españoles la obligación de inscribirse en las sociedades anónimas de gestión de trabajadores portuarios (SAGEPs).

Mal que bien, el Gobierno español reaccionó ante este hecho con tres medidas: adopción del Real Decreto-Ley 8/2017, de 12 de mayo; modificaciones específicas del IV Acuerdo Marco de la Estiba; y aprobación del Real Decreto-Ley 9/2019, de 29 de marzo.

No obstante, el problema de fondo, consistente en la armonización de la normativa española con la comunitaria, y, en concreto, con los artículos 49 y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), continuó pendiente de solución. En este sentido, los pronunciamientos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

(CNMC) y de la Audiencia Nacional respecto del IV Acuerdo Marco fueron meridianamente claros, al considerar, en el primer caso, que el mismo era contrario a la finalidad liberalizadora y protectora de la libre competencia; y, en el segundo (Sentencia de la Sala de lo Social nº 127/2021), que la subrogación obligatoria impuesta por la Disposición Adicional Séptima, contraria al principio de igualdad, ocasionaba una grave desventaja competitiva.

Y en estas estábamos cuando, tras las correspondientes negociaciones, se llegó a la firma del V Acuerdo Marco entre ANESCO, de una parte, y Coordinadora-CETM, UGT y CCOO, de otra, el pasado 8 de abril. Aún cuando a alguno de los firmantes, como Coordinadora, le ha faltado tiempo para valorar positivamente su texto, calificándolo de “sólido y robusto”, y al Ministerio de Trabajo y Economía Social para comunicar su próxima publicación en el BOE, lo cierto es que no ha dejado de levantar serias dudas entre otros agentes económicos y sociales, como ASOPORT. Dicho esto, ¿responde realmente este nuevo Acuerdo, tan prolijo y farragoso como el anterior, a la necesidad última, que no es otra que la de encajar nuestra normativa en la comunitaria y hacer que nuestros puertos sean “eficaces y baratos”?

La impresión que uno tiene al leer el texto del Acuerdo es, no lo que él anticipa en su Preámbulo, en el sentido de que consolide el principio de libertad de contratación o el de libre establecimiento empresarial, sino más bien de que lo que consolida son algunas de las pasadas objeciones, que a duras penas supera.



Así, más que un instrumento para la competitividad, parece un instrumento para el control, sobre todo si se tienen en cuenta las disposiciones relativas a la estructura, organización y distribución del trabajo (Capítulo III, Arts. 12 y 13); a la contratación (Capítulo IV, Arts. 14, 15 y 16; Capítulo VII, Arts 24 y ss.); o a la garantía y estabilidad en el empleo (Capítulo VIII, Art. 34). Por no hablar, claro, de la recolocación y, sobre todo, de la subrogación convencional (Arts. 35 a 37).

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Se necesitarían 458 días ininterrumpidos para poder leer todas las normas aprobadas en España

Menos burocracia es más empresa

Las empresas sobrevivimos inundadas en burocracia administrativa. Los últimos datos publicados por CEOE en su informe Producción Normativa en 2021 recogen que en ese ejercicio se publicaron más de 1,088 millones de páginas en los boletines oficiales estatales y autonómicos, cifra un 10% superior a la media anual de la última década. Además, se aprobaron 32 reales decretos leyes, lo que supone que casi un 50% de estas normas se han desarrollado mediante esta figura que, recordemos, no se somete a debate parlamentario ni de ningún tipo.

Esta maraña normativa, complica y dificulta el funcionamiento del tejido empresarial, e incluso puede llegar a desanimarlo, más aún en un sector como el logístico que tiene que bregar, además, con el maremágnum de ordenanzas en materia de movilidad emitidas por los 8.131 municipios de España. Así, junto a la presión fiscal, lo ‘ultrafructífero’ de nuestra regulación se ha convertido en una de las principales trabas a la productividad, algo de lo que no andamos sobrados.

En concreto, se necesitarían 458 días ininterrumpidos para poder leer todas las normas aprobadas en España. Esto significa que conocer todo el acervo legislativo aplicable en España es técnicamente imposible, lo que contribuye a generar incertidumbre e inseguridad jurídica.

Carece, por tanto, de sentido que las compañías tengan que destinar recursos a analizar una por una las múltiples normas que imperan en el ámbito municipal, provincial, autonómico y estatal. Así, en un momento en el que tomar decisiones de manera ágil se ha convertido en un elemento crítico para la competitividad debemos apostar por la simplificación y la calidad normativa, y no nadar contra corriente.

TRASLUCHANDO

Luis Figaredo



La actitud ambigua de ciertos Estados alineados contra Rusia y que están en contra de la agresión con un “depende” no ayuda

Hacerse trampas en el solitario

En un interesantísimo artículo de la revista jurídica *Law360*, se remarca la dificultad existente para encuadrar la conducta de Putin (y del Kremlin) dentro de los delitos de guerra; hace una consideración de los elementos necesarios y diferenciadores para definir los comportamientos en la contienda de Ucrania, como “genocidio”: para ello es necesaria la existencia de una intención de llevar a cabo la destrucción sistemática de un grupo, la conocida como “mente culpable” o *mens rea*. Se trata de un problema de prueba, no de número de “crímenes atroces” perpetrados, que en este caso son muchos. Es un tema de evidencia. Es el tipo más grave de los delitos de guerra; en otra escala se encuentran los “crímenes contra la humanidad” seguido por los “crímenes de guerra” y la “agresión contra un Estado”. El tiempo y la Corte Penal Internacional decidirá qué tipo es el aplicable. Seguro.

La actitud ambigua de ciertos Estados alineados contra Rusia y que están en contra de la agresión a Ucrania con un “depende” no ayuda. La otrora posición de Turquía con sus estrechos, llave para la agresión rusa al sur de Ucrania, se ha tornado en una interpretación muy sesgada de los que el Convenio regulador dice. Pero otros países de la UE tampoco están de acuerdo en llevar las sanciones a su máximo nivel pues les afectarían de manera directa. Además, Malta y Grecia no quieren que su flota se vea afectada por la caída drástica que supondría el embargo del crudo ruso. Pero tampoco Estados Unidos (que indirectamente influye en otros grandes registros) está por la labor. En Reino Unido, donde se encuentran la mayoría de las aseguradoras, están considerando retirar sus coberturas a cualquier tipo de transporte de crudo ruso. Ese es el camino.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

El proceso de búsqueda de socio o socios estratégicos por parte de Renfe Mercancías promete ofrecer capítulos sorprendentes. El presidente de Renfe, **Isaías Táboas**, señaló en el marco de un reciente desayuno informativo organizado por Executive Forum España que “estamos dispuestos a hablar y sentarnos para crear algo conjuntamente con el sector”. Táboas, que no se mostró muy proclive a hablar de mercancías, avanzó que “no tenemos apriorismo” para un proceso que “no es una licitación al uso, sino algo más parecido a lo que sería un diálogo competitivo, donde no has prefigurado de entrada el resultado”. En este sentido, “no es una licitación al uso donde has prefigurado quiero tantos trenes o este tipo de servicio”, insistió. Por tanto, “en términos filosóficos podríamos decir que el camino nos dará la respuesta”, afirmó. Llama la atención un planteamiento tan difuso en torno a una operación que puede resultar vital para la filial que dirige **Joaquín del Moral**, inmersa en una situación límite.

LOGÍSTICA MEDIANTE

El fuerte impulso del *ecommerce* sigue empujando las estadísticas al alza

Ana González



Inmologística imparable

El pasado mes tuve el honor de participar en la inauguración de una nueva plataforma logística en Madrid llevada a cabo por el promotor GLP. A pesar de la actual escasez de suelo logístico, especialmente en el entorno de Barcelona y Madrid, del aumento de los costes de construcción, y la escasez de mano de obra, la inmologística no pisa el freno.

El fuerte impulso del *ecommerce* sigue empujando las estadísticas al alza. Según la consultora inmobiliaria Savills Aguirre Newman, en 2021 la inversión inmobiliaria en el sector industrial-logístico alcanzó los 62.000 millones de euros, una cifra que representa un incremento del 79% respecto a la media de los últimos cinco años.

La gestión de la última milla demanda centros de distribución urbanos que garanticen las entregas en

cortos plazos de tiempo. Gracias a este crecimiento, el mercado está viviendo una época dorada y se estima que en 2022 se vuelvan a batir récords. Según Deloitte, la demanda de almacenes seguirá creciendo en cerca de 80 millones de metros cuadrados para 2023. Sin embargo, la inmologística también afronta retos, como la escasez de suelo industrial en las principales ciudades españolas, y los principales operadores reclaman mayor agilidad a la hora de tramitar permisos, apostando por reconvertir suelos industriales.

Tampoco podemos olvidar otros retos en común con el resto de la industria, como son la sostenibilidad y la automatización de los procesos ante los que, desde CEL, tenemos la voluntad de acompañar y ayudar a cada uno de los integrantes del sector y la actividad logística en España.

cel@cel-logistica.org

SHIPPERS & CO.

Jordi Espin Vallbona



La banalización del servicio de transporte marítimo (...) no tiene parangón histórico en su impacto global

Alerta máxima

La peligrosa situación actual en el transporte marítimo es parecida a alguno de los mejores episodios de la saga de ciencia ficción *Star Trek* en los que, aparentemente, no existe solución alguna, y donde las distorsiones y arritmias del flujo espacio-tiempo causan una disrupción tan grave que solo un cambio profundo de las fuerzas cósmicas consigue forzar el progreso hacia un nuevo escenario donde todos ganan.

Al observar la realidad de la cadena de suministro marítima hoy, podemos afirmar que la realidad supera la (ciencia) ficción: pandemia, Suez, congestión portuaria, falta de contenedores, conflictos bélicos, cierre de puertos, desinformación, incremento de *transit time*, *surcharges* aleatorios, *blank sailings*, fletes desorbitados... Esta es solo una parte de la larga lista de capítulos del guion en vigor desde hace dos años y en el que no es posible estimar cuanto más puede empeorar.

La banalización del servicio de transporte marítimo, base de la estrategia de las compañías marítimas en la actualidad, no tiene parangón histórico en su impacto global, tanto en los usuarios del transporte como, consecuentemente, en toda la sociedad. Su coincidencia con la declaración de beneficios multimillonarios de las principales navieras debería ser motivo de profunda reflexión. El desconfigurado escenario actual utiliza la pandemia como origen y excusa para justificar todos los eventos posteriores hasta hoy, sin ninguna voluntad de mejora, ni tendencia de cambio positivo. Lamentablemente, y a diferencia de *Star Trek*, el origen de la distorsión actual no es cósmico, es normativo, y proviene de la regulación europea que favorece la creación de opacos oligopolios en detrimento de los derechos de los usuarios.

El terreno de juego está desnivelado y decorado con los incidentes descritos que lo convierten en un campo de minas. Estamos en alerta máxima.

jesp@transprime.es

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Domingo de Torres
Pdte. de Honor de Ontime

En un acto celebrado en Antequera, Domingo de Torres Pérez ha visto reconocida su larga trayectoria profesional al frente de Acotral con su nombramiento como presidente de Honor de Ontime, tras la reciente integración de ambas compañías.



Gerardo Landaluze
Pdte. Puerto de Algeciras

El Puerto de Algeciras continúa a velocidad de crucero, creciendo a doble dígito en carga local en 2022 y expandiendo su cuota peninsular. Bajo la batuta de Gerardo Landaluze, ha afianzado su posición como tercer enclave 'import-export' de España.



Jordi Trius
Pdte. As. Consig. Barcelona

La Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona, una de las más antiguas de España, ha celebrado el centenario de su constitución. Una efemérides que ha servido para reivindicar esta profesión ligada al puerto de Barcelona.



Bernardo Ciriza
Consejero Gobierno Navarra

El consejero navarro de Cohesión Territorial impulsa, sin consensuar con el sector del transporte, la tramitación urgente de la Ley reguladora del peaje para camiones en las carreteras A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121, para activarla antes de 2024.

PICOS DE ORO

Las caídas de los fletes son un espejismo

Francisco Lorente
Presidente de MSC España

El problema del ferrocarril es que hay poca oferta, es caro, poco ágil y lento en función del país

Francesc Julià Gelibert
Fundador de Kave Home

Debemos esforzarnos en atraer talento joven al sector

María José Rallo
Secretaria general de Transportes y Movilidad

Creemos firmemente que el V Acuerdo Marco cumple con todas las normativas

José Luis Romero
Secretario general de Anesco

La pelea en Baleares va a ser muy fuerte, pero la competencia nos hace mejores a todos

Mario Massarotti
Consejero delegado de Grimaldi Logística España

Los acuerdos son una realidad; ahora, hay que aplicarlos

Ovidio de la Roza
Presidente de CETM

OJO AVIZOR

Captrain entra en la tracción en ancho de vía internacional con un pan bajo el brazo

Eva Mármol



Bienvenida

El primer tren sobre ancho de vía internacional salía de la terminal de Morrot hacia Francia un lluvioso y frío día de diciembre de 2010. Era el conocido como Barcelyon con tracción de Renfe, una tracción doble al ser máquinas de pasajeros adaptadas a las mercancías para circular por el primer corredor en ancho de vía internacional que conectaba la Península con Europa a través de El Pertús.

El Barcelyon no llegó a consolidarse, mientras que Renfe ha seguido traccionando con dos máquinas sin competencia los diversos servicios (escasos al morir, ya por poco tiempo, el corredor en Barcelona) hasta la llegada hace pocos meses de Captrain.

La empresa ferroviaria de SNCF ha entrado en el UIC con las flamantes locomotoras EURO6000, construidas ex profeso por el fa-

bricante Stadler para circular por el corredor.

Captrain ha llegado con un pan bajo el brazo: poniendo la tracción a la recuperada autopista ferroviaria de VIIA, con quien comparte propietario, haciéndose con uno de los dos servicios de Hupac por el corredor, traccionado con anterioridad por Renfe, servicio que ha aumentado la periodicidad, y adjudicándose el nuevo de portavehículos de Hödlmayr. La irrupción de Captrain ha dado más capacidad a la línea. Bienvenida sea la competencia a la infrautilizada conexión cuando ya queda menos para que el Corredor Mediterráneo se vaya ensamblando.

Ya solo falta que, cuando empiecen a circular los trenes desde Valencia y Tarragona, la convivencia entre convoyes de pasajeros y de mercancías no acabe siendo un calvario en algunos tramos para los feos del baile (que siempre son las mercancías).

AGENDA

31 de mayo al 2 de junio de 2022
SIL Barcelona

Conferencia y Exhibición
Barcelona
www.silbcn.com

21-22 de junio de 2022
Tech 4 Fleet

Conferencia y Exhibición
Madrid
www.tech4fleet.com/

7 de julio de 2022
Foro del Transporte de Aecoc

Conferencia
Madrid
www.aecoc.es

21-22 de septiembre de 2022
Green Gas Mobility Summit

Conferencia y Exhibición
Madrid
www.greengasmobilitysummit.com/

29 de sep. al 2 de oct. de 2022
XII Congreso de Feteia

Conferencia
Algeciras
www.feteia.org

4 al 6 de octubre de 2022
Fruit Attraction

Conferencia y Exhibición
Madrid
www.ifema.es/en/fruit-attraction

13 al 15 de octubre de 2022
Foro Aduanero

Conferencia
Santa Cruz de Tenerife
www.foroaduanero.representantesaduaneros.com



Marítimo

Algeciras, el rey del sur

El enclave se afianza como tercer puerto español en 'import-export' gracias al crecimiento que está aportando su conectividad marítima de la mano de los tráficos intercontinentales con Asia y América

Antonio Martínez | Algeciras

El Puerto de Bahía de Algeciras ha experimentado en los últimos cinco años un relevante crecimiento en su operativa de contenedores llenos de importación y exportación. Los flujos han llevado al enclave, que preside Gerardo Landaluce, a erigirse como el tercer puerto español en este negocio, por detrás de Valencia y Barcelona.

Para ello, está siendo fundamental las sinergias aportadas por gigantes navieros como Maersk Line y CMA CGM, sus dos grandes clientes. Los *megacarriers* ofrecen una alta conectividad marítima dentro del competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar, que refuerza la labor comercial de la comunidad portuaria y logística encontrando nuevos nichos de carga. A ellos se suman nuevos actores como la surcoreana HMM y la china Cosco.

“Algeciras es hoy muy atractivo para las navieras, porque no solo es un puerto competitivo en tránsito”, explica el directivo de una compañía transitaria española con intereses en la zona, matizando que “la Autoridad Portuaria lleva años con una política comercial muy cercana al mercado que está permitiendo obtener frutos”.

Desde el punto de vista de las empresas estibadoras, los operadores también reconocen que “empieza a haber un cambio de

CRECIMIENTO SOSTENIBLE

Las instalaciones de APM Terminals Algeciras y TTI-Algeciras han logrado un crecimiento del 11% en la carga local en 2021 respecto a los flujos de 2019.



Datos en miles de TEUs. Fuente: Autoridad Portuaria de Algeciras.

‘mix’, ya que mientras los volúmenes de tránsito se han reducido, la carga local sigue levantando el vuelo”.

Comercio exterior

Estos medios destacan que en una década Algeciras ha gestionado más de 3 millones de TEUs de carga local, con un mayor desarrollo de las exportaciones, aupándose como el rey del sur en el negocio del comercio exterior.

Solo en 2021, el puerto logró afianzar un crecimiento del 11 por ciento en la carga local respecto al tráfico prepandemia, con un movimiento de 420.536 TEUs en contenedores llenos. En los últimos cinco años (ver cuadro adjunto), las terminales del enclave han captado un crecimiento del 32 por ciento en flujos de importación y exportación

Un dato que se confirma en el arranque de 2022. Durante el primer trimestre, con más de 100.000 contenedores llenos operados, el puerto crecía un 17,9 por ciento en flujos de importación, mientras que la exportación mostraba una debilidad del 6,5 por ciento. Su-

Los flujos de carga local ha crecido un 32% en cinco años



AP. DE ALGECIRAS

mando la logística de vacíos, el puerto logra un crecimiento conjunto del 13,7 por ciento, con un movimiento de 177.572 TEUs, situando a las terminales de la dársena como las terceras con mayores flujos en España en este tipo de actividad.

Nuevos mercados

“Resulta básico aportar carga a las bodegas de los buques para que sigamos manteniendo en Algeciras una respuesta activa al movimiento de megabuques en el Estrecho de Gibraltar y que navieras, de la talla de Maersk, CMA CGM, HMM o Cosco, sigan apostando por realizar aquí sus tránsitos con la rentabilidad añadida de lograr volúmenes de exportación”, indican fuentes del colectivo logístico de Algeciras.

Los transitarios consultados por este periódico reclaman “más medios ferroviarios y personal que permitan flexibilizar las inspecciones de mercancías para seguir liderando la oferta portuaria en el sur de España”.

Las empresas explican que “estamos generando nuevos flujos en mercados como China, Estados Unidos, Filipinas, Bangladesh y Turquía, al tiempo que hemos reforzado tránsitos en Costa Rica, Perú, Brasil o Corea del Sur en los últimos meses, consolidando importantes crecimientos”.

Para ello, y ante el crecimiento de los precios del transporte terrestre, transitarios y operadores coinciden en señalar que “es primordial que fructifiquen los planes de la Autoridad Portuaria para aumentar la oferta del ferrocarril”, al tiempo que juzgan como “prioritario” que el puerto trabaje de forma intensa “mercados como Córdoba y Jaén, Extremadura, así como Madrid y Zaragoza” para aumentar la zona de influencia de Algeciras.

En este sentido, la respuesta del colectivo al desarrollo de los flujos ferroporuarios está siendo muy positiva en el arranque del ejercicio, con un movimiento de 14.465 TEUs, cifra que supone un 106 por ciento más que en idéntico periodo de 2021.

De acuerdo a estos flujos, el puerto está gestionando un 8 por ciento de la carga local por vía ferroviaria, “una cuota que tenemos que aumentar en los próximos meses para poder seguir reivindicando la falta de infraestructuras que mantenemos en la actualidad”, indican.

Las previsiones de carga local para 2022 revelan la posibilidad de que Algeciras afiance un volumen en el entorno de 450.000 TEUs en contenedores llenos, de los que alrededor de 50.000 TEUs se operarán por vía ferroviaria.

13,7%

ES LA PROGRESIÓN
DE LA CARGA
LOCAL EN EL INICIO
DE 2022

Las previsiones de carga local revelan la posibilidad de alcanzar un tráfico de 450.000 TEUs en Algeciras en 2022.

