



Transporte XXI

Carretera

Caliche refuerza su operativa multimodal con la integración de IST

Pág. 16

Servicios

Transporte XXI celebra en el SIL su 30 aniversario

Pág. 20

Cargadores

La portuguesa Lagoa ubicará su logística en Castellón

Pág. 19

Marítimo

Eiffage pone en marcha su terminal automatizada

Pág. 22

Número 658 | Año XXXI | 15 Junio 2022

www.transportexxi.com

Hipertrans impulsa su base 'gigalogística'

El complejo, que se asienta sobre una parcela de 300.000 m2 en Ocaña (Toledo), cuenta con 25.500 m2 de nave, que se ampliarán a 55.000 m2 al final de 2022. Pág. 8



Vista de las nuevas instalaciones que está llevando a cabo Hipertrans en Ocaña (Toledo), sobre una parcela de 300.000 m2.

MARCOS BASANTE
Presidente de Astic

“Los acuerdos suponen un antes y un después”



Basante destaca que las medidas aprobadas “sientan unas bases de estructura empresarial que no existían”, al tiempo que defiende en esta entrevista que “no somos un sector servicios, sino una industria”.

Pág. 26

Cargadores

Luz verde a la ampliación de Haizea Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha dado luz verde a la ampliación de Haizea Bilbao, que solicitó una parcela de 57.283 metros cuadrados. El fabricante contempla construir tres nuevos edificios, con una superficie total de 57.000 metros cuadrados.

Pág. 10



Express

Envialia incorpora nuevo accionista mayoritario

The Capital Global Services ha alcanzado un acuerdo para convertirse en el nuevo accionista mayoritario de Envialia. La firma se ha hecho con el control del 69 por ciento de la compañía de mensajería. Aterrizará para aportar un mayor músculo financiero.

Pág. 12



QUÉ BIEN

La inversión en dos subestaciones eléctricas del Puerto de Valencia, con una potencia de 90 megavatios cada una, permitirá conectar a la electricidad los motores auxiliares de los barcos mientras estén atracados en el recinto portuario lo que garantizará la reducción de emisiones de CO2. Esta actuación, en el marco del objetivo "Valenciaport 2030, cero emisiones", permitirá al enclave avanzar en su compromiso por ser un puerto sostenible, generando su propia energía. La Autoridad Portuaria tiene previsto destinar 130 millones de euros en diversos proyectos como las subestaciones eléctricas, la instalación de una hidrogenera, el uso de combustibles alternativos como el GNL en un proyecto común con Baleària, la instalación de plantas fotovoltaicas en Valencia o Gandía y la electrificación de la red interior ferroviaria del puerto de Valencia.



QUÉ MAL

El anuncio de la Generalitat de Cataluña, que baraja la posibilidad de prohibir la circulación de camiones en la autopista AP-7 los fines de semana, para aliviar el aumento de tráfico ocasionado por el levantamiento de los peajes, lo que ha vuelto a irritar a los transportistas. La asociación Fenadismer ha calificado la propuesta de "irracional e injusta", ya que precisamente los camiones ya venían circulando obligatoriamente por esta autopista desde 2018, cuando se les prohibió que circularan por las carreteras nacionales paralelas, soportando el coste de los peajes. Para esta asociación "no es admisible que ahora que es gratuita se les pretenda expulsar de la vía, cuando no son los responsables del incremento de tráfico". En la misma carretera, a su paso por la Comunidad Valenciana, no hay medidas restrictivas.

LA FOTO DE LA QUINCENA



UNIDAD EN EL 120 ANIVERSARIO DE LA ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA

El presidente de la Asociación Naviera Valencia, Vicente Boluda, apeló a la unidad del colectivo para alcanzar los retos de la terminal norte, el acceso norte y la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Valencia. En la imagen, Vicente Boluda con Francisco Lorente (MSC) y Aurelio Martínez (APV).

SE MUEVEN



Beatriz Valencia Vallepuga

Toma las riendas de la asociación Aldefe. Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales, es CEO de Friovaldi, Canal Logístico y Valplus Logística.



Belén Gestoso

Nueva directora general de Evos Algeciras, terminal de almacenamiento de energía situada en el Puerto de Algeciras. Toma el testigo de Peter van der Brug.



Nigel Rouch

XPO nombra a Rouch responsable de Tecnología de Europa. Ocupaba el puesto de vicepresidente de IT y Excelencia Operacional para el Reino Unido e Irlanda.



Mario Otero

El Aeropuerto de Madrid tendrá a partir del 1 de julio nuevo director. Otero, que hasta ahora dirigía los aeropuertos canarios, tomará los mandos de la pista madrileña.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

Director General
Javier Miranda Descalzo
javier.miranda@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.

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

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

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).



EDITORIAL

Un 'plan' que no enamora

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha hecho público el documento definitivo de 'Mercancías 30' una vez, según señalan, recogidas las observaciones del sector. La reacción de los empresarios y directivos del ferrocarril y el intermodal ha sido muy tibia. Más allá del reconocimiento por impulsar la iniciativa, porque la Administración huye de denominarlo plan para evitar retraernos en el tiempo hacia otros planteamientos fallidos, las empresas ferroviarias, operadores y transportistas que se suben al tren no están muy convencidos del resultado final. Las fuentes consultadas por este periódico mantienen numerosas incertidumbres respecto a la verdadera validez de los planteamientos para conseguir duplicar la cuota modal del ferrocarril de mercancías y situarla en el umbral del 10 por ciento en el ho-

rizonte de 2030. La principal queja viene del lado de la dotación. Frente a unas actuaciones previstas por valor de más de 8.000 millones de euros, el capítulo de ayudas directas a empresas del sector se minimiza si lo comparamos con el apartado de las infraestructuras. Al margen de la escasez del presupuesto de ayudas directas, la crítica también viene por el lado de que se haya olvidado a los usuarios, principalmente a los operadores y los transportistas de mercancías, que son, hoy por hoy, los que tienen las cargas en España. Las incertidumbres sobre la verdadera validez de la iniciativa son múltiples en este momento, incluyendo críticas en torno al modelo de competencia competitiva o la posibilidad de que se produzcan ventajas en beneficio de los nuevos competidores. Transportes debería plantearse "afinar" sus prioridades.

LA ROSCA

Alfonso Alday



Cumplimos 30 años en primera línea informativa, ni más ni menos, por mucho que nos parezca que fue ayer...

Gracias

Tal día como hoy, un 15 de junio de 1992, salía al mercado el primer ejemplar de Transporte XXI. Sí, estamos de aniversario. Cumplimos 30 años en primera línea informativa, ni más ni menos, por mucho que nos parezca que fue ayer... Y todo, gracias a vosotros, nuestros queridos lectores.

Y qué mejor forma de celebrar este 'cumpleaños feliz' que en compañía de grandes amigos y en un escenario como el SIL de Barcelona, que respira logística y transporte por los cuatro costados. Había ganas de reencuentros, de vernos las caras, de besos y abrazos logísticos y se notó desde el minuto uno del arranque de esta feria internacional, plagada de eventos.

Transporte XXI también se subió a esta ola y aprovechó el certamen para 'soplar las velas' con la organización de una mesa redonda en la que participaron cuatro pesos pesados del sector, y buenos amigos de esta 'casa': Ramón Valdivia, Jordi Espín, Enric Ticó y Francisco Aranda, que no necesitan más presentación. La jornada giró en torno a la edición 2022 del especial 'Quién manda en el transporte y la logística en España', un completo informe económico-financiero de las empresas de esta apasionante industria, en línea con nuestro ADN: rigor informativo, ética e independencia. Un trabajo, como el resto de productos editoriales del grupo, elaborado por un equipo de profesionales, comprometidos con la información y los datos. El objetivo no es otro que hacer del periódico una herramienta valiosa, precisa y pertinente.

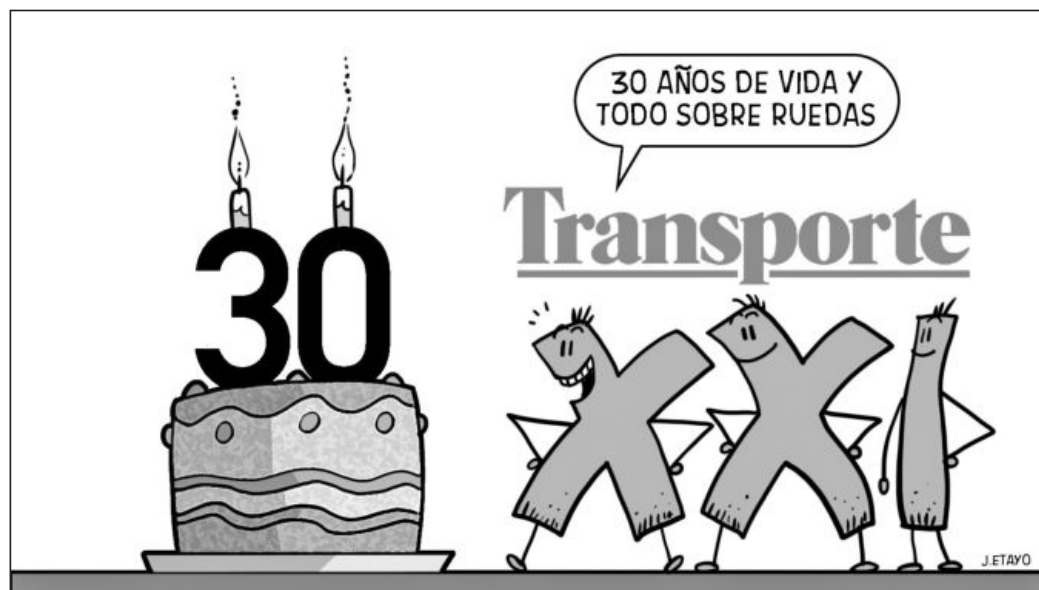
Muchas cosas han cambiado desde aquel 15 de junio de 1992. Hoy, es difícil no hablar de sostenibilidad, transformación digital o transición energética. Y, evidentemente, seguirán cambiando, en un sector en plena transformación, por lo que prometemos no quedarnos quietos. Gracias por acompañarnos en este ilusionante viaje. Ya hemos puesto rumbo a las 'Bodas de Oro'. ¡Bienvenidos a bordo!

a.alday@grupoxxi.com

Neutralidad en las emisiones

El sistema portuario español apuesta por lograr un equilibrio entre la sostenibilidad medioambiental y el pago por los derechos de emisión del transporte marítimo. Mientras se avanza en un consenso global, a través de la Organización Marítima Mundial, sobre cómo afrontar la descarbonización sin afectar al negocio, más allá de su reconversión hacia energías verdes, la transición que se diseña en Europa deberá ser flexible y cómoda para no abrir paraísos portuarios junto a las fronteras comunitarias. La excepción en la aplicación del Reglamento 'Fit for 55' al 50 por ciento de forma permanente en regiones ultraperiféricas como Canarias y al 100 por ciento hasta 2030 en regiones insulares como Ibiza y Menorca, así como la protección de la competitividad del sistema portuario y el empleo con medidas que eviten la fuga

de carbono hacia "puertos evasivos", como es el caso de Tánger-Med o los puertos británicos, son alguna de las medidas para garantizar la flexibilidad. Por su parte, en el pago de los derechos de emisión se incluirá los transportes que se realicen en puertos que tengan una distancia de hasta 300 millas con respecto a los enclaves de la Unión Europea, mientras que la navieras pagarán los derechos de emisión al 100 por ciento en los desplazamientos entre puertos comunitarios y al 50 por ciento en el caso de los viajes con llegada y salida de la Unión Europea. Con ello, se limitará progresivamente las emisiones de CO2 del transporte marítimo, con una mayor neutralidad portuaria. Queda por saber el impacto económico. Lo que deberán satisfacer las navieras y si parte de la recaudación se quedará en los puertos para mejorar infraestructuras.



MIRAR SIN VER

Miguel
Rocher

Escrúpulos hay de sobra para vender, regalar y canjear. Solo hay que prestar atención al alma para no vendérsela al diablo

Principios

En la primera semana de junio se cumplieron cuarenta y siete años de mi andadura profesional. Continúo dándole la razón a Leonard Cohen, cuando dijo que con el poder mantenemos una ambigua relación: sabemos que si no existiera una autoridad nos comeríamos unos a otros, pero nos gusta pensar que, si no existiera esa autoridad, nos abrazaríamos unos a otros. Estaría bien que aquellas personas que quieren ostentar esa autoridad le dijeran directamente al electorado en general que lo que quieren es conseguir el poder que otorga la autoridad del voto y trataran de hacer lo que puedan o sepan, para mejorar o mantener el nivel de vida de sus votantes, sin ningún tipo de garantías, una cosa como las exclusiones de los contratos por aquello de las (flexibles) causas de fuerza mayor. De lo contrario, van solapando tiempo de mandato, y en la recta final comienzan a decir lo que creen que quieren escuchar los que pueden votarles de nuevo. Que, aunque estén en la fase de cuestionarse como es posible que un barco flote siendo de hierro, no importa porque lo suyo es decir que no solo un puerto no puede ampliarse, sino que debe reducirse y si hay alguna zona útil, mejor convertirla en zona verde. Y no pasa nada con los empleos ahí generados, transportistas, almacenes, representantes aduaneros, transitarios, navieras, porque esos no somos potenciales votantes. Podemos dedicarnos a vender partes del cuerpo que tengamos repetidas y digo vender, porque lo de alquilar queda muy feo, pero ojo, porque corazón solo tenemos uno, cerebro hay quien no tiene ninguno, pero escrúpulos y principios hay de sobra para vender, regalar, incluso canjear, tan solo hay que prestar atención al alma para no vendérsela al diablo, porque, luego en lugar de pagarla, la pasa al cobro... *“La cura para todo, al igual que el éxito, pasa siempre por el agua salada: sudor, lágrimas o el mar”* (Karen Blixen)

mrocher@operplus.com

COMPLEMENTARIOS



OnTurtle alcanza un acuerdo para comercializar los dispositivos de Axxès, especialista del telepeaje para camiones en Europa. En la imagen, de izquierda a derecha, **Marta Fàbregas** (OnTurtle), **Alexandre Baltazar** (Axxès) y **Pinto** (OnTurtle).

EL PASAVANTE LEGAL

El marítimo va a tener que hacer frente en el corto plazo a un aumento del riesgo

Jesús Barbadillo



Mejora en seguridad marítima

Según el informe anual “Safety and Shipping Review” sobre seguridad en el transporte marítimo de la aseguradora Allianz Global Corporate & Specialty, en 2021 se registró un total de 54 pérdidas totales de buques de más de 100 GT en todo el mundo, frente a 65 del año anterior y, de media en los últimos 10 años, se contabilizó un ostensible descenso del 57,5% al respecto.

La citada mejora, según el informe, refleja una mayor concienciación en torno a las medidas de seguridad, la implantación de programas de capacitación, mejores proyectos de buques, desarrollo de la tecnología y avances en la regulación. Es obvio que, tras algunas catástrofes marítimas recientes (“Erika”,

“Prestige”, etc.) de gran impacto mediático y social, sobre todo por sus consecuencias medio ambientales, ha aumentado la conciencia general en materia de seguridad.

Entre otros factores, entendemos que ha sido clave el hecho de que la inspección y seguridad marítima no solo dependa del control por el Estado de la bandera, sino también del control por el Estado del puerto, por lo que instrumentos como el *Port State Control* de París y las clasificaciones de registros de buques en blancos, grises y negros han sido, sin duda, muy exitosos. No obstante, el informe también advierte de que, a pesar de la tendencia positiva, el transporte marítimo va a tener que hacer frente en el corto plazo a un aumento del riesgo como consecuencia de la invasión rusa de Ucrania, los objetivos de descarbonización o los efectos de la pandemia en las cadenas de suministro.

jesus.barbadillo@garrigues.com

EL TÚNEL

Carlos
Sánchez

¿Cómo es posible casar la elevada edad media de los conductores y la falta de relevo generacional, con la jubilación anticipada?

Cantera

El transporte padece un grave problema de falta de relevo generacional. En la actualidad, la edad media de los conductores profesionales supera los 50 años en España, mientras que el porcentaje de chóferes de camión que ya ha apagado las 50 velas en su tarta de cumpleaños se eleva por encima del 70 por ciento, según datos de Tráfico. La profesión, desgraciadamente, ha dejado de ser atractiva para los más jóvenes, incluso en un país que cuenta con una de las tasas de paro juvenil más elevadas de Europa, y estas son las consecuencias. No se trata, no obstante, de un fenómeno aislado. Según datos de la IRU, el 24 por ciento de los puestos de conductores profesionales a escala mundial no se cubren.

En este contexto, UGT y CCOO exigen la implantación de la jubilación anticipada para los conductores profesionales de mercancías y viajeros. La reclamación se escenificó en una reciente concentración ante la sede del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). La medida tendría efectos positivos sobre la seguridad vial, según los sindicatos. Además, ante la alarmante falta de conductores, “una de las fórmulas para dignificar la profesión y conseguir hacerla más atractiva para los jóvenes es adelantar la jubilación”, aventuran.

También desde Fenadismer consideran que sobran los motivos para adelantar la edad de jubilación de los conductores profesionales. Una medida que vendría a sumarse al programa de ayudas para el abandono de la profesión por parte de los conductores autónomos, en vigor desde hace años.

Pero, ¿cómo es posible casar la elevada edad media de los profesionales del sector y la alarmante falta de relevo generacional, con el adelanto de la edad de jubilación de los conductores? Tremendo dilema. Mientras, sería oportuno reforzar la formación como punto de partida para reactivar la cantera de profesionales del volante.

c.sanchez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Javier Carbajo



En estos momentos en los que es difícil encontrar a empresarios y profesionales que colaboren con sus organizaciones en resolver problemas de interés general, Juan fue un ejemplo para todos

Aportar al interés general

Se han recuperado las asambleas anuales presenciales de las asociaciones empresariales. La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) celebró la suya en Santander los días 26 y 27 de mayo, con gran éxito organizativo y de asistencia de empresarios, proveedores y miembros de la Administración cántabra, con su presidente Miguel Ángel Revilla a la cabeza.

Durante el encuentro se entregó la distinción de Mejor Director del año, que la IRU (The International Road Transport Union) había concedido a título póstumo a Juan Antonio Esteban Bernardo, director de Recursos Humanos de ALSA desde 1999 hasta su fallecimiento, en el mes de agosto del pasado año, y colaborador constante del movimiento asociativo.

La vinculación de Juan Antonio a la organización empresarial ASTIC se inició hace años colaborando a hacer visible a la Administración y al propio sector los motivos de la carencia de conductores. Y alrededor de ello, la propuesta de estrategias de mejora de la empleabilidad, de diseño de un itinerario de progreso de la profesión de conductor.

También realizó los primeros contactos necesarios para establecer alianzas y hacer propuestas de desarrollo de la formación profesional para el sector. Asuntos ambos que trasladó a la organización IRU en búsqueda de su apoyo.

En los últimos años, fue ponente en las jornadas de la Comisión de Asuntos Sociales de la IRU, con temas tan de actualidad como la evolución de conductores con el proyecto Road Masters, el uso de simuladores de conducción y la influencia en el futuro del vehículo autónomo.