T

FLASH

Carretera

Routvigo refuerza su logística con nuevas instalaciones

Routvigo, operador gallego que forma parte de las redes de GLS y de Palletways Iberia, da un nuevo paso para consolidar el crecimiento de su negocio, impulsado por el *ecommerce*, con unas nuevas instalaciones en Mos (Pontevedra). La plataforma cuenta con una superficie que supera los 2.000 metros cuadrados

Oper. Logísticos

Geodis crece en España con el comercio electrónico

Geodis pone en marcha un centro de distribución, de 110.000 metros cuadrados, en Torija (Guadalajara). Se trata del primer proyecto ‘llave en mano’ de la compañía en España, adaptado para la gestión de la cadena de suministro en el *ecommerce* del sector *retail*.

setir | Más de **25** años al servicio de los transportistas

SERVICIOS:

- ✓ Gestión de peajes
- ✓ Recuperación de IVA
- ✓ Gasóleo profesional
- ✓ Venta de CMR y CPN
- ✓ Sistema E-CMR
- ✓ Burotrans

Tel. 91 451 48 00
www.setir.es

Marítimo

Cosco fortalece su apuesta por el puerto de Valencia

La naviera asiática refuerza sus flujos de exportación entre el norte de Europa y Asia operando con sus megabuques de más de 21.000 TEUs en la instalación de CSP Spain

A. Martínez | Valencia

Paso a paso, la naviera Cosco Shipping Lines empieza a acomodar más servicios regulares en Valencia. El 'efecto El Pireo', enclave griego que es su gran *hub* de tránsito de contenedores en el Mediterráneo, está llamado a ir replicándose a medio plazo en Valencia, una vez que se dispongan de mayores espacios para desarrollar su actividad logística.

Tras ampliar hace unos meses su servicio regular con África y testar la operativa de la terminal del grupo, que gestiona su participada CSP Spain, con la escala el pasado mes de enero de un megabuque de 18.980 TEUs, la naviera asiática ha decidido situar en la instalación uno de sus principales servicios al haber superado con éxito la prueba realizada.

La terminal de Valencia, clave para el futuro de la naviera

Desde el pasado mes de abril, la línea regular AEU7 entre el norte de Europa y Extremo Oriente, formada por diez buques de entre 13.000 y 21.000 TEUs de capacidad, viene recalando semanalmente en la instalación, en sentido 'East Bound'.

Fuerte despliegue de la compañía, pese a que "actualmente el puerto de Valencia tiene largo tiempo de espera para el atraque, lo que puede afectar el horario", como reconoce el armador en su portal telemático de servicios marítimos.

El enclave, líder en carga local en España, aún continuó en abril y durante el presente mes de mayo con "ciertas demoras", incidencias en su cadena logística interna fruto de la congestión surgida el pasado mes de marzo como consecuencia del paro de transportistas y los temporales.

Pese a estas incidencias, la

jada la escala semanal de este nuevo servicio durante los próximos meses, lo que llevará a su terminal a completar más flujos de carga local a lo largo de 2022.

Nuevo escenario

Y es que la naviera está completando sus flujos de exportación procedentes del norte de Europa al continente asiático con la aportación de volúmenes que se cargan en el enclave español con destino a Singapur, Hong Kong y China, al tiempo que se reciben tráfico desde los principales puertos europeos "con unos tiempos de tránsito muy competitivos", explican fuentes de la naviera en España. Estos medios indican que "vamos a asistir a medio plazo a un nuevo escenario en el que Cosco configura una doble ventana para reforzar su conectividad en el Mediterráneo".

CSP Spain crece a un ritmo del 3,6% en 2022

Operadores destacan que la naviera añadirá a sus consolidados tráfico en El Pireo los volúmenes que está empezando a captar en España, "gracias al empeño de su división de agencia, y para ello, en Valencia va a tener capacidad disponible una vez se concrete la apertura de la terminal de TIL en la ampliación norte", aseguran los mismos interlocutores.

Sólido crecimiento

De hecho, en el último ejercicio, CSP Spain logró capturar en su terminal de Valencia un volumen de 2,83 millones de TEUs, de los 3,62 millones manejados por el operador en España. Mientras que la filial española de Cosco Shipping Ports avanzó a un ritmo del 7 por ciento en sus flujos, la instalación de El Pireo registraba un descenso del 4,1 por ciento, manipulando 4,7 millones de TEUs, en un claro contraste.

Idéntico paralelismo se ha producido al cierre del primer trimestre de 2022 donde El Pireo, con un tráfico de 1,1 millones de TEUs, mantiene una tendencia negativa del 4 por ciento, mientras que los flujos de la red portuaria de Cosco en España crecen un 3,6 por ciento con un movimiento de 896.000 TEUs.

En esta línea, tanto su división de terminales como la naviera están apos-

tando fuertemente por penetrar en el interior de la Península Ibérica atrayendo más carga hacia Valencia, con la puesta en marcha de corredores ferroviarios con Portugal, Aragón y País Vasco a través de una red de trenes propios. Su apuesta por la intermodalidad se ha consolidado dentro de su estrategia 'End2End' con la adquisición a principios del pasado mes de abril del 51 por ciento del accionariado de la compañía ferroviaria Logitren.



Imagen del "Cosco Shipping Nebula", de 21.237 TEUs, el buque de mayor capacidad de la naviera operado en un puerto español.

flexibilidad y equipamiento de su terminal en Valencia está siendo clave para afrontar con garantías los servicios, gracias a su parque de 21 grúas marítimas, por lo que "todo indica que, poco a poco, vendrán más buques de la naviera, no solo para desarrollar sinergias con la terminal del propio grupo, sino por el fuerte desarrollo de la carga local en el enclave", explican fuentes portuarias a Transporte XXI.

De hecho, la naviera tiene fi-

En el primer cuatrimestre del año, Cosco Shipping Lines realizó 24 escalas en Valencia con buques propios. La naviera tiene adscritos seis servicios marítimos en el puerto español, líneas regulares que conectan el enclave con el norte de Europa, Extremo Oriente, Suramérica, África y Mar Negro, junto a la red de otros servicios regulares de la 'Ocean Alliance', en los que embarca tráfico junto a las navieras CMA CGM y Evergreen.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com

Marítimo

Vasco Shipping Services desembarca en Ferrol

La empresa, de la mano de su representada Cosco, inicia operaciones en la terminal de contenedores del puerto exterior a través de un servicio *feeder* con conexión internacional, vía Algeciras



YILPORT FERROL

Alfonso Alday | Ferrol

La empresa Vasco Shipping Services, perteneciente al grupo VASCO, desembarca en el puerto exterior de Ferrol de la mano de la naviera Cosco Shipping, cuyos intereses representa en las dársenas de Vigo, Marín, Gijón y Bilbao.

La agencia marítima y consignataria, que ha empezado a posicionar equipo en la terminal de contenedores de Yilport, iniciará este mes operaciones en el enclave gallego a través de X-Press Feeders, que ha incorporado Ferrol en su línea ACX, que enlaza con Algeciras, las islas Canarias (puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife), Agadir (Marruecos), Gijón y Bilbao. Además, Ferrol, vía *feeder* con Algeciras, conectará con los servicios que el gigante chino ofrece en el puerto andaluz: China, Extremo Oriente, Oriente Medio, Estados Unidos y África Occidental.

El grupo VASCO afianza su apuesta por Galicia

Como ya adelantó este periódico, el servicio de X-Press Feeders, con una frecuencia semanal, está cubierto por tres buques, con capacidad para 864 TEUs.

En principio, Vasco Shipping Services comenzará a trabajar con un solo puerto de transbordo, Algeciras, si bien la idea es ampliar la oferta con el tiempo. Además, en función de la evolución del tráfico y de sus necesidades en Ferrol, la compañía no descarta ampliar el equipo con personal trabajando cerca de la propia dársena, informaron desde el grupo.

El nuevo servicio de la filial del grupo VASCO, que se suma al ofrecido en los puertos de Vigo, Marín, Gijón y Bilbao, se enmarca dentro de la apuesta del operador por el norte de España y su zona de influencia. “Tras la consolidación de la terminal de Ferrol para el tráfico de contenedores, se daban las condiciones para

Imagen de la terminal de contenedores del puerto exterior de Ferrol, que gestiona el grupo Yilport.

que nuestra representada Cosco pudiese asistir a los clientes de la zona, que frecuentemente solicitaban complementar los servicios que el armador ofrecía ya hace mucho tiempo por los puertos de Vigo, Marín y Gijón”, destacó Mikel Urrutia, director general de Vasco Shipping Services. “Se dan las circunstancias favorables de masa crítica de carga en un *hinterland* razonable como para poder implementar un *feeder* con conexión intercontinental”, matizó.

Apuesta por la descarbonización

El directivo también puso el foco en la descarbonización del transporte. “En la medida de lo posible y en función del volumen de carga, es cada día más importante que tanto operadores logísticos como empresas importadoras y exportadoras nos fijemos más en la huella logística que nuestras operaciones dejan en el entorno”, destacó Urrutia. En este sentido, “acortar el tramo por carretera y sustituirlo por medios me-

nos contaminantes debe tener un peso importante”, apostilló.

Vasco Shipping Services forma parte de VASCO, grupo de origen familiar fundado en 1970 en el País Vasco, dedicado al transporte internacional de mercancías, la logística, la consultoría y la innovación.

En constante crecimiento

La terminal de contenedores de Yilport Ferrol, tras el reciente inicio de operaciones de X-Press Feeders, cuenta con cuatro líneas regulares. Las otras tres, abiertas por CMA CGM. La más reciente de la naviera francesa se puso en marcha a finales de 2020 para enlazar con los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Una conexión que se sumaba a la abierta unos

meses antes, en junio, que, vía puerto de Bilbao, enlaza con el oeste de Inglaterra (Liverpool y Bristol), Escocia (Greenock) e Irlanda (Dublín). A esta oferta se suma la primera línea del grupo CMA CGM en Ferrol, en 2018, que supuso la

La línea ACX está servida por tres buques de 864 TEUs

puesta de largo de la terminal de contenedores de Yilport. Esta línea enlaza Ferrol con Tilbury (Reino Unido), Róterdam (Países Bajos) y Hamburgo (Alemania).

Un desarrollo, sin prisa, pero sin pausa, que ha posibilitado el crecimiento continuado de la terminal de Yilport Ferrol, que cerró el pasado año con un crecimiento del 35 por ciento, tras manipular 16.842 TEUs. En el primer trimestre, el puerto registró un movimiento de 3.853 TEUs, lo que supone un avance del 6,6 por ciento con respecto al mismo período del año anterior, duplicando los registros prepandemia.



Fripecan opera mercancía a tres temperaturas (ambiente, refrigerado y congelado).

Operadores Logísticos

Fripecan aumenta su huella logística

El operador de la división de frío de Grupo Alonso supera los 26.000 m2 de naves tras su apertura en Guadalajara

Carlos Sánchez | Madrid
Fripecan, operador logístico especializado en temperatura controlada de la división de frío de Grupo Alonso, continúa incrementado su huella logística en España.

La compañía alcanza los 26.800 metros cuadrados de superficie total de almacenaje, tras la reciente puesta en marcha de una nave de 2.900

metros cuadrados en Cabanillas del Campo (Guadalajara).

Además de la instalación recién inaugurada, Fripecan dispone también de naves logísticas en El Prat (Barcelona), donde dispone de 6.000 metros cuadrados; en Valencia (1.500); Sevilla (2.500); Las Palmas de Gran Canaria (9.900) y Santa Cruz de Tenerife (4.000). Además de estas

instalaciones, “también trabajamos coordinadamente con los almacenes que como Grupo Alonso disponemos en toda la Península Ibérica”, señalan fuentes del operador.

A tres temperaturas

Fripecan trabaja con todo tipo de productos de alimentación, tanto en congelado como refrigerado y/o temperatura ambiente. “Desde nuestra creación, el crecimiento ha sido continuo, hasta convertirnos en una de las compañías líderes en el tráfico a las Islas Canarias”, afirman. La firma alcanzó unas ventas de 4,67 millones en 2020.

En cuanto a la disposición de nuevas instalaciones, “como compañía de Grupo Alonso, nuestro proyecto es glo-

Fripecan es especialista en logística del frío con Canarias

bal”. El grupo dispone de instalaciones en la Península Ibérica “con una visión internacional, basadas en nuestro Plan Logístico Global para aportar un valor añadido a la cadena logística donde disponemos de compañías en cada eslabón”, recuerdan.



FDT
Fabricación y Desarrollo de Trailers
Zaragoza (España)
Tfno: +34 976 391 707
fabrisem@fabrisem.com

www.fabrisem.com

Cornerless • Rolltrailers • Cassette • Lifting Trailers • Drawbar Trailers • Multitrailers • Industrial Products



JUAN MANZANEDO

Consejero delegado y socio fundador de Logisfashion

“Tenemos a Estados Unidos como objetivo estratégico”

La expansión en Norteamérica, prevista para 2023, “probablemente nos llevará a algún tipo de operación inorgánica”, anticipa Juan Manzanedo, CEO de Logisfashion, operador logístico que mantiene crecimientos constantes a doble dígito desde el año 2015

Carlos Sánchez | Madrid

► **Logisfashion fue fundada en 1996. ¿Cómo surge la idea?**

Hicimos un proyecto de MBA en el IESE sobre un operador logístico especializado en el sector moda. De hecho, en un principio, el proyecto se llamaba Logismoda. Era un momento en el que la externalización empezaba a sonar mucho. Hasta ese momento, las empresas habían sido más verticales y en esa época empezaban ya a buscar *partners* en los que apoyarse para este tipo de operaciones.

► **¿Cómo fueron los primeros pasos?**

En ese momento nos centrábamos mucho en recibir contenedores de Asia, porque era una época en la que España pasa de ser país productor a ser un país importador en el ámbito de la moda. Es cuando empiezan a surgir marcas como Zara o Mango y se empiezan a hacer grandes.

► **¿Cómo evolucionó la compañía en esos primeros años de vida?**

Arrancamos con un almacén pequeño cerca de Barcelona, en Palau de Plegamans. Como queríamos crecer rápidamente abrimos Madrid en 1998. A partir de ahí, vamos mudando de lo que era logística de moda con un servicio muy especializado a un servicio integral que cubriese todas las necesidades que pudiesen tener nuestros clientes. Dimos también el paso de la moda al *Lifestyle*, que incluye un poco todo lo que es complementario, como gafas de sol, ropa de hogar, joyería, etc.

► **Poco después llega la apuesta por la internacionalización.**

Nuestros clientes estaban produciendo en cualquier parte del mundo y vendían a cualquier parte del mundo y vimos que en Latinoamérica teníamos mucho que ofrecer. Trabajando con Inditex o El Corte Inglés se nos abrían muchas puertas. Decidimos ir para Latinoamérica en un movimiento bastan-



Juan Manuel Manzanedo Andany nació en **Barcelona en 1970**.

Es licenciado en **Económicas** por la Universidad Complutense de Madrid y **máster en Administración y Dirección de Empresas** por el IESE.

Fundó Logisfashion como proyecto de fin de máster y siempre ha marcado la **estrategia de expansión** de la compañía en base a tres pilares: **presencia global**, apuesta por el **ecommerce** y un **potente ecosistema tecnológico** híbrido (propio y *ipartners*).

Con una propuesta de valor con **soluciones integrales** a lo largo de toda la **cadena de suministro**, Logisfashion cuenta con **27 centros** en Europa, América y Asia y **más de 1.700 empleados** fijos.

te innovador para la época como operadores logísticos. En 2006 nos fuimos a abrir en México. Posteriormente han venido Colombia, Chile, Panamá y Uruguay.

► **Más tarde viene la apuesta por el ecommerce.**

A partir de 2010 empezamos a trabajar con Amazon. Estábamos muy preparados para trabajar la unidad, la entrega unitaria, y por eso creamos una división especializada en *online*. Esto es lo que nos ha permitido posteriormente crecer mucho.

► **Los últimos movimientos de Logisfashion están centrados en potenciar la última milla y el transporte internacional.**

Antes, el transporte y la última milla era algo que ofrecíamos, pero sin darle mucha importancia. Desde hace dos años hemos decidido ofrecer una oferta global para el B2C, con última milla e intralogística. Una oferta global basada en la tecnología. Apostamos por crear la división de *last mile* y también, por crear divisiones de *forwarding* en todos los países donde estamos. Así como el servicio de última milla se lo ofrecemos a nuestros clientes de intralogística y no pretendemos ser una empresa de transporte para terceros, en *forwarding* sí estamos abiertos a trabajar con cualquier tipo de cliente. Es una forma de crecimiento y de añadir valor al servicio.

► **La firma superó los 100 millones de euros de facturación al cierre de 2021, sumando tanto los datos de la matriz como los de sus filiales en Latinoamérica, con un crecimiento del 55 por ciento. ¿En qué pilares se sustentó este crecimiento tan notable?**

En 2015 facturábamos 16 millones de euros. Desde entonces llevamos creciendo por encima del 25 o 30 por ciento todos los años. ¿Por qué? Obvia-

mente por el crecimiento de las operaciones *online*. Apostamos por el *online* y ha pagado. Ha dado sus frutos. Actualmente, más del 60 por ciento de nuestra facturación viene de operaciones *online* y los crecimientos están siendo muy importantes.

► **¿En qué medida crece la actividad internacional?**

Hemos pasado de que estas operaciones fueran un 25 por ciento a estar en un 45 por ciento de la facturación de Logisfashion. Seguimos creciendo mucho.

► **¿Todo este crecimiento ha sido orgánico?**

También una parte se debe a una adquisición que hicimos, que es nuestra primera operación inorgánica, en Panamá. Adquirimos el operador logístico de nuestro socio panameño, que tenía una parte de *forwarding* importante. Nos ha dado un incremento importante en ventas y ha convertido a Panamá en nuestra filial número uno en el plano internacional. Este año vamos a facturar allí en torno a los 20 millones de dólares.

► **Mantener un crecimiento constante a doble dígito es complicado.**

No es fácil. Nuestro plan estratégico marcaba llegar a 2020 en los 50 millones de euros, que era multiplicar por más de tres la empresa, y llegamos a esa cifra en 2019. De hecho, la sobrepasamos. No deja de ser complicado porque tenemos que crecer en almacenes y estamos en países como Panamá, México y Chile en los que el metro cuadrado escasea. Con lo cual te tienes que ir a proyectos a medio plazo. En México sí que hemos cerrado una operación de un almacén de 30.000 metros cuadrados ya construido, pero en Chile vamos a hacer una operación de un almacén de 50.000, pero para comienzos de 2024. Y en Panamá estamos viendo que hacemos porque también estamos a tope de capacidad

► **¿Qué objetivo tienen para 2022?**



Este año nos vamos a ir a los 126 millones de euros de facturación, es decir, vamos a seguir creciendo por encima del 25 por ciento, y sin operaciones inorgánicas. El objetivo es seguir creciendo y superar los 150 millones que teníamos planteados para 2023.

► **¿La expansión internacional seguirá?** Planteamos crecer poniendo el foco en las operaciones que tenemos actualmente y también tenemos un objetivo estratégico que es Estados Unidos. Debemos estar en Estados Unidos y estamos valorando de qué manera desembarcamos en ese país en 2023.

► **Logifashion se estrenó en el crecimiento inorgánico con la operación en Panamá. ¿Continuará creciendo también por esa vía?**

Sí, claramente. La expansión en Estados Unidos probablemente nos llevará



Apostamos por el *ecommerce* y ha dado sus frutos. Actualmente, más del 60% de nuestra facturación viene de operaciones *online*

habrá tenido varias “novias”.

Está el dicho de que nadie está dispuesto a pagar las ganas de no vender. Cuando creces tanto como estamos creciendo nosotros hay ofertas. Tanto estratégicas como de *private equity*. Hemos tenido muchas, pero no está dentro de nuestra hoja de ruta vender.

► **¿Seguirán potenciando última milla y *forwarding*?**

Sí, porque entendemos que tenemos un campo de crecimiento muy grande. Nuestras operaciones de última milla y *forwarding* pueden estar suponiendo en torno al 10 o 15 por ciento de la facturación global de la compañía. Además, hay otras verticales que también consideramos interesantes. Por ejemplo, con el tema de la adquisición de la compañía en Panamá hay una operación que particularmente me gusta mucho y para la que

no teníamos know-how que son las mudanzas internacionales para directivos.

► **¿En qué medida ha crecido la huella logística de Logifashion desde sus inicios hasta ahora?**

Nuestro primer almacén tenía 1.500 metros cuadrados y ahora estamos en cerca del medio millón.

► **Desde sus inicios, Logifashion ha tenido que competir con grandes multinacionales logísticas.**

Nuestro primer objetivo es estar en los *tender*, ser capaces de competir y de estar en ese *tender*. Luego, claro, puedes presentar un proyecto que sea la bomba, pero el que toma la decisión siempre parece que arriesga más si elige al pequeño que si elige al grande. Así que no es fácil, pero ahí estamos.

► **Uno de los focos del sector logístico está puesto en la sostenibilidad. ¿Qué proyectos maneja principalmente Logifashion en este ámbito?**

Trabajamos en dos pilares. Uno de ellos es el de la circularidad de las prendas, es decir, trabajar en darle una segunda vida a las prendas usadas. Estamos co-

laborando con varios proyectos en los que somos la parte logística de los mismos. Y luego, en nuestro estándar de almacenes tienen que ser como mínimo categoría LED Plata. Tenemos también alguna instalación fotovoltaica en alguno de nuestros almacenes que nos ha permitido de paso atemperar un poco la subida de los costes energéticos.

► **¿Y en el terreno de las tecnologías?**

El SGA, que para mí es parte del know-how de Logifashion, es nuestro. Desarrollado por nosotros y sobre el que seguimos invirtiendo. Estamos trabajando también con diferentes tecnologías para el B2C. Es fundamental invertir en proyectos de este tipo, si no estaríamos muertos.

► **¿La estrategia de integración vertical de las navieras y los movimientos de los gigantes del comercio electrónico supondrán un cambio radical del mercado logístico en los próximos años?**

El argumento de las navieras es que, como en su sector no se gana tanto porque son una *commodity*, deciden entrar en otros sectores donde sí que hay un margen mayor. Pero es verdad que con los enormes márgenes que están teniendo actualmente en transporte marítimo eso les da todavía más gasolina para comprar otras cosas. Amazon también se está metiendo en logística, pero nosotros vamos a seguir a lo nuestro. El mercado es complicado, todo está cambiando mucho y los operadores pequeños no van a poder sobrevivir porque no van a poder conseguir nuevas cuentas.

► **¿Tiene problemas el sector logístico para atraer el talento?**

Es la gran preocupación que tenemos todas las compañías. Dedicamos mucho tiempo a ver qué podemos hacer para atraer y también para retener ese talento. Queremos estar en los salarios de mercado, pero no podemos pagar lo que pagan algunas multinacionales y lo que es peor, lo que pagan algunas *startup*, a las que les meten mucho dinero y lo que tienen que hacer es facturar y les da igual ganar dinero o no. Entonces les da igual pagar más o menos.

► **¿Qué está haciendo Logifashion en este terreno?**

Estamos invirtiendo mucho en programas a nivel de recursos humanos para gente de alto potencial dentro de los almacenes. Es gente joven recién salida de la universidad a los que les metemos seis meses en un máster en el ICIL y luego otros 18 meses en las diferentes operaciones que tenemos a escala mundial. También invertimos en formación para futuros *country managers*. Una particularidad es que nos gusta que este tipo de profesionales “chupen almacenes”, que no estén solo en la oficina. Consideramos que les tiene que gustar el almacén.



NACHO URBON

a algún tipo de operación inorgánica. Ahora estamos mucho más preparados que hace dos o tres años gracias a la experiencia que hemos tenido con la operación en Panamá.

► **Imagino que una compañía que ha experimentado este gran crecimiento**



DE RIJKE

Carretera

De Rijke entra en carga ADR 'reefer'

La filial española de la multinacional holandesa crece en flota propia para asegurar el incremento de la capacidad de carga

Eva Mármol | Barcelona
De Rijke Transportes & Logística España, cuya principal actividad es el transporte por carretera, ha ampliado nicho como operador logístico entrando en mercancía peligrosa a temperatura controlada. La filial española de la multinacional holandesa ya prestaba servicios a temperatura controlada de mercancía no peligrosa y ADR a temperatura ambiente.

El operador ha incorporado la nueva actividad al contar con una instalación ex profeso para almacenar carga peligrosa a temperatura controlada, que ha ubicado en su plataforma de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona). La instalación, con licencia APQ10, tiene capacidad para 18 toneladas a una temperatura de entre 8 y 20 grados positivos.

Se trata del primer equipamiento de una serie de cinco.

El operador espera culminar la instalación de todas las unidades en la misma plataforma de Santa Perpètua de Mogoda antes de acabar el año. De Rijke España es la primera filial de la multinacional en contar con este tipo de instalación y que la matriz también proyecta hacer en Países Bajos.

Poca oferta

Esta apuesta responde "a la demanda de los clientes que ya teníamos de almacenaje de productos peligrosos a temperatura ambiente y que trabajan también a temperatura controlada", señala Mike Schreuders, director general de De Rijke. Es un tipo de servicio "del que hay poca oferta". Y prueba de ello es que la compañía está captando nuevos clientes exclusivamente para esta actividad.

De Rijke está especializada en el transporte por carretera y

operaciones logísticas de materias primas para las industrias química y alimentaria.

En transporte por carretera, apuesta por ampliar la flota propia. "Los clientes nos ven cada vez más como un *partner*

Opera en el mercado español desde hace más de 20 años.

y no como un proveedor ante la situación de incertidumbre actual". Y como "falta más capacidad de transporte, por la falta de conductores, nuestra estrategia es ampliar flota propia para seguir dando servicio y asegurar el aumento de capacidad". La compañía ha pasado de 15 a 20 camiones propios en apenas un año y proyecta incorporar 4 o 5 unidades más el próximo año, además de seguir trabajando con flota dedicada.

De Rijke España cerró el pasado ejercicio con una facturación de 9 millones de euros, frente a los 7,8 millones de 2020 y los 7,5 millones de 2019, según datos del operador. Espera alcanzar los 9,5 millones en 2022.

La instalación cuenta con capacidad para 18 toneladas.



DE RIJKE

Ferrocarril

El UIC crece con la llegada de Captrain

Tracciona uno de los servicios de Hupac, que aumentó frecuencias, el recuperado de VIIA y el nuevo de Hödlmayr

Eva Mármol | Barcelona
La actividad por el corredor en ancho de vía internacional (UIC) que conecta Barcelona con Europa ha crecido coincidiendo con la entrada de Captrain en los servicios de tracción que venía ofreciendo en solitario desde que se abrió la conexión, en 2010, Renfe. La filial de SNCF tracciona uno de los dos servicios de contenedores que tiene Hupac, la autopista ferroviaria de VIIA, perteneciente también al grupo francés, y la nueva conexión de portavehículos de Hödlmayr.

Las circulaciones en UIC han crecido un 23 por ciento en los primeros meses del año al incrementar Hupac la periodicidad de su servicio entre Barcelona y Amberes (Bélgica) de 5 a 6 frecuencias semanales y VIIA recuperar la autopista ferroviaria con Luxemburgo, que suspendió en 2020, con tres frecuencias.

Más servicios y frecuencias antes de finalizar el año

A ello se suma el nuevo servicio de portavehículos, el segundo por UIC, del operador ferroviario austriaco Hödlmayr. Consiste en el transporte de vehículos de las plantas de Renault en Valencia y Valladolid a los mercados del este de Europa a través del UIC entre el puerto de Barcelona y Schwertberg (Austria), que antes se movían por carretera y barco. La periodicidad inicial prevista era semanal, pero es actualmente mensual al caer la producción.

Las novedades no se quedan aquí. Al cierre de esta edición, estaba previs-

to que la conexión de Hupac entre Barcelona y Buseto (Italia), con tracción de Renfe, pasara de tres a cinco frecuencias semanales. Además, Kombiverkehr prevé un nuevo servicio de

contenedores con Duisburgo (Alemania), que sumará al que ya tiene con Ludwigshafen (Alemania) en UIC, ambos traccionados también por el operador público. Las previsiones de

Línea Figueras Perpignan (LFP), la sociedad gestora del tramo internacional del UIC, es llegar a entre las 1.700 y 1.800 circulaciones en 2022, por encima de lo pronosticado inicialmente.

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

Operadores Logísticos

Grupo Logístico Santos reforzará su flota de vehículos

La compañía, que avanza en el proceso de integración de la antigua Transit Line, concentra el grueso de su crecimiento en el mercado nacional

Carlos Sánchez | Guadalajara

Grupo Logístico Santos, nombre comercial con el que opera la sociedad Santos Transportes Europeos, tiene previsto reforzar su crecimiento con la incorporación de más flota en los próximos meses.

La compañía, con sede central en Cabanillas del Campo (Guadalajara), proyecta ampliar su flota actual de vehículos con la incorporación de cinco unidades de cabezas tractoras, así como una decena de semirremolques. La incorporación de los vehículos se producirá a lo largo del presente año, aunque no tiene todavía fechas de entrega, “debido a la escasez general de materiales y componentes, lo que genera que no se puedan dar plazos concretos y exactos”, confirma a este periódico el director general de Grupo Logístico Santos, Alfonso Santos Sánchez.

El operador venía manteniendo una tendencia de crecimiento constante en doble dígito hasta la irrupción de la pandemia. En 2021, “a pesar de haber sido un año muy complicado, aún afecto a la pandemia y al fuerte incremento de costes en el último trimestre del año, se logró cerrar un ejercicio bastante positivo”, reconoce el máximo responsable del grupo.

De cara a las expectativas para el presente ejercicio, Santos se muestra prudente. “Una previsión de crecimiento real, por desgracia, no nos atrevemos a marcar, debido a la inestabilidad del sector”, apunta. En este sentido, hace mención a las dificultades derivadas de los paros experimentados en el sector, la inestabilidad en general, los elevados incrementos de costes, “especialmente el gasoil, gas y electricidad”, así como “IPC desmesurados y, sobre todo, la escasez de recursos, por lo que comentaba que no es viable adquirir nuevos medios, no existen en el mercado plazos de entrega”, recuerda Santos.

Nueva filial

Precisamente en estas fechas se ha cumplido el primer aniversario de la adquisición de la antigua Transit Line, actual Santos European Logistics Services, por parte de Grupo Logístico Santos. El proceso de integración de la misma sigue quemando etapas, según confirma el director general.

Santos European Logistics Services, con sede en Pamplona (Navarra), dispone de una flota integrada por 30 camiones, una plantilla formada por 35 personas y alcanzó unas ventas de 1,82 millones de euros

Instalaciones
centrales de
Grupo
Logístico
Santos en
Cabanillas del
Campo
(Guadalajara).



Santos maneja una flota propia integrada por más de 60 vehículos.

en 2019, lo que supuso un crecimiento del 14,66 por ciento. La firma está especializada en transporte internacional con Francia y Bélgica y opera para distintos sectores, entre los que destaca la automoción.

A corto plazo, la actividad internacional de Santos se concentra en los tráficos entre España y los dos mercados citados. “No tenemos intención de una expansión porque la competencia de las empresas de Europa del este en mercados como el alemán es muy fuerte. En principio, nuestra idea es hacernos fuertes en los tráficos entre España y Francia y de manera más puntual con Bélgica”, adelantó en su momento Carlos Crespo, director de plataforma y desarrollo de Santos European Logistics Services.

Al margen del refuerzo de la actividad internacional, Grupo Logístico Santos sigue manteniendo su principal foco en el mercado doméstico. “Para nosotros, el grueso de trabajo y mayor crecimiento sigue siendo el mercado nacional”, reconoce el director general de la compañía.

Grupo Logístico Santos, que opera para compañías de diferentes ámbitos de la economía, está observando un mayor dinamismo actualmente en “el sector del gran consumo, principalmente bebidas, químico e industrial”, confirma Santos.

Bebidas,
químico e
industrial,
sectores
más
dinámicos



Entre las compañías para las que opera Grupo Logístico Santos se encuentran Font Vella, Gallina Blanca, Affinity o Arehucas en alimentación y bebidas; Renault, Nissan, Colgelsa o SAG, en automoción; LG, Carrier, Tatay o Nivea, en gran consumo; Chep, Unex o Plastipak, en industrial; y BASF, Schutz o Quimidroga, en químicos.

El operador cuenta actualmente con una flota propia integrada por más de 60 camiones propios y más de un centenar subcontratados fijos para cubrir su oferta de transporte de

carga completa y grupaje. La firma tiene implantado un sistema de seguimiento a tiempo real para todas sus unidades, así como controles telemáticos de consumos, tiempos de conducción y descanso, optimización de rutas o conducción eficiente.

En el terreno logístico, la compañía dispone de más de 300.000 metros cuadrados de almacenes repartidos en diferentes ubicaciones de la Península Ibérica. Además de las instalaciones centrales de Cabanillas del Campo (Guadalajara), cuenta con naves en Santa Perpetua de Moguda (Barcelona), Ribarroja de Turia (Valencia), Valladolid y Ansoain (Navarra). La matriz alcanzó unas ventas de 18 millones en 2019.

El grupo dispone de más de 300.000 m² de naves logísticas

Transporte XXI

Programa Editorial 2022

Reserve ya su espacio

INFÓRMESE:

Tel. +34 944 400 000
publicidad@grupoxxi.com
www.transportexxi.com



JUNIO

Libro Blanco Transporte por carretera
Libro Blanco Transitario
Libro Blanco Operadores logísticos
Libro Blanco Marítimo - Portuario

JULIO

Carga aérea
Top 200 Puertos de contenedores del mundo

SEPTIEMBRE

Logística del frío
Cool logistics

OCTUBRE

Contenedores Puerto de Barcelona
Misión Puerto de Barcelona
Logística integral

NOVIEMBRE

Contenedores Puerto de Valencia
Contenedores Puerto de Algeciras
Smart Ports

DICIEMBRE

Multimodalidad
Postal. Express. Courier
50 Buenas noticias de 2022
100x17. Transporte por carretera CC.AA.

Marítimo

TAV consolida su apuesta por Vigo

La empresa estibadora, creada el pasado año por Erhardt y Noatum, capta mercancía general, carga de proyectos, tráfico ro-ro y se diversifica como 'depot' de contenedores



Iñaki Eguía | Vigo

Terminales Atlánticas Vigo (TAV) se ha posicionado en su primer ejercicio de actividad en la dársena gallega con una oferta logística de servicios destinada a la mercancía general, carga de proyectos, tráfico rodado y servicios auxiliares de almacenaje, trincaje y de asistencia técnica.

Entre los trabajos más recientes de la compañía, creada por los grupos Erhardt y Noatum, se sitúa el embarque en el puerto de Vigo de seis grandes piezas de calderería de la gallega Citic-Censa para una compañía minera del norte de Chile. La carga, unas "Mill Shell" de 73 toneladas cada una, fue izada con los medios propios

Embarque de maquinaria pesada en el buque "Orion Leader" de NYK-Nippon Yusen Kaisha, en Vigo.

del buque "BBC Alberta", en un proyecto gestionado por DHL Forwarding.

Terminales Atlánticas Vigo también realizó, en fechas cercanas y para el mismo cliente, el envío de una serie de piezas, de 27 toneladas cada una, en un buque ro-ro de la naviera UECC con destino a Estados Unidos, previa escala en el puerto belga de Zeebrugge. La estibadora gallega se encargó de su recepción, almacenamiento, carga y flete del equipamiento de Citic-Censa, uno de los principales fabricantes de maquinaria pesada en Europa.

Además, el nuevo operador del puerto de Vigo se ha integrado, desde el pasado mes de octubre, en la cadena logística de la industria del sector de la automoción.

Sudáfrica

TAV desarrolla mensualmente la estiba y desestiba para un buque ro-ro de NYK-Nippon Yusen Kaisha, que llega con automóviles desde Sudáfrica.

En la misma jornada, el barco de la naviera japonesa parte con vehículos y maquinaria pesada con destino a Panamá, Callao (Perú), Iquique y San Antonio (Chile), entre otros puer-

tos suramericanos. En cada operación, la estibadora TAV descarga entre 500 y 700 vehículos nuevos procedentes de Sudáfrica, principalmente, Ford Ranger y Toyota Hilux.

En el mismo buque se embarcan unos 200 automóviles nuevos, la mayoría de marcas como Seat, Audi y Citroën, junto con maquinaria de grandes dimensiones, vehículos industriales de segunda mano y *trailers* con Heavy&High Lift.

3.000

M2 TIENE LA EMPRESA ESTIBADORA EN EL MUELLE DE RANDE

Esta labor de TAV en puerto viene precedida por la actividad que realiza Marítima Consiflet como agente de NYK-Nippon Yusen Kaisha en España, comercializando los espacios en sus escalas, además de ser su agente consignatario.

Contenedores

Por otra parte, Terminales Atlánticas Vigo ha puesto en marcha durante este año un nuevo 'depot' de contenedores en el muelle de Rande. La compañía dispone de una parcela, con una superficie de 3.000 metros cuadrados, destinada al almacenamiento, reparación y limpieza de los contenedores vacíos.

Las nuevas instalaciones de TAV, además de proporcionar un espacio a las empresas de transporte y logística para que puedan depositar temporalmente sus contenedores hasta que llegue el momento de volver a cargarlos de mercancías, posibilita acometer su limpieza, desinfección, restauración y mantenimiento.

En este sentido, los responsables de la compañía portuaria resaltan que en el nuevo 'depot' de Vigo se acometen unas "labores esenciales en el transporte marítimo para evitar la propagación de las plagas invasoras en productos agrícolas y forestales o diferentes materias primas y maquinaria transportada en unos contenedores que cruzan el mundo".

Integrada en la cadena logística de la automoción

Operadores Logísticos

Carreras abrirá nuevas instalaciones en Cantabria

El operador proyecta ubicarse en una parcela de 7.570 m² en el complejo PSIR de Marina de Cudeyo

Iñaki Eguía | Marina de Cudeyo
Carreras Grupo Logístico ha empezado la tramitación administrativa para implantar sus servicios en el municipio cántabro de Marina de Cudeyo. Este proceso, gestionado a través de la sociedad Explotaciones Inmobiliarias Zaragozaanas (Eizasa), se encuentra en la fase de solicitud de licencia de actividad para el desarrollo de almacenamiento y uso logístico en las tres naves industriales adosadas de nueva construcción en una parcela de 7.570 metros cuadrados de superficie.

El operador, con sede central en Zaragoza, extenderá su actividad en Cantabria en el Proyecto Singular de Interés Regional (PSIR) de Marina de Cudeyo, situado a 15 kilómetros del puerto de Santander. En el mismo complejo, promovido por la sociedad pública Suelo Industrial de Cantabria (Sican), se asienta el centro logístico de Semark AC Group, con una superficie de 83.000 metros cuadrados, desde donde se realiza la distribución de productos para la red de supermercados Lupa.

Entre las implantaciones logísticas de los últimos meses en El PSIR de Marina de Cudeyo también se

encuentra Transportes Morero Liaño. Esta compañía, fundada en 2007 en Liaño (Cantabria), gestiona una flota formada por una treintena de vehículos para la distribución de mercancías a temperatura controlada en dicha comunidad.

Últimos desarrollos

La futura instalación de Carreras en Cantabria se sumará a la puesta en marcha, el pasado año, del centro logístico multicliente 'Mountpark Illescas I' en Illescas (Toledo).

Este complejo se asienta sobre una parcela de 143.600 metros cuadrados, que cuenta con una nave de 85.624 metros cuadrados. Además, el operador logístico abrió en 2020 almacenes en Arrubal (La Rioja) y en Vilafranca del Penedès (Barcelona).

Carreras controla una flota de más de 1.000 vehículos, y una red de almacenaje de más de 500.000 metros cuadrados en 46 instalaciones. El operador, referente en el transporte de mercancías para el sector de gran consumo en España y Portugal, facturó 225,3 millones de euros en 2020, un 3 por ciento más que en el ejercicio anterior, según el Registro Mercantil.

Tres naves adosadas de nueva construcción



A.P. DE BILBAO

PRIMERA ESCALA DEL "MSC ATLANTIC" EN BILBAO

La terminal de CSP Spain recibió, por primera vez, al "MSC Atlantic", de 237 metros de eslora, 34 más que los habituales buques de MSC que escalan en Bilbao. Procedente de Agadir (Marruecos), descargó 400 contenedores, cargó 712 y partió hacia Róterdam.

Marítimo

Puerto de Valencia plantea un recargo por congestión

Su sociedad participada VPI Logística inicia la redacción de un tercer plan especial de la Zona de Actividades Logísticas y recurrirá la sentencia que anula el segundo plan presentado

Antonio Martínez | Valencia
La Autoridad Portuaria de Valencia está estudiando medidas legales para el establecimiento de un recargo obligatorio sobre las actuales tarifas de ocupación de superficie, que actualmente "no son eficaces", ya que "no puede ser que un contenedor esté treinta días en una terminal", ha indicado su presidente Aurelio Martínez.