Juan, de formación y profesión psicólogo, creía en la capacidad de mejora que el trabajo en equi-

po daba y que se podían conseguir mejoras desde las organizaciones empresariales y así, se vinculó a AEDIPE, colaboró con ASTIC, CONFEBÚS y los últimos cuatro años con el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell.

Todo ello, no le impedía disfrutar de sus *hobbies* pues era lector empedernido de novela de ficción y técnica de su profesión, lo que le permitía estar continuamente recomendando a su entorno interesantes lecturas. Persona de inquietudes intelectuales y deportista, sacaba tiempo, tanto para escribir libros con sus colegas profesionales, como para participar en maratones.

En estos momentos en los que es difícil encontrar a empresarios y profesionales que colaboren con sus organizaciones en resolver problemas de interés general, Juan fue un ejemplo para todos.

Los cambios que estamos viviendo en la economía globalizada son tan rápidos que como las organizaciones empresariales no estén afinadas y financiadas adecuadamente para presentar propuestas fundadas de mejora ante los desafíos que hoy tiene el sector del transporte, la sostenibilidad económica de las empresas estará en alto riesgo.

La actividad de transporte precisa lograr a través de la negociación con la Administración y con los sindicatos, actualizar y flexibilizar las relaciones industriales para que pueda hacerse más atractiva la profesión de conductor, proponer ratios razonables de productividad y junto con la formación continua se logre recuperar el atractivo de esa profesión.



IN MEMORIAM
Juan Antonio Esteban Bernardo

Ha pasado casi un año desde su fallecimiento y Juan sigue recibiendo reconocimientos a su labor profesional, y su recuerdo debe de ser un acicate para que sigan incorporándose al movimiento empresarial, profesionales ilusionados por el interés general.

Enhorabuena Juan Antonio y gracias por tu dedicación al bien común.

Patrono de la Fundación Corell

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



Debemos avanzar hacia una transición energética eficaz, inclusiva y justa

Neutralidad tecnológica

El pasado día 8 se votaban en Bruselas varios puntos del paquete 'Fit For 55', que es el plan de la Unión Europea para reducir el 55% de las emisiones de gas invernadero en 2030. Entre ellos, se encontraba la propuesta de obligar a las empresas de transporte por carretera a integrarse en el sistema de compra de certificados que compensen la emisión de CO2. No hubo acuerdo. En este caso para bien.

No estamos en contra de la descarbonización. En absoluto. Se trata de un objetivo fundamental en el que estamos focalizados. Nuestro sector viene realizando una gran apuesta por lograr, cuanto antes, el objetivo cero emisiones. Durante la última década, el transporte de mercancías las ha reducido más de un 20% por cada tonelada/kilómetro. Pero, antes de hacer propuestas que perjudiquen a un sector estratégico, los euroburócratas y políticos de salón deberían poner los pies en la tierra y conocer la economía real, lo que pasa en polígonos e industrias.

Desde la UE se ha defendido la neutralidad tecnológica, la libertad de elegir la tecnología más apropiada y adecuada para lograr cero emisiones, sin injerencias ni intervencionismo político. Por tanto, resulta paradójico que se esté obligando al transporte a la electrificación ¡porque sí!, sin tener en cuenta que la autonomía de las baterías todavía no supera los 180-200 kilómetros. Debemos avanzar hacia una transición energética eficaz, inclusiva y justa, que permita descarbonizar y elegir la energía más competitiva en cada momento y para cada modo. Ante esta evidencia, que deja claro que no se pueden poner todos los huevos en la cesta de la electrificación, cabe preguntarse: ¿por qué la aversión a promover tecnologías como los ecocombustibles? La respuesta, probablemente, tenga que ver con que penalizar la contaminación a golpe de impuesto sale muy a cuenta a algunos Estados.

presidencia@unologica.org

TRASLUCHANDO

Luis Figaredo



Hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad, pero la energía verde necesitará el cobre y Rusia es el tercer productor mundial

La verbena de la Paloma

Pues como se dice ahora “va a ser que no” o no a la velocidad necesaria y la invasión (no hay guerra) rusa en Ucrania.

Esta invasión rusa ha dejado de manifiesto muchas cosas. La primera, que Rusia no es un socio fiable. La segunda, que Rusia sigue pensando lo mismo que en la guerra fría. Tercero, que las sanciones no son eficientes, es más no las queremos imponer de forma contundente, porque no podemos (el rublo está ya más fuerte que antes de comenzar la guerra). Cuarta, que la mala gestión de (todos) los dirigentes europeos han creado una dependencia de Rusia fuera de lo esperado. Quinta, que la tecnología es muy necesaria, pero que más necesaria aún lo son las materias primas. Sexto, que a Estados Unidos de América, nuevamente, el conflicto le queda lejos y sus ventas de gas han aumentado. Dejémoslo ahí.

Nuestros dirigentes europeos (incluyendo los españoles) se dan cuenta ahora de que la dependencia de Rusia y de sus materias primas es indeseable e insostenible.

Para ello, la señora Ursula von der Leyen, presidenta de la Comisión Europea, ha dicho que la transición hacia la energía verde es urgente.

Yo pensaba que estaba siendo urgente antes de que aquella chica de las coletas viniera a recordarlo (estridentemente y de forma pasajera, afortunadamente).

Seguro que aquí están de acuerdo. Pero se les debe olvidar a los defensores de la señorita Greta Thunberg (activista medioambiental sueca) que entre las energías verdes se ha incluido la nuclear y a ver si se deja de marear la perdiz y se aborda de una vez en España, ya que en Europa es algo asumido.

La energía verde necesitará, más que nunca, el cobre y Rusia es el tercer productor mundial.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

El pasado 18 de mayo tuvo lugar el primer envío aéreo digitalizado entre Madrid y Montevideo. El primero de la historia entre España y Latinoamérica. Este corredor digital de carga aérea ha sido impulsado por Foro MADCargo y desarrollado por Usyncro bajo los estándares de IATA. Una docena de compañías y entidades han participado en este proyecto piloto, con DB Schenker, Air Europa Cargo y WFS, a la cabeza. El director comercial de Usyncro, **Ciprian Craciun**, confirma que “la documentación ha sido tratada con la tecnología *blockchain*, lo que aporta tres valores fundamentales: inmutabilidad de los datos, trazabilidad y transparencia”. Para **Cristina Martín**, CEO de Usyncro y coordinadora de MADCargo LAB de Foro MADCargo, “esperemos que sea el primer corredor digital de muchos, porque demuestra lo fácil que es dar el paso a la digitalización”. Ante las dudas por la gobernanza del dato, “se decide qué dato se comparte y con quién”, aclara Martín. El proceso de digitalización sigue derribando barreras en el sector.

LOGÍSTICA MEDIANTE

Colaborar para ganar en el primer momento de la verdad, es una ventaja competitiva

Ana González



Colaborar para ganar

En Procter & Gamble decimos que hay un primer momento de la verdad a la hora de ganar con nuestros consumidores, y que tiene lugar cuando encuentran los productos en el momento y el lugar en el que deciden realizar el acto de compra. La disponibilidad de producto en el lineal ha sido objeto de interés para fabricantes y distribuidores de gran consumo desde los años 90, cuando los primeros estudios pusieron de manifiesto que, ante un fuera de stock, se produce una pérdida real de ventas para ambos. En aquel momento surgieron algunos casos de éxito colaborativos, basados en sencillos modelos de análisis y planes correctivos, que permitieron mejoras significativas. Estos casos contribuyeron a ilustrar como la cade-

na de suministro puede crear valor, trabajando conjuntamente, contribuyendo al incremento de la cifra de negocio a través de la mejora de la disponibilidad de producto en el lineal.

España puede presumir de tener uno de los mejores resultados de Europa, como evidenciaron los datos durante la primera ola de la pandemia, sin embargo, el promedio de la industria se sitúa todavía hoy en el 95% y las oportunidades siguen estando ahí. En nuestros días, los datos y la tecnología nos permiten abordar este tema de manera predictiva, evitando así que el fuera de stock llegue a producirse.

Ello requiere de un nuevo modelo colaborativo, que facilite que los datos necesarios fluyan a lo largo de toda la cadena, para que, a través de las herramientas adecuadas, se tomen mejores decisiones de reaprovisionamiento. Colaborar para ganar en el primer momento de la verdad, es una ventaja competitiva.

cel@cel-logistica.org

SHIPPERS & CO.

Jordi Espín Vallbona



La carga es riqueza y genera fortuna por allí donde pasa. Debemos dotarla de derechos, protegerla y mimarla

‘Cargofobia’

Miedo, ira, agresividad; el lado oscuro ellos son. Si algún día rigen tu vida, para siempre tu destino dominarán”. Le dice el Maestro Yoda al joven Luke Skywalker en el episodio V de Star Wars, El Imperio Contraataca.

¿Qué es relevante, más allá del *mentoring* que Luke recibe para dotarse de coraje y arreglar la disrupción del nuevo universo dividido entre buenos y malos? La manera en cómo se afronta el nuevo contexto donde los diferentes agentes reaprenden a intervenir partiendo de unas emociones que, siendo épicas, ponen el foco en lo que es verdaderamente importante: Que fluya (o no) la Fuerza.

Pero la Fuerza, ¿dónde reside y cuándo crece? En el flujo, en la circulación, en la corriente y el movimiento. ¿Y que representa la Fuerza ahora? Evidentemente, la carga. ¿Cuál es la película de hoy? ‘Cargofobia’: La carga no circula, no fluye, no llega, se encaja y es castigada a vivir en terminales, contenedores, o almacenes; en esperas para ser descargada o reposicionada; es desatendida, desamparada en flujos de transporte imperfectos, también integrados verticalmente, donde además es rehén de documentos y procesos tediosos que la penalizan para acumular costes y recargos que sobredimensionan la factura logística final. ¿‘Cargofobia’? Sí, por la confusión entre carga y cargador. Por considerar unos buenos y otros el “lado oscuro”.

¿Y si ponemos la carga en el centro de la ecuación? La carga es riqueza y genera fortuna por allí donde pasa. Debemos dotarla de derechos, protegerla y mimarla, igual que los pasajeros cuando viajan -que también son carga- y priorizar su flujo.

En esto último trabajamos los cargadores europeos, al mismo tiempo que en la certificación ética y responsable para oxigenar los procesos logísticos. ¿Continuaremos con la ‘cargofobia’? No; trabajamos para eliminarla.

jespin@transprime.es

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



María Luisa Guibert
Presidenta de Algeposa

Renfe Mercancías ha entregado el certificado de huella de carbono a Railsider, del grupo Algeposa. El operador transportó 1,43 millones de toneladas por ferrocarril, en ancho ibérico, en 2021, lo que supone un ahorro de emisiones de casi 51.600 toneladas de CO2.



Charles Puech d'Alissac
Presidente de VIIA

VIIA, que preside Charles Puech d'Alissac, sigue potenciando la intermodalidad al incrementar la capacidad de sus autopistas ferroviarias, utilizadas por transportistas españoles. Es más, el operador ferroviario de SNCF lanzará una nueva conexión.



Juan Gatnau Bergada
Cons. delegado Hipertrans

Hipertrans mantiene firme la apuesta por su nuevo centro de Ocaña (Toledo), especializado en logística de grandes dimensiones o 'gigalogística'. La compañía proyecta duplicar su capacidad de almacenaje actual y alcanzar los 55.000 m2 a finales de 2022.



Mónica Oltra
Vpdta. Generalitat Valenciana

La campaña de Compromis, liderada por Mónica Oltra, contra el Puerto de Valencia. La formación, que cogobierna la Generalitat, quiere desmantelar la ampliación norte y la zona logística "un despropósito" contra la economía y el empleo.

PICOS DE ORO

Las administraciones tienen que hacer una apuesta por los puertos y las infraestructuras

Aurelio Martínez
Presidente del Puerto de Valencia

Las empresas tienen la responsabilidad de cambiar el mundo

Mikel Azcárate
CEO de Seinsa

El futuro del transporte de mercancías está en el intermodal

Cristina Carré
Cons. deleg. Calsina Carré Transports & Logistics

La captación de talento en logística y transporte será uno de los elementos diferenciales en el futuro

François Pinto
Director general de Stef Iberia

El Gobierno continúa con las ayudas al abandono de la actividad, lo cual no tiene sentido con la falta de conductores que existe en España

Juan Castellet
Presidente de CETM Multimodal

OJO AVIZOR

El Adif ha puesto alto el listón del tráfico que pasará por la terminal de La Llagosta

Eva Mármol



Colossal

Sin duda, es de aplaudir el objetivo del Adif de transformar la terminal de La Llagosta, utilizada como campa de vehículos, en una plataforma multimodal como puerta de entrada a los tráficos europeos para su reexpedición en ancho ibérico para el interior peninsular y en UIC al formar parte del Corredor Mediterráneo.

La construcción de una plataforma multimodal en la Llagosta ya era recogida en el Plan de Infraestructuras del Transporte de Cataluña 2006-2026.

Y era una de las obras que quedaban en el aire en algunas de las abundantes planificaciones, por parte del Gobierno de turno, del Corredor Mediterráneo. Finalmente, recién salida del horno la adjudicación de las obras, la instalación estará preparada y el operador que explotará la terminal estará elegido en el úl-

timo trimestre de 2024, según el Adif.

Sin duda, la entidad pública empresarial ha puesto el listón alto: 170.000 UTIs pasando por la instalación anualmente. Una actividad colossal a tenor de los volúmenes actuales. El conjunto de las terminales catalanas del Adif canalizaron en 2021, que fue un año récord, 223.065 UTIs. Es decir, La Llagosta captará lo que suman las cuatro primeras terminales de Cataluña del Adif en tráfico intermodal. ¡Ojalá! Pero, parece un cálculo muy optimista.

Esperemos que los números no los hayan hecho los mismos que calcularon la utilización del tramo internacional en UIC, 32 trenes diarios en el segundo año de funcionamiento. Van por esas frecuencias, pero semanalmente once años y medio después de su inauguración. No se tuvo en cuenta que el corredor moría en Barcelona. Pero, esa es otra historia.

barcelona@grupoxxi.com

AGENDA

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 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

18-20 de octubre de 2022

TOC Americas
Conferencia y Exhibición
Lima (Perú)
www.tocevents-americas.com

Carretera

Hipertrans impulsa su nuevo centro de 'gigalogística'

El complejo, que se asienta sobre una parcela de 300.000 m² en Ocaña (Toledo), cuenta ya con 25.500 m² de nave que se ampliarán a 55.000 m² al final de 2022

Carlos Sánchez | Ocaña

Hipertrans sigue dando pasos adelante en el crecimiento y consolidación de su nuevo centro de Ocaña (Toledo), especializado en logística para grandes dimensiones o 'gigalogística'.

"Estamos ilusionados, porque sabemos que hay necesidad de un proyecto de estas características", reconoce Juan Gatnau Bergada, consejero delegado de Hipertrans. "No es habitual desembarcar en el mercado logístico con estas dimensiones", coincide Joan Gatnau i Florensa, responsable de Desarrollo de Negocio de Hipertrans Gigalogística.

El nuevo centro se asienta sobre una superficie que se ha incrementado desde los 250.000 metros cuadrados iniciales a los 300.000 en los últimos meses, después de que Hipertrans haya adquirido cuatro nuevas parcelas. "Nuestro perímetro ya son exclusivamente vías públicas. Ya no hay fincas colindantes", señalan sus responsables.



No hay otro emplazamiento similar para logística de grandes dimensiones

Juan Gatnau

Cons. del. Hipertrans

En esta primera fase, el centro de 'gigalogística' cuenta ya con una nave de 25.500 metros cuadrados. "A finales de este año, vamos a duplicar esta superficie de almacenaje y acabaremos en el entorno de los 55.000 metros cuadrados", avanza Juan Gatnau Bergada.

"El proyecto ha sido complejo. Hemos tenido que replantear, reacondicionar, renovar instalaciones... Ahora estamos avanzando en la primera fase", indica. Por otro lado, "hemos tenido que hacer un gran esfuerzo comprobando la facilidad de accesos para grandes gálipos", si bien reconoce que "hemos tenido mucha colaboración por parte de los titulares de las vías, tanto de Castilla-La Mancha como la estatal. No han puesto ningún problema para habilitar los accesos", se congratula.

Ocaña es un punto neurálgico en el que confluyen diversas carreteras y el nuevo centro logístico cuenta con un acceso inmediato y cómodo a esas vías



La primera nave del centro de 'gigalogística' cuenta con 25.000 m².

de comunicación. "Para transportar piezas de grandes dimensiones no hay prácticamente otro emplazamiento similar en el entorno de Madrid. Y si lo hubiese, a qué precio. Por eso hemos apostado por este cuarto cinturón de Madrid", resume Gatnau.

'Gigalogística'

La instalación está pensada para estocaje o desarrollo de proyectos, pero también para custodia y conservación. "El nombre que acuñamos, 'gigalogística', es para diferenciarnos de la logística como gran cajón de sastre", indica Joan Gatnau i Florensa. El objetivo de Hipertrans pasa por "trasladar todo el conocimiento de nuestra compañía en transporte especial al mundo de la logística con elementos grandes, que requieren una manipulación y un saber hacer específicos". En esta línea, "ofrecemos transporte, manipulación, consolidación, etc, para grandes dimensiones", matiza.

Al mismo tiempo, en la hoja de ruta de Hipertrans para su nuevo centro de Ocaña está "toda la parte que tiene que ver con depósito aduanero, porque hay que tener en cuenta que para piezas o elementos grandes también existen unas necesidades en los depósitos aduaneros y de jugar con la entrada y salida de fronteras", añade.

Hipertrans tiene ya alquilada una primera nave de 5.500 metros cuadrados para un proveedor de Airbus. "For-

El centro sumará la actividad de depósito aduanero



HIPERTRANS

El centro para logística de grandes dimensiones o 'gigalogística' de Hipertrans en Ocaña (Toledo) dispone de 300.000 m² de parcela.



TRANSPORTE XXI

LAS CIFRAS

El centro de 'gigalogística' dispone de una nave de **25.500 m2** ya construida. A la que se sumarán tres más de **11.000, 6.800 y 2.600 m2**, en 2022.

Las naves, que alcanzan entre los **12 y 14 metros de altura**, disponen de puertas de **6 metros de alto y 9,6 metros de ancho**.

ma parte de un proyecto que se enmarca dentro del paraguas de Airbus en el que participan proveedores, ingenierías y también nosotros", confirma el consejero delegado de Hipertrans.

El proyecto, vinculado al avión de carga de gran tamaño Beluga XL, tendrá su desarrollo a lo largo de varios años. "A partir de ahí deben surgir otros proyectos", resalta Juan Gatnau. "En el del Beluga llevamos cinco años realizando el transporte por carretera de piezas grandes, principalmente

Primera nave
alquilada para
un proyecto de
Airbus

alas", recuerda. "Somos una parte del multimodal que utiliza este proyecto de aeronáutica. La primera parte es el terrestre, que hacemos nosotros, y luego está la parte de transporte aéreo", indica.

En concreto, Hipertrans está encargándose de llevar a cabo el transporte entre las factorías de Airbus de Illescas (Toledo) y Getafe (Madrid). "Este transporte lo estamos haciendo a través de nuestra filial Transportes Cifuentes, porque, al fin y a la postre, Cifuen-

tes es un referente dentro del mundo Airbus en España", señala. No hay que olvidar que "son más de 30 años de servicio en el sector y es una firma muy especializada en el mismo", recuerda.

Hipertrans, a través de Cifuentes, realiza el transporte de piezas grandes y lo complementa con la actividad de 'gigalogística' en su centro de Ocaña. "Intentamos estar atentos a las necesidades de los clientes. En este caso, nos pidieron que preparásemos en tiempo récord una nave para logística de piezas de gran tamaño y fuimos capaces de dar respuesta", rememora Gatnau.

VIA

www.via.com

La intermodalidad más sencilla



¡LÍDER EN AUTOPISTAS FERROVIARIAS!

Póngase en contacto con sales@via.com

RAIL
LOGISTICS
EUROPE

AHORA 5 TRENES POR SEMANA EN LA LÍNEA BARCELONA - BETTEMBOURG

BARCELONA

BETTEMBOURG



Cargadores

Imagen aérea de las actuales instalaciones de Haizea Bilbao a pie de muelle en la dársena vizcaína.

Luz verde a la ampliación de Haizea Bilbao

El proyecto contempla la construcción de tres nuevos edificios, con una superficie de 57.000 m²

Alfonso Alday | Bilbao

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, en su sesión celebrada el pasado 2 de junio, ha dado luz verde a la ampliación de Haizea Bilbao, que solicitó una parcela de 57.283 metros cuadrados, con lo que supera ya los 181.000 metros cuadrados de concesión.

La compañía, que arrancó hace poco más de cuatro años la producción de torres eólicas a pie de muelle en la dársena

vizcaína, estima unas inversiones de 120 millones de euros, como adelantó este periódico en su número del 1 de mayo.

La hoja de ruta contempla la construcción de nuevas naves vinculadas a su actividad logística-industrial y zonas de acopios adyacentes para las piezas que produce y exporta. La sociedad, en este sentido, ha presentado recientemente a la entidad portuaria el proyecto constructivo, elaborado por la ingeniería vasca Sener, en fase

de información pública, al cierre de esta edición. En concreto, el fabricante prevé levantar tres edificios, con una superficie total construida de cerca de 57.000 metros cuadrados. Una de las naves, de unos 15.000 metros cuadrados, contendrá las salas de granallado, metalizado y pintado.

A la espera de la aprobación definitiva del proyecto, que podría ir al Consejo de Administración de la entidad portuaria previsto para mediados del próximo mes, Haizea Bilbao, confía en arrancar los trabajos el 1 de agosto. El grupo espera tener operativa la nueva planta a finales de julio del próximo año. En dicho ejercicio, prevé producir 35 monopilotes, para pasar a 95 en 2024 y a 104 en el año 2025.

El presupuesto base de licitación alcanza los 23,5 millones de euros (con IVA). Los trabajos incluyen la urbanización del terreno y la construcción de los tres edificios, así como el control de calidad y los aspectos de seguridad y salud.

Ocupará casi 90.100 m²

Las obras ocuparán una superficie de 90.099 metros cuadrados, según se recoge en la solicitud. Una de las actuaciones, con un total de 27.017 metros

cuadrados, se localizará en la zona oeste de la concesión. La segunda, con 63.082 metros cuadrados, se situará en la zona sureste de la concesión, en la parcela del Muelle AZ-2. Ambas incorporan una zona de 20 metros adyacentes, ocupadas por motivos de seguridad y acopio de materiales durante el proceso de ejecución de las obras.

Contrato con Orsted

La expansión de Haizea Bilbao en el puerto está vinculada a un nuevo contrato para el suministro de monopilotes de grandes dimensiones al fabricante danés Orsted, referente en el mercado eólico marino.

La nueva planta podría estar operativa en julio de 2023

Con el acuerdo rubricado con el fabricante danés, Haizea Bilbao completa una carga de trabajo de más de 700 millones para los próximos cuatro años. Además, gracias a las inversiones para dar respuesta a este pedido, que comenzará a ejecu-



talaciones están ubicadas en la zona de ampliación del puerto de Bilbao, con acceso directo y preferente a una línea de atraque de 800 metros de longitud, con un calado de 21 metros de profundidad. En este sentido, desde el grupo destacan que la actual planta “permite una logística optimizada tanto para la entrada como para la salida de materiales, eliminando cualquier restricción dimensional de producto o de los buques a atracar”.

El presupuesto de las obras se sitúa en cerca de 23,5 millones

Desde 2018, la sociedad Haizea Bilbao, que forma parte del grupo industrial Haizea Wind Group, ha fabricado más de 1.000 secciones tanto de torres *onshore* como *offshore* para los principales clientes del mercado. El proceso productivo cubre todos aquellos pasos necesarios para la fabricación de los tramos de torre, empezando por el procesado de la chapa en el centro de servicios, pasando por el curvado, soldadura, tratamiento superficial, instalación de componentes internos, preparación para el transporte y almacenamiento.

tarse en 2025, la empresa estará dimensionada para fabricar las piezas de gran tamaño de los aerogeneradores del futuro.

“Logística optimizada”

El fabricante, que produce actualmente 180 torres al año, cuenta con una planta de más de 48.800 metros cuadrados de superficie construida. Las ins-

Aéreo

Largo radio ‘verde’

Iberia estrenó el biocombustible en el arranque de sus vuelos desde Madrid-Barajas hacia Washington, Dallas y San Francisco

C. Sánchez | Madrid

Iberia ha operado por primera vez vuelos de largo radio propulsados por biocombustible. La compañía empleó ‘biojet’, un biocombustible producido por Petronor, filial de Repsol, a partir de residuos de la industria agroalimentaria no aptos para el consumo humano.

La aerolínea utilizó este carburante en la inauguración de sus rutas entre Madrid-Barajas y las pistas estadounidenses de Washington y Dallas. Además, la compañía de bandera española también empleó el biocombustible en el primer vuelo de la recuperada ruta con San Francisco.

Washington y entre Madrid y Dallas, mientras que la ruta con San Francisco contará con tres vuelos semanales directos. Iberia suma ya conexiones directas con ocho destinos en Estados Unidos. La aerolínea vuela también hacia Nueva York, Boston, Los Ángeles, Chicago y San Juan de Puerto Rico.



Iberia prueba el biocombustible también en el largo radio.

Menos emisiones

Estos tres vuelos han generado una reducción de 125 toneladas de emisiones de CO₂ a la atmósfera, gracias a la mejora de la eficiencia en el consumo de la flota empleada y el uso del biocombustible sostenible.

Iberia ofrece cuatro frecuencias semanales directas entre Madrid y

Iberia y Air Europa alcanzaron al cierre del primer trimestre una cuota conjunta del 47 por ciento en Barajas y alcanzaron niveles previos a la pandemia, frente al 19 por ciento que sumaron en el segundo trimestre de 2020 (8 por ciento Iberia y 11 por ciento Air Europa).



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

FDT

Fabricación y Desarrollo de Trailers
Zaragoza (España)

Tfno: +34 976 391 707

fabrisem@fabrisem.com

www.fabrisem.com





Las instalaciones centrales de Envialia en Coslada (Madrid) cuentan con una superficie de 22.000 metros cuadrados.

Express

Envialia incorpora un nuevo accionista mayoritario

The Capital Global, firma que aportará mayor músculo inversor, se hace con el control del 69% de la sociedad, mientras su vicepresidente, Francisco Martínez, mantiene el 31% restante y continúa al frente de la gestión

Carlos Sánchez | Madrid

The Capital Global Services ha alcanzado un acuerdo para convertirse en el nuevo accionista mayoritario de Envialia. La firma, que se define como la primera plataforma global de financiación de España, se ha hecho con el 69 por ciento del accionariado de Envialia. Atriza con el objetivo de aportar mayor músculo financiero para que la compañía de mensajería afronte futuras inversiones.

Así se lo ha confirmado a Transporte XXI el vicepresidente y consejero delegado de Envialia, Francisco Martínez López, que mantiene el restante 31 por ciento del capital y seguirá al frente de la gestión. “La entrada de capital es clave y necesaria para afrontar las inversiones que requiere este negocio” confirma Martínez.

Francisco Martínez
Vicepresidente Envialia



La entrada de capital es clave para afrontar inversiones

seguido la entrada de The Capital Global como inversores necesarios para afrontar el crecimiento”, matiza. “Queremos responder a las necesidades del comercio electrónico en competencia con multinacionales que tienen detrás a los correos públicos”, insiste Martínez.

Envialia, compañía fundada en 2001, cuenta con una red compuesta por más de 350 delegaciones repartidas entre España y Portugal y gestiona en la actualidad más de 85.000 expediciones diarias de paquetería y comercio electrónico.

La sociedad Envialia World, matriz del grupo, registró unas ventas de 56,04 millones de euros en 2020, según el Libro Blanco de Transporte XXI, lo que supuso un incremento del 4 por ciento. La firma ha duplicado su cifra de negocio en la última década (ver cuadro).

‘Proximity’ arrancará con más de 150 centros

Envialia ha alcanzado un acuerdo con Ontime para participar en el proyecto ‘Proximity’ que lidera esta última. “Sumamos la capacidad de Envialia más la de Ontime y la idea es no solo hacer mensajería, la entrega del producto al cliente final, sino ofrecer valor añadido a nuestros clientes a través de centros ubicados en las ciudades”, confirma Francisco Martínez a este periódico.

El objetivo del proyecto es sumar “servicios ligados a la proximidad, un servicio al cliente diferenciador en nuestro sector”, explica. Un valor añadido que incluirá servicios de *packaging*, centros de reciclado autorizados, instalación o montaje, entre otros. “Queremos salirnos del comercio electrónico tradicional que está haciendo una gran mella en las compañías. No es sostenible y baja la calidad y el servicio”, apostilla.

El proyecto “arrancará con fuerza en Madrid, Barcelona y Valencia, con más de 150 centros”, anticipa el directivo. Está previsto que en septiembre se encuentren ya activos una docena de *showrooms* en estas ciudades, “más allá de lo que ya tenemos y que convergerán en este servicio”. En esta línea, “vamos a apostar por concesionarios y centros de servicio de ‘Proximity’ en toda España en 2023”.

“Es algo innovador, que nadie está haciendo, porque nosotros contamos con nuestra propia red. Nuestro objetivo es cubrir completamente toda la cadena desde el principio al fin”, matiza Martínez. Los clientes de ‘Proximity’ son “grandes compañías *retailer*, con las que ya tenemos avanzados acuerdos importantes, al tratarse de una solución novedosa para el comercio electrónico” reconoce.

Envialia cuenta con más de 350 delegaciones en España y Portugal

Martínez recuerda que “somos una de las pocas compañías que quedan en el sector sin el respaldo de un correo público”, por lo que “hemos con-

ENVIALIA WORLD SL

	2020	%20/19	%20/16	2019	2018
Cifra de negocio	56,04	+4%	+8%	53,96	52,62
Ebitda	-3,87	-871%	-1107%	0,50	0,31
Resultado d.i.	-4,26	<-999%	<-999%	0,13	0,00
Patrimonio neto	-0,75	-121%	-121%	3,61	3,50
Empleados	57	+50%	-75%	38	62

Millones de euros, salvo empleados. Fuente: Registro mercantil.

Marítimo

Teirlog traza el futuro del Puerto de Huelva

El objetivo es posicionar al enclave ante el nuevo escenario marítimo y logístico, bajo la sostenibilidad, innovación y transformación digital

Antonio Martínez | Huelva

Teirlog Ingeniería ha arrancado los trabajos para actualizar el plan estratégico del puerto de Huelva, determinando su rumbo con horizonte 2030. La consultora se ha adjudicado el concurso abierto por la Autoridad Portuaria, que preside Pilar Miranda, ante la conclusión en 2022 del actual plan, cuyos principales objetivos han sido cumplidos por el enclave. La consultora ganó el concurso frente a otras tres ofertas.

El documento tiene que posicionar a Huelva ante todas las nuevas tendencias generales: innovación, transformación di-

gital e industria 4.0, descarbonización y transición energética, resiliencia y gestión de riesgos.

El plan, además, tiene que trazar las medidas a implantar para que el enclave onubense aumente sus ratios de eficiencia, competitividad, intermodalidad, conectividad y sostenibilidad dentro del negocio portuario y logístico.

El Puerto de Huelva está afrontando una hoja de ruta ambiciosa en su singladura hacia el crecimiento de los tráficos de carga general en el enclave, con un desarrollo específico en intermodal y áreas logísticas. El enclave, que prevé lograr un volumen total de tráfico de 33,7 millones de toneladas en 2022, tiene previsto acometer un plan de inversiones para el periodo 2021-2025 de alrededor de 300 millones de euros, de los que 62,3 millones de euros corresponden a actuaciones que se prevén adjudicar a lo largo del presente ejercicio 2022.

Los proyectos permitirán continuar con el desarrollo del Muelle Sur, dedicado a los tráficos de mercancía general, convencional, rodada y contenedores.

En estas instalaciones se procederá a construir una nueva rampa 'ro-ro', como ya



Operaciones de carga rodada en el Muelle Sur del puerto de Huelva.

PUERTO DE HUELVA

adelantó Transporte XXI, para permitir que operen cuatro buques a la vez y un edificio multifuncional. El plan incentivará las actuaciones en la Zona de Actividades Logísticas y la estrategia de digitalización del Puerto de Huelva.

Calsina Carré celebra 50 años en plena expansión



Calsina Carré es una multinacional familiar de referencia en el mundo del transporte y la logística, que tiene el orgullo de celebrar los 50 años de experiencia. La segunda y tercera generación familiar, lideran actualmente este proyecto manteniendo el espíritu emprendedor de sus fundadores, Jaime Carré i Cristina Calsina. Con sede en Pont de Molins pero con presencia internacional, la amplia trayectoria del Grupo ha venido marcada por la continua búsqueda de nuevas oportunidades y la diversificación de las inversiones.

A lo largo de los últimos 20 años, el grupo ha llevado a cabo una fuerte expansión

internacional abriendo nuevos mercados en territorios de potencial como el Norte de África, siempre con la idea de fortalecer el servicio caras al cliente y mejorar la eficiencia operativa. A día de hoy Calsina Carré se posiciona en el TOP 3 de los transportistas internacionales en Marruecos y como uno de los flotistas más potentes en Rumanía.

En los últimos años, conscientes de la problemática medioambiental, el grupo



Sede central del Grupo en Pont de Molins.

ha potenciado su oferta intermodal y ha apostado para probar alternativas más sostenibles como el DuoTrailer.

50 AÑOS abriendo camino juntos

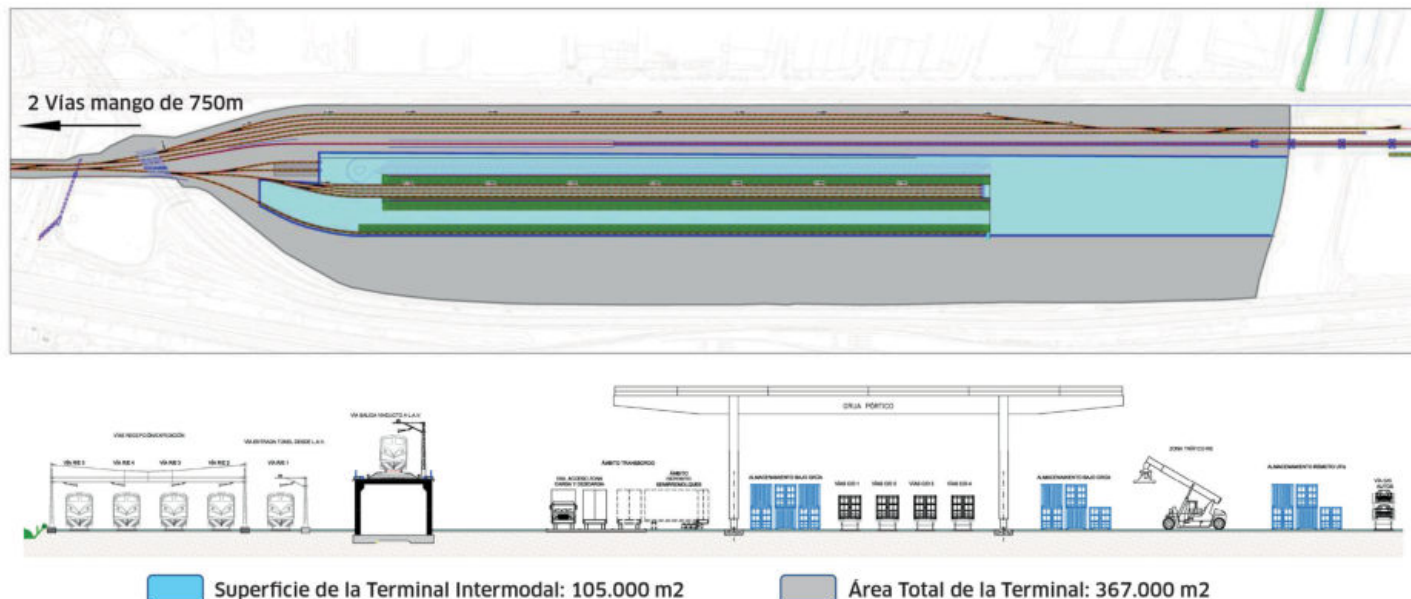
Actualmente, la empresa ha creado un hub logístico de referencia en su sede de Pont de Molins con unas instalaciones de más de 100.000m² estratégicamente ubicadas cerca de La Jonquera. La empresa ha hecho una fuerte inversión en servicios para transportistas y conductores externos (estación servicio, lavado de camiones, parking videovigilado, etc).

**CALSINA
CARRE**
The logical way

calsina-carre.com

VÍAS DE 750 METROS

El centro logístico contará con una nueva playa de vías de recepción/expedición, además de vías de carga/descarga de UTIs.



Fuente: Adif.

Ferrocarril

La puerta de entrada de tráfico europeos

Es el objetivo del Adif con la transformación de La Llagosta en plataforma multimodal

Eva Mármol | Barcelona

Convertir la terminal de La Llagosta (Barcelona), utilizada actualmente como camp de vehículos, en una plataforma multimodal que sea la puerta de entrada de los tráficos europeos para su reexpedición, tanto en ancho ibérico para el interior peninsular como en UIC al formar parte del Corredor Mediterráneo, es el objetivo del Adif. Para lograrlo, la entidad pública empresarial invertirá unos 80 millones de euros.

Acaba de adjudicar, por 59,6 millones, la transformación de la terminal (actuaciones en plataforma, vía y electrificación), situada a unos 15 kilómetros del puerto de Barcelona. La Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por Sacyr Construcción, Sacyr Neopol y Copcisa es la adjudicataria de la obra. Tiene pendiente de adjudicar, por

19,6 millones, otras intervenciones complementarias. A esta inversión pública, se sumarán entre los 15 y los 20 millones de euros de inversión privada que deberá desembolsar el adjudicatario de la comercialización y explotación de la terminal.