Las terminales han aumentado un 40 por ciento el tiempo de estancia de los contene-

dores. Los flujos 'import-export' han pasado de 7 a 12 días, mientras el transbordo se incrementó de 9 a 19 días.

Recurso ZAL

Por otra parte, Martínez ha avanzado que la sociedad participada VPI Logística ha iniciado la redacción de un tercer plan especial de la Zona de Actividades Logísticas y recurrirá la sentencia que anula el segundo plan, por el recurso de una asociación vecinal.

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

Ewals Cargo Care

ewals.es

Hispack 2022 STAND E200

- ESTANTERÍAS INDUSTRIALES PARA PALETIZACIÓN
- ESTANTERÍAS INDUSTRIALES PARA PICKING
- ALMACENES AUTOMATIZADOS PARA PALLETS Y CAJAS

+34 944 317 941
info@ar-racking.com
www.ar-racking.com

aracking SOLUCIONES DE ALMACENAJE

Ferrocarril

Impulso a una logística más sostenible

Grupo Alonso flexibiliza los flujos intermodales en sus terminales de Valencia, que lograron un crecimiento del 11% durante 2021, con un tráfico de 48.301 UTIs

Antonio Martínez | Valencia
Con la intermodalidad como bandera, Grupo Alonso está priorizando el impulso a una logística más sostenible, mejorando las condiciones operativas en los flujos de las terminales ferroviarias que explota en España.

Junto a la gestión de las instalaciones de Can Tunis y Morrot en Barcelona, el grupo, a través de su filial Sefemed, logró en el segundo semestre de 2021 el contrato de explotación abierto por Adif de las terminales de Silla y Fuente de San Luis (FSL) en Valencia. Es aquí donde la compañía tiene una importante 'prueba de fuego' para hacer despertar en esta zona el tráfico ferroviario de mercancías dentro de su ambicioso proyecto logístico global.

Tras un año de explotación, ambas terminales valencianas han logrado una "mayor flexibilización de sus flujos intermodales", destacan fuentes empresariales consultadas. Y lograron aumentar sus operaciones en un 11 por ciento durante 2021, con un tráfico conjunto de 48.301 UTIs.

Valencia-FSL mantiene el hándicap de la falta de espacio

El mayor incremento de tráfico se produjo en Silla, instalación histórica con un alto contenido industrial, con un movimiento de 24.947 UTIs, un 23 por ciento más que en

2020 y superando los registros prepandemia de 2019 (ver cuadro inferior). En el caso de FSL, instalación llamada a sustituir a medio plazo a Silla, los tráfic tendieron a la estabilización, con un flujo de 23.354 UTIs y un crecimiento del 0,65 por ciento. Y es que FSL no ha logrado recuperar los niveles prepandemia después de un 2020 "turbulento e inestable en los flujos, fruto de los confinamientos, cierres de actividad industrial y problemas climatológicos", explicaron operadores consultados.

Pese a la incertidumbre de flujos en 2022, Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, explica que "mantenemos la actividad con buenos índices y un equilibrio económico, pero tenemos aún muchos hándicaps para crecer con nuevos clientes,



Instalaciones actuales para la operativa de trenes de contenedores en Valencia-FSL.

porque no hay espacio en Fuente de San Luis", explica Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso, al hacer balance del primer año de actividad en las instalaciones valencianas.

Proyecto de terminal

Y es que hasta que no se levante la nueva terminal intermodal de FSL no hay forma de aumentar mucho más la actividad en la instalación, monopolizada en la práctica por los trenes

regulares que realiza la naviera suiza MSC con el operador intermodal Laumar Cargo.

Los operadores vienen advirtiendo desde la activación de la estación de clasificación para el tratamiento de trenes de contenedores cómo tienen que trabajar en FSL, "con convoyes partidos, sin posibilidad de hacer tráfic de mercancías peligrosas o contenedores frigoríficos y con una mínima capacidad de almacenamiento". Estos medios reclaman de forma urgente "que se inicie el proyecto de terminal para poder empezar a tener un crecimiento sostenido

y sostenible en el intermodal fuera del recinto portuario", indican las fuentes consultadas.

"Todo cambiará cuando estén las grúas pórtico y las vías de 750 metros", explican estos medios empresariales, si bien indican que "pese a tener los medios, si la terminal no está bien trabajada, tiene buenos precios y un horario ininterrumpido de 24 horas, no tiene sentido la inversión que se va a realizar".

Grupo Alonso quiere atraer nuevos clientes a Valencia-FSL

Hay que recordar que Adif y la Autoridad Portuaria, junto a Grupo Alonso, tienen previsto realizar una inversión de 67 millones de euros para convertir a FSL en una plataforma

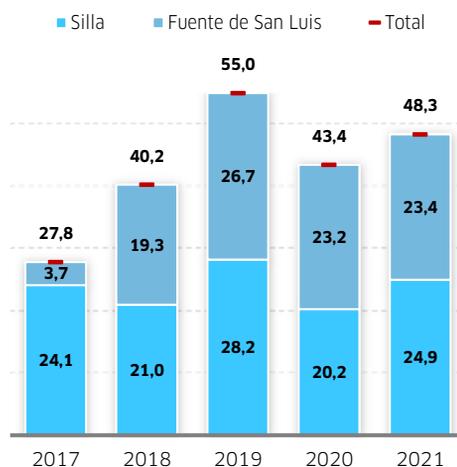
intermodal que sirva de apoyo a las operaciones portuarias y genere nuevos flujos industriales, con la instalación de cuatro vías para trenes multiproducto y multicliente con tracción eléctrica.

Nuevo equipamiento

En este sentido, uno de los objetivos de Adif es reforzar el equipamiento de Fuente San

EN VÍAS DE RECUPERACIÓN

Las terminales intermodales valencianas, externas al puerto, crecieron un 11% en 2021, pero sin llegar al récord de 2019.



Datos en miles de UTIs. Fuente: ADIF.

Carretera

Salgar, en concurso

El juzgado nombra al bufete Foro Legal como administrador del flotista, que cesó su actividad de transporte el pasado mes de febrero

Antonio Martínez | Valencia

El Juzgado de lo Mercantil número 2 de Valencia ha comunicado la apertura de concurso ordinario voluntario de acreedores de Contratas y Transportes Salgar, acordando la intervención de sus funciones de disposición y administración, “dada su situación de insolvencia”.

El operador, que cesó el negocio en febrero dando un ‘persiana-zo’ tras ocho años de actividad que le llevó a ser el primer flotista portuario en Valencia, ha quedado intervenido bajo la administración concursal del bufete Foro Legal, con sede en Barcelona, según ha comunicado el juzgado valenciano presidido por el magistrado Jacinto Talens Seguí.

El procedimiento concursal, de-

clarado el pasado 29 de abril, abre el periodo de un mes para que los acreedores puedan comunicar sus créditos a los efectos de su inclusión en la lista, para su reconocimiento y clasificación, para lo cual “será necesario abogado y procurador”, indica el juzgado.

Foro Legal tendrá que determinar la masa activa y pasiva de Salgar y presentar un convenio con las propuestas de plan de pagos, espera o quita, o liquidación en caso de que no se apruebe o no

exista convenio. Por último, se deberá calificar el concurso como culpable o fortuito. Entre los acreedores está el Fondo de Garantía Salarial (Salgar tenía una plantilla de alrededor de 120 trabajadores) y decenas de autónomos y empresas.

De primer
flotista
portuario a
cesar actividad



GRUPO ALONSO

Luis con la puesta en servicio de dos grúas pórtico. A este contrato de suministro e instalación, una licitación por un importe de 7 millones de euros, se han presentado dos empresas, una española y una letona, según ha podido confirmar Transporte XXI.

La empresa guipuzcoana Talleres Jaso Industrial, especializada en la construcción de este tipo de grúas y que ha suministrado en el pasado este tipo de equipos a Adif, presentó una oferta por valor de 10,9 millones de euros.

Por su parte, la empresa letona Joint Stock Company “Rikon”, que realiza desde su base de Riga todo tipo de servicios de instalación de grúas portuarias e intermodales, ha ofertado por valor de 6,9 millones de euros.

Al cierre de esta edición, la Dirección de Servicios Logísticos de Adif no había hecho público el resultado del concurso abierto, si bien, de acuerdo a

las ofertas presentadas, la empresa letona es la más baja.

El contrato tiene un único criterio de adjudicación, el precio más bajo, dado que Adif entendió que “las consistencias y requisitos técnicos, definidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas están lo suficientemente detalladas y definidos para este tipo de contrato de suministro, y delimitan de manera tan ajustada las necesidades y las características de las grúas, que la inclusión de otros criterios no aporta mejoras sustanciales en el suministro que se demanda”, por lo que todo indica que la empresa letona será la adjudicataria de los pórticos.

En la actualidad, Sefemed dispone de seis máquinas frontales, tres en Silla y tres en FSL, lo que ha supuesto un refuerzo para la operativa que se venía prestando en las operaciones de carga y descarga de trenes en ambas instalaciones en los últimos doce meses.



**MILLONES DE EUROS
ES LA INVERSIÓN
EN VALENCIA-FSL**



ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG

**CREATED BY PEOPLE
POWERED BY TECHNOLOGY**






ESTÁ DISPUESTA A AYUDARLES:

✉ SPAIN@ASSTRA.COM ☎ +34 618 254 752

Empresas con historia

Aliado estratégico

La empresa familiar FNG Fornés Logistics, a cuyo frente está la tercera generación, cumple 70 años siendo un referente en el transporte y distribución de mercancías entre la Península y las islas Baleares y Canarias



Transporte XXI | Palma de Mallorca

Corría el año 1952 cuando Jaime Fornés compró su primer camión, un vehículo alemán que había sido utilizado en la Segunda Guerra Mundial, para transportar productos agrícolas desde su pueblo, Muro, a la capital de la isla, Palma de Mallorca, situada a unos 56 kilómetros de distancia.

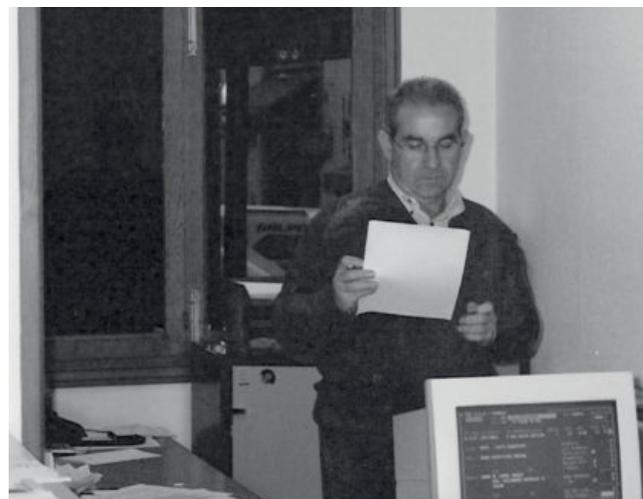
Setenta años después, las nietas de Jaime Fornés están al frente del Grupo Fornés & Noceras, cuya principal actividad, que no única, es el transporte y la logística, que desarrolla con diversas filiales a través de la marca FNG Fornés Logistics. Lo que empezó siendo un 'servicio de recadero', el primero de Palma de Mallorca, es actualmente un operador multimodal, que ofrece servicios logísticos abarcando toda la cadena de suministro y siendo un referente en los tráficos entre la Península y las islas Baleares y Canarias.

En la evolución del grupo balear, hay fechas importantes como la de 1975, cuando toma las riendas de la entonces Agencia de Transportes Fornés la segunda generación. Cinco años después, en 1980,

desembarcó con instalaciones propias en Palma de Mallorca, una decisión estratégica que posibilitó la distribución por toda la isla. En 1985, nueva expansión con el salto a la Península a través de corresponsales. Un salto que consolida en 1988 al aterrizar con medios propios en Barcelona, constituyendo la primera delegación fuera de Baleares. Y ello acabará suponiendo entrar en tráficos internacionales, sobre todo con Europa, y con las islas Canarias. La tercera generación se incorpora en el 2000.

FNG Fornés Logistics está formada por las filiales de Mallorca, Barcelona, Valencia, Madrid e Ibiza, esta última abierta en enero de 2020. Su principal actividad es el transporte entre la Península y las islas Baleares y Canarias, tanto de cargas completas como de grupaje. En la delegación de Madrid, el servicio principal es el *courier* para envíos más urgentes de documentación y paquetería a Baleares y Canarias.

Realiza todo tipo de servicios, excepto el refrigerado o a temperatura controlada, y trabaja para todo tipo de sectores, predominando la palettería y la paquetería industrial. La compañía cuenta con una red de



Miguel Fornés, la segunda generación, tomó las riendas en 1975.

colaboradores para dar servicio a Canarias, Ceuta y Melilla. Además, esta red “nos permite dar cobertura a cualquier punto de España y Europa”, señala Enrique López, director general de FNG Fornés Logistics.

FNG Fornés Logistics no ha parado de ampliar nicho. Y en los últimos años ha entrado en la última milla B2C, sobre todo de electrodomésticos, mobiliario y material de construcción.

Flota propia

La compañía cuenta con una flota propia formada por 23 cabezas tractoras, 41 semi-remolques (la mayoría *tauliner*), un camión grúa y 60 vehículos de reparto. Desarrolla un plan continuo de renovación y ampliación de flota, habiendo incorporado 12 unidades en el último año. Suma 5.000 metros cuadrados de bases para las operaciones de transporte.

Además de su principal actividad, FNG Fornés Logistics está especializada en distribución y logística inversa de recambios (Aftersales Distribution) para el sector de automoción con entregas antes de las 10 de la mañana en concesionarios y talleres. Realiza también la distribución y logística inversa para el sector de la moda, ubicando la mercancía en el punto de venta fuera del horario comercial con entregas antes de las 8 horas y/o horario nocturno. Además, está especializada en el transporte y logística para cadenas hoteleras en la zona del Caribe, así como en operaciones de *handling* y transporte de equipajes para grandes grupos.

FNG Fornés Logistics también ha crecido como operador logístico, sumando 6.000 metros cuadrados de plataformas: “Nuestros servicios abarcan todas las etapas de la cadena de suministro y, combinados entre sí, constituyen soluciones de transporte y logística integrales y definitivas para empresas con necesidad de externalizar total o parcialmente su actividad logística, adaptándonos a sus requerimientos específicos”, añade. La logística tiene actualmente un peso del 20 por ciento y el 80 por ciento es el transporte de mercancías.

FNG Fornés Logistics ha ido creciendo a un ritmo anual de dos dígitos durante los últimos años. Y ello permite a la compañía afrontar nuevos proyectos de expansión.

Al margen de la actividad empresarial, FNG Fornés Logistics tiene un fuerte compromiso con la sociedad balear a través de la participación y colaboración en iniciativas de carácter social y deportivo.



HITOS HISTÓRICOS

Año 1952

Jaime Fornés compra su primer camión para cubrir el transporte de productos agrícolas desde su pueblo natal, Muro, hasta Palma de Mallorca.

Año 1953

La demanda crece y surge la necesidad de una línea diaria de ida y vuelta. Nació así el servicio de ‘recadero’.

Año 1975

La segunda generación, Miguel Fornés, que se había incorporado a la compañía en 1970, toma el mando, junto con su mujer María.

Año 1980

Salto estratégico con la apertura de una delegación en Palma de Mallorca, lo que posibilita la distribución por toda la isla.

Año 1985

Se expande hacia la Península a través de corresponsales.

Año 1988

Nueva delegación en Barcelona, que supondrá la apertura al mercado europeo y la conexión con las islas Canarias.

Año 2000

A partir de la década del 2000, empieza a incorporarse la tercera generación, formada por las tres hijas de Miguel Fornés. Es también cuando el grupo empieza a crecer en tráficos internacionales.

Año 2015

Estrena nuevas instalaciones en Marratxí para dar respuesta al aumento de la demanda.

Año 2020

Nueva delegación en Ibiza y establece un servicio diario entre la Península y esta isla.



PUNTALES EN INNOVACIÓN

FNG Fornés Logistics mantiene una clara apuesta por la digitalización de sus procesos con el fin de reducir las ineficiencias y el impacto medioambiental. “Como empresa, estamos enfocados a incorporar las últimas novedades de tecnología en el sector, ERS, sistemas de *tracking* o distribución última milla, entre otros”. Desde la compañía, “apostamos por la integración con los sistemas de gestión e información de nuestros clientes, creando sinergias que optimizan los tiempos de carga y

distribución y reducen las incidencias”. Por otra parte, su sistema de trazabilidad por bulto “permite conocer el estado de los envíos en tiempo real gracias al control de la carga por radiofrecuencia”. Se trata de un sistema de trazabilidad interactivo para que los clientes del operador puedan hacer el control y seguimiento del estado de sus envíos.

Toda la flota de FNG Fornés Logistics está dotada de la última tecnología en la gestión de la información para proporcionar *tracking* a tiempo real a los clientes de la compañía. Los conductores cuentan con terminales portátiles con un sofisticado sistema de identificación y gestión de entregas e incidencias. Gracias al uso de la tecnología en todos los procesos, la compañía ha conseguido la máxima eficacia en la gestión de dos aspectos cruciales en el servicio que ofrece: el tiempo y la seguridad.

Salto internacional con oficinas propias

En los últimos años, FNG Fornés Logistics ha experimentado un crecimiento constante que ha hecho posible la apertura de nuevas delegaciones y que sienta las bases para nuevos proyectos de expansión. Y uno de los proyectos en los que trabaja es una nueva filial que se sumará a las cinco que tiene actualmente. Ello supondrá el salto internacional con oficinas propias del grupo balear con una apertura en la República Dominicana. El objetivo es “reforzar nuestro tráfico hacia la zona del Caribe y dar un servicio ‘puerta a puerta’ a nuestros clientes”. FNG Fornés Logistics ya funciona como plataforma de operaciones para

cadenas hoteleras con instalaciones en los países caribeños, gestionando su transporte y logística. Con representación propia, “consolidamos y hacemos crecer nuestro servicio de operador logístico especializado para cadenas hoteleras en la zona del Caribe”. Además, la compañía proyecta a corto plazo ampliar las actuales instalaciones que tiene en Madrid.



Marítimo

Barcelona avanza hacia el 'smart port'

La Autoridad Portuaria creará una fundación privada para desarrollar un novedoso Plan de Innovación

Eva Mármol | Barcelona Puerto de Barcelona da un nuevo paso para evolucionar hacia el *smart port* con un novedoso Plan de Innovación, incluido en el IV Plan Estratégico. Para desarrollarlo, creará próxima mente una fundación privada, BCN Port Innovation, formada por tres patronos, la propia Autoridad Portuaria y las empresas Ackcent, experta en ciberseguridad, y Aggity, en transformaciones digitales. La fundación incorporará inicialmente unos siete u ocho *partners* pertenecientes a la comunidad logística y portuaria. Por su carácter privado,

Recreación del futuro edificio en los tinglados del muelle de Sant Bertran.

“permitirá acelerar los proyectos innovadores porque la innovación debe ser rápida”, señaló Damia Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria, durante la presentación de la iniciativa.

La fundación facilitará la gestión de proyectos, buscará financiación para los mismos y su *core* será “hacer pruebas piloto en el entorno portuario”, aseguró Emma Cobos, directora de Innovación y Estrategia de Negocio de la Autoridad Portuaria.

“No puede haber innovación abierta sin alianzas y sin colaboración”, añadió. Y es por ello que el Plan de



Damia Calvet y Emma Cobos en la presentación del plan.

ANTECEDENTES

El Puerto de Barcelona tiene una larga trayectoria innovadora. En su día, fue innovador el concepto de **comunidad portuaria**, la creación del **Consejo Rector**, foro que reúne periódicamente a los representantes de los operadores y Administraciones vinculadas a la actividad en la dársena, o el concepto de **puerto-ciudad**.

La dársena también fue pionera en el sistema portuario español en dotarse de una **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)**. Innovó con el concepto de **puerto en red**, conjunto de terminales ferroviarias interiores en el *hinterland*.

Y una de las bases de la innovación fue la creación de **Portic**, la plataforma tecnológica de la comunidad portuaria de Barcelona, **el siglo pasado** (año 1999), cuando la popularización del concepto de *port community system* quedaba lejos.

Antes, en 1993, implantó el **Plan de Calidad**, siendo el “primer puerto europeo” en tener esta herramienta enfocada hacia el cliente.

Innovación contempla tejer alianzas con iniciativas que ya están desarrollándose, como las que acoge un área concreta, Blue District, siendo el caso de DFactory, instalación puesta en marcha por el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona para la industria 4.0.

Los tinglados se convertirán en un centro de innovación

Para impulsar el Blue District, la Autoridad Portuaria transformará los tinglados del muelle de Sant Bertran, que tienen actualmente diferentes usos, en un centro de innovación y economía azul, que denominará Blue Tech Port.

El equipamiento acogerá *startups*, centros de innovación de grandes empresas vinculadas a la logística y a la actividad portuaria, así como centros de formación y pruebas piloto. El Blue Tech Port, que todavía no tiene calendario, supondrán una inversión aproximada de entre 6 y 7 millones de euros, apuntó el pre-



A.P. DE BARCELONA

Wallenius
Wilhelmsen
Ocean



Come see us in Rotterdam
at Breakbulk Europe!

Stop by our booth located at 1F31 in Hall 1 and say hello!

BREKKBULK
EUROPE

17-19 May 2022
Rotterdam, Netherlands

Hyve event

Carretera

CLI consolida líneas de grupaje

La compañía, que ha recuperado los volúmenes previos a la pandemia en sus flujos internacionales, prevé alcanzar un crecimiento de entre el 5 y el 10% al final del presente año

Carlos Sánchez | Madrid

Coslada Logística Internacional (CLI) ha logrado consolidar sus líneas de grupaje internacional con origen y destino en España y en conexión con gran parte de Europa y el norte de África.

“Mantenemos lo que tenemos, que no es poco después de todo lo pasado en estos últimos años con la pandemia, *Brexit...*”, señala a Transporte XXI el director de la compañía, Andrés Martínez. CLI ha conseguido equilibrar ya los volúmenes que gestionaba antes de la pandemia. “En general sí que lo hemos hecho, aunque los flujos de los mercados son cambiantes”, matiza.

Especialistas

En este contexto, la compañía hace un balance muy positivo de lo conseguido el pasado año, “a pesar de las dificultades de los mercados y la baja disponibilidad de vehículos en toda Europa”, reconoce Martínez.

Además, de cara al presente ejercicio las previsiones son optimistas. “El año 2022 se presenta algo complicado por la falta de vehículos, incremento de costes, la guerra...”. Sin em-

bargo, “aún así, esperamos al menos un incremento de nuestro negocio de entre el 5 y el 10 por ciento, aproximadamente”, anticipa Martínez.

La oferta de CLI en tráficos de grupaje internacional con Europa incluye conexiones diarias con Portugal, Reino Unido, Irlanda, Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos y Suiza. Además, la compañía opera servicios semanales con distintas frecuencias a los países del este de Europa, Estonia, Letonia, Lituania, Grecia, República Checa y Turquía. Al mismo tiempo, la transitaria mantiene abierta una ruta semanal con Marruecos, que conecta con Tánger y Casablanca.

En relación con la situación actual de los tráficos, “en general, hay más exportación para Europa y Marruecos y han bajado algo las importaciones”, señala el directivo.

Junto al grupaje internacional, Coslada Logística Internacional ofrece también servicios de carga completa, *express*, almacén y distribución, apunta Martínez.



Instalaciones de CLI y Sertrans, su accionista mayoritario, en Alcalá de Henares.

TRANSPORTE XXI

A.P. DE BARCELONA

sidente de la Autoridad Portuaria.

El objetivo del Plan de Innovación es “consolidar un distrito tecnológico basado en la innovación logística-portuaria y en la economía azul”. Para Damià Calvet, “la innovación todavía no mira lo bastante al mar y la ciudad (Barcelona) mirará al mar con el Plan de Innovación”.



Ership Grupo

OFRECEMOS UN SERVICIO
LOGÍSTICO, INTEGRAL Y SOSTENIBLE

OPERADORES PORTUARIOS | ARMADORES | BROKERS DE FLETAMENTOS
AGENTES CONSIGNATARIOS | FORWARDING | AGENTES DE ADUANAS

WWW.ERSHIP.COM | +34 914 263 400



 Alvargonzález

 Ership

 COMPAS

 RONCO

 PINA Z TONER'S MARITIMA SL

 MARSHIP

 COMSHIP

 ERSHIP LISBOA

 ERSHIP BRUXELLES

Ferrocarril

Railsider reduce su huella de carbono

El operador transportó el pasado año un total de 1,43 millones de toneladas por ferrocarril, en ancho ibérico, lo que supone un ahorro de emisiones de casi 51.600 toneladas de CO2

Alfonso Alday | Irún

El operador logístico ferroviario Railsider, participado por el grupo Algeposa (51 por ciento) y Renfe Mercancías (49 por ciento), reafirma su apuesta por la sostenibilidad, como lo corrobora la Huella de Carbono 2021. Una acreditación enviada por Renfe Mercancías, que es la que certifica el cálculo conforme a las normas ISO 14067, EN 16258 y el folleto R330 de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).

Los datos de movimiento de mercancías por vía ferroviaria realizados por el grupo avalan su compromiso con la descarbonización. La empresa, a través de sus dos filiales, Railsider Atlántico y Railsider Mediterráneo,

transportó el pasado año un total de 1,43 millones de toneladas por ferrocarril, en ancho ibérico. Esta cifra supone un ahorro de emisiones de casi 51.600 toneladas de CO2 equivalente, en comparación con el mismo tráfico realizado por carretera, según explicaron a este periódico responsables del operador.

En concreto, la empresa Railsider Atlántico, con sede central en la localidad guipuzcoana de Irún, junto a la frontera con Francia, movió 906.230 toneladas netas por tren durante 2021.

El 83,7 por ciento del tráfico se realizó mediante tracción eléctrica, “cuya energía proviene de fuentes renovables con

certificado de garantía de origen y emisión cero de CO2”, añadieron los mismos interlocutores.

Así las cosas, la huella total de carbono en el ciclo *Tank to Wheel* (TTW), concepto que hace referencia a la eficiencia del vehículo, desde que se carga de combustible hasta que este se transforma en energía mecánica, ascendió a 2.926 toneladas de CO2, lo que da como resultado una huella media

unitaria por unidad de tráfico en el mismo alcance de 6,07 gramos de CO2 equivalente por kilómetro, según se recoge en el certificado.

Por su parte, Railsider Mediterráneo, con sede en Valencia, transportó por ferrocarril 524.130 toneladas netas a lo largo del pasado año. El 99,3 por ciento del tráfico se realizó mediante tracción eléctrica. Conforme a las normas ISO 14067, EN 16258 y el folleto R330 de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la huella total de carbono en el ciclo *Tank to Wheel* ascendió a 51,1 toneladas de CO2, dando como resultado una huella media unitaria por unidad de tráfico en el mismo alcance de 0,26 gramos de CO2 equivalente por kilómetro.

Certificado sostenible

La norma internacional ISO 14067 especifica los principios, requisitos y directrices para la cuantificación, total o parcial de la huella de carbono durante su proceso o ciclo de vida, lo que representa la contribución potencial de un producto al calentamiento global, expresada como CO2 equivalente. La norma europea EN 16258, sin embargo, establece la metodología

Vista aérea de las instalaciones de Railsider Atlántico en la localidad fronteriza de Irún.

El certificado avala la apuesta de Railsider por la sostenibilidad



para la estimación y declaración del consumo de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero en los servicios de transporte de mercancías y pasajeros. Por tanto, el certificado reporta la huella de carbono total y unitaria generada por el servicio de mercan-

Al transporte en ancho ibérico suma los flujos en UIC

cias completo y el ahorro de emisiones, que recoge los KPI específicos para el ferrocarril, complementarios con GRI y entre los que destaca la energía de tracción, apuntan desde Railsider.

Además, al transporte en ancho ibérico hay que añadir las conexiones en UIC, que realiza Railsider con diversos países europeos como Francia, Italia, Bélgica, Alemania, Suecia, Países Bajos o Austria, entre otros.

Automatización

Dentro de las iniciativas en marcha para reforzar su apuesta por la sostenibilidad también destaca el desarrollo de un sistema para el control y seguimiento automático de su flota de vagones. Este sistema permite conocer en tiempo real la información relativa a las rotaciones de los inmovilizados, las cargas que transportan e incluso las fuerzas soportadas en los trayectos, lo que “ofrece una completa transparencia en el tracking y estados de las mercancías de cada cliente”, según indicaron desde el grupo.



Un buque de la naviera suiza MSC operando en la terminal de Noatum en Málaga.

A.P. DE MÁLAGA

Martimo

Noatum dispara sus tráfico en el puerto de Málaga

La terminal gana relevancia en la gestión de flujos en el Estrecho de Gibraltar con un aumento de las operaciones de MSC y afianzando las líneas de Hapag-Lloyd y Maersk

Antonio Martínez | Málaga

Noatum Terminal Málaga ha aumentado sensiblemente sus tráfico gracias al aumento de presencia en su línea de atraque de la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) al cierre del primer trimestre del año. El armador suizo incrementó sus operaciones logísticas en el recinto en el periodo entre enero y abril, con la escala de una cuarentena de buques, según la información de gestión de atraques de la Autoridad Portuaria de Málaga, a la que ha tenido acceso Transporte XXI.

Esta decisión está contribuyendo a aumentar considerablemente el tráfico de contenedores en el enclave andaluz. La compañía naviera ha optado por la capacidad estratégica de Málaga, en el tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, pa-

ra poder aliviar y desatascar su logística de tránsitos y vacíos que viene haciendo en mayor medida en puertos como Valencia, donde tiende a evitar “costes de congestión”, priorizando en mayor medida las operaciones ‘import-export’ que los transbordos de carga.

Año de oportunidades

En este sentido, fuentes de Noatum confirmaban que la instalación finalizó el primer trimestre con más de 100.000 TEUs, un tráfico compartido entre las líneas regulares semanales de Hapag-Lloyd y WEC Lines, y la operativa de Maersk y MSC. Desde la compañía se indica que “nos espera un año lleno de retos y oportunidades y hemos de seguir con nivel de exigencia, ofreciendo servicios portuarios de gran productividad y solo así conseguiremos alcanzar todos los objetivos propuestos”.

La instalación ha resaltado el comportamiento de los tráfico en abril, con flujos semanales de ocho buques y récords operativos. En concreto, la escala del “MSC Ellen”, con una operación de 7.543 TEUs, ha permitido marcar un récord de almacenaje de contenedores en el muelle 9, con un volumen superior a los 14.000 TEUs.

Noatum destaca que su terminal de Málaga dispone de una infraestructura adaptada para recibir un amplio rango de productos, con una superficie de 360.000 metros cuadrados. La estibadora tiene un parque de cinco grúas pórtico, con una capacidad de 600.000 TEUs anuales.

Noatum operó más de 100.000 TEUs hasta abril

DE RIJKE
accelerating value

ACCELERATING VALUE

- Supply Chain Solutions.
- Warehousing (APQ also Temperature Controlled) & Value Added Logistics
- Total Cost Management.
- Global Freight Forwarding.
- Local, National and International
- Transport.

De Rijke Trans & Logística España, S.L. • Ptd. Ind. Can Saketella
• C/ Gorca i Lladó 109-121 • 08210 Barberá del Vallés
Tel. +34 93 719 79 00 • comercial@derijke.com
www.derijke.com

Medatlantic

Customs & Global Logistic Operator
Offshore Services
Airfreight Services Specialist

Servicios semanales en contenedores y grúapeje.
Importación y Exportación con Europa, África, Cabo Verde y Extremo Oriente.
Corresponsales en Europa y Extremo Oriente

TRACE CERTIFIED IATA

C/ Ferreras, 24 - 1ª Planta, 35008
Las Palmas de Gran Canaria
Tel. +34 928 461 097 | medatlantic@medatlantic.es
www.medatlanticmanagement.es

TGB
GRUP TRAGINERS

Transporte de Contenedores Portuarios

PASSEIG CANTONS 98-30 www.traginersgrup.com
08038 BARCELONA 93 299 89 64
696 263 245 info@traginersgrup.com

Disponemos de carga propia de 13.500 m2

Transporte de CONTENEDORES
NACIONALES e Internacionales

EFFICIENCY NETWORK
for all cargo

www.traginersgrup.com

Software para la logística y el transporte de mercancías

TRANSKAL **ADUR** software productions

TEL +34 943 371 849 • info@adur.com • www.adur.com

TRANSPORTE TERRESTRE • TRANSITARIOS
AGENTES MARÍTIMOS • ALMACENES
TERMINALES PORTUARIAS Y FERROVIARIAS



Pasquale Formisano, Francisco Lorente, Alberto Hurtado y Carlos Ramos (hijo).

Marítimo

MSC, pasión por el “shipping”

Su filial española cumple 40 años con los retos de avanzar en logística, intermodalidad y digitalización y poner en servicio la terminal automatizada de la ampliación norte del puerto de Valencia

Antonio Martínez | Valencia
MSC España ha cumplido una feliz singladura de 40 años desde la constitución de sus oficinas en Valencia y Barcelona en 1982. Todo empezó de la mano de tres emprendedores locales, Carlos Ramos, Alberto Hurtado y Francisco Lorente. En cuatro décadas, la compañía ha logrado tejer una sólida presencia en la logística española, consolidando un flujo de 5 millones de TEUs durante el pasado año. Hoy, el grupo suizo es un baluarte imprescindible y un aliado intercontinental para la industria y el comercio.

El presidente de MSC España, Francisco Lorente, puso en valor, en la celebración del 40 aniversario de la compañía, la apuesta del armador suizo por España, y concretamente, por el puerto de Valencia, indican-

do que “la ilusión ha sido la referencia para lograr el éxito”.

Para ello, resaltó que “tener un gran capitán (en alusión a Gianluigi Aponte) es importante para llegar a buen puerto. Eso a la tripulación nos da una seguridad espectacular”.

MSC manipuló
5 millones de
TEUs en
España en 2021

“El *shipping* es una pasión”, indicó Lorente, explicando que la posición de la naviera como primer armador mundial “no se nos tiene que subir a la cabeza. Hoy navegamos hacia puerto seguro tras toda una serie de

temporales”. En su intervención, no quiso olvidarse de los clientes de la compañía, que nutren a su entramado comercial, en especial, a transitarios y cargadores, manifestando que “somos líderes gracias a vosotros”. En este sentido, reconoció que “sé que no somos los más baratos, pero lo que sí sé es que somos los mejores. De eso no hay duda”, sentenció.

Apuesta por Valencia

Igualmente, el presidente de MSC España, recalcó la apuesta de la compañía por Valencia y expresó su satisfacción por la labor de los tres últimos presidentes de la Autoridad Portuaria, Rafael del Moral, Rafael Aznar y Aurelio Martínez, a los que entregó un reconocimiento. “Son los que más han sabido adaptarse a lo que exigía el mercado y, sobre todo, que más nos han ayudado a llegar donde estamos”, explicó Lorente. “Entre todos hemos logrado que el puerto de Valencia sea un firme candidato para estar en el ‘Top Ten’ mundial”.

Y es que el compromiso del grupo naviero con Valencia es evidente. De hecho, entre los grandes retos a corto plazo está la puesta en marcha de la futura terminal automatizada de la ampliación norte del puerto de Valencia, bajo un compromiso inversor superior a los 1.200 millones de euros. Su primera fase se pretende que esté operativa en un plazo de 4 o 5 años, según la previsión de la compañía, una vez se termine la actual tramitación burocrática del proyecto.

PRESENCIA EMPRESARIAL

La compañía congregó en el marco del L'Hemisfèric de Valencia a sus principales clientes y proveedores en un emotivo acto que permitió homenajear a los **fundadores de la filial española** y **presentar la hoja de ruta** del grupo para los próximos años. Por allí, pasaron terminalistas, transitarios, cargadores, operadores logísticos y directivos de los principales puertos españoles.

Entre los asistentes destacó la presencia de **José Mestre**, de Grupo Mestre, **Vicente Boluda**, presidente de Boluda Corporación Marítima, **Jorge Alonso**, presidente de Grupo Alonso, **Javier Romeu**, CEO de Tiba, **Antonio Campoy**, presidente de Noatum, **Rafael Milla**, presidente de Grupo Raminatrans, **Miguel Ambielle**, director general de Kuehne + Nagel España, **Luis Martínez**, director general de Bolloré Logistics, **Diego Díaz**, director de Expeditors España, **Vicente Boluda Ceballos**, vicepresidente de Boluda Corporación Marítima, **Matthias Reiser**, director general de Leschaco Iberia, **Eduardo F. Davila**, presidente de Grupo Davila, **Antonio Monderde**, presidente de AM Cargo, **Alfonso Serrat**, presidente de Boluda Shipping, **José María Ballester**, presidente de Grupo Chema Ballester, **Fernando Roig**, presidente de Pamesa Cerámica, **Vicente Ferrer**, director general de Manuport Logistics y **Salvador Navarro**, presidente de Cade y ADE Logística. También asistieron los presidentes de los puertos de Vigo, Barcelona y Valencia, **Jesús Vázquez**, **Damià Calvet** y **Aurelio Martínez**.

La terminal, proyecto estrella del grupo, permitirá a MSC una nueva dimensión dentro del notable peso específico que tiene la naviera en España, con la instalación de la primera instalación eléctrica y automatizada del sur de Europa.

Logística del frío

Al mismo tiempo, la compañía quiere extender su apuesta por la logística frigorífica de los contenedores *reefer* con la instalación en la ZAL del enclave valenciano del “mayor almacén frigorífico de Europa”, con 25.000 metros cuadrados, y una segunda instalación para su filial Medlog de 20.000 metros cuadrados, dos plataformas que agruparán una inversión de 55 millones de euros.

Y, por último, el grupo no descuida su desarrollo intermodal, con la gestión de las terminales ferroviarias de Córdoba y Torrejón (Madrid) y el lanzamiento de corredores ferroviarios en la Península Ibérica.

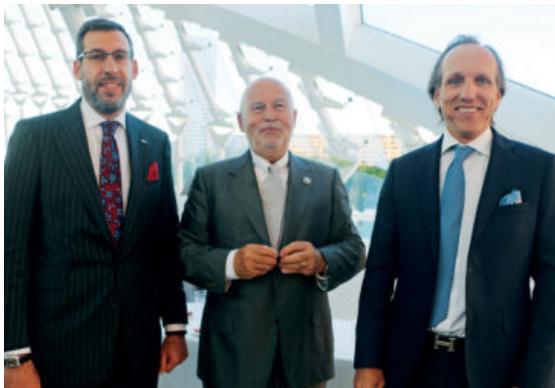
La compañía ha ido tejiendo



Francisco Lorente, Rafael Aznar, Rafael del Moral y Aurelio Martínez.



Jorge Alonso y esposa, José María Ballester y esposa, y Antonio Monterde.



Diego Díaz, Francisco Lorente y Javier Romeu.

desde 1982, desde sus sedes de Barcelona y Valencia, una tupida red comercial que le ha llevado a tener 14 oficinas en España y una plantilla de más de 600 trabajadores.

5 millones de TEUs

La naviera opera actualmente en 18 puertos españoles con un volumen global de 5 millones de TEUs, de los que más de 3,5 millones de TEUs están concentrados en el puerto de Valencia, donde viene realizando un flujo anual de 1.500 escalas.

La compañía ofrece 33 servicios de línea principal y cinco entre puertos españoles, lo que permite a los embarcadores españoles una sólida red marítima global de interconexión con los cinco continentes, que “se ha convertido en una verdadera herramienta de competitividad de las empresas españolas”, como reconoció en la clausura del evento, el consejero de Transportes de la Generalitat Valenciana, Arcadi España.

El 70% del negocio de MSC se mueve en Valencia

En clave internacional, reforzará la apuesta por la sostenibilidad, descarbonizando su actividad, así como aumentando la digitalización de sus servicios y su capacidad, con la entrada en servicio de 60 nuevos buques con una capacidad de cerca de un millón de TEUs. MSC apuntalará así su primera posición en el ranking de armadores de *liner shipping*.



Ignacio Ballester conversa con Fernando Roig, presidente de Pamesa.



Máximo Buch, Antonio Campoy y Vicente Ramos.



Eduardo F. Davila, Francisco Lorente, Jesús Vázquez y José Mestre.