Las obras comenzarán durante este último trimestre del año y durarán unos 24 meses. Paralelamente, el Adif sacará a concurso la adjudicación de la gestión de la terminal antes de finalizar el ejercicio. Su objetivo es que la instalación esté preparada y el concesionario elegido para empezar a operar en el último trimestre de 2024.

De cumplirse las previsiones del gestor de infraestructuras, pasarán 170.000 UTIs y 2.600 trenes anualmente por la futura plataforma multimodal de La Llagosta, que tendrá capacidad para 3.800 UTIs. Para al-

El objetivo son 170.000 UTIs y 2.600 trenes anualmente

PARQUE LOGÍSTICO DE ÚLTIMA GENERACIÓN
ILLESCAS | A-42 | Km.36
EN ALQUILER

NAVE A - 36.566 m²

NAVE B - 9.279 m²

madrid@estradapartners.com | 91 513 52 55 | www.estradapartners.com | Infórmate en

Software para la logística y el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

TRANSKAL

ADUR software productions

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

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

SIN TRÁFICOS

La actual terminal de **La Llagosta** tiene un tráfico ferroviario residual. Es utilizada como campa de vehículos en la modalidad de autoprestación.

Con la transformación, pasará de **cuatro vías para la carga/descarga** de trenes hasta **500 metros** en ancho ibérico a **cinco vías para expedir/recibir, cuatro vías para la carga/descarga y una quinta** para la carga general. Todas en ancho mixto y para trenes de 750 metros.

canzar esta actividad, es necesaria la colaboración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, según señalaron los responsables del Adif en la presentación del proyecto. De hecho, la nueva terminal de La Llagosta es una de las actuaciones incluidas en el protocolo para los nuevos accesos terrestres al puerto que firmaron el Ministerio de Transportes, el Adif, Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Generalitat en otoño del año 2020.

Operativa en el último trimestre de 2024, según el calendario

La plataforma de La Llagosta “tiene que ser una puerta de entrada a tráficos intraeuropeos si queremos que la cuota del tren llegue al 10 por ciento”, señaló Javier García, subdirector Comercial de Servicios Logísticos del Adif, en la presentación del proyecto. La Llagosta “nace con la clara vocación de captar transporte intermodal, tráfico marítimo, transporte por carretera y ferroviario”, añadió Ramón Moraleda, subdirector del Noreste de Servicios Logísticos.

La terminal de La Llagosta forma parte del nodo intermodal Barcelona, junto con el complejo Can Tunis-ZAL Prat, incluido en la iniciativa ‘Mercancías 30’ que acaba de presentar Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (ver páginas 24 y 25 de este periódico).

La terminal de La Llagosta no solo tendrá potencial para captar tráficos internacionales. Ubicada en el área metropolitana de Barcelona y con conexiones con las autopistas AP-7 y la AP-2, puede resultar también atractiva para el camión de corto radio, aseguran desde la Autoridad Portuaria, lo que ayudaría a descongestionar los accesos viarios a la dársena.

La plataforma de La Llagosta “tiene que ser una puerta de entrada a tráficos intraeuropeos si queremos que la cuota del tren llegue al 10 por ciento”, señaló Javier García, subdirector Comercial de Servicios Logísticos del Adif, en la presentación del proyecto.



Instalaciones de Entabán Biocombustibles de Galicia en el puerto exterior de Ferrol.

Cargadores

Ferrol reactiva una terminal de líquidos

R5 Energía Power gestionará el complejo de la extinta Entabán

Iñaki Eguía | Ferrol

La Autoridad Portuaria de Ferrol ha otorgado a la sociedad Terminal Líquidos de Ferrol (TLF) la concesión de las instalaciones de la desaparecida Entabán Biocombustibles de Galicia, en la dársena exterior, para la adecuación y explotación de una planta de almacenamiento de productos energéticos.

TLF, fundada en 2021 por Linares Biodiesel Technology (Libitec) para la construcción y explotación de depósitos para el almacenamiento de carburantes y bio-

combustibles en el enclave gallego, fue adquirida a finales del pasado año por R5 Energía Power.

La entidad portuaria, que preside Francisco Barea, ha aprobado otorgar a la compañía madrileña de distribución de hidrocarburos una concesión, por 30 años, sobre una parcela de 21.000 metros cuadrados en la que operaba Entabán.

R5 Energía Power contempla invertir 3,96 millones de euros en adecuar un complejo que fue diseñado para mover hasta 200.000 toneladas anuales.



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- SERVICIOS EN TERMINALES
- ESCUELA DE FORMACIÓN DE MAQUINISTAS

www.captrain.es

Carretera

Caliche se refuerza en multimodal

El grupo de transporte alcanza un acuerdo de fusión con el transitario Inter Service Transit (IST), que posibilitará doblar, en cinco años, su tráfico de contenedores hasta los 30.000 TEUs

Iñaki Eguia | San Javier Caliche, uno de los operadores del Top 10 de transporte frigorífico por carretera en España, reforzará su operativa multimodal tras el reciente acuerdo de fusión alcanzado con Inter Service Transit.

Con la integración de IST, Caliche superará los 3,5 millones de toneladas de mercancías anuales y aumentará las cargas movidas en barco y avión.

El grupo de transporte murciano, que en 2017 puso en marcha un departamento de marítimo y aéreo, proyecta doblar su tráfico de contenedores embarcados durante el próximo quinquenio, para situarlo en 30.000 TEUs, a través de las sinergias con la empresa fusionada.

La integración de las dos empresas, con sede en Murcia, posibilitará consolidar su posicionamiento como operador logístico integral con un servicio que cubre desde la primera hasta la última milla, tanto de importación como de exportación.

Sus activos suman más de 200.000 metros cuadrados de superficie logística propia en el Arco Mediterráneo, una plantilla formada por más de 600 perso-

nas y una red de más de 375 agentes presentes en 97 países de los cinco continentes.

En este sentido, IST, fundada en 1994 en Murcia, dispone de presencia propia en Perú. Sus oficinas en Lima-Callao, Paita e Ilo están especializadas en la importación de contenedores marítimos destinados, principalmente, para el sector agroindustrial. Además, la cartera de servicios de la transitaria y agente de aduanas también incluye proyectos y operaciones especiales de carga pesada o sobredimensionada.

Moverá 3,5 millones de toneladas

Crecimiento

Transportes Grupo Caliche, con sede central en la localidad de

San Javier (Murcia), acelerará con la transitaria IST el desarrollo de su negocio.

La compañía familiar, gestionada por la tercera generación de su fundador, alcanzó una cifra de negocio de 87,31 millones de euros en 2020, un 11,9 por ciento más que en el ejercicio anterior.

Por su parte, IST facturó 9,59 millones de euros en 2020, un 11,6 por ciento más que en 2019, según revelan sus últimos datos depositados en el Registro Mercantil.



Demetrio Lajarín y Francisco Molina, directores de Grupo Caliche y de IST.

Inversiones en frío

Transportes Grupo Caliche reforzará su capacidad de almacenamiento frigorífico con la ampliación de sus instalaciones en el polígono industrial de Picassent (Valencia). El proyecto en curso del operador posibilitará añadir una superficie de 8.000 metros cuadrados de naves refrigeradas y otros 2.000 para las oficinas. Tras la ampliación, la plataforma pasará a ocupar una extensión de 15.814 metros cuadrados.

El complejo logístico de Caliche en Picassent contará con ocho cámaras frigoríficas, que albergarán una capacidad total de 30.000 palés, para almacenar productos hortofrutícolas y otras mercancías que requieren temperatura controlada de forma constante.

Además, en la primera planta se construirán unas oficinas especializadas en la gestión de proyectos internacionales y para la tramitación

de autorizaciones aduaneras.

El transportista murciano contempla invertir cerca de 15 millones de euros en la ampliación del complejo valenciano. Este desarrollo supondrá un gran salto sobre las actuales instalaciones frigoríficas operativas de Caliche, que disponen de 15.000 metros cuadrados de almacenes con una capacidad para albergar 50.000 palés.

Conforme a esta apuesta de crecimiento en la logística de frío del operador, con sede central en San Javier, también se encuadra la adquisición de Profusa

al Grupo Fuertes, desarrollada durante el pasado ejercicio. Con esta compra, Caliche incorporó unas instalaciones de más de 10.000 metros cuadrados de superficie situadas dentro del complejo de Mercamurcia, y que ofrecen una capacidad para almacenar más de 15.000 palés.

15 millones para ampliar las instalaciones de Picassent



Marítimo

La plataforma Busan & Barcelona, ocupada

El operador logístico FM Logistic y la transitaria coreana Taewoong estrenan la instalación promovida por los puertos catalán y asiático

Eva Mármol | Barcelona

El operador logístico FM Logistic Ibérica, perteneciente a la multinacional francesa del mismo nombre, y el transitario coreano Taewoong Logistics, sin instalaciones hasta ahora en Europa, estrenan y ocupan los 9.129 metros cuadrados de una plataforma en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, promovida por la sociedad B2B Logistics Busan & Barcelona.

Se trata de la *joint venture* creada el año pasado por la Autoridad Portuaria de Barcelona (49 por ciento) y el Puerto de Busan (51 por ciento) para promover la dársena catalana como *hub* de entrada de los productos coreanos al sur de Europa.

La plataforma se ampliará si hay más proyectos

Ambas compañías se reparten al 50 por ciento la superficie de la plataforma, que ya estaba construida. FM Logistic y Taewoong Logistics “son complementarias y se generan relaciones de partenariado”, señalaron fuentes de FM Logistics en el acto de inauguración del inicio de operaciones de la plataforma, que se estrena con una operación de importación de productos químicos.

Los 9.129 metros cuadrados de superficie de la instalación ya están ocupados, pero, “se podrán ampliar si hay nuevos proyectos”, señaló Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona. “Nuestro objetivo es facilitar, agilizar y hacer más sostenible el comercio en-

tre Europa y Corea. Se trata, en ambos casos, de economías muy potentes que pueden hacer crecer sus lazos”, añadió.

“El centro logístico B2B servirá de plataforma logís-

tica para que las empresas coreanas avancen hacia el sur de Europa y contribuirá a impulsar el tráfico marítimo entre los puertos de Busan y Barcelona”, señaló Kang Boo Won, vicepresi-

dente del Puerto de Busan. La dársena catalana movió con la coreana 793.000 toneladas de mercancías el año pasado. El tráfico de contenedores alcanzó los 60.000 TEUs.



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



TRANSPORTE XXI

VIIA entregó sus premios este año a Sertrans, Agencia T. Trota, Calsina Carré y Erontrans en el marco del SIL.

Ferrocarril

VIIA gana capacidad con más servicios

La autopista ferroviaria entre Barcelona y Luxemburgo pasa de 3 a 5 frecuencias, también crece VIIA Británica y lanzará una nueva conexión antes de acabar 2022

Eva Mármol | Barcelona

El tráfico intermodal va con el viento de cola en Europa en general y en España en particular, favorecido por la falta de conductores. Se nota en los volúmenes que mueven los operadores intermodales y se nota en el incremento de los servicios. Las autopistas ferroviarias de VIIA son un claro ejemplo.

El operador ferroviario de SNCF amplía la periodicidad de la conexión entre Barcelona (Can Tunis) y Bettembourg (Luxemburgo) pocas semanas después de recuperar este servicio que suspendió en 2020 por la pandemia. VIIA restableció la conexión el pasado mes de abril con tres frecuencias semanales, que han pasado a ser cinco en junio (según las previsiones al cierre de esta edición).

VIIA ha recuperado este servicio cambiando de pareja en la tracción al estrenar la nueva locomotora EURO6000 de Captrain, perteneciente también a los ferrocarriles

franceses, recién salida de fábrica. Captrain ha acabado con el monopolio de Renfe en la circulación por el único corredor en ancho de vía internacional que conecta la Península con Europa.

El cambio de empresa ferroviaria supone pasar de convoyes traccionados con dos locomotoras, al ser las unidades de Renfe máquinas de pasajeros adaptadas para las mercancías, a una sola unidad. Y con ello, este servicio de VIIA gana el 15 por ciento de capacidad hasta las 42 unidades (de semirremolques y contenedores), según ya informó Transporte XXI en una anterior edición.

VIIA Británica es otra autopista ferroviaria, también utilizada por transportistas españoles, que no para de crecer, doblando periodicidad en pocos meses. La conexión entre Le Boulou y el puerto de Calais, donde el remolque o contenedor se sube al ferri para cruzar el Canal de la Mancha y llegar al mercado británico,

pasó de cinco a ocho frecuencias semanales a principios de año, ampliando a dos más recientemente, hasta alcanzar las 10 frecuencias.

Ante el crecimiento de la demanda, el operador ferroviario francés no solo amplía los servicios existentes. Además, estrenará una nueva conexión antes de acabar el año entre Bettembourg y Rumanía con tracción de CFL, los ferrocarriles luxemburgueses, según anunció Daniel Lebreton, director Comercial de VIIA, en el marco del SIL de Barcelona. Se trata de un nuevo servicio “que será atractivo para el transportista español, más con la problemática de la falta de conductores”, añadió.

El transportista español ya utiliza la autopista ferroviaria que sale desde Barcelona o desde Le Boulou, junto a la frontera española, hasta Bettembourg. Y desde este punto tiene la opción de llegar al mercado alemán, con las conexiones ferroviarias a Kiel y Rostock, y al este de Europa, con el enlace al puerto polaco de Poznan. El nuevo servicio ferroviario entre Bettembourg y Rumanía será otra opción más para llegar a este mercado.

Las autopistas ferroviarias de VIIA, Lorry Rail (Barcelona/Le Boulou-Bettembourg) y VIIA Británica (Le Boulou-Calais), batieron récord de actividad en 2021. Evitaron la circulación de 140.000 vehículos pesados el año pasado, creciendo los tráfico el 30 por ciento en comparación con 2020. Mantiene el crecimiento de dos dígitos durante este ejercicio.

UN BUEN CLIENTE

El transportista español es un buen cliente de **Lorry Rail**, autopista ferroviaria que nace en 2007 para conectar Bettembourg (Luxemburgo) con Le Boulou (Francia). En 2019, VIIA empezó a operar desde la terminal de **Can Tunis** en Barcelona.

También utiliza **VIIA Británica**, que conecta el puerto de Calais con Le Boulou, para llegar al mercado británico, puesta en marcha en 2016.

VIIA ha reconocido este año a tres clientes catalanes, **Sertrans, Agencia de Transportes Trota y Calsina Carré**, además de al transportista polaco **Erontrans**.

VIIA Británica
dobla
periodicidad
en 6 meses

Nueva conexión
que enlazará
Luxemburgo
con Rumanía

Cargadores

La portuguesa Lagoa ubicará su logística en Castellón

La compañía suministradora de la industria cerámica busca reafirmar su posición con una plataforma de almacenamiento y mezcla de materias primas en la dársena sur del puerto



GRUPO LAGOA

Antonio Martínez | Castellón
La portuguesa Lagoa busca reafirmar su posición en el negocio granelero con la puesta en marcha de una instalación en el puerto de Castellón, principal núcleo logístico de aprovisionamiento de la industria cerámica española.

La compañía, a través de su

filial española Lagoa Materias Primas, que viene trabajando desde el año 2002 en Castellón en el negocio de comercio e intermediación de materias primas para la industria cerámica, ha solicitado una concesión administrativa para la ocupación de una superficie de 13.665 metros cuadrados en la Dársena

Sur del Puerto de Castellón. El objetivo de la firma portuguesa es levantar una plataforma de almacenamiento y mezcla de materias primas.

Ante la petición de la empresa portuguesa, la Autoridad Portuaria de Castellón, que preside Rafael Simó, ha abierto el preceptivo trámite legal de

Grupo Lagoa dispone de su propia filial dedicada al transporte de materias primas por carretera.

competencia de proyectos para que puedan presentarse otras solicitudes que tengan el mismo o distinto objeto que el de la firma.

La concesión solicitada tiene una superficie de 13.665 metros cuadrados

Grupo Lagoa viene operando en el mercado de la extracción y comercialización de materias primas para la industria cerámica y vidriera desde 1984. En los últimos años, la compañía, presidida por Carlos Alberto Silva Lagoa, diversificó su actividad apostando por la producción y desarrollo de pastas atomizadas y por la comercialización de materiales de construcción, así como entrando en el sector energético. El grupo está internacionalizado con inversiones en Angola, Mozambique y Brasil.

Entre sus activos figura la compañía Transportes Basculantes Limitada (TBL), que se encarga de la logística del grupo desde 1998. Aparte de encargarse del transporte terrestre de materias primas, también opera en el negocio de los residuos. Dispone de una flota de 36 vehículos.



an Imperial
company

ESPECIALISTAS EN SOLUCIONES DE DISTRIBUCIÓN EXPRES DE MERCANCÍA PALETIZADA EN ESPAÑA, PORTUGAL, ISLAS Y EUROPA

CONFÍE EN NOSOTROS



- ✓ Trazabilidad Total: seguimiento on line de su mercancía
- ✓ TEE (Tiempo Estimado de Entrega): mayor facilidad de entrega
- ✓ Máxima Fiabilidad: distribución rápida y segura

Además contamos con
www.palletwaysonline.com/es-es/
para servicios puntuales



+34 902 88 24 24
es.palletways.com





JUANJO MARTÍNEZ

Javier Miranda, director general de Transporte XXI, moderó la mesa redonda en la Sala Ágora del SIL.

El transporte aprende a colaborar

Francisco Aranda, Jordi Espín, Ramón Valdivia y Enric Ticó ponen en valor el carácter estratégico del sector en una mesa organizada por Transporte XXI para presentar el especial 'Quién manda', en el marco de su 30 aniversario

Alfonso Alday | Barcelona

El periódico Transporte XXI, en el marco de los actos de su 30 aniversario, organizó una mesa redonda en el SIL de Barcelona para presentar la edición 2022 del 'Quién manda en el transporte y la logística en España', un completo informe con los resultados económicos y financieros de cerca de 6.000 empresas de esta industria, que pone negro sobre blanco el impacto de la pandemia.

La jornada, moderada por Javier Miranda, director general de Transporte XXI, contó con la participación de cuatro pesos pesados del sector: Francisco Aranda, presidente de UNO Logística; Enric Ticó, pre-

sidente de Feteia y de Cimalsa; Jordi Espín, secretario general de Transprime y Strategic Relations Manager en European Shippers Council; y Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic y miembro del consejo de presidencia de la IRU.

Las ventas del sector cayeron un 4,8% en el difícil 2020

Tras un breve avance del estudio elaborado por este periódico, que refleja un descenso de la cifra de negocio del 4,8 por ciento en el complicado ejercicio 2020 -las empresas del sector se dejaron en el camino más de 2.200 millones de euros-, los ponentes compartieron sus reflexiones en un entretenido debate en el que coincidieron al señalar que "el transporte ha aprendido a colaborar".