ESTE PUEDE SER SU ESPACIO
TELÉFONO: **944 400 000**

RIBARROJA PARK
DESDE 2.500 m² HASTA 12.000 m²
PLATAFORMA LOGÍSTICA
DISPONIBLE EN ALQUILER

+ INFORMACIÓN

Estrada & Partners
REAL ESTATE ADVISORS

valencia@estradapartners.com | +34 96 066 00 20 | www.estradapartners.com



La dársena incrementó el tráfico ferroviario el 13,4 por ciento en 2021.

Marítimo

Tarragona se posiciona en el intermodal

La llegada del UIC, el puerto seco en el Corredor del Henares, la concesión de la terminal de La Boella en el interior de la dársena y la ZAL, actuaciones claves para el despegue

Eva Mármol | Tarragona
El Puerto de Tarragona toma posiciones en el transporte intermodal y dará el salto cuando confluyan tres actuaciones clave entre 2023 y 2024: la llegada del ancho de vía internacional (UIC), la entrada en funcionamiento del puerto seco en el Corredor del Henares (PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo) y la concesión de la Terminal Intermodal de la Boella, infraestructura ferroviaria ya construida en el interior de la dársena, que ha solicitado la *joint venture* CTC, liderada por BASF. Además, será una realidad la ZAL, lo que “nos permitirá tener más músculo

para la carga general”, señaló Genoveva Climent, directora Comercial y Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria, en la tercera edición de la conferencia Rail Day.

El Corredor Mediterráneo “nos posicionará como nodo estratégico hacia el centro peninsular en ancho ibérico y hacia el sur en UIC”. Y ser nudo de cambio de anchos puede generar “oportunidades de trenes multicliente”, añadió.

Otra actuación estratégica es el puerto seco en el Corredor del Henares, cuya primera fase está a punto de culminar y que enlazará con la segunda. PortTarragona Terminal Guadalaja-

ra-Marchamano “nos posicionará en Madrid”.

La tercera infraestructura clave es la explotación de la Terminal Intermodal de La Boella, que CTC condiciona a la lle-

ga del UIC, prevista para 2023. El objetivo es que la terminal alcance una actividad de 118.000 UTIs anualmente en los primeros cuatro años de funcionamiento.

Entre 10 y 12 trenes

Sin esperar a la culminación de estas obras, diversas empresas de la comunidad portuaria de Tarragona están potenciando el tráfico ferroviario. Como es el caso de Gonvarri Tarragona, que tiene una concesión en el muelle de Aragón. Gonvarri importa por la dársena productos siderúrgicos, sobre todo bobinas de acero, que trata en las instalaciones antes de enviarlas a las fábricas del grupo.

La compañía decidió centralizar por Tarragona parte de las importaciones que llegaban más dispersas por otras dársenas y reexpedir el producto por ferrocarril a sus fábricas en España. Ello ha generado un tráfico ferroviario de “entre 10 y 12 trenes semanalmente”, señaló Eduardo Martín, gerente de Planta de Gonvarri Tarragona, en el marco del Rail Day.

Benito Caballero, director general de Operaciones de Bergé Gefco, concesionaria para tráficos de vehículos, puso en valor la llegada del UIC: “Reforzará el puerto de Tarragona como punto de importación y como alternativa al puerto de Barcelona”. La dársena, que no sufre la congestión de otros puertos, tiene “mucho potencial para crecer en flujos de importación y exportación (de vehículos)”.

El puerto de Tarragona movió 762.071 toneladas por ferrocarril en 2021, lo que generó 1.315 circulaciones. Ello supuso un incremento del 13,4 por ciento en relación a 2020.



Josep Maria Cruset, presidente de la Autoridad Portuaria, inauguró la jornada ferroviaria.

PUERTO DE TARRAGONA

PUERTO DE TARRAGONA

Marítimo

HMM gana peso en el Estrecho

El grupo español Sea & Ports refuerza la comercialización de los servicios interoceánicos de la naviera surcoreana en el puerto de Tánger-Med adquiriendo una “participación considerable” del capital de la agencia NAL Maroc

Antonio Martínez | Valencia

Sea & Ports está reforzando la comercialización de la naviera HMM en el Estrecho de Gibraltar, sumando Marruecos a sus actividades de agencia en España y Portugal que viene realizando en exclusiva para el armador surcoreano.

El grupo español ha confirmado a Transporte XXI que espoleará los tráficos ‘import-export’ en Marruecos tras haber tomado una “considerable participación” de la agencia marítima North Africa Logistic (NAL Maroc). Esta compañía, con central en Casablanca, viene representando a HMM en el puerto de Tánger-Med y tiene presencia en Agadir.

La adquisición de la compañía marroquí supone una continuación en la estrategia que viene llevando Sea & Ports en las últimas décadas, explican fuentes del grupo, bajo el timón de Juan José Arroyo. Su gran objetivo es “incrementar su posicionamiento en el continente africano”, donde es un consumado especialista, así como su interés “en ser un actor relevante del tráfico en el Estrecho de Gibraltar”, reforzando su actividad comercial en los puertos de Bahía de Algeciras y Tánger-Med.

Con la suma de NAL Maroc, Grupo Sea & Ports fortalece su apoyo a los servicios marítimos de la naviera HMM para “aumentar su cuota de mercado en los tráficos nacionales e internacionales”. Al mismo

tiempo, el grupo español ha comunicado que NAL Maroc obtendrá también la nominación de representación de Marguisa Shipping Lines, línea marítima de Sea & Ports, a partir del próximo 1 de junio.



Un buque de 24.000 TEUs de HMM entrando en TTI-Algeciras.

Con esta decisión, “se buscará incrementar la presencia en el tráfico de Marruecos con África Occidental, tratando de lograr así un doble objetivo que tenga como resultado una optimización de los servicios y un aumento en los beneficios”, ha recalcado el grupo marítimo español.

En la actualidad, la surcoreana está escalando en Tánger-Med con el servicio FE4

en su escala “Eastbound” con frecuencia semanal, lo que permite conectar al enclave marroquí con Extremo Oriente, en una línea regular compuesta por 11 buques con capacidad unitaria de más de 24.000 TEUs.

Fuentes de Sea & Ports han explicado a Transporte XXI que “los volúmenes se están incrementando progresivamente, en Algeciras y Tánger”. La compañía destaca que “además de potenciar los tráficos de ‘import-export’, HMM está utilizando ambos enclaves como *hub* de transbordo, comercializando el norte de España y Portugal”.

La compañía estima un “crecimiento alto, principalmente en el Estrecho, pero bien es cierto que HMM está algo limitado en la alocaión en los servicios de ‘THE Alliance’ y principalmente en el Mediterráneo”, indican.

La naviera surcoreana HMM tiene previsto realizar 90 escalas con buques propios en Tánger-Med durante 2022, mientras que Algeciras recibirá las operaciones de 42 buques, según el calendario de escalas de la compañía, al que ha tenido acceso este periódico. Junto a ellos, la naviera embarcará carga en 24 y 54 *feeders* en Tánger-Med y Algeciras, respectivamente.



NORTON
Edificios Industriales S.A.

Soluciones económicas
Flexibilidad
Plazo de entrega reales



Ribera de Axpe, 50 48950 Erandio (Vizcaya) Tel. 944 315 120 www.nortonei.com / norton@nortonei.com

Carretera

Babé y Cía amplía su flota

La compañía gallega de transporte de mercancías peligrosas aumenta su operativa con la gestión de 228 *trailers* y 70 camiones rígidos



BABÉ Y CÍA

Iñaki Eguía | Bilbao

Babé y Cía, conforme con su apuesta para mejorar la eficiencia de su actividad, adquirió 24 cabezas tractoras durante el pasado ejercicio. Las previsiones para este año del operador gallego, especializado en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, son repetir una cifra de compras similar, dentro de la cual se incorporarán las primeras unidades dotadas con motores de gas natural licuado (GNL).

La compañía centenaria se encuentra en una fase expansiva de su actividad en la zona norte peninsular y en Portugal. Entre las principales cifras que reflejan este desarrollo de la empresa, con sede central en Redondela (Pontevedra), destaca su operativa

18

MILLONES
DE KM AL
AÑO PARA
REALIZAR
200.000
ENTREGAS

con una flota formada por 228 *trailers* y 70 camiones rígidos. Un volumen muy superior a las 170 cisternas que movía hace cinco años. Este parque de vehículos traslada al año 2,5 millones de metros cúbicos, con 18 millones de kilómetros recorridos, para realizar 200.000 entregas.

Los responsables de la compañía gallega, fundada en 1888 por Evaristo Babé y gestionada por la quinta generación familiar, confirmaron a Transporte XXI que “están atentos a las nuevas oportunidades en el mercado vinculadas al transporte de combustibles sintéticos, biocarburantes o hidrógeno, entre otros recursos que se extenderán durante los próximos años para avanzar en la descarbonización del transporte”.

El flotista gallego tiene en los hidrocarburos el pilar principal del incremento de su actividad de transporte por carretera. De esta forma, el acarreo del gasóleo, los fueles y las gasolinas concentran cerca del 80 por ciento de sus rutas.

Hidrocarburos
suponen el 80%
de su actividad

Cepsa, Repsol, Galp, Disa y BP se encuentran entre sus principales clientes, operando en los cargaderos de Salamanca, Bilbao, Miranda, Pamplona, Burgos, Valladolid, León, Gijón, Zaragoza, Coruña y Vigo. Babé y Cía presta, al mismo

tiempo, suministro de fuel para industria y buques en Bilbao y A Coruña empleando una veintena de cisternas y realiza también distribución capilar de gasóleos con una flota de 55 vehículos rígidos.

El transporte de gases industriales y medicinales, iniciado en 2016, se ha situado entre los negocios emergentes de Babé y Cía durante el último quinquenio. Para el porte de las botellas, botellones, bloques y recipientes de gases comprimidos, licuados, disueltos a presión y hielo seco de forma individual o montados en cesta y armarios emplea una quincena de vehículos.

Además, el operador gallego completa su oferta de servicios con el transporte de betunes asfálticos y

Imagen de algunos de los vehículos pesados que conforman la flota de Babé y Cía.

Cargadores

Gadisa apunta al carbono cero

Forestal del Atlántico y Reganosa avanzan con sus proyectos para producir metanol e hidrógeno verde

Transporte XXI | Ferrol

El grupo Gallega de Distribuidores de Alimentación (Gadisa), que controla Forestal del Atlántico y Reganosa, situadas en el puerto de Ferrol, da pasos firmes en su descar-

bonización. El proyecto Triskelión de Forestal del Atlántico, para producir metanol verde en la terminal de Mugarbos con una inversión de 130 millones de euros, ha sido declarado por la Xunta de Galicia co-

mo iniciativa empresarial prioritaria. Por su parte, Reganosa y EDP Renováveis han iniciado la tramitación administrativa y medioambiental de la planta de hidrógeno verde en As Pontes (A Coruña).



emulsiones, a través de 40 cisternas, y residuos líquidos industriales, mediante otros 10 remolques.

La centeneria empresa se ha consolidado en el mercado luso

Babé y Cía destaca el incremento de su negocio en el País Vasco, Navarra y Castilla y León, así como en Portugal. La actividad en el mercado luso, impulsada a partir de 2018 con la creación de una filial, se ha consolidado con la operativa de una flota formada en la actualidad por ocho trailers y siete camiones rígidos.

OEA

Operadores Económicos Autorizados

- ✓ Menor número de controles físicos y documentales
- ✓ Prioridad en los controles ✓ Reducción de la garantía del IVA
- ✓ Notificación previa de los controles físicos
- ✓ Despacho centralizado ✓ Elección del lugar de la inspección

Empresas de Servicios a las Empresas

Transporte Internacional de Mercancías

La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.

<p>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	<p>AIRPHARM SA Passeig de la Zona Franca 111 Edif. Auditori, 7º 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
<p>BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	<p>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ª 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail fam@finismar.es www.finismar.es</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones <input checked="" type="checkbox"/> Estiba <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Seguros
<p>CASINTRA PORT Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas 	<p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
<p>COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Pol. Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	<p>ESTE PUEDE SER SU ESPACIO 944 400 000</p>

Carretera

Familia Pico se apunta a la automatización

El operador asturiano implantará en su nueva sede de Carreño un sistema de alta densidad de almacenaje con capacidad para 2.775 palés

Iñaki Eguía | Carreño

Transportes Familia Pico incorporará un almacén logístico semiautomático en su nueva base operativa, abierta durante las últimas semanas, en una parcela de 15.000 metros cuadrados en el polígono industrial Tabaza II, en Carreño (Asturias). El operador invertirá en un sistema de almacenaje de carga en profundidad automatizado, con capacidad para 2.775 palés, en sus 3.600 metros cuadrados edificadas de instalaciones.

La tecnología seleccionada se basa en un almacenamiento con carro satélite que circula por raíles. “Con este equipamiento se logrará una mayor precisión, rapidez y seguridad en los tiempos de trabajo frente a un sistema compacto convencional”, manifestaron los responsables de Familia Pico. Además, añadieron otras ventajas contempladas, como la “facilidad de su manejo, compatibilidad con los distintos tipos de paletas existentes en el mercado y que soporta hasta 1.500 kilogramos de peso, con un sistema de elevación de la carga de velocidad variable”.

La automatización logística que gestio-

nará el transportista asturiano, desarrollada mediante sensores láser y fotocélulas, evitará que las carretillas accedan a los canales de almacenaje.

De esta forma, la carretilla deposita las cargas desde el exterior de la estantería sobre el carro satélite y este circula por raíles



Sistema de almacenaje con carro satélite que circula por raíles.

desplazando la paleta, seleccionada a través de un mando a distancia, a la posición libre más cercana.

El almacén semiautomático forma parte del paquete de inversiones, por valor de 3 millones de euros, que Transportes Familia Pico acomete para adecuar las instalacio-

nes de Carreño a sus necesidades de transporte y logística. La nueva base logística, que anteriormente perteneció a la desaparecida compañía Servimotor Asturias, concesionario de vehículos industriales de MAN, cuenta con accesos directos con las autovías A-66 y A-8 y está a corta distancia de los puertos de Gijón y Avilés. Además, el operador asturiano mantiene en sus instalaciones de Llanera una campa de 1.500 metros cuadrados para el estacionamiento de sus vehículos. Transportes Familia Pico gestiona unos 50 camiones, de los que más de la mitad son en propiedad.

Crecimiento a doble dígito

La compañía, que trabaja principalmente para los sectores de alimentación, siderúrgico y paquetería, ha logrado un crecimiento de negocio a doble dígito desde su fundación en Solís (Asturias) en 2014. Transportes Familia Pico registró en el año 2020, marcado por la pandemia, una cifra de negocio que superó los 4,1 millones de euros, un 26 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los datos del Registro Mercantil.



Imagen de las nuevas instalaciones de Transportes Familia Pico en el polígono industrial Tabaza II, situado en el municipio asturiano de Carreño.



APM TERMINALS

APM Terminals Valencia ha activado planes de contingencia para flexibilizar la alta ocupación del patio.

Marítimo

APM Terminals asegura operativa en Valencia

El puerto ejecutará la adecuación de 600 metros de la línea de atraque del Muelle de Levante para flexibilizar la operativa de megabuques

A. Martínez | Valencia

APM Terminals Valencia va a afrontar en parte de su línea de atraque en el Muelle de Levante “una afectación en su operativa” durante los próximos cuatro meses para la adecuación de la infraestructura y dragado de las obras realizadas en 2016. Esta actuación, con un coste de 8 millones, sirvió para alcanzar una profundidad de 17 metros de calado en 600 metros de la instalación.

Las obras, que han sido adjudicadas por la Autoridad Portuaria a Acciona Construcción, permitirán asegurar el atraque de buques portacontenedores de hasta 400 metros de eslora con 16 metros de calado, como viene operando la estibadoras junto a la zona que también dispone en el Muelle de Llovera.

APM Terminals Valencia ha comunicado que la empresa “destinará todos los recursos disponibles con el fin de servir a los clientes siguiendo los tradicionales estándares de seguridad y calidad” ante la afectación que se inició el pasado 2 de mayo, fecha en la que se inició la primera fase de los trabajos.

En concreto, fuentes de la Autoridad Portuaria indican que la obra de mejora,

para mantener el calado de 17 metros, se circunscribe a la adecuación del paramento y remodelación del talud de la banqueta entre

los bolardos 5 y 11 del Muelle de Levante en una zona en la que se ha comprobado la existencia de un recrecido de protección de la base del tacón del cajón, por un previsible descalce, que sobresale tres metros de la vertical, con un espesor medio de 1,5 metros.

Este recrecido invade de la zona de atraque de los megabuques, por lo que se hace necesario demoler parte del refuerzo a una profundidad aproximada de 16 metros. La extracción del refuerzo se rellenará con una solución que proteja la base del tacón, sin invadir el atraque.

Por su parte, la instalación ha tenido que activar en las últimas semanas diversos planes de contingencia para flexibilizar la alta ocupación de su patio de contenedores, “ante la continuidad de unos stocks de

terminal muy descompensados”. De hecho, restringió la entrada de contenedores vacíos y cerró sus puertas durante dos días al inicio del presente mes de mayo, solo aceptando la retirada de contenedores de importación y equipo vacío.

Además, también desplazó contenedores a una base de vacíos en la ampliación norte cercana a la instalación para liberar espacios.

APM Terminals Valencia instaló en 2022 el sistema operativo Navis N4 con una inversión de 4,75 millones de euros. La compañía culminó con éxito su puesta en marcha durante el primer trimestre, tras más de dos años de preparación y formación del equipo. El sistema permite aumentar un 10 por ciento la capacidad del patio, según explicó la compañía.

Está activando medidas para aminorar la congestión

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



ATLANTIC CANARIAS SA
Santa Cruz de Tenerife
Anatolio Fuentes García, 16
Polígono Industrial Costasur+
Tel. 922 62 25 60 / Fax: 922 62 34 81
atlanticctfe@atlantic-canarias.com
www.atlantic-canarias.com

TRANSITARIOS



ATLANTIC CANARIAS SA
Las Palmas
Secretario Artiles, 44 - 1º E
35007 Las Palmas de Gran Canaria
Tel. 928 22 91 62 / Fax: 928 27 27 80
atlanticlpa@atlantic-canarias.com
www.atlantic-canarias.com

CATALUÑA

MUDANZAS



TRALLERO INTERNACIONAL
Mudanzas Internacionales/Guardamuebles
Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur
Tel.: 93 421 75 00
www.trallero.com
08908 L'Hospitalet de Llobregat



GALICIA

CONSIGNATARIOS



PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL
Muelle Comercial, s/n - Ferrol
Tel. 981 35 82 72 / Fax: 981 35 34 16
ferrol@ptmar.com / www.ptmar.com
Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-Ribadeo-Cariño

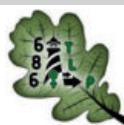
ESTIBADORES



PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL
Tel. Marín: 902 23 88 57
Tel. Ferrol: 902 20 01 02
Tel. 986 44 76 01/Fax: 986 43 14 30-Vigo
ferrol@ptmar.com / www.ptmar.com
Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-San Ciprián-Ribadeo-Cariño

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS
Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao
Edificio EX TMB
Tel.: 944 835 204
E-mail: convencional@686tp.com
48980 Santurtzi



Ferrocarril

“Un buen comienzo” para atraer carga al tren

Los ‘ecoincentivos’ hasta 2024 son bien recibidos por las empresas ferroviarias, si bien demandan ayudas con carácter más estructural

Carlos Sánchez | Madrid

El sector ha recibido con agrado la decisión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) de poner en marcha un programa de ‘ecoincentivos’ para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

“Es un buen comienzo”, confirman fuentes del sector, si bien “reclamamos que no sea una ayuda puramente coyuntural, sino que se convierta en estructural”.

Las ayudas, dirigidas a la oferta, es decir, a las empresas ferroviarias, presentan ciertas incógnitas. Así, el período para solicitar los ‘ecoincentivos’ correspondientes a 2022 se inicia el 1 de enero de 2023 y finaliza el 30 de abril, según recoge la Orden Ministerial, pero no deja claro si es para el año natural o para el año móvil, es decir, si se pueden solicitar de marzo a marzo,

por poner un ejemplo. “El problema es si esperas y la partida del ‘ecoincentivo’ se agota”, se preguntan las fuentes consultadas. Al mismo tiempo, “la fórmula de cálculo es compleja y no tenemos todavía certidumbres exactas de cómo va a quedar plasmado”, añaden.

“La fórmula de cálculo es compleja y genera dudas en el sector”

Otra duda que está sobre la mesa afecta a la dotación de los ‘ecoincentivos’, porque el Mitma recoge en la Orden Ministerial una partida de 20 millones anuales, con posibilidad de un incremento de otros 5 millones, para un total de 60 millones en el período 2022-2024. Sin embargo, la CE dio el pasado mes de marzo el visto bueno a un régimen español por valor de 120 millones de euros para estimular el paso del transporte por carretera al transporte sostenible por ferrocarril. De hecho, la vicepresidenta ejecutiva Margrethe Vestager,

Los ‘ecoincentivos’ se empezarán a aplicar desde un crecimiento medio del 8 por ciento de las empresas ferroviarias.



responsable de la política de competencia, declaró que “el régimen por valor de 120 millones de euros aprobado hoy contribuirá a mejorar la competitividad y la ecologización del transporte de mercancías por ferrocarril en España”. Fuentes del sector consideran que esto deja una puerta abierta a la aprobación de otro programa similar en 2024, que dé continuidad al actual, si bien existe incertidumbre al respecto.

Crecimiento del mercado

Los ‘ecoincentivos’ se empezarán a aplicar desde un crecimiento mínimo del 8 por ciento en el volumen de carga transportada por las empresas ferroviarias. Esta decisión deja en un término medio las pretensiones iniciales del Ministerio, que se situaban en el 12 por ciento, y las del sector, que se inclinaban por un 5 por ciento.

Pese a las cuestiones técnicas que quedan por concretar, las empresas ferroviarias valoran la medida ministerial como “una buena iniciativa que tenemos que aprovechar para que crezca el mercado ferroviario de mercancías”. Además, “una cosa debe quedar clara para el conjunto del sector, los ‘ecoincentivos’ están diseñados para ponerlos en el mercado, no para que se los quede la empresa ferroviaria, puesto que si la empresa no incrementa sus volúmenes, dejará de tener esa subvención”.

Estas ayudas se suman a las también recogidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que contemplan partidas destinadas a la modernización de material ferroviario de mercancías (125 millones), a la interoperabilidad ferroviaria (45 millones) y el fomento de la intermodalidad del transporte (75 millones).

Por otro lado, el Ministerio también puso en marcha recientemente un programa de ayudas directas para compensar el incremento de los costes energéticos del sector ferroviario de mercancías, tras la escalada de los precios de la electricidad y el gasóleo. Sin embargo, las ayudas aprobadas “son una buena medida, pero insuficientes en el importe y en el plazo”, señaló Víctor García, ejecutivo de Captrain, en el marco de la tercera edición del Rail Day, organizada por la Autoridad Portuaria de Tarragona. Las medidas, que finalizan el 30 de junio, “llegan tarde en importe y en plazo”, coincidió Miguel Ángel Fañanás, director de Desarrollo de Negocio Iberia de Medway.

Ante la actual coyuntura, fuentes del sector no descartan que las ayudas por la subida del coste energético sean prorrogadas, “porque el problema no se soluciona”.



El sector de la logística y el transporte es uno de los líderes en creación de empleo en España.

Política

El sector, protagonista en la creación de empleo

UNO reclama que se siga incentivando la transformación digital de las empresas logísticas, que se diseñen planes adaptados de formación y se fomente el crecimiento con bajadas de impuestos

TXXI | Madrid

Las empresas logísticas y de transporte están siendo protagonistas en el mercado de trabajo. Así se desprende de los últimos datos publicados por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en los que se refleja que el sector ha alcanzado los 981.606 afiliados, batiendo un récord desde que se inició la pandemia.

Estos datos constatan “el liderazgo de las empresas logísticas y de transporte en la creación de empleo”, señalan desde UNO. En abril, la afiliación en el sector se incrementó un 5,4 por ciento, por lo que “un mes más, la logística demuestra su fortaleza y se consolida como generador de riqueza y creación de empleo a pesar de la coyuntura adversa por la que atraviesan las economías mundiales y española”, asegura Francisco Aranda, presidente de la patronal logística.

El dato de creación de empleo en abril “resulta aún más reseñable si tenemos en cuenta que se pro-

duce en un momento en el que las empresas tienen que hacer frente a una serie de sobrecostes derivados de los elevados niveles de inflación que, además, están estancando el consumo”.

Hasta el mes de abril se produjeron 53.966 nuevas afiliaciones al Régimen General, cifra un 7,54 por ciento superior a la de los cuatro primeros meses del pasado ejercicio.

El sector logístico se coloca “como el quinto con mayor crecimiento relativo, escalando dos posiciones con respecto al mes anterior”, matizan desde UNO. No obstante, la nota negativa es que el régimen de

autónomos continúa perdiendo afiliados. Hasta abril la contracción fue del 1,96 por ciento, lo que se traduce en 4.205 trabajadores menos.

“Es indudable que la logística tendrá un papel protagonista en la recuperación. Hemos pasado de ser una *commodity* a ser un valor añadido para la economía”, apunta Aranda.

Por este motivo, la patronal logística reclama que, desde los distintos gobiernos, “se siga incentivando la transformación digital del sector, se diseñen planes de formación adaptados a las necesidades de las empresas logísticas y se fomente su crecimiento con bajadas de impuestos para mejorar la competitividad”.

€
20

MILLONES ANUALES DESTINADOS A ECOINCENTIVOS HASTA 2024

El sector se acerca al millón de afiliados





El Congreso Nacional de CETM, bajo el lema 'Construyendo el futuro de transporte', congregó en Alicante a más de 600 empresarios y profesionales del sector.

Carretera

“Aún queda mucho por hacer”

El presidente de CETM reitera que algunas medidas necesitan “mayor grado de definición” y urge al Gobierno “hacer realidad todos los acuerdos”

Antonio Martínez | Alfonso Alday

“Aún queda mucho por hacer en los próximos meses”. Este es el mensaje que lanzó Ovidio de la Roza, presidente de CETM, en la clausura del decimoctavo Congreso Nacional de Empresarios de Transporte. Una clara alusión a los acuerdos alcanzados entre el Comité Nacional y el Ministerio de Transportes, que monopolizaron el debate de este encuentro, celebrado del 4 al 7 de mayo en Alicante. “Son un buen punto de partida”, pero algunas medidas necesitan “mayor grado de definición y concreción”, matizó De la Roza, tras insistir en que “es preciso hacer realidad todos los acuerdos, uno por uno, lo antes posible”.

Durante su intervención en el Congreso, que reunió a más de 600 empresarios y profesionales del sector, el máximo responsable de la patronal puso

El sector no puede quedarse en esos acuerdos, por muy buenos que sean

Ovidio de la Roza
Presidente de CETM

en valor los acuerdos. “Se han obtenido medidas históricas”, recordó De la Roza, como la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, la obligación de actualizar los precios de los servicios según la variación del precio de los combustibles, la penalización de las paralizaciones o las ayudas directas, entre otras. Y sin paños calientes, denunció que muchos cargadores están exigiendo a los transportistas que descuenten la bonificación de los 20 céntimos por litro de combustible de sus tarifas. “Con su egoísmo habitual pretenden adueñarse de nuestras ayudas sin pudor alguno”, sentenció el presidente de la patronal.

Por último, destacó que “el sector no puede quedarse en esos acuerdos, por muy buenos que sean” y manifestó su compromiso para llevar a cabo el Plan Impulsa que desarrolla el equipo de la

ministra Raquel Sánchez, que, finalmente, no participó en el Congreso.

Sí lo hizo la secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, que coincidió con el presidente de CETM en que “aún queda mucho trabajo por hacer”, tras enumerar los principales retos a los que se enfrenta el transporte: digitalización, escasez de conductores y la interoperabilidad.

Ley de la Cadena Alimentaria

Rallo destacó los acuerdos alcanzados con el Comité Nacional, que recogen medidas de carácter “histórico”, como la prohibición de la carga y descarga por parte del conductor. Al mismo tiempo, avanzó que “ya se está preparando” el anteproyecto de ley con la aplicación en el sector de los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria para que no se pueda trabajar por debajo de costes de explotación, una de las principales exigencias de los transportistas.

En cuanto a la falta de conductores, un problema que no afecta solo a España, sino también en el resto de Europa, la secretaria general de Transportes señaló que el Ministerio constituirá un grupo de trabajo para encontrar soluciones, analizar las necesidades de los profesionales del transporte y propagar información para “hacer el transporte más atractivo”.

El Congreso, que no pudo celebrarse en 2020 por la pandemia, también acogió la Asamblea General de la pa-

tronal, a cuyo término tuvo lugar una mesa coloquio con la participación del director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, el presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de Conetrans, Carmelo González, y el secretario general de la CETM, José María Quijano, que analizaron las principales medidas recogidas en los acuerdos con el Ministerio.

Actualizar los acuerdos

El presidente del Comité, Carmelo González indicó que “abogamos por actualizar los acuerdos, como en la carga y descarga, donde debemos eliminar la penosidad que pasan nuestros conductores”. González señaló que “el mundo asociativo debe ser vivo, debemos seguir luchando”. Por ello, defendió los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Transportes.

“Unos acuerdos estructurales, que dotan de estabilidad al sector”, matizó Jaime Moreno García-Cano, director general de Transporte Terrestre.

Las medidas se centran en la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, la revisión del precio del transporte ante los incrementos del combustible, el gasóleo profesional, la reducción de tiempos de espera, el desplazamiento de trabajadores, la puesta en marcha de un código de buenas prácticas y los aparcamientos seguros. Pero no solo con la normativa publicada es suficiente, indicaron. “Tenemos que afinar los acuerdos”, reconoció Moreno. El director general de Transporte Terrestre indicó que “hay trabajo por delante para perfilar, porque queremos que el transpor-

te aporte valor, pero que ese valor se quede en el transporte”. En este sentido, indicó que, por ejemplo, con la prohibición de la carga y descarga “hay un campo de negocio importante para los transportistas”. Pero, ante los incumplimientos, avanzó que también ha establecido un buzón anónimo de denuncias que se abrirá en septiembre, a lo que González agregó que “pedimos que nos sancionen para que se cumpla la ley”.

Más allá de junio

Por su parte, el presidente del CNTC solicitó la prórroga de la medida de los 20 céntimos para reducir el precio del gasóleo, que finaliza en junio, y reclamó la aplicación de Ley de la Cadena Alimentaria. “No va a ser la panacea, pero tenemos que pensar para qué sirve el Observatorio de Costes. Es un tema complejo. Cada empresa tiene una estructura de costes diferente, pero debemos intentar tener rentabilidad”. Por último, se mostró partidario de que con el desarrollo de una red de aparcamientos seguros, otro de los compromisos ministeriales, se pueda realizar el descanso semanal de 45 horas por parte de los conductores en la cabina de las tractoras.

En cuanto a pesos y dimensiones, Moreno avanzó que “buscamos un cambio tranquilo con los conjuntos euro-modulares, porque no todo el mundo va a mover 44 toneladas”. En este sentido, “tenemos que certificar los sectores donde se puede hacer esta transición tranquila para poder mover más con menos y asumir toda la carga que va a haber en los próximos años”.



El transporte por carretera es un sector imprescindible y esa es la realidad

María José Rallo
Secretaria general de Transportes y Movilidad



Los pasillos del Congreso estuvieron muy concurridos.

El sector pone el foco en la actual crisis de suministros

Pese a que aún resonaban los ‘ecos’ del reciente paro de transportistas, convocado en marzo por Plataforma, hubo un ambiente muy distendido en los pasillos del Congreso de CETM. Primó el reencuentro. Eso sí, la preocupación por el negocio es evidente.

En los corrillos entre empresarios transportistas y profesionales de empresas proveedoras se comentó, sobre todo, que tras la crisis sanitaria y la invasión de Rusia a Ucrania se ha evidenciado un fuerte problema con los suministros de equipos para el sector.

“A la escasez de conductores, hoy sumamos el bloqueo que hay en muchos proveedores de equipamiento, en concreto de tractoras, remolques y semirremolques, lo que nos impide poder programar con acierto nuestras estructuras empresariales”, explicó a Transporte XXI un destacado flotista especializado en flujos agroalimentarios. Otro directivo de una empresa de transportes indicó que “nos están dando fe-

cha de entrega para 2023 a pedidos que hicimos el año pasado”. Además, matizó, “nos dicen que las unidades que nos entreguen tendrán un sobrecoste al precio firmado en el contrato. Es la tormenta perfecta”. Estos medios mostraron su preocupación por el escenario real del sector, más allá del que se mueve entre las bambalinas de los ministerios.

Destacaron que “es cierto que se ha incrementado el precio del transporte por la problemática de la crisis energética, pero hoy mantenemos la incertidumbre para poder

abordar una expansión de las flotas”. No sabemos los tráfi- cos que vamos a tener en un plazo de 18 meses”. Pese a ello, los empresarios lo tienen claro: “vamos a mantener el peso de la logística en España, y superaremos las adversidades, como ya lo hemos hecho hace poco”. Con todo, reconocieron que “si es difícil renovar flotas, más difícil será saber cómo estará el mercado, a medio plazo, para poder ampliarlas”.

“Vamos a mantener el peso de la logística”



Transporte XXI aprovechó el congreso para distribuir su última edición en papel entre los asistentes.

Marítimo

El 'short sea' navega viento en popa

La recuperación de líneas mixtas entre la Península y Marruecos, el creciente mercado irlandés y los 'ecoincentivos' impulsarán el transporte marítimo de corta distancia

Eva Mármol | Santander

El *short sea shipping* navega viento en popa y tiene todos los números para batir nuevo récord de actividad en los puertos españoles este año, salvo el interrogante de la afectación de la guerra en Ucrania.

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro logró su mejor registro histórico en el sistema portuario español el año pasado, según el análisis de los observatorios publicados por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia (SPC-Spain) desde el año 2009.

La carga rodada transportada en servicios internacionales (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) superó volúmenes prepandemia con 25,8 millones de toneladas de mercancías movidas en 2021, el 25,7 por ciento más que en 2020 y el 21,6 por ciento más que en 2019.

Mejor la exigencia de dos y no tres frecuencias

“Los datos del año pasado han sido muy ilusionantes. Son como si no hubiera habido la crisis provocada por la COVID-19, lo que nos indica que el dinamismo va a continuar”, señala Pilar Tejo, directora técnica de SPC-Spain. No obstante, “las perspectivas son positivas salvo la afectación que pueden tener factores externos como el

impacto de la guerra”, puntualiza la experta.

Unas buenas perspectivas reforzadas porque regresan las líneas mixtas entre puertos de la fachada mediterránea peninsular y Marruecos al poder volver a transportar pasajeros y que se suprimieron con la pandemia. Buenas perspectivas también para los puertos de la fachada atlántica por el creciente mercado irlandés provocado por el 'Brexit' y que no existía antes porque era cubierto con servicios desde Gran Bretaña.

Y buenas perspectivas para ambas fachadas con la puesta en marcha de los 'ecoincentivos', que previsiblemente co-

menzarán a ser una realidad antes de finalizar el año. Este programa de ayudas ha sido uno de los temas centrales de la jornada 'El puerto de Santander: 150 años impulsando el TMCD', organizada por SPC-Spain y la Autoridad Portuaria de Santander, que se celebró el 6 de mayo en la capital cántabra.

Limitaciones

El Ministerio de Transportes arrancó a principios de mes la primera fase del programa de 'ecoincentivos' dirigido a transportistas y empresas cargadoras para que suban el camión o el remolque al barco. El Ministerio selecciona en esta primera fase las líneas marítimas subvencionables con cargo a los fondos NextGenerationEU, que cuentan con un presupuesto inicial de 60 millones de euros.

Las ayudas son una reclamación histórica de SPC-Spain, que muestra su "satisfacción" por la medida. No obstante, "hay limitaciones que confiamos en que se puedan ir sol-

ventando a lo largo del programa", añade la directora técnica de SPC-Spain.

Limitaciones como quedar fuera de las ayudas los servicios de *short sea shipping* con terceros países que no sean europeos. En el caso de España, afecta a dos mercados importantes: no tendrán incentivos los usuarios que utilizan las líneas de la Península con Marruecos y Gran Bretaña. "Nos afecta mucho porque son países con los que tenemos una relación de flujos que son relevantes".

El plan incentiva para que suban al barco camiones, semirremolques y articulados, pero queda excluida la carga sobre mafi, lo que es otra limitación importante, a juicio de SPC-Spain. El mafi "está funcionando bien en algunos servicios y es eficiente para determinado tipo de mercancías (carga muy pesada)".

SPC-Spain valora positivamente una exigencia de periodicidad mínima de dos frecuencias semanales, incluso menos

Pilar Tejo

Directora Téc. SPC-Spain



Los servicios portuarios deberían estar bonificados

La jornada en Santander abordó los 'ecoincentivos'.



si se argumenta, a las líneas de *short sea shipping* beneficiadas. Bruselas considera autopista del mar los servicios de tres frecuencias semanales como mínimo, una periodicidad “relativamente elevada para determinadas rutas”. Los ‘ecoincentivos’ son una reivindicación histórica del sector, que en breve serán una realidad.

La no inclusión de terceros países es una limitación

Hay pendientes otras medidas no menos reclamadas, y desde hace tiempo, como la mejora de los servicios para-duaneros, más perentoria si cabe con el ‘Brexit’, aseguran desde SPC-Spain. Además, pide que el modelo de bonificaciones aplicado a la tasa al buque, que están ligadas a un determinado número de escalas, se replique a los servicios portuarios. Ello “permitiría reducir los costes portuarios”, con un peso elevado en la cuenta de resultados de las navieras dedicadas al *short sea shipping* por las numerosas escalas que hacen en comparación con los servicios transoceánicos.



SPC-SPAIN



MERCEDES-BENZ

Camión conceptual de pila de combustible.

Carretera

Nuevo modelo tecnológico

El camión eléctrico equilibrará el coste total de propiedad del diésel en el año 2025, según un estudio

C. Sánchez | Madrid

El camión eléctrico de batería, así como los adaptados a las autopistas eléctricas, serán competitivos frente a los camiones diésel en 2025, mientras que los de pila de combustible de hidrógeno lo serán a partir de 2030. Así lo recoge el estudio “Posibles opciones y vías tecnológicas para conseguir un transporte de mercancías por carretera sin emisiones de carbono en España”, elaborado por Cambridge Econometrics y que fue presentado por Jon Stenning, associate director de la consultora, en un webinar organizado por Transport & Environment y el Mitma.

Equilibrio

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic, reclamó que en la transformación tecnológica de los camiones se huya del “dirigismo, porque nos gustaría que haya competencia entre todas las opciones posibles para que todas nos ofrezcan lo mejor” y se apueste por “poner equilibrio en las prioridades”.

Valdivia recordó que un camión eléctrico tiene más de 3.000 kilos de tara respecto a un modelo diésel, por lo que insistió en que “si se redirige todo hacia un solo modelo, este se relaja y necesitamos que se siga avanzando en investigación para conseguir la mayor eficiencia posible”. Además, añadió que “a veces, el dirigismo se tuerce”, por lo que hay que tener confianza en que las empresas “son capaces de elegir la mejor opción”.

Política

La logística extiende su automatización

Según se reflejó en una jornada organizada por el clúster MLC ITS Euskadi y el grupo Easyfairs

Iñaki Eguia | Bilbao

La automatización y la digitalización como eje para incrementar la eficiencia, rentabilidad y sostenibilidad en la gestión de la cadena de suministro fue el denominador común de la VII Jornada Logística de Euskadi, celebrada en el Palacio Euskalduna de Bilbao. El evento reunió a directivos de AR Racking, Ulma Handling Systems, Eroski, Dachser, Mondragon Unibertsitatea, Igarle, Titan Industrial y Embalan3.

El Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi y el grupo Easyfairs, organizadores del encuentro, también alcanzaron un acuerdo para incorporar su VIII edición como evento congresual dentro de la Feria Empack Logistics & Automation, que se celebrará los días 1 y 2 de marzo de 2023 en el Bilbao Exhibition Center (BEC). Además, la Autoridad Portuaria de Bilbao y Uniport acordaron su apoyo a los promotores de este certamen del *packaging* y la logística.

ron su apoyo a los promotores de este certamen del *packaging* y la logística.

Almacén de alta densidad

Xabier Rica, de AR Racking, detalló el proyecto implantado para Grupo Marcos Larrañaga y Cía, en sus instalaciones logísticas de Alegria Dulantzi (Álava), para obtener almacenaje de alta densidad en espacios reducidos mediante

sistemas de estanterías y carros satélites motorizados. También participó Eñaut Sarriegi, de Ulma Handling Systems, que explicó las ventajas

de la gradualidad en el proceso de automatización logística, a través de diversos casos. Por su parte, Ion Alberdi, director, gerente de Embalan 3, y Juan Carlos Maurer, gerente de la empresa Titán Industrial, se centraron en las claves tecnológicas y de seguridad en el embalaje de las cargas de proyecto para los envíos marítimos.