El presidente de la patronal UNO confesó que "todos lo pasamos mal en 2020", para, a continuación, apuntar que "detrás de los números hay mucho

esfuerzo, mucho sacrificio y mucha capacidad de adaptación". Francisco Aranda destacó que "lo importante es que se llegó a la conclusión de que somos un sector verdaderamente estratégico, que aporta valor añadido siempre, incluso cuando la muerte está en la calle". Además, puso en valor que "se dio una respuesta". El presidente de la asociación logística recordó que "el sector sí estuvo ahí, sí reaccionó, sí que cumplió con su función y sí que demostró ser estratégico".

En la misma línea, Jordi Espín también reconoció que "lo más importante es que la logística y el transporte pasaron de



Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en un momento de la jornada.

ser invisibles a ser resilientes y, por primera vez en la historia, todos actuamos por el bien logístico común". En este sentido, incidió en la necesidad de actuar de este modo sin tener que esperar a que se llegue a una situación límite. "Cuando hay un momento tan malo que genera esta posición de bien logístico común, esto es resiliencia pura. Aprendamos".

La pandemia sirvió para dar visibilidad al transporte

El presidente de Feteia, Enric Ticó, también puso el foco en la capacidad de adaptación del sector. "Hemos salido con más fuerza y hemos aprendido a colaborar".

Ramón Valdivia destacó, igualmente, que la pandemia sirvió para dar visibilidad al sector. "No se puede funcionar sin el transporte de mercancías por carretera. Somos la sangre de la economía, del comercio y de la industria", concluyó.

'Cargofobia'

Otro de los puntos del debate giró en torno a la tendencia al gigantismo. Sin paños calientes, el secretario general de Transprime afirmó que vamos a una 'cargofobia'. Espín lamentó que "la voz del cliente no existe. A las navieras les importa poco la carga, solo generar beneficios". En este sentido, defendió que "la carga tendría que tener derechos, como los viajeros", ya que "genera riqueza por donde pasa". Además, reiteró que "las navieras tienen que orientar sus beneficios al servicio, no ya al cliente, que ha dejado de mandar".

Ticó también mostró su preocupación sobre el actual proceso de verticalización de las navieras ante el riesgo de que "nos lleve a un gigantismo insostenible, con una subida de precios y de costes, que ya estamos viendo". Por último, reiteró que "estamos ante una nueva página de la historia del transporte y la logística", tras reconocer que "es difícil mantener posiciones de pequeñas empresas con poca capacidad de financiación y de adaptación, con recursos limitados".

Francisco Aranda
Presidente de UNO



Si queremos un sector competitivo es necesaria la colaboración público-privada

Jordi Espín
Secretario gral. de Transprime



La logística y el transporte pasaron de ser invisibles a ser resilientes

Enric Ticó
Presidente de Feteia



Estamos ante una nueva página de la historia del transporte y la logística

Ramón Valdivia
Vpdte. ejecutivo de Astic



El transporte es la sangre de la economía, del comercio y de la industria

Aranda reclama ayudas de los fondos europeos para la transformación del sector

"Estamos en una transformación muy profunda, cambios de modelos, de procesos, y hay que adaptarse rápido". Así lo puso de manifiesto el presidente de UNO, Francisco Aranda, tras lamentar que "llevamos dos años viviendo en la incertidumbre, lo cual no es bueno, porque nos exige tener una tensión en la cadena de suministro muy importante y un día a día muy complicado". En clave positiva, Aranda destacó que "la pandemia nos ha obligado a acelerar al máximo la transformación que teníamos prevista en una serie de años". Un camino, recordó, que ha obligado a "realizar fuertes inversiones, con recursos limitados". Por ello, reclamó la "colaboración público-privada", apuntando dos líneas de actuación. Por un lado, pidió la llegada de los fondos Next Generation, que "sirvan para ayudar a las empresas a resolver problemas estructurales, no coyunturales". Y en segundo lugar, exigió reducir el peso de la fiscalidad. "Si queremos un sec-

tor competitivo, que invierta para que pueda generar más recursos y, por tanto, la recaudación aumente, es muy importante que en este momento de inversión y de dificultad, la presión fiscal no ahogue tanto como lo está haciendo ahora".

Cambio de paradigma

El vicepresidente ejecutivo de Astic, Ramón Valdivia, también señaló que "estamos en un proceso de cambio de paradigma en las relaciones entre los operadores y quienes pagan el trabajo" e hizo una llamada a "colaborar".

Tras recordar que "la demanda no ha parado de crecer", y no solo desde el punto de vista de la cantidad, sino también en la exigencia de calidad, menor huella de carbono, mayor precisión y puntualidad, Valdivia confesó que "todo esto no lo podemos hacer solos, tenemos que colaborar con el resto de actores de la cadena logística, empezando por los clientes y también con la Administración". Un cambio, señaló, que "tardará en plasmarse".

El presidente de UNO reclama reducir el peso de la fiscalidad

Los asistentes siguieron con atención las reflexiones de los ponentes durante la presentación del informe 'Quién manda', elaborado por este periódico.



Marítimo

Apuesta por la sostenibilidad

Eiffage pone en marcha su terminal automatizada para el tratamiento cubierto de graneles sólidos que sitúa al puerto de Alicante con la primera instalación sin emisiones de la Comunidad Valenciana

A. Martínez | Alicante

Eiffage fortifica el papel de Alicante como el puerto granelero del sur de la Comunidad Valenciana con el inicio de operaciones de su terminal cubierta y semiautomática de uso multicliente. La infraestructura es el primer activo portuario de la multinacional francesa en España.

La concesión va a canalizar, desde el segundo semestre de 2022, el tratamiento de materiales a cubierto, mediante un sistema automático de carga y acopio que se extenderá hasta las bodegas de los graneleros. Para ello se utilizarán cintas transportadoras y una manga telescópica, evitando las emisiones de partículas de polvo a la atmósfera.

Bergé, Alicante Port y Cesa trabajarán en la nueva terminal

Con la infraestructura se aglutina toda la actividad de estiba y almacenamiento de graneles sólidos en el Muelle 17 del enclave, flexibilizando las operaciones de las empresas estibadoras que operan actualmente estos tráficos en Alicante: Bergé Marítima, Alicante Port y Cesa Alicante.

Su puesta en marcha permite garantizar a largo plazo la continuidad del movimiento de graneles sólidos que genera el 50 por ciento del tráfico del puerto, al comprometerse Eiffage a explotar las instalaciones hasta el año 2052. Asimismo, va a permitir afianzar una actividad comercial como es la exportación de los residuos generados en

AVANZANDO EN INSTALACIONES PARA ATRAER TRÁFICOS

La nueva terminal granelera de Eiffage en el puerto de Alicante está llamada a ser un trampolín para la llegada de nuevos tráficos a la dársena que reactiven su actividad comercial.

	2021	%21/20	2020	2019	2018	2017
Granel sólido	1.300	-7%	1.397	1.441	1.593	1.877
Granel líquido	42	+23%	34	32	61	41
Mercancía General	1.290	+1%	1.284	1.424	1.508	1.503
TRÁFICO TOTAL	2.646	-3%	2.731	2.919	3.191	3.448

Datos en miles de toneladas. Fuente: Puertos del Estado.

las canteras de piedra natural de Alicante, sin que resulte necesario su depósito en vertederos.

De esta forma, las calizas extraídas en el proceso de depuración de la piedra natural y el pulido del mármol “podrán valorizarse con su exportación a terceros países para que puedan ser utilizados en la producción de cemento, asfalto,

La terminal tiene una longitud de 292,5 metros, con 45 metros de anchura y 27,5 metros de altura.



TSK

Imagen del sistema de cintas mecanizadas de la terminal.



TSK

acero, pintura, pienso o incluso en la industria alimentaria", un proceso de comercialización del que se va a encargar Eiffage.

Los principales tráfico que tiene previsto manipular la instalación son yeso, clínker, caliza y dolomita, que vienen siendo el grueso de los flujos que se manejan en el recinto portuario.

Instalación ecológica

El planteamiento de terminal de Eiffage se ajusta al principio de sostenibilidad y fomenta la economía circular, con una actuación que libera de polvo en suspensión a los barrios próximos al entorno portuario, el gran objetivo de la instalación impulsada por la Autoridad Portuaria.

Eiffage está valorando la posibilidad de instalar paneles fotovoltaicos para aprovechar la energía solar, con lo que se multiplicaría el carácter sostenible de la inversión.

La terminal cerrada, que tiene una longitud de 292,5 metros, 45 de anchura y 25,7 metros de altura, ha supuesto una inversión de 17,5 millones de euros, según confirmaron fuentes de la compañía.

mientras que otras 30.000 toneladas van a poder ser tratadas en el exterior de la nave. Se trata de otros tipos de graneles sólidos que no tienen impacto medioambiental.

En el montaje ha participado activamente la empresa TSK, que se ha encargado de la instalación del sistema de recepción, almacenamiento, transporte y carga a barco de graneles sólidos de la instalación.

17,5

MILLONES DE EUROS
HA SIDO LA
INVERSIÓN DE
EIFFAGE

En concreto, esta compañía se ha encargado del diseño y la construcción de la estación de descarga de camiones, un sistema de cintas transportadoras, un apilador, un rascador de pórtico y un cargador de barcos graneleros.

Mecanización

La terminal de Eiffage en el puerto de Alicante es semi-automática, sin personal en el interior de la nave, ga-

rantizando así que los trabajadores no tengan exposición a partículas.

La instalación mejorará la capacidad de las estibadoras gracias a sus sistemas mecanizados, con una velocidad de transferencia a buque de 2.000 toneladas a la hora. De esta forma, los graneleros podrán reducir sus tiempos de escala en Alicante en más de un 50 por ciento respecto a las actuales condiciones.

Puede atender
graneleros de
hasta 70.000
toneladas

Las obras, que se iniciaron en noviembre de 2020, necesitaron el refuerzo del muelle 17, espacio donde se asienta su notable estructura metálica.

La instalación, una concesión con un plazo de 30 años, dispone de capacidad para atender buques de 70.000 toneladas de capacidad y de hasta 230 metros de eslora, lo que permitirá "un salto de competitividad" para las compañías que trabajen por el recinto portuario.

La nave cerrada de Eiffage puede almacenar un total de 100.000 toneladas,

OEA

Empresas de Servicios a las Empresas **Operadores Económicos Autorizados** **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.

- ✓ 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



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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ OEA
- ✓ Proyectos llave en mano
- ✓ Transportes terrestre FTL/LTL
- ✓ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez
- ✓ ADR-SQAS-Sandach
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Almacenes aduaneros
- ✓ Consolidación Europa-Marruecos-Europa



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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Outsourcing
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Seguros
- ✓ Proyectos llave en mano



BERNARDINO ABAD SL
México, 1
11004 Cádiz
Tel. (+34) 956 228 007
info@bernardinoabad.es
www.bernardinoabad.es

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Representantes Aduaneros
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Fletamentos
- ✓ Operadores de MPPP
- ✓ Almacenes Aduaneros
- ✓ Proyectos llave en mano
- ✓ Consignaciones



FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA
Avda. del Ejército 10-1ªA
15006 La Coruña
Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228
E-mail: fam@finismar.es
www.finismar.es

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Consignaciones
- ✓ Estiba
- ✓ Aduanas
- ✓ Seguros



CASINTRAPORT
Muelle de la Osa, Puerto de El Musel
33212 Gijón, Asturias
Tel. 985 985 850
Email: aduana@casintra.com
www.casintra.com

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Almacenamiento logístico
- ✓ Almacenes Aduaneros
- ✓ Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)
- ✓ Aduanas



SALVAT LOGÍSTICA SA
Atlantic, 102-110
Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
08040 Barcelona
Tel. 932 638 900
E-mail: comercial@salvatlogistica.com
www.salvatlogistica.com

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Proyectos llave en mano
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Seguros
- ✓ Almacenes aduaneros



COMA Y RIBAS
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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Seguros
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Proyectos llave en mano



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

Ferrocarril

‘Mercancías 30’, lejos de conquistar al sector

La iniciativa recibe críticas relacionadas con la escasez de las ayudas directas, el olvido a los usuarios, el modelo de concurrencia competitiva o las ventajas para nuevos competidores

Carlos Sánchez | Madrid
“El objetivo es lograr que el ferrocarril gane presencia en el transporte de mercancías”, si bien teniendo claro que “no va a sustituir ni desplazar a la carretera”, señalan fuentes del sector en relación con ‘Mercancías 30’, cuyo documento definitivo acaba de ver la luz.

La iniciativa, que contempla actuaciones por valor de 8.442,3 millones de euros en infraestructuras, terminales, mejoras en la gestión de capacidad, impulso a las autopistas ferroviarias y digitalización, incluye también un programa de ayudas a empresas para incrementar la cuota del tren de carga. El presupuesto de este programa asciende a 903 millones de euros. El objetivo del Ministerio de Transportes, Movilidad

y Agenda Urbana (MITMA) pasa por mejorar la competitividad del ferrocarril de mercancías y su complementariedad con otros modos para lograr pasar del 5 por ciento de cuota actual al 10 por ciento en 2030.

El primer lunar de la iniciativa, según fuentes del sector, es que los ‘ecoincentivos’ se concentren exclusivamente en las empresas ferroviarias. “No incluir ninguna partida adicional para ayudas directas a operadores y transportistas de carretera que utilizan el ferrocarril no tiene sentido si lo que se pretende es cambiar la tendencia actual”, apuntan. En este sentido, la dotación del plan de ‘ecoincentivos’, que asciende a 20 millones anuales durante tres años, también recibe críticas por “escasa”.

Por otro lado, “aunque apoyamos la iniciativa al cien por cien, no podemos tampoco obviar que el trámite administrativo para algunas de las ayudas promete ser complicado y hasta farragoso”, advierten operadores consultados. Los costes subvencionables varían entre el 30 y el 50 por ciento y el resto de la inversión recae en las empresas.

Además, buena parte de las medidas cuentan con la vitola de la concurrencia competitiva. Es decir, “va a haber un presupuesto, pero cada proyecto entra en

competencia con otros y puede ser que algunos se queden fuera de la asignación de fondos”, resaltan.

En este contexto, todo apunta a que Renfe Mercancías será la gran beneficiada de las ayudas, principalmente en el capítulo de la compra y renovación de

Tren de Noé, promovido en su día por la alianza europea Rail Freight Forward para fomentar el transporte ferroviario de mercancías.



nuevas ayudas”, afirman las fuentes consultadas. Se trata de los vagones para semirremolques P400 y P420, que son los que se utilizarán en las dos iniciativas proyectadas en España (Algeciras-Zaragoza y Valencia-Madrid).

“Esto es discutible, porque crea cierta distorsión”, señala un empresario del sector, ya que “los que entran nuevos tienen ventajas respecto a los que ya estaban”. Y cita como ejemplo que “hay locomotoras que se están entregando y que se van a quedar fuera de las ayudas, tanto de las empresas ferroviarias privadas como de la propia Renfe Mercancías”.

No obstante, en el caso de las autopistas ferroviarias, “no hay que olvidar

material rodante. “Tienen una oportunidad magnífica para adaptar su material de tracción a distintas tensiones, por ejemplo”, avanzan fuentes del sector.

Autopistas ferroviarias

Por su parte, en el caso de las ayudas para la compra y renovación de vagones también van a tener mucho peso las empresas que participan en los proyectos de autopistas ferroviarias. “Los impulsores de las autopistas ferroviarias todavía no han hecho contratos de adquisición de vagones, con el objetivo de acceder a las

que las ayudas destinadas a las inversiones en material rodante beneficiarán también a la carretera”, tercia otro empresario consultado. “Van a ser muy competitivas en costes y las empresas de carretera se van a subir en conexiones como la de Algeciras-Zaragoza y luego hasta la frontera”, augura.

Por otra parte, el paquete de medidas de apoyo a las empresas del sector contempla también sufragar la inflación de cánones prevista por el Adif para los próximos años y compensar el perjuicio por las res-

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
价值·因运而生

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

www.coscospain.com

60

MILLONES DE EUROS
EN TRES AÑOS
DESTINADOS A
‘ECOINCENTIVOS’

tricciones temporales del tráfico por obras.

Tal y como ha venido avanzando este periódico, el Adif maneja una senda de evolución de sus cánones que en un plazo de 10 años refleja una subida del 1.700 por ciento, lo que ab-

Sufragará la subida de los cánones

sorbería el 40 por ciento de los ingresos del sector, condenándolo a la desaparición, según ha venido denunciando la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP). La ayuda que tiene previsto asumir ahora el Estado por este concepto asciende a 113,24 millones de euros anuales, hasta alcanzar una partida total de 566,2 millones entre 2021 y 2025.

Restricciones al tráfico

Por su parte, con las ayudas por restricciones temporales de capacidad se intenta subsanar una vieja reclamación del sector que se ha visto desamparado ante la falta de información y alternativas viables en las distintas actuaciones de mantenimiento, renovación o construcción realizadas en la red ferroviaria. El importe de estas ayudas se encuentra todavía en fase de estudio, si bien el plan estima que según las actuaciones previstas podría alcanzar en torno a los 8 millones de euros en el período 2022-2024.

Las ayudas directas contempladas en 'Mercancías 30' incluyen también la implantación de equipos embarcados ERTMS en el material rodante (12 millones); ayuda para la compra y renovación de vagones (61 millones) y locomotoras (97 millones); construcción y mejora de terminales de carga privadas (75 millones); ecoincentivos (60 millones); así como ayudas para implantación de tecnologías y digitalización (23,8 millones).

Cargadores

Acelerar la digitalización

Las empresas cargadoras buscan soluciones con el objetivo de impulsar un transporte más eficiente y sostenible, que aporte beneficios a todos los agentes de la cadena de suministro

C. Sánchez | Madrid

Las empresas cargadoras pretenden acelerar el proceso de digitalización en el ámbito logístico, para lo que buscan y adoptan soluciones innovadoras que permitan impulsar un transporte más eficiente y sostenible.

Así se puso de manifiesto en el marco de la jornada virtual 'Soluciones de digitalización para cargadores 4.0' organizada por la Asociación de Cargadores de España (ACE). Acelerar el proceso de digitalización permitirá "alcanzar un Win-Win para todos los agentes de la cadena de suministro", apuntó Nuria Lacaci, secretaria general de ACE.

El director comercial de Usyncro, Ciprian Craciun, señaló que "el 20 por ciento de los costes del transporte a nivel global es producido por errores" en los procesos de in-

formación y comunicación. "Al utilizar procesos ineficientes como el papel, se tiene muy poco control sobre los datos del envío", añadió Craciun.

Visibilidad

Por su parte, Juan Carlos Carillo y Antonio Espinosa, CEO y CTO de Webtrans, mostraron un ejemplo de digitalización completa del flujo de transporte de mercancías y visibilidad en tiempo real, desde que se recoge la mercancía hasta que se entrega. Mientras, Ester Amigó, responsable de Ventas de Widoit, puso el foco en la digitalización de los documentos de transporte. Amigó destacó la prueba piloto de eCMR desarrollada con Freixenet para un transporte realizado entre España y Alemania, que permitió ahorros del 24 por ciento en los costes administrativos.



El uso de herramientas digitales crece en la logística.