Feria Empack Logistics & Automation en 2023 en BEC



Imagen de la VII Jornada Logística de Euskadi celebrada en Bilbao.

Servicios

Panattoni impulsa un nuevo proyecto en Toledo

Adquiere una parcela de 26.000 m² en Illescas en la que tiene previsto construir, a partir de septiembre, una nave a riesgo de 20.000 m² de superficie bruta alquilable

Transporte XXI | Illescas

Panattoni desarrollará en Illescas (Toledo) un nuevo proyecto de instalación logística a riesgo. Para ello, la compañía ha adquirido una parcela de 26.000 metros cuadrados en el polígono industrial del municipio toledano, en la salida 30 de la autovía A-42 y visibilidad directa a la misma.

El proyecto 'Panattoni Park Illescas I', cuyas obras darán inicio en el mes de septiembre, pondrá en marcha una nave de 20.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable, que será flexible para albergar una o dos actividades, desde 8.500 metros cuadrados. Las instalaciones contarán también con 900 metros cuadrados adicionales destinados a oficinas.

La nueva plataforma tendrá 25 muelles de carga y descarga y una altura de 11,5 metros, así como una playa de maniobras de 32 metros. El complejo ofrecerá zonas de aparcamiento exterior para albergar hasta 180 vehículos y tendrán cargadores eléctricos.

Panattoni pondrá el foco en el apartado de la eficiencia energética, por lo que las instalaciones

contarán con certificación de construcción sostenible BREEAM 'Very Good'. En concreto, la nave contará con una instalación fotovoltaica propia para abastecer de energía limpia al edificio, así como iluminación inteligente LED.

Panattoni cuenta con 44 oficinas repartidas por Norteamérica y Europa. En el Viejo Continente, además de en España, la compañía posee oficinas en Polonia, Reino Unido, República Checa, Eslovaquia, Luxemburgo, Alemania, Países Bajos, Hungría, Austria,

Suecia, Italia y Francia. Su actividad en Europa se refleja en haber desarrollado más de 14 millones de metros cuadrados de instalaciones logísticas hasta la fecha.

Dentro de la estructura de Panattoni también se encuentra un departamento dedicado a proyectos de construcción a medida. Entre los inquilinos clave se encuentran empresas como Amazon, Arvato Services Polska, Coty Cosmetics, DHL, DSV, H&M, Intermark, Leroy Merlin, Still, Schenker, Selgros y Tesco.



Panattoni desarrollará una nave logística de 20.000 metros cuadrados en Illescas (Toledo).

Ferrocarril

Adif saca a concurso la terminal de Mérida

La instalación está explotada, hasta la fecha, por la UTE integrada por Renfe Mercancías y Medway

Eva Mármol | Mérida

El Adif saca a concurso la gestión de los servicios y comercialización de la terminal de transporte de mercancías de Mérida (Badajoz), explotada, hasta la fecha, por la UTE TILO Mérida, integrada por Renfe Mercancías y Medway.

La UTE TILO Mérida se adjudicó en septiembre de 2017 la explotación de la terminal del Adif de Mérida, bajo la fórmula a riesgo y ventura, por un período de cinco años, renovable por dos más. La terminal se mantenía

inactiva desde finales del año 2015, cuando la sociedad público-privada Desarrollo Logístico Extremeño decidió suspender los tráficos que había iniciado en marzo de 2014.

La terminal mantenía el año pasado los tráficos regulares con Portugal, Sevilla y Madrid. La instalación dispone de tres vías para carga y descarga de contenedores y 21.500 metros cuadrados de superficie logística.

De acuerdo con las bases del nuevo concurso convocado por el

Adif, el adjudicatario prestará el servicio de manipulación y de almacenaje de UTIs a todas las empresas ferroviarias o terceros interesados que lo soliciten. Además, podrá prestar servicios asociados a la logística de mercancías. La duración del contrato es de cuatro años, una vigencia que puede ser prorrogada hasta un máximo de dos más. El presupuesto mínimo del contrato por los cuatro años asciende a 153.900 euros (IVA no incluido) y para el período de prórroga de 81.900 euros.

T

FLASH

Servicios

Eurocontainer se suma a la iniciativa "Mercancías al tren"

Eurocontainer, fabricante de soluciones de contenedor, se une a la campaña de movilidad sostenible "Mercancías al tren", impulsada por la compañía ferroviaria DB Cargo. Con esta adhesión, se suma un nuevo aliado en el objetivo de concienciar a las instituciones públicas, a las empresas, a las organizaciones que luchan contra el cambio climático y a la sociedad en general de la importancia de incrementar la cuota del ferrocarril, destacan desde Transfesa Logistics, filial en España de la alemana DB Cargo.

Servicios

Paack comienza a operar en el mercado italiano

Paack, solución de entregas *ecommerce*, continúa con su plan de expansión y comienza a operar en Italia, con el objetivo de reforzar su posición en el mercado europeo. Las primeras ciudades en las que operará la empresa serán: Bolonia, Milán, Padova, Roma y Turín, localidades estratégicamente situadas en el norte y centro del país. Así, Paack pretende dar servicio al 26 por ciento de la población en su etapa inicial y espera poder cubrir la demanda del 50 por ciento antes de que finalice el año. La empresa, siguiendo su estrategia global, apostará en Italia por ofrecer zonas de reparto 100 por ciento cero emisiones con vehículos eléctricos.

Oper. Logísticos

Bergé Gefco instala estaciones de carga eléctrica

Bergé Gefco, que centra su actividad en la gestión logística de vehículos en la Península Ibérica, ha llevado a cabo un ambicioso proceso de despliegue de estaciones de carga con la instalación de 47 terminales eléctricas en sus centros logísticos de Santander, Tarragona y Ciempozuelos. Esta iniciativa se enmarca dentro del compromiso de la compañía con el medio ambiente.

Marítimo

APM Terminals afianzará su operativa en Gijón

TXXI | Gijón

APM Terminals avanza en su hoja de ruta trazada para mejorar la capacidad operativa en su terminal de contenedores del puerto de Gijón, tras el visto bueno de la entidad portuaria a la prórroga de 10 años en la concesión.

Las actuaciones previstas contemplan la ampliación progresiva de la superficie de ocupación hasta 44.000 metros cuadrados en 2022 y posteriormente hasta alcanzar los 60.503 metros cuadrados, así como la incorporación de una grúa *post-panamax*, actualmente operativa en Valencia.

El nuevo equipo, que se trasladará en diciembre y estará operativo en abril de 2023, supondrá una mejora de las capacidades *Panamax* actuales para

poder operar buques de mayores dimensiones. Cuenta con potencia para 40 toneladas de carga nominal, 33 metros de altura bajo *spreader* -8 metros más que la antigua-, y 16 filas de alcance de la pluma, tres más que la grúa a la que sustituirá. La inversión en esta mejora operativa asciende a 2,5 millones de euros.



APM TERMINALS

Transitarios

Moldtrans crece como operador logístico

TXXI | Alicante

Grupo Moldtrans seguirá creciendo como operador logístico, a través de la filial Moldstock, con una plataforma de 14.000 metros cuadrados de superficie en el polígono Industrial Las Atalayas de Alicante. Estas nuevas instalaciones, que distribuyen su espacio logístico en dos plantas de 7.000 metros cuadrados de superficie cada una, tendrán capacidad para

más de 10.000 palés. El complejo de Alicante, que está destinado a la operativa logística y *cross-docking*, se sumará a las instalaciones de 5.232 metros cuadrados que actualmente construye en Valencia.

Con ambas operaciones, el grupo transitario español ampliará en más de 19.000 metros cuadrados de superficie su capacidad logística situada en la Comunidad Valenciana.



MOLDTRANS

Imagen de la plataforma de Valencia, cuya construcción ultima Moldtrans.



J. MARTÍNEZ

CENTENARIO DE LA ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS

La Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona celebró el centenario de su constitución en un acto en el que demostró su poder de convocatoria. En la foto, su presidente, Jordi Trius, con los otros presidentes de las asociaciones de la comunidad portuaria y Damia Calvet.

Marítimo

Las Palmas, visión sostenible

La entidad portuaria apuesta por la implantación de la industria eólica *offshore* en la nueva zona de expansión de la dársena

TXXI | Las Palmas de G.C.

La apuesta por la eólica *offshore* se convirtió en uno de los ejes sobre los que giró la sesión de mayo del consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. El presidente de la entidad, Luis Ibarra, subrayó que “el futuro inmediato de la actividad portuaria en España pasa por vincular más las operativas y servicios a criterios de sostenibilidad”. Y en Las Palmas, añade, “tenemos las condiciones para ser un referente en este campo”. En este sentido, la Autoridad Portuaria ha decidido archivar el trámite de competencia de proyectos correspondiente a la solicitud formalizada por IRM Canary Base para el otorgamiento de una concesión destinada al desarrollo de un centro de reparación de buques y elementos *offshore* de energías renovables. En concreto, solicitaba ocupar una superficie de 78.719 metros cuadrados, incluyendo un terreno de 6.198 metros cuadrados de zona de maniobra, y 5.900 metros cuadrados de la lámina de agua contigua. El trámite se inició mediante anuncio en el BOE, el 22 de diciembre del pasado año, y al mismo concurrió la sociedad Concesiones Eólicas Canarias, presentando un proyecto de “igual o similar interés portuario”, explicaron desde el Puerto de Las Palmas.

En consecuencia, la entidad que preside Luis Ibarra ha acordado convocar concurso público para el otorgamiento de una concesión con destino a un centro de reparación de elementos *offshore* de energías renovables y actividades auxiliares y accesorias de aquellas.

Concurso público

Para ello, ha encomendado a los servicios técnicos y jurídicos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas la redacción del pliego de bases del concurso y el pliego de condiciones que regule el desarrollo de la concesión, en el plazo de cuatro meses a contar desde el día siguiente al de adopción del presente acuerdo, que deberán ser elevados por la dirección del puerto al consejo de administración para su aprobación.

La utilización de la parcela comprenderá, principalmente, la actividad de reparación de elementos *offshore* de energías renovables.

El concurso deberá valorar la aportación de nuevos tráfico, medios, maquinaria y sistemas de gestión que mejoren sustancialmente la oferta comercial global del puerto de Las Palmas en aquellas actividades y servicios que resulten adaptados a las características de la zona, así como a las necesidades operativas de la dársena y a su posición competitiva.



TMEIC ha elegido Valencia para ubicar su centro mundial de tecnología portuaria.

TRANSPORTE XXI

Servicios

TMEIC refuerza su oferta desde España

La estadounidense expande su negocio con la integración de la división de puertos de la firma valenciana Órbita Ingeniería

Antonio Martínez | Valencia
Apoyo financiero, respaldo técnico y mayor alcance de mercado de TMEIC Corporation Americas, una filial de Toshiba Mitsubishi-Electric Industrial Systems Corporation, permitirá a la división de puertos y terminales de la empresa valenciana Órbita Ingeniería avanzar en nuevos desarrollos tecnológicos en los próximos años.

La compañía estadounidense celebró a finales de abril un acto en el puerto de Valencia, presidido por el presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, y el alcalde de Valencia, Joan Ribó, al que también asistió Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia. La reunión permitió presentar el acuerdo de adquisición de la división de Órbita por parte de TMEIC Port Technologies ante autoridades y clientes.

La División de Puertos y Terminales de Órbita, con sede en la localidad valenciana de Alcàsser, ha venido implantando soluciones tecnológicas en el sector de terminales marítimos al proporcionar servicios de automatización e ingeniería destinados a mejorar los procesos de sus clientes de puertos y terminales. La compañía ofrece una serie de productos para los accesos de camiones, grúas y ferrocarril, empleando

una amplia experiencia en el espacio de reconocimiento óptico de caracteres (OCR).

Principales proyectos

Entre sus principales proyectos realizados en los últimos años destacan el diseño, prototipado y despliegue de un sistema de gestión de la operativa inteligente, eficiente y energéticamente adaptativo para 165 equipos de manejo de contenedores en la terminal de CSP Spain de Valencia, el diseño e instalación de un sistema de gestión de energía en la terminal de MSC en Valencia o diversas actuaciones para APM Terminals, Boluda, Grimaldi y la Autoridad Portuaria de Valencia para la automatización de accesos.

Con la incorporación de Órbita, TMEIC podrá brindar una cartera más completa de sistemas automatizados de puertas y patio, así como soluciones mejoradas de grúas automatizadas, indicó Francisco Grau, director general de la ingeniería valenciana.

Por su parte, con la integración en la firma estadounidense se explicó que los clientes ganarán solidez comercial, tecnológica y financiera al poder contratar con una empresa de clase mundial “sin perder nuestra identidad de cercanía y vocación de servicio”.

Servicios

Witron supera los 1.000 millones en ventas

TXXI | Parkstein
Witron, especializada en sistemas logísticos automatizados para el sector de la alimentación, continúa con el viento a favor. En 2021, la empresa familiar alemana, con sede en Parkstein, superó, por primera vez, la barrera de los 1.000 millones de facturación, con un crecimiento del 48 por ciento con respecto al difícil 2020. La empresa firmó nuevos contratos con *retailers* del sector de la alimentación y no alimentación, al

tiempo que inició la ejecución de un centro de distribución de alimentos automatizado para *ecommerce* de un *retailer* sueco.



Servicios

Nueva generación de transpaletas de Cat

TXXI | Madrid
El fabricante de equipos de mantenimiento Cat Lif Trucks mejora las ventajas de las transpaletas eléctricas de

conductor de pie con su gama NPR20-30N2. Esta nueva generación ofrece “más productividad, ahorro de costes y eficiencia de almacenamiento”, destacan desde Alfaland, su distribuidor en España. Su tamaño compacto permite reducir el ancho de los pasillos y ahorrar un 10 por ciento de espacio en el suelo. Con un diseño que sitúa al operador dentro de la carretilla, solo necesita unos 2,3 metros de ancho de pasillo, explican desde Alfaland.



ALFALAND

Oper. Logísticos

AsstrA Project Logistics aterriza en España

TXXI | Zúrich
AsstrA-Associated Traffic, con sede en Zúrich (Suiza), abre una nueva filial en España. La sociedad, AsstrA Forwarding Spain, bajo la dirección de la División de AsstrA Industrial Project Logistics, ofrecerá a los clientes un amplio abanico de soluciones para el transporte de proyecto especifi-

co, y soporte posterior para el sector del gas y del petróleo, así como ingeniería, contratación pública, e industria de contratación del sector de la construcción. La oficina central en España se ubicará en Valencia, con futuros planes para una oficina en Madrid, que suministrarán servicios de *project cargo*.

Oper. Logísticos

ID Logistics presenta su hub de formación

Orientado a la profesionalización del rol de gestores de cargas

TXXI | Madrid

ID Logistics da el pistoletazo de salida al desarrollo de un centro de formación, denominado Stock Manager Academy, destinado a la profesionalización del rol de los gestores de mercancías y que instruirá a un total de 56 profesionales en el mercado ibérico. Este proyecto tiene un alcance global y se encuentra en marcha a nivel de grupo en 13 países, según destacan desde el operador.

La iniciativa, que arrancó en marzo, estará activa hasta el próximo noviembre y cuenta con un programa que aborda contenidos específicos y transversales para la posición, incluyendo, la instrucción en conocimientos técnicos, habilidades y competencias requeridas para su función. En concreto, esta formación incluye la enseñanza de herramientas digitales tales como *software* de cálculo de espacio y áreas de utilización, WMS o aplicaciones de análisis de inventario, entre otras. También ofrece un itinerario sobre gestión del cambio, influencia e impacto de sus acciones y otras técnicas de *management* organizacional. Se trata un proyecto pionero en ID Logistics, que por primera vez formaliza la instrucción de los *stock managers* con el fin de certificar su formación. En esta línea, los participantes deben realizar un proyecto final que será evaluado en los centros logísticos de la compañía.



El centro formará a 56 profesionales en Iberia.

T
FLASH

Aéreo

Dachser refuerza su capacidad de carga aérea a largo plazo

Dachser Air & Sea Logistics amplía su programa de vuelos charter en la ruta Frankfurt-Shanghai para cubrir el período comprendido entre mayo de 2022 y abril de 2024. Esta medida permite al operador seguir ofreciendo a sus clientes "capacidad de transporte fiable", destacan desde el operador. Dachser vuela un avión de gran capacidad entre Europa y Asia dos días a la semana, transportando 33 toneladas en cada vuelo.

Servicios

Herrecha entra con un 22% en el capital de Istobal

Herrecha Inversiones, sociedad patrimonial propiedad de Hortensia Herrero, entra en el accionariado de Istobal con un 22 por ciento, con motivo de la venta del paquete accionario de las ramas familiares Tomás Puchades y Tomás Ruiz. Con esta operación, Herrecha Inversiones acompaña a Istobal, empresa valenciana especializada en el lavado y cuidado para la automoción, en sus proyectos estratégicos y planes de expansión.

Transitarios

Kuehne+Nagel estrena almacén en Zaragoza

Kuehne+Nagel ha completado su traslado en Zaragoza a unas instalaciones de 23.500 metros cuadrados en la plataforma logística Plaza. La nave está habilitada para almacenamiento de productos químicos y dispone de almacén de depósito temporal (ADT).



Foto de familia de los participantes en el Seminario de MedPorts, celebrado en Algeciras.

Marítimo

Los puertos apuestan al verde

El sector reclama que no se demonice el transporte marítimo

TXXI | Algeciras

El Puerto de Algeciras acogió recientemente el Seminario Internacional: Transición Verde para el Transporte Marítimo, congregando a casi un centenar de expertos y principales actores del sector procedentes de puertos mediterráneos como Valencia, Barcelona, Marsella, Tánger-Med, Port Said o Malta, entre otros. En la cita, organizada por la Autoridad Portuaria de Algeciras y la asociación MedPorts, todos mostraron la importancia y compromiso por minimizar su impacto ambiental y seguir dando pasos para acelerar la reducción de la

huella de carbono, sin ver merma a su competitividad.

En el caso concreto del Mediterráneo, el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, destacó que "es fundamental ir a fórmulas de reducción efectiva de las emisiones de CO2, en vez de exportarlas a nuestros países vecinos, fomentando a la vez la creación de paraísos fiscales de CO2".

Las mesas redondas se centraron en los marcos regulatorios en vigor y en trámite, como el ETS de la UE, o las iniciativas de puertos y navieras para contribuir a frenar el cambio climático.

Express

DHL se hace fuerte en Galicia

La compañía de transporte urgente abre nuevas instalaciones en Vigo

TXXI | Vigo

DHL Express ha fortalecido su actividad en Galicia con la apertura de unas instalaciones en Vigo. El operador de transporte urgente, del grupo Deutsche Post DHL, ha realizado una inversión directa de 2,7 millones. La nueva plataforma responde al crecimiento del 352,4 por ciento desde 2018 en el comercio electrónico dentro del área de influencia de su nueva delegación en la provincia de Pontevedra, señaló desde la compañía.

El complejo abierto por DHL Express se extiende sobre una superficie de 4.150 metros cuadrados, de los cuales 800 son de la nave, 200 de oficinas y 156 de *finger*. La edificación incluye un total de 5 mue-

bles de carga y descarga, y una pasarela para la carga simultánea de hasta 26 furgonetas.

Con su puesta en marcha, DHL Express mejora su operativa en Vigo a través de una automatización que permite gestionar hasta 1.500 paquetes por hora. Las instalaciones, que cuentan con 13 rutas y posibilidad de ampliarse hasta las 26, cubren la zona sur de Pontevedra.

La nueva sede de Vigo, al igual que las otras dos instalaciones en Galicia de DHL Express, situadas en A Coruña y Santiago de Compostela, enlaza con el aeropuerto localizado en esta última capital, punto de llegada del avión diario con paquetería procedente de la terminal de carga aérea de Vitoria.

Eurocontainer.es fabrica equipos intermodales



EUROCONTAINER fabrica todo tipo de Contenedores, Tank Containers y Cajas Móviles, para el mercado nacional e internacional con homologaciones ATF (Admisión a Tráfico Ferroviario).

EUROCONTAINER es el primer fabricante español de cajas 45' de lonas correderas, con certificación UNE-EN 12642XL y UNE-EN 12640

Eurocontainer.es 
container manufacturer



ESCANÉAME

C/Argualas,3;50.012-Zaragoza Tel.976308051 info@eurocontainer.es www.eurocontainer.es