PACKLINK

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 INTERNATIONAL
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@686tlp.com
48980 Santurtzi



MARCOS BASANTE
Presidente de Astic

“Los acuerdos con el Gobierno suponen un antes y un después”

Marcos Basante, que se muestra “optimista”, pese al “momento complicado” que vive el transporte por carretera, pone el acento en que las medidas aprobadas “sientan unas bases de estructura empresarial que no existían”. Además, el presidente de Astic defiende que “no somos un sector servicios, sino una industria”

Alfonso Alday | Santander

➤ No han pasado ni tres meses desde el último paro de transportistas y vuelve a sonar con fuerza el runrún de nuevas movilizaciones ante la imparable escalada del precio de los combustibles.

Todo el mundo tiene derecho a manifestarse, pero lo que está pasando ahora mismo es que esta asociación (Plataforma) necesita vivir de estar constantemente diciendo que habrá que parar. Son muy desconocedores de cómo se articulan las cosas en el Estado, de cómo se puede hacer una ley. Hay una realidad palpable, que es que todo está subiendo, pero el sector tiene que ser ya lo suficientemente maduro. Lo primero que tiene que hacer todo empresario es tratar de defender su negocio y los acuerdos con el Gobierno son un buen instrumento para hacerlo.

➤ El 82 por ciento de las empresas de transporte pesado tienen entre uno y cinco camiones y el 56,7 por ciento son empresas con personalidad física. Una fotografía muy alejada del modelo que defiende Astic: camiones propios y conductores asalariados.

Todo esto está amparado en una cosa que se llama el módulo. Y de eso nadie habla. ¿Qué es lo que pasa? Que el gran problema que tiene el sector es, primero, la atomización y, segundo, con dos variables importantes, una dispersión fiscal bestial y un alto grado de intermediación, que no sucede en otros países. Hay muchas agencias que se están quedando con una pequeña parte del margen, haciendo más difícil que el señor que tiene un camión pueda repercutir sus costes en las tarifas. Y esto, a corto plazo, no va a cambiar.

➤ El sector está muy atomizado, uno de sus males endémicos. ¿Se necesita una transformación o una revolución?

Se necesita una auténtica revolución. Necesitamos que ese ‘chip’ cambie.

➤ ¿Cómo?



Marcos Basante nació en 1966 en León. Estudios de Ciencias Económicas y Empresariales en la Universidad Complutense de Alcalá de Henares (1990-1996) y Máster de Experto en Transportes por la Universidad de Madrid (1998).

Fue miembro de Ajetrans (1990-2000), presidente de Atradice (2000-2004), miembro ejecutivo de Astic entre 2004 y 2006 y miembro del Patronato de la Fundación Corell desde 2006.

En junio de 2012 fue elegido presidente de Astic.

Es malo decirlo, pero es muy complicado. La propia inercia del mercado y los clientes ayudarán a ello. Después del paro, se ha desenmascarado mucha intermediación que no era beneficiosa para el sector. Conozco empresas que han dicho: “se acabó; yo esto se lo voy a dar a empresas con camiones”.

➤ Para que se dé esa “auténtica revolución”, ¿hace falta voluntad política?

Ahora, y el paro nos ha ayudado, hay que reconocerlo, hemos conseguido lo que llevamos mucho tiempo reivindicando desde Astic. La sociedad se ha dado cuenta de que no son solo camioneros, sino una parte importante de la economía. No son un sector servicios, sino casi, casi, una industria. El Real Decreto ha salido sin un voto en contra en el Congreso. Eso es un hito importante para un sector como el nuestro.

➤ ¿Qué papel pueden jugar los acuerdos para avanzar hacia ese cambio de modelo que defiende Astic?

Los acuerdos sientan unas bases de estructura empresarial que no existían. Una empresa va a tener un poco más fácil, apoyándose en el Real Decreto aprobado, ir al cliente, entablar una relación win to win, todos ganamos. Eso, a nivel de autónomo tiene más dificultad, porque muchas veces no trabaja directamente con el cliente. La idea es esa. Nunca he tenido problemas en decir que respeto muchísimo a la gente que tiene un camión. Tiene un mérito tremendo, pero no tiene lógica que hayamos pasado de 2,8 camiones de media por empresa a 3,7 en 20 años. Eso, poco a poco, se va a ir cambiando.

➤ ¿Los acuerdos son la panacea a los problemas del transporte o queda mucho trabajo por hacer?

Estos acuerdos suponen un antes y un después. Llevamos 20 años pidiendo esto. Quedan muchas cosas, pero ya no competen al Ministerio de Transportes, que nos puede ayudar. Está encima de

la mesa el gran problema que tenemos, que es el socio-laboral, y no solo en España. Va a ser muy difícil. Lo que toca a partir de ahora es ver cómo somos capaces de que la profesión sea atractiva, la seguridad en las carreteras y cómo afrontamos desde el sector, desde la sociedad y desde el ámbito económico y político que no se nos vea como un sector medioambientalmente peligroso.

➤ El presidente de ACE, Carlos Castán, mantiene que el transporte por carretera sufre un problema intrasectorial. ¿Comparte su opinión?

Evidentemente sí. Claro que lo tenemos, pero es que en este país ese mismo problema intrasectorial lo tienen casi todos los sectores. Cuando te sientas con grandes operadores en Europa todo el mundo mira el dinero, pero antes está la calidad, el servicio, la trayectoria... Y es hablar de otras cosas. Aquí se ha puesto una primera piedra para que todo eso cambie. Soy optimista.

➤ Los acuerdos también incluyen la posibilidad de aplicar en el sector la Ley de la Cadena Alimentaria. ¿Tiene sentido hablar de un ‘coste mínimo’ en una economía de libre mercado?

No. Siempre pongo el mismo ejemplo. El viernes en Madrid hay 10 camiones y cinco viajes, cómo vamos a solucionar los cinco vacíos. ¿Les pagamos también el coste mínimo? Porque ya no queda más solución que esa...

➤ Después de que el sector saliese reforzado durante el confinamiento, con la etiqueta de héroes, ¿cómo ha afectado a su imagen el paro de Plataforma?

Ni hemos sido héroes, ni ahora villanos. Somos lo que somos. Aquí estamos y siempre vamos a estar. El sector sí ha salido reforzado de la pandemia. La sociedad ha cambiado la percepción que tenía y, por fin, se ha dado cuenta de que sin el transporte no hay nada.

➤ Una de las asignaturas pendientes, en este sentido, es que se empiece a considerar al sector como una industria. ¿Qué pueden hacer las asociaciones?

Seguir trabajando. El transporte tiene que dejar de ser el típico sector que se enteró en el BOE de las leyes que van a cambiar. Eso es la primera piedra de toque que tenemos que cambiar. El sector tiene que dejar de ser el actor secundario.



dario para ser el verdadero protagonista. Hay que empezar a hacer las cosas de otra manera y las asociaciones lo que tienen que hacer es volcarse en ser más proactivas, en ver por dónde van las tendencias, hacer *lobby*.

► Otro de los problemas, sobre los que se ha puesto el foco en los últimos años, es la falta de conductores. El sector no es atractivo para los jóvenes. ¿Cómo se dignifica el sector?

Ese es un gran problema. Y la pandemia no ha ayudado en nada. Un conductor, cuando sale de casa, en el ámbito nuestro, internacional, es nómada. Tiene que tener un carácter especial, mucho esfuerzo y mucho trabajo. Por tanto, hay que hacer más atractiva la profesión en todos los sentidos, eliminando una serie de trabas, que también son endémicas, como la seguridad, las condiciones en las que se desarrolla el trabajo, las restricciones a la circulación. Por ahí van los tiros.

► Una de las reivindicaciones del sector es el desarrollo de zonas de descanso



Tras el paro, se ha desmascarado mucha intermediación que no era beneficiosa para el sector

Carlos III, 'todo para el transporte, pero sin el transporte'. Los eurodiputados no son conscientes de los problemas que hay desde las ocho de la tarde hasta las dos de la mañana. Un transportista es incapaz de encontrar un área para poder parar a dormir en un sitio seguro y con servicios básicos.

► Dentro de Astic está UOTC, que apuesta por la comodidad. El tren sigue siendo la 'eterna promesa', pero no termina de despegar. ¿Por qué?

Fundamentalmente porque hay un operador, que se llama Renfe, que quiere ser el niño en el bautizo y la novia en la boda. Mientras Renfe siga siendo el verdadero impedimento para que los actores privados entren en el ferrocarril no vamos a poder hacer nada.

► Vamos, que si no existiese Renfe no haría falta inventarla...

Para entorpecer y, además, perder dinero.

► Las empresas de transporte por carretera tienen mucho que decir en el impulso de la intermodalidad. ¿Qué ne-

ta de futuro y un complemento muy importante. ¿Qué va a llegar algún día a tener una cuota modal importante? Muy complicado.

► La sostenibilidad es imparable. ¿Le parece acertada la política de descarbonización de Bruselas?

No es realista. Los europarlamentarios no son conscientes de lo que va a costar tener una alternativa. Yo, en los próximos 20 años, no voy a comprar un camión que no sea de gasóleo. Lo tengo claro. No hay nada que con ese coste económico y ese volumen nos pueda dar una rentabilidad como la que tenemos ahora.

► Astic asegura que el el gas natural y los ecocombustibles son las únicas energías 'verdes' para avanzar hacia la descarbonización sin destruir ni puestos de trabajo ni la competitividad.

Llegar a los objetivos 'Fit for 55' no son posibles en el marco de una empresa como la mía. El sector necesita ponerse a compensar emisiones. Ese es el gran reto de los próximos años, porque no vamos a ser capaces de tener un combustible alternativo que nos sirva para cumplir el objetivo.

► En el plano económico, en el difícil 2020, el transporte por carretera se dejó por el camino más de 1.200 millones de euros, situándose el resultado neto en el 2,1 por ciento del importe neto de la cifra de negocio. ¿Sigue viviendo el sector de márgenes muy pequeños?

Sí. Ese es otro gran problema. El hándicap que tiene este sector es que cuando invierte, la depreciación es muy rápida y los beneficios que estamos generando no cubren ese riesgo.

► ¿Cuál es, hoy, el estado de salud del transporte por carretera? ¿Se ha logrado alcanzar los niveles prepandemia?

A todos los problemas que acompañan al sector, ahora se añade la guerra en Ucrania, que nos está poniendo contra las cuerdas. Somos intensivos en bienes de equipo, que se deprecian, no sabemos cuándo se van a cambiar, lo que nos van a costar, incertidumbre tremenda con el combustible. Estamos en un momento complicado, pero soy optimista. Como empresarios siempre salimos adelante. Mi miedo real es que haya una disrupción de verdad, que ahonde en la precarización del sector.

► Lleva una década al frente de Astic. ¿Qué balance hace?

Nuestra asociación, que es muy pequeña, hay que reconocerlo, ha adquirido una notoriedad, una interlocución, un prestigio, porque no decirlo, que siempre habíamos tenido, pero que en los últimos años lo hemos acrecentado.

► ¿Qué objetivos se ha marcado?

Hay que avanzar hacia una profesionalización. Las asociaciones, cada día, son menos presidencialistas, igual que las empresas, menos de propietarios y más de equipo. Ese es el camino.



seguras para los transportistas. Astic, junto a otras asociaciones nacionales, mantuvo un reciente encuentro con la presidenta de la comisión de Peticiones de la UE, Dolors Montserrat. ¿Qué demanda el sector?

Un aparcamiento de entre 150 y 200 plazas cada 100 kilómetros. Y el presupuesto que hay encima de la mesa no llega y no lo van a poner. El gran problema se podría resumir con la frase de

cesita el sector para que el tren sea una alternativa eficaz y eficiente?

Que al final seamos actores en la toma de decisiones. El transporte de mercancías por carretera, en los próximos años, no va a poder vivir sin la comodidad. Va a ser algo complementario. Los barcos que llevan los camiones no son nuestra competencia, son nuestros socios. Y eso en el mundo ferroviario no se quiere ver. El tren es una apues-



Foto de familia de las 27 asociaciones que componen la Plataforma de Promoción de los Ecocombustibles.

Transición energética

El transporte reclama sensatez

Organizaciones de transporte protagonizan la promoción del ecocombustible como solución práctica y neutral a los retos económicos de la descarbonización

Javier Miranda | Madrid
Mientras en el Parlamento Europeo se votaba a favor de la prohibición de fabricar motores de combustión interna a partir de 2035, en Madrid se celebraba el primer acto público de la Plataforma de Promoción de los Ecocombustibles, y con un claro protagonista: el transporte. Forman parte de esta asociación multisectorial diez de las principales organizaciones de transporte, logística y cargadores de España: ASTIC, CETM, Confibus, Anave, UNO Logística, ATliq y ACE. En total, 27 asociaciones que representan a más de 345.000 empresas, que a su vez generan 5,7 millones de puestos de trabajo. Nace la plataforma con el objetivo de defender la neutralidad techno-

lógica a la hora de abordar los objetivos de transición energética con los que se ha comprometido España. Denuncia que la deriva actual de dirigismo político hacia una o dos tecnologías como vías únicas de descarbonización, notablemente el vehículo eléctrico y el hidrógeno, no solo son inviables, sino que podrían echar por tierra los objetivos del plan de transición energética, y además son una seria amenaza económica.

Raúl Blanco, secretario general de Industria y Pyme del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, rebatió en su mensaje grabado que el Ministerio no esté a favor de la neutralidad tecnológica: "tenemos todos un objetivo común, que es la reducción de emisiones de

aquí a 2035, y ya existen objetivos marcados para el transporte para alcanzar la neutralidad climática en 2050". Blanco certificó el apoyo del Ministerio a los proyectos promovidos desde la plataforma en promoción del ecocombustible.

Antonio Garamendi, presidente de la CEOE, replicó que "las organizaciones que forman esta plataforma tienen clarísimo cuáles son los objetivos de la transición energética, y no queriendo estorbar, tampoco quieren que las estorben, y que la economía y el país funcionen de forma adecuada". Garamendi añadió que "si esta plataforma se ha conformado es porque alguien se ha olvidado de algo. No queremos cometer errores del pasado, no podemos

PROBLEMA INDUSTRIAL

El transporte y la logística aportan el mayor número de asociaciones a la Plataforma, pero al final estamos hablando de industria, también agrícola y pesquera. Es, en suma, un problema transversal.

Alejandro Ripoll, presidente de **Aevecar**: "tenemos la mejor red de distribución mayorista y minorista de combustible de Europa, y uno de los problemas que detiene las ventas de vehículos eléctricos es la falta de estaciones de recarga. Con nuestra red, y con los ecocombustibles, no haría falta cambiar nada.

Juan Antonio Carrillo, presidente de **AOP**, "la transición energética debe ser sostenible, justa, accesible e inclusiva.

Enrique González, presidente de **EWABA**: "es una postura hipócrita. El 75% de los residuos que producimos se van a Europa. España no hace nada para promover la producción de ecocombustibles".

Elena Seco
Anave



Si no damos certeza regulatoria a la inversión, de nuevo caeremos en retrasos

Salvador Guillén
ATliq



El 90% del transporte de combustibles se hace sin emisiones de CO2

Luis Cabra
FuelsEurope



Ese falso debate en torno a que la única solución para la carretera es el eléctrico

avanzar en política cuando la tecnología no acompaña”.

Luis Cabra, presidente de FuelsEurope, asociación que representa a la industria europea de los combustibles, planteó que “se ha creado un falso debate en torno a que la solución única para el transporte por carretera ha de ser el vehículo eléctrico”.

Elena Seco, directora general de Anave, señaló: “el 99,9% de los combustibles que usan hoy los barcos son fósiles porque no existe otra cosa, y no existirá, si se cumplen las perspectivas, hasta finales de este siglo. Esta es una realidad, y mientras no existan otras tecnologías viables, solo tenemos la opción de utilizar alternativas como los ecombustibles. Pero si no damos certeza regulatoria a esas inversiones, de nuevo caeremos en el retraso de la transición”.

E-Combustibles son la única tecnología neutral viable

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC denunció que “nadie nos escucha, y el hecho de que el secretario no esté aquí lo demuestra (...). Las emisiones de los camiones se han reducido en un 20% el consumo de combustible por tm/km desde principios de siglo, pero hoy por hoy no se puede funcionar sin combustible, y la demanda de movilidad sigue creciendo”.

José María Quijano, secretario general de CETM, añade que: “para nosotros no existe el dilema del vehículo eléctrico porque sencillamente no es viable. Pero los ecombustibles sí son tecnologías de transición, y sí se pueden utilizar con los camiones actuales sin grandes inversiones”.

Francisco Aranda, presidente de UNO Logística: “deberíamos llevar al secretario y a los euroburócratas a los polígonos. Nos piden soluciones hoy, recursos económicos de las empresas, que ya hacen bastante con mantener el empleo (...). En este momento hay flotas de vehículos a gas y eléctricas que están en cocheras”.

Política

“Ejercicio de responsabilidad” del sector de la estiba

Anesco considera que con el V Acuerdo Marco se ha logrado consolidar una seguridad jurídica que contribuirá a potenciar las inversiones

Carlos Sánchez | Madrid

El V Acuerdo Marco Sectorial Estatal de la estiba ha supuesto “un ejercicio de responsabilidad y de sentido común que teníamos que hacer” y que “va a venir bien para contribuir a un sector más grande, más fuerte, con más empleo y con más inversiones”, aseveró José Luis Romero, secretario general de Anesco, en el marco de una jornada organizada por la patronal de la estiba.

El objetivo final es “liberalizar el sector, mejorarlo, desarrollarlo y dotarlo de seguridad jurídica, lo que contribuirá a incrementar las inversiones”, insistió Romero. Mientras, Mario Barrios, socio del Área de Derecho Laboral de Uría Menéndez, recalcó “la idea de la mutualización como figura clave del nuevo acuerdo en el sector de la estiba”, relacionada con los centros portuarios de empleo (CPE). “Esa empresa de base mutualista y propiedad conjunta es lo que vertebrará la naturaleza de los CPEs y en buena medida al V Acuerdo Marco en su conjunto”, aseguró Barros.

Alfonso Gutiérrez, socio del Área de Derecho de la Competencia de Uría Menéndez significó que “el V Acuerdo Marco de la estiba ha sido, probable-

mente, uno de los acuerdos entre empresas más analizados por la CNMC”. De hecho, se requirieron hasta cuatro informes formales de Competencia y las partes negociadoras adoptaron los sucesivos borradores a las observaciones de la CNMC.

Negociación

César Ramos, portavoz de Transportes del Partido Socialista, destacó que “es impensable que en un proceso de negociación tanto tiempo abierto no haya habido ruido mediático”, lo que atribuyó a los actores que han participado en este proceso. Ramos afirmó que en la negociación del acuerdo “no han estado todos los actores que tenían que estar, aunque se les haya animado a ello”. En ese sentido, “cuando alguien no está a gusto, tiene que facilitar las cosas a los que sí que quieren estar”.

A su vez, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, calificó a la estiba de “actividad troncal, esencial y básica dentro de la oferta portuaria”. Dapena indicó que “el 70 por ciento de las toneladas que se mueven en los puertos españoles están sujetas al servicio portuario de manipulación de mercancías”.

“Mutualización, figura clave del nuevo acuerdo de la estiba”



José Luis Romero (Anesco), flanqueado por Mario Barrios y Alfonso Gutiérrez, del despacho Uría Menéndez.

El SIL del reencuentro

La cita logística demostró las ganas de expositores y visitantes de recuperar los contactos personales tras el paréntesis de dos años provocado por la pandemia

Eva Mármol | Barcelona

El primer Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) de Barcelona pospandemia ha cumplido las expectativas con 650 empresas participantes, más de 12.000 visitantes y superando los 6.000 contactos en los círculos *networking* en los tres días de duración de la cita logística, que se celebró entre el 31 de mayo y el 2 de junio, de acuerdo con el balance de la organización, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB).

Al margen de los datos oficiales, ha sido palpable en los pasillos del salón, desde que abrió sus puertas hasta pocas horas antes de su clausura, las ganas de reencontrarse el sector tras los dos años de paréntesis provocado por la pandemia. Y ha sido palpable de forma generalizada en la opinión expresada por las empresas expositoras preguntadas por Transporte XXI.

Es el caso de ROR Operador Logístico. Se trata de la segunda edición en la que participa como expositora con stand esta compañía catalana (otras dos como exhibidora de vehículos). “Estamos registrando más afluencia y estableciendo más primeros contactos que en 2019”, señala Ricard del Alcázar, *project manager* y responsable de Mejora Continua de ROR. Entre los contactos establecidos, “seguramente alguno acabará siendo cliente”. El profesional po-

ne sobre todo en valor un potencial “cliente internacional con el que no hubiéramos contactado de no venir a la feria”, añade. Salvo imprevistos, ROR prevé no faltar a la cita logística el próximo año, eso sí, está por decidir la fórmula de participación, “si como expositores con stand o como exhibidores”.

“Sí estamos notando las ganas de reencontrarse”, asegura Oriol López, director Comercial y de Marketing de Celeritas, que ya lleva unas cuentas ediciones sin perderse la feria logística. “Somos unos reincidentes habituales porque, hasta la fecha, nos ha funcionado”. A posteriori de la participación, Celeritas hace un análisis del retorno de la inversión. Es decir, si el negocio que han generado las operaciones de primeros contactos en el SIL compensa los costes de participar. Por el momento, las cuentas han salido, “y esperamos que este año también sea positivo”. Al margen de ello, el operador logístico del grupo SGEL, que tiene la sede central en Madrid, cuenta con oficinas en Barcelona, aunque “nuestra presencia no es tan importante. Por ello, hacemos un esfuerzo extra de promoción de nuestros servicios logísticos participando en el SIL de Barcelona”. Además, “nos interesa su ca-

rácter internacional, aunque este año hemos detectado menos extranjeros”.

Un número significativo de empresas se han estrenado en la presente edición. Es el caso de Cojali, fabricante de componentes avanzados. A falta del balance final, “las sensaciones son buenas, estamos contactando con grandes empresas”, señala José Antonio García, delegado de Ventas. El SIL ha sido el marco escogido por esta compañía “para presentar una nueva solución temática”, añade el profesional.

Otra empresa que se ha estrenado en el salón es Almalift, distribuidor de carretillas elevadoras del fabricante de maquinaria chino Noblelift. Almalift es una nueva empresa, creada por la matriz argentina del mismo nombre a finales del año pasado, que ha escogido el SIL para darse a conocer en el mercado español. “Nos hemos encontrado con que no tenemos competencia en el salón, siendo los únicos expositores que venden carretillas”, señala Matías Mellinas, director la filial española. “La valoración es buena. Estamos recibiendo consultas sobre productos y precios”. De cara al próximo año, “seguramente sí repetiremos”.

La idea es también repetir de Línea Figueras Perpignan (LFP), la sociedad crea-

Más de 12.000 visitantes en la 22ª edición de la feria

La ministra Raquel Sánchez a su llegada al salón para su inauguración, acompañada por el resto de autoridades.





Pasillo central del salón con numeroso público.

da por los Gobiernos de España y Francia para gestionar el tramo internacional del corredor en UIC, que ha participado por segunda vez en el salón. “Notamos que la gente tenía ganas de venir al SIL, tanto expositores como visitantes”, señala Sònia Palomer, responsable de Comunicación y Marketing de LFP. La compañía, que ya venía con citas programadas, pone en valor “la visibilidad” que da la feria. Eso sí, sugiere que el próximo año la organización coloque un escáner más para agilizar el acceso al salón cuando abre sus puertas.



La primera edición pospandemia ha mantenido su internacionalización con 12.152 asistentes procedentes de 81 países y con “la participación de cargos decisivos de 650 empresas con un 20 por ciento de internacionalización”, señalan desde la organización.

Otros datos que avalan la actividad registrada en el salón son los más de 300 *speakers* internacionales que debatieron sobre talento, sostenibilidad e innovación en más de 80 sesiones que tuvieron lugar durante los tres días de duración del SIL. Por su parte, las propias empresas participantes organizaron más de 150 actos para dar a conocer sus novedades.

La 22ª edición del SIL “ha reafirmado su papel como punto de encuentro clave del sector logístico, así como ha reivindicado la importancia del sector en la economía, con el foco puesto en seguir avanzando hacia la digitalización, la sostenibilidad y el talento en un contexto socioeconómico sin precedentes”, añaden desde el Consoci.

“Una vez más, el éxito del SIL Barcelona ha sido posible gracias al enorme talento de todas las empresas y profesionales que durante estos tres días se han reunido y han expuesto todas sus innovaciones en la feria líder del sector logístico para poner conocimientos en común y debatir sobre los retos de futuro”,

señaló Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB.

“Cerramos la edición más esperada por el sector, más contentos que nunca y con ganas de seguir trabajando para dar visibilidad a la importancia del sector en la sociedad, aportando a las empresas las claves necesarias para afrontar los retos globales de la logística y el *ecommerce* en un contexto en constante evolución”, aseguró Blanca Sorigué, directora general del Consoci.

En la cita logística no faltaron los Premios SIL, que se concedieron en el marco de la Nit de la Logística, celebrada el día 1. Fueron galardonados la solución de inteligencia portuaria de Project 44 (Premio Mejor Innovación), la terminal Hutchison Port Best (Premio a la Sostenibilidad), Usyncro (Mejor *Startup*) y Maria Enrech Vidal, directora de Planificación del Suministro Global de Puig (ODS 5 en el sector logístico).

Raquel Sánchez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, inauguró la 22ª edición del SIL, “una referencia internacional y cita obligada”, señaló. Es más, la ministra aseguró que, de no existir, “este foro habría que crearlo para seguir

Repetidores habituales ya que las cuentas salen



El círculo logístico para generar contactos.



El conseller Torrent con los galardonados en los Premios SIL.

debatendo y sobre todo innovando”. Tras pasar la pandemia, “aunque hay nuevos retos, los datos avalan la recuperación en España, quizás no al ritmo que nos gustaría, pero es una recuperación robusta”, añadió.

Pasarela logística

Ni son todos los que están, ni están todos los que son, porque es imposible recoger en estas páginas a los más de 12.000 asistentes que se pasearon por la alfombra roja de los pasillos del SIL de Barcelona durante los tres días que duró este certamen internacional, en los que Transporte XXI realizó una distribución masiva del periódico y los especiales 'Puertos de España' y 'Quién manda', que tuvieron una gran acogida entre los profesionales del sector



El equipo de la Autoridad Portuaria de Tarragona, con su presidente **Josep M. Crusset** en el centro.

Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB, y **Blanca Sorigué**, directora general del CZFB, junto a **Javier Miranda**, director general del periódico



Michaela Reznicková y **Xènia Ruiz** (Calsina Carré), con los especiales 'Puertos de España' y 'Quién manda'.

El director de Transporte XXI, **Alfonso Alday**, flanqueado por **Javier Vidal** director de Relaciones Corporativas de BEST y **J. Luis Romero** secretario gral. de Anesco



Puertos del Estado realizó en el stand del Ministerio de Transportes una demostración de la integración de las plataformas Simple y Usyncro



Districenter, del Holding M. Condeminas, no se perdió la cita. En la imagen **Ignacio Raich** y **Marina Cubillas**.

La consejera del Gobierno de Aragón, **Marta Gastón**, expuso los proyectos logísticos de la Comunidad





➡ **Sandra Mena Navas** (Portel) y **Silvia Martínez** (DSV).

De izquierda a derecha,
J. Luis Estrada,
Fermin Rol,
Volanda Muñoz,
José Llorca y
Mónica Ruiz ➡



➡ El Sales & Business developer de Fercam, **Roger Barbeta**, con el especial 'Quién manda'.

Álvarez-Ossorio, director del Puerto de Huelva, presentó el proyecto de la ZAL ➡



➡ El grupo AsstrA no se perdió el SIL. De izquierda a derecha, **Natalia Eremenco**, **Yanina Brel**, **Volker Schoeffel** y **Artur Antonin**.

Foto de familia de los responsables de Railsider con la presidenta del grupo Algeposa, **María Luisa Guibert**, en el centro ➡



Sònia Palomeras y **Gemma Giró**, de Línea Figueras Perpignan. ➡



➡ El cóctel del Puerto de Barcelona aglutinó a un gran número de profesionales.

Foto de familia del equipo de la compañía inmobiliaria **Goodman** ➡



Política

Unidos ante el desafío energético

Los puertos europeos reclaman mayores inversiones para optimizar la conectividad marítima y mejorar la sostenibilidad como nodos esenciales de la cadena de suministro

Antonio Martínez | Valencia
La crisis energética y geopolítica que atraviesa Europa, cuando se cumplen más de cien días de la invasión rusa de Ucrania, fueron los temas más destacados en el arranque de la conferencia anual de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO), que se celebró en la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia entre los días 1 y 3 de junio.

La presidenta de ESPO, Annaleena Mäkilä, en su discurso de inauguración, indicó que “nuestra ambición debe ser acelerar la descarbonización y liderar la transición energética de la industria marítima y portuaria”. Ante dos centenares de responsables de los principales recintos portuarios europeos, instituciones y administraciones, Mäkilä solicitó unidad y empoderamiento para abordar el potencial de los puertos de Europa y su papel en la actividad económica y la lucha contra el cambio climático.

Los puertos quieren abanderar el reto de la descarbonización

Por su parte, el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, señaló que “en los dos últimos años se han producido acontecimientos que hubiéramos creído inimaginables: la pandemia, el bloqueo del Canal de Suez, la congestión de los puertos y la guerra de Ucrania”. Martínez

matizó que “en este escenario, una vez más, el papel de los puertos parece ser clave en las relaciones internacionales y nuestro papel en las cadenas de suministro globales ha sido puesto a prueba en los momentos más duros de la pandemia y hemos salido airoso”.

El presidente de la entidad portuaria puso en valor la labor que viene haciendo el Puerto de Valencia por el medio ambiente, el cambio tecnológico, la geopolítica y los desafíos demográficos, los principales retos del sector. “Somos muy conscientes de la necesidad de mirar al futuro con preocupación, pero también con compromiso y conciencia de nuestras responsabilidades con la sociedad”, explicó.

Para ello, el enclave se ha marcado “el gran objetivo de transformación de convertirnos en un Puerto Cero Emisiones en 2030, implicando a toda la Comunidad Portuaria en torno a un plan común que presida nuestra estrategia y trascienda nuestras iniciativas”, con un papel predominante de las nuevas tecnologías energéticas, como el hidrógeno y el suministro de combustibles bajos en carbono para abastecer a los buques.

Sostenibilidad

Entre los ejemplos para la búsqueda de soluciones sostenibles, Martínez citó los proyectos de la nueva Terminal Nor-

Sánchez, Martínez, Mäkilä, Rodríguez Dapena y Ryckbost.



te, “que utilizará las tecnologías más avanzadas, incluida la Inteligencia Artificial, para gestionar las operaciones bajo el principio de cero emisiones desde el principio”.

Por otra parte, Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, indicó que

“que utilizará las tecnologías más avanzadas, incluida la Inteligencia Artificial, para gestionar las operaciones bajo el principio de cero emisiones desde el principio”.

En alusión a la terminal norte de Valencia, explicó que “el desarrollo de una nueva terminal en una ampliación que ya está hecha, con una DIA en vigor, y sin ningún problema desde el punto de vista ambiental,

es una grandísima oportunidad para convertirla en una base en el Mediterráneo occidental de conectividad marítima con el resto del mundo”.

Y concluyó señalando que “España ha demostrado que somos el primer país de Europa en conexiones con contenedor lo que nos permitió salir de la crisis de 2008 y nos

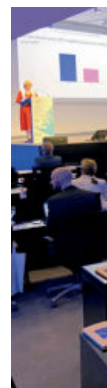
va a permitir salir de la crisis actual”. Dapena destacó que “estas infraestructuras permiten que el tejido empresarial, y especialmente pymes que buscan oportunidades en el mercado para salir al exterior, tenga la posibilidad de llegar a cualquier país del mundo”.

Por su parte, la europarlamentaria socialista Inmaculada Rodríguez Piñero avanzó en el



Directivos de los puertos de Algeciras y Valencia con el presidente de Puertos del Estado.

“estamos compitiendo en un marco muy amplio, no solo en precio y calidad, sino en sostenibilidad”. Rodríguez habló sobre las nuevas regulaciones que están encima de la mesa sobre los derechos de emisión, “en las que tenemos que buscar la mejor solución con una posición que haga competitivos a los puertos de transbordo y a los de ‘import-export’ para asegu-





DECLARACIÓN DE VALENCIA

La Asamblea de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) aprobó el pasado 1 de junio en el Edificio del Reloj del puerto de Valencia la “Declaración de Valencia” que **pone en valor la labor fundamental de los puertos europeos** en el empoderamiento de Europa y su aportación en la lucha contra el cambio climático, el desarrollo de las ciudades y la actividad económica.

Según esta declaración, **“los puertos son socios clave para la futura sostenibilidad y resiliencia de Europa y son más necesarios que nunca”**, demandando a los gobiernos que potencien el ecosistema portuario europeo a todos los niveles, además del pleno reconocimiento de la labor esencial que desempeñan.

La Organización de Puertos Europeos demanda **inversiones constantes y urgentes** “para salvaguardar y seguir mejorando las infraestructuras portuarias críticas para optimizar la conectividad marítima y del interior de los puertos para que estos sigan siendo **nodos esenciales** en la cadena de suministro, garantizando la movilidad de las personas y de los actores estratégicos en el nuevo panorama energético”, concluyen.

congreso la modificación que se quiere hacer del Reglamento “Fit for 55” que supondrá que los puertos no comunitarios limítrofes quedarán afectos por la futura normativa. El Europarlamento volverá a votar esta propuesta el 28 de junio tras no quedar cerrada el pasado día 8 en su integridad. Con la modificación, los puertos europeos podrán cobrar por los derechos de emisión de las navieras de los puertos no comunitarios en un radio de acción de 300 millas.

Por su parte, Gerardo Landaluce, presidente del puerto de Bahía de Algeciras, indicó en el congreso que “apoyamos el Pacto Verde Europeo, pero creemos que hay que perfeccionar

Alrededor de 200 directivos de puertos europeos asistieron al congreso de ESPO en Valencia.



la legislación, revisar la propuesta (Fit for 55) y mejorarla, porque no podemos facilitar situaciones de evasión medioambiental con paraísos del control de CO2 y de pérdida de empleo, conectividad y de seguridad de la cadena logística europea”.

Neutralidad portuaria

Landaluce se mostró confiado en que se pueda liberar a los puertos europeos de la “mochila de CO2”, y que los derechos de emisión también sean implantados en puertos como Tánger-Med. “No tiene sentido alterar la libre competencia porque el medio ambiente no nos tiene ni que beneficiar, ni perjudicar, por lo que planteamos un marco de juego neutral”, explicó.

El presidente del enclave, primero en tráfico total del sistema portuario español, puso de relieve lo que supone el concepto del transbordo para los puertos. “Es vital, porque el que controla el transbordo, controla la cadena logística”, indicó. Desde su posición, “los puertos europeos deben seguir pudiendo mantener el control

y no crear *feeders* entre puertos europeos y *hubs* extranjeros, algo que sería mucho más perjudicial para el medio ambiente”.

Por último, señaló que “aquí quien va a tomar las decisiones son las líneas, no lo puertos, por lo que tenemos que hablar de neutralidad”, matizando que “los propios puertos tienen unos planteamientos, pero luego las líneas irán donde quieran”.

Gobernanza

Por otro lado, la Organización Europea de Puertos Marítimos aprovechó su cita de Valencia para presentar su informe “Tendencias en la gobernanza de los puertos 2022”, una extensa encuesta de investigación sobre la gobernanza portuaria en la que han participado más de 70 organismos de gestión portuaria de veinte Estados miembros de la Unión Europea. El informe determina que el papel de las autoridades portuarias está en expansión en un ecosistema portuario cada día más complejo, ya que tanto el papel público como las expectativas comerciales van en aumento.

En este sentido, el informe indica que “los puertos marítimos de Europa hoy en día cubren un ámbito más amplio de actividades y responsabilidades

de bienes esenciales durante la pandemia de la COVID-19, y actualmente son un elemento importante para garantizar la resiliencia y la seguridad del suministro energético tras la invasión rusa de Ucrania y serán fundamentales para la transi-



El Edificio del Reloj acogió la asamblea de ESPO.



La eurodiputada Inmaculada Rodríguez Piñeiro.

ción energética a largo plazo de Europa.

Por último, el documento destaca la tendencia de la cooperación, ya sea entre puertos o con otras empresas o instituciones interesadas en el ecosistema portuario, un grado que “varía desde la creación de coaliciones de voluntad sobre un



La ‘Declaración de Valencia’ se aprobó por unanimidad.

que antes”, matizando que “aunque ha habido un claro movimiento hacia la corporativización durante muchos años, el papel estratégico y las responsabilidades públicas han vuelto a estar en primer plano”.

La ESPO explica que los enclaves han sido fundamentales para garantizar el suministro

tema específico hasta fusiones completas”.

El estudio indica que el 50 por ciento de los organismos de gestión portuaria gestionan dos o más recintos, un índice que ha crecido en seis puntos porcentuales respecto al informe realizado por la asociación ESPO hace cinco años.

Ferrocarril

Renfe prevé tener socio industrial en un año

Tres grandes navieras, tres operadores ferroviarios europeos y tres multinacionales logísticas, entre la treintena de empresas que han manifestado interés

Eva Mármol | Barcelona

Más de una treintena de empresas han manifestado interés por el proyecto de búsqueda de un socio industrial por parte de Renfe Operadora. La compañía, que preside Isaías Táboas, inició el pasado mes de abril el denominado procedimiento competitivo para la selección de uno o varios socios estratégicos para su negocio de mercancías.

Entre la treintena de empresas que han respondido, hay tres grandes armadores, tres operadores ferroviarios europeos y tres grandes operadores logísticos, según señaló Joaquín del Moral, director general de Renfe Mercancías. Aunque los nombres son confidenciales, seguramente habrán mostrado interés los ferrocarriles franceses y alemanes o armadores como MSC, que ya tiene negocios conjuntos con Renfe.

Las ofertas presentadas no son en firme, son manifestaciones de interés, es decir, que pueden echarse atrás. Las empresas podrán seguir presentando sus ofertas hasta el 1 de julio. A partir de esa fecha, comienza la primera fase de selección “para quedarnos

con un número manejable de 3 o 5 empresas para la selección final”, aseguró Joaquín del Moral. De cumplirse las previsiones que maneja el operador, “esperamos tener el socio seleccionado y poder constituir la sociedad al 50 por ciento en un plazo de unos 10 o 12 meses”. La creación de la sociedad necesita la autorización del consejo de ministros.

Como ya avanzó Transporte XXI en una anterior edición, no tiene por qué ser un único socio industrial, pueden ser varios por

nichos de negocio. Las líneas de negocio de Renfe Mercancías son siderúrgico, intermodal, automoción y multiproducto.

El objetivo de Renfe Mercancías, que cerró el pasado año su peor dato económico desde 2013, con la operación es pasar de ser una empresa de tracción a un operador logístico integral y reforzar la posición internacional, que actualmente es residual.

Renfe Mercancías seguirá existiendo y las empresas participadas quedarán igual.



Renfe quiere pasar de ser una empresa de tracción a un operador logístico integral.

Servicios

Visual Trans mejora su ERP vForwarding

Añade más funcionalidades en aduanas, contabilidad, control de riesgos o en el ‘tracking’ de envíos

Iñaki Eguia | Bilbao

Visual Trans ha lanzado la versión 22.1 de su sistema de planificación de recursos empresariales (ERP) vForwarding con nuevas prestaciones, tras emplear más de 3.000 horas en su desarrollo. “Se ha priorizado la conectividad, agilidad y sencillez en la operativa de los transitarios”, según detallaron los responsables de Visual Trans, Juan Vila, María Prieto y Miguel Ubeira, durante una presentación online del software.

Entre las novedades incorpora-

das se encuentra la integración con la plataforma de comercio electrónico de la comunidad del puerto de Barcelona, Portic. Con esta funcionalidad, desde Visual Trans remarcaron que se busca “ser más eficiente al aprovechar la información ya registrada; gestionar varios contenedores a la vez; poder enviar las órdenes de transportes; o avisar al transportista vía correo electrónico”.

Otro de los retos ha sido la mejora de la contabilidad que se ofrece desde vConta.

Las utilidades incorporadas en esta última versión también se encaminaron a mejorar las prestaciones de su zona privada.

Finalmente, la compañía tecnológica Visual Trans incidió en la integración de la gestión y tramitación electrónica de los documentos aduaneros de VirtualDua en su solución para transitarios; la incorporación de un estudio automatizado de riesgo de clientes con e-Infirma; o contar con un tracking de envíos actualizados en tiempo real.

T

FLASH

Servicios

Simulaciones masivas para el transporte marítimo

Siport21 ha presentado, en las XVI Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos, una metodología que utiliza simulaciones masivas para el dimensionamiento de canales de navegación, detección de riesgos y análisis de accidentes marítimos. Ha sido aplicada en el acceso de buques de mayores dimensiones en el Puerto de Buenaventura (Colombia) y en el Puerto de Batangas (Filipinas), entre otros. Este tipo de análisis proporciona “datos objetivos y fiables, y facilita la toma de decisiones en etapas de diseño con respecto al acceso de un nuevo buque y la adecuación del canal de navegación disponible”, destacan desde la compañía. Del mismo modo, “puede identificar la necesidad de dragado, el volumen y coste de la obra”, añaden.

Express

Correos amplía su parque de motos eléctricas con NUUK

NUUK Mobility Solutions dedicada al diseño y desarrollo de soluciones globales de vehículos ligeros de movilidad eléctrica, acaba de hacer entrega de un nuevo pedido de 400 motos eléctricas a Correos. Con este contrato, la ‘startup’ vasca ha entregado en los dos últimos años al operador hasta mil motos de su modelo CargoPro.

Transitarios

Decoexsa y SIM Cargo ponen en marcha un nuevo servicio entre España y Alemania

La transitaria Decoexsa y SIM Cargo estrenan una nueva línea bisemanal entre Irún y la región del Ruhr para reforzar los flujos de transporte entre España y Alemania. Para la distribución en el país germano, el servicio se apoya en el hub central de SIM Cargo y sus 24 regionales, que a su vez actúan como hubs internacionales. Además, las empresas disponen de vehículos con la certificación ADR para el transporte de mercancías peligrosas.

Servicios

GLP presenta su nuevo parque logístico 'OAXIS'

TXXI | Barcelona

GLP, gestor de inversiones y promotor en el sector inmo-
logístico, presentó, en el marco
del SIL de Barcelona, el nuevo
parque logístico que desarrolla
en pleno corazón de Madrid,
denominado 'OAXIS GLP Park
Madrid Villaverde'. El proyecto
dio sus primeros pasos en 2020
y concluirá en 2025.

Esta nueva localización, con
más de 270.000 metros cuadra-
dos, responde a la "realidad del
consumo online" y "permitirá
la distribución sostenible en la
ciudad de Madrid con vehícu-
los eléctricos", según destaca-
ron desde la empresa. El com-
plejo, en este sentido, está si-
tuado cerca de la A42, M40 y
M30, a escasos 9 kilómetros de
la Puerta del Sol.

La cartera operativa europea

de GLP consta de más de 5,6
millones de metros cuadrados
en los mercados logísticos, que
se alquilan a clientes como el
gigante Amazon, DHL o DB
Schenker, entre otros.

Además, GLP Europe cuenta
con un banco de terrenos, que
permite el desarrollo de otros
cuatro millones de metros cua-
drados de superficie.



GLP

Operadores Logísticos

Logisfashion abrirá nuevo centro logístico en México

Transporte XXI | Madrid

Logisfashion reforzará su acti-
vidad en México con un nuevo
centro logístico, ubicado en el
corredor de mayor actividad
del país, en el polígono Con-
vento CityPar de Tepotzotlán.

La instalación contará con
30.000 metros cuadrados y cer-
tificación Leed Silver, que
"acredita que está construido
con los estándares de ecoefi-
ciencia y cumple con los requi-

sitos de sostenibilidad", según
destacan desde el operador.

La puesta en marcha de esta
plataforma responde al creci-
miento del comercio electróni-
co, así como al desarrollo de
nuevos proyectos. De hecho, la
inversión forma parte del plan
estratégico de Logisfashion,
que espera duplicar las ventas
de 2021 en México y alcanzar
unas ventas de 150 millones en
2023 en todo el mundo.



LOGISFASHION

Imagen del interior de la nave de Logisfashion.



AMBERES ACOGE LA ASAMBLEA ANUAL DE FONASBA

La formación y el respaldo de IMO y UNCTAD para definir la actividad de
consignación y los requisitos de acceso centraron la reunión de la Federa-
ción de Asociaciones Nacionales de Agentes y Brokers Marítimos. El pre-
sidente de Asecob, Julio Carrasco, encabezó la delegación española.

Carretera

Un sector más estable

Cargadores, transportistas y Administración coinciden en que la
cláusula de revisión del precio del combustible evita conflictividad

Eva Mármol | Barcelona

La relación entre transportistas y
sus clientes es más transparente y
con menor riesgo de tensiones con
la entrada en vigor de la cláusula
obligatoria de revisión del precio
del transporte en función de la evo-
lución del coste del combustible,
según coincidieron en señalar re-
presentantes de cargadores, trans-
portistas y Administración, en una
jornada celebrada durante el SIL.

A diferencia de otras medidas,
que todavía no han entrado en vi-
gor, como la prohibición de la car-
ga y descarga por parte del conduc-
tor, la cláusula de revisión del pre-
cio por el gasóleo está vigente des-
de la publicación en marzo del Re-
al Decreto que recoge las actuacio-
nes acordadas entre el Ministerio
de Transportes y el Comité Nacio-
nal del Transporte por Carretera
(CNTC) el 17 de diciembre.

La revisión obligatoria de precios
"es un elemento estructural que te-
nía todo el sentido del mundo", se-
ñaló Jaime Moreno, director gene-
ral de Transporte Terrestre. Se tra-
ta de una medida que "da estabili-
dad al sector", aseguró. Coincidió
Carmelo González, presidente del
Comité Nacional, "evidentemente
es un punto estructural de futuro,
más si pensamos en dignificar al
sector". Y la medida, "evidente-
mente evitará conflictos", añadió.

"Es muy importante desde el
punto de vista de los cargadores
porque es un estándar y necesi-
tamos estándares que añaden trans-
parencia", señaló Jordi Espín, se-
cretario general de Transprime.

Espín aprovechó el foro para rei-
terar la queja por la exclusión de
las asociaciones de empresas carga-
doras de las negociaciones que
alumbraron los acuerdos del pasa-
do mes de diciembre. Es más, te-
niendo en cuenta las medidas que
quedan por desarrollar del Real De-
creto, "sentémonos a negociar, ya
que el cargador es parte de la solu-
ción", añadió el secretario general
de Transprime.

Entre las medidas pendientes,
una de las que más va a costar di-
gerir a los transportistas, según re-
conoció Carmelo González, es la
implantación de las 44 toneladas,
a las que tradicionalmente se ha
opuesto frontalmente el sector. "Las
44 toneladas vendrán tarde o tem-
prano". Ante lo inevitable, "Europa
tiene que regular", pidió el presi-
dente del Comité.

En las medidas que quedan por
desarrollar, como los pesos y di-
mensiones o el código de buenas
prácticas, el objetivo es, a la hora
de regular, "definir pocas variables
y que sean fácilmente medibles",
señaló el representante del Minis-
terio de Transportes.



Dirk Sosef (Prologis Europa) y Cristian Oller (Prologis España), durante su presentación en Barcelona.

Servicios

Prologis amplía su huella en España

Anuncia una inversión de 60 millones en un desarrollo 'llave en mano' de 30.000 m2 en San Fernando de Henares

Carlos Sánchez | Madrid

Prologis ha anunciado el desarrollo de unas nuevas instalaciones logísticas 'llave en mano' de 30.000 metros cuadrados en San Fernando de Henares (Madrid), que explotará en régimen de alquiler "uno de los mayores *retailers* de Europa".

El nuevo desarrollo en Prologis Park San Fernando, que representará una inversión de 60 millones de euros, fue avanzado en un acto celebrado en el marco del SIL de Barcelona y que contó con la presencia de Cristian Oller, vicepresidente y country manager de Prologis España, y Dirk Sosef, vicepresidente de Investigación y Estrategia de Prologis Europa.

Las nuevas instalaciones, cuya construcción se iniciará en breve, estarán listas en torno al mes de julio de 2023, si se cumplen los plazos previstos.

El nuevo almacén contará con un alto grado de automatización que correrá a cargo del cliente y que se ejecutará en paralelo a las obras de construcción del edificio, según adelantaron los responsables de Prologis. Esto facilitará las operativas del canal *online* del citado *retailer*, del que los responsables de Prologis prefirieron no adelantar más datos. La compañía avanzó que desde el nuevo almacén se distribuirán

productos a un mercado potencial de más de 8 millones de personas.

Prologis aprovechó el SIL para presentar un estudio sobre las nuevas tendencias del mercado inmoelogístico en España y Europa después de la pandemia. Entre los factores con influencia en el sector, Dirk Sosef destacó los bajos niveles de abastecimiento actualmente en Europa, con tres veces menos *stock* por hogar que en Estados Unidos.

Crecimiento del *ecommerce*

Las previsiones de Prologis muestran un crecimiento de las ventas de *ecommerce* del 85 por ciento en un período de apenas cinco años, sumando la docena de países europeos en los que opera la compañía.

En el caso de España, las ventas de comercio electrónico seguirán subiendo pero algo por debajo de la media de la UE, según el estudio. Para Cristian Oller, el avance del *ecommerce* va a demandar cambios significativos en importantes ciudades españolas para poder responder a las crecientes necesidades que genera este negocio.

Además, Oller reclamó "una mayor agilidad a las instituciones para canalizar las demandas del sector con más suelo y de mayor calidad en los principales polos logísticos".

Express

TXT ganará capacidad con un nuevo centro

TXXI | Sevilla

TXT reforzará su actividad con la puesta en marcha de un centro logístico. La empresa de mensajería, logística y distribución ha alcanzado un acuerdo con Panattoni para alquilar un nuevo espacio ubicado en las inmediaciones del Polígono Industrial Los Palillos de Alcalá de Guadaira (Sevilla). La parcela cuenta con 18.825 metros cuadrados, de ellos 6.650 destinados a superficie bruta alquilable, cuya entrega está

prevista para finales de este año. El proyecto tomará la forma de una instalación de *cross-dock* para optimizar el transporte.



PANATTONI

Carretera

Dachser estrena delegación en Lisboa

TXXI | Madrid

La compañía Dachser invierte 13 millones de euros en la puesta en marcha de una nueva delegación en

Lisboa, ubicada en Castanheira do Ribatejo (Vila Franca de Xira). La instalación, construida sobre un área de 59.200 metros cuadrados, cuenta con una superficie de almacén de 7.396 metros cuadrados y 65 muelles de carga, que pueden ampliarse en 3.796 metros cuadrados y 40 muelles de carga adicionales. Además, se ha habilitado una zona de aparcamiento para 116 remolques y un aparcamiento temporal para 15 camiones.



DACHSER

Marítimo

Ebhi, motor del tráfico del puerto de Gijón

Iñaki Eguia | Gijón

Puerto de Gijón gestionó un tráfico de 7,97 millones de toneladas hasta mayo, un 10,2 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior. La terminal granelera, que opera, European Bulk Handling Installation (Ebhi) sigue impulsando, con un alza del 20 por ciento, el crecimiento

de los flujos. La firma logró una subida del carbón térmico del 120 por ciento en el período analizado, con 1,43 millones de toneladas. Por su parte, el carbón siderúrgico creció un 13 por ciento, hasta las 963.471 toneladas, mientras el mineral de hierro cayó un 4 por ciento, con 2,4 millones de toneladas.

Ferrocarril

El nodo intermodal de Vitoria sigue dando pasos

Adif adjudica las obras de la primera fase por 22,7 millones

Transporte XXI | Vitoria

El proyecto de la nueva plataforma logística intermodal de Jándiz-Vitoria, que se incluirá en la Red Transeuropea de Transporte, continúa quemando etapas. El Adif ha adjudicado las obras de construcción, así como su conexión por ferrocarril en ancho estándar al Corredor Atlántico, por un importe de 22,7 millones de euros (sin IVA). El plazo de ejecución es de 16 meses.

Se trata de la primera fase de las cuatro previstas para acometer la ampliación y remodelación integral de la terminal de mercancías, junto al Centro de Transportes de Vitoria, que correrá a cargo de la UTE formada por Aldesa Construcciones y Coalvi, la oferta ganadora entre las diez que se presentaron al concurso.

Las actuaciones comprenden las obras de vía y electrificación de la nueva plataforma y su conexión, así como la instalación de nuevos sistemas de seguridad y comunicaciones. Entre los trabajos adjudicados destaca la incorporación del ancho mixto. Es decir, se instalará un tercer hilo o carril en dos vías de recepción/expedición y dos de carga y descarga, para ampliarlo a todas las vías de la terminal en fases posteriores. Igualmente, se ampliará de tres a cuatro las vías de la instalación técnica, que además se electrificarán y tendrán todas ellas más de 750 metros para adecuarse a trenes de esa longitud.



Imagen de la terminal de Jándiz-Vitoria.

T

FLASH

Servicios

Grupo CTC selecciona el sistema de gestión de almacén de Generix

Grupo CTC, empresa que centra su actividad en la externalización de la gestión integral de las cadenas logísticas, selecciona el sistema de gestión de almacén (WMS) de Generix Group, en modalidad SaaS, para dar respuesta a la operativa logística de sus clientes. La compañía gestiona actualmente más de 500.000 metros cuadrados de almacenes logísticos para 1.300 clientes.

Express

GLS Spain escucha la voz de sus clientes

La paquetera GLS Spain incorpora la métrica NPS (Net Promoter Score) con el objetivo de medir y analizar el grado de satisfacción de los usuarios en base a la probabilidad de que recomienden el servicio. En España, la red de GLS posee cerca de 600 centros propios y agencias, a los que se suma el apoyo de más de 4.100 Parcel Shops, cerca de 5.000 vehículos de entrega y unos 550 camiones de larga distancia.

Transitarios

DB Schenker compra la tecnológica Bitergo

DB Schenker refuerza su estrategia digital con la compra del proveedor de software logístico Bitergo. Desde su fundación, en el año 2013, la tecnológica ha ofrecido soluciones logísticas y de consultoría, centrándose en el almacenamiento, la ejecución de la cadena de suministro y las aplicaciones móviles.



Presentación de la misión con Calvet y la nueva representante del puerto en ASEAN.

Marítimo

Foco de oportunidades

Misión a Tailandia, del 22 al 28 de octubre, de Puerto de Barcelona

Eva Mármol | Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona recuperará las misiones empresariales presenciales, con perdón de imprevistos, al destino que debió ser en 2020 y que la pandemia frustró, Tailandia. Tras dos misiones virtuales, a Colombia (2020) y Corea del Sur (2021), habrá misión empresarial *in situ* a Tailandia entre el 22 y el 28 de octubre.

La acción comercial va dirigida tanto a empresas de la comunidad portuaria y logística como a importadores y exportadores con el objetivo de reforzar los vínculos empresariales e institucionales y, sobre to-

do, generar nuevos tráficlos de la dársena catalana con este país perteneciente a la ASEAN.

“En momentos como el actual, en los que se ha demostrado que la logística es clave para garantizar el día a día de las personas, es más importante que nunca establecer relaciones entre los orígenes y los destinos de las cadenas de suministro para acercarlos al máximo”, señaló Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria, en la presentación de la misión.

El puerto de Barcelona es el primero del sistema portuario en tráficlos con Tailandia.

Ferrocarril

Freixenet apuesta por el tren

Estudia dar continuidad a una prueba piloto de transporte a Alemania

Eva Mármol | Barcelona

Freixenet estudia convertir en tráfico regular la prueba piloto de transporte multimodal de enviar 11.000 litros cava desde su centro de producción en Sant Sadurn d'Anoia (Barcelona) a Alsheim (Alemania), que hizo en noviembre, utilizando, sobre todo, el tren para un trayecto de más de 1.400 kilómetros.

“Nuestro objetivo es dar continuidad a la prueba piloto y, para ello, necesitamos tener trenes multiciento y conseguir la regularidad y la garantía de frecuencias que necesita el cliente”, señaló Cristina Duran, responsable de Logística de Freixenet, en el marco de una jornada celebrada en el SIL.

Para importar a los países nórdicos, “acabará siendo un requisito llegar en tren”, añadió Gloria Martí, responsable de Sostenibilidad de la compañía.

Por otra parte, IN-MOVE by Railgrup (nueva denominación del clúster ferroviario Railgrup) creará un observatorio de servicios ferroviarios de contenedores en colaboración con los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Tarragona y Valencia. La iniciativa “pondrá en valor lo bien que funciona el transporte de mercancías por tren en los puertos”, señaló Noelia Martín, presidenta del grupo logístico de IN-MOVE. También hará un mapa de terminales y servicios intermodales.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com