



Transporte XXI

Servicios

“La digitalización es incuestionable”

Pág. 28



Marítimo

Marprin ganará capacidad en el puerto de Avilés

Pág. 11

Cargadores

Volkswagen Navarra mejorará su conexión ferroviaria

Pág. 19

Informe

Transporte de contenedores en el puerto de Barcelona

Pág. 20

Número 663 | Año XXXI | 01 Octubre 2022

www.transportexxi.com

Marcotran acelera su apuesta intermodal

Transfesa arranca un tren de contenedores entre Algeciras y Zaragoza para el operador de transporte internacional por carretera Pág. 8



MARCOTRAN

La autopista ferroviaria entre Zaragoza y el puerto de Algeciras empieza a tomar forma.

CARLOS CASTÁN

Pdte. de la Asociación de Cargadores de España

“Transportar 4 toneladas gratis no va a ocurrir”



Castán defiende que los acuerdos entre el Gobierno y el CNTC se podían haber alcanzado hace tiempo con los cargadores. “El punto de vista del diagnóstico era exactamente el mismo” y “la aceptación de las 44 tm no era tanto problema”.

Pág. 38

Marítimo

Aplauso al ‘ecobono’, aunque “es mejorable”

El short sea aplaude el programa de ‘ecoincentivos’, dotado con 20 millones. Operadores consultados coinciden en que “es un aliciente”. Eso sí, esperan que se modifique el método de cálculo e incluya rutas con terceros países en próximas convocatorias.

Pág. 34

BOLUDA SHIPPING
Expertos en logística del frío
 fruit attraction STAND 6C03 / PABELLÓN 6
 boluda.com.es

Política

El transporte que usa gas, “en grave riesgo”

La crisis energética ha provocado una situación de “grave riesgo” para las empresas de transporte pioneras en la utilización del gas natural en sus flotas de camiones en España. Así se puso de manifiesto en el marco del ‘Green Gas Mobility Summit’ de Gasnam.

Pág. 36



QUÉ BIEN

Se puede decir más alto, pero no más claro. Sin ambages, Adolfo Utor, presidente y accionista único de la naviera Baleària, ha pedido al Gobierno una política más activa para defender los intereses españoles. En concreto, reclama medidas para que las navieras españolas “puedan competir en igualdad de condiciones con las del resto de la UE”. En su discurso de ingreso en la Real Academia de la Mar, el presidente de Baleària recordó que “el sector naviero español compite con navieras europeas que se benefician de políticas públicas impulsadas por unas administraciones que sí tienen una visión global del sector”. Además, denunció que si el Gobierno no toma medidas estratégicas, los tráficos de interés público “podrían pasar a medio plazo a ser operados mayoritariamente por navieras de matriz extranjera, cuando no directamente foráneas”.



QUÉ MAL

La Plataforma Nacional de Transporte, movimiento de autónomos liderado por Manuel Hernández, que intenta entorpecer la actividad en el puerto de Algeciras con la convocatoria de una huelga indefinida. Una decisión muy criticada por ATCBA, la patronal mayoritaria del transporte de contenedores de la dársena, que viene apostando por el diálogo y la negociación para solucionar los problemas en los accesos a las terminales del enclave. En los últimos años, los transportistas locales han logrado hacer realidad diversas peticiones, como tener aparcamiento gratuito nocturno en el interior del enclave o el uso de cámaras para la visualización de las colas. Asimismo, se han aumentado el número de grúas para carga y descarga o el número de carriles de entrada a las instalaciones. La huelga no es la solución.

LA FOTO DE LA QUINCENA

MÁSTER EN LOGÍSTICA Y GESTIÓN PORTUARIA EN BRASIL

La Embajada de España en Brasil acogió la inauguración de la III edición de este máster que imparte la Fundación Valenciaport en el país suramericano. En el acto se hizo la entrega de títulos a los alumnos de la primera edición y se reconoció a las entidades que apoyan la formación y cooperación internacional.

SE MUEVEN

Ramón García

El actual director general del Centro Español de Logística (CEL) se incorpora como nuevo vocal de la junta directiva de la European Logistics Association (ELA).


Romina Lorenzo

UPS nombra a Romina Lorenzo directora general en España y Portugal. Asumirá la responsabilidad de las operaciones, el desarrollo de negocio y la estrategia.


Javier Guerrero

El director general de la Unidad de Negocio de distribución propia de Mahou San Miguel ha sido elegido como nuevo presidente del Comité de Smart Distribution de Aecoc.


Sergio Daza

Logisfashion incorpora a Sergio Daza, ingeniero industrial y especialista en logística comercial, a su equipo de la filial panameña como Country Manager.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Director General
 Javier Miranda Descalzo
javier.miranda@grupoxxi.com
Director Técnico: Jose Angel Calvo.
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
 Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.

Colaboradores: Etayo (Humor), Jesús Cuéllar, Miguel Rocher, José Manuel Vassallo, Ramón Valdivia, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo, Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Ana González, Jordi Espín Vallbona, Juanjo Martínez (Fotografía).

Director
 Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Todos los derechos reservados.

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

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


EDITORIAL

SOS del camión a gas

La escalada de los precios del gas natural como consecuencia del actual contexto internacional ha provocado que las empresas de transporte de mercancías por carretera que han apostado por este tipo de combustible estén afrontando, en estos momentos, una situación crítica. El presidente de Gasnam, Francisco López, ha alertado de que las cuentas de explotación de las flotas a gas se han multiplicado por cinco en lo que va de año. El panorama es tan desalentador que parece claro que si no se adoptan medidas de ayuda de manera urgente por parte de la Administración algunas de estas compañías pueden ver su futuro comprometido. O eso o dar marcha atrás y volver otra vez al gasóleo. No olvidemos que el gas natural estaba llamado a jugar un papel importante en la transición hacia la neutralidad energética en el

transporte por carretera. La hoja de ruta marcaba una evolución sostenida hacia el biogás y el hidrógeno verde, gases renovables que permitirán cumplir con ese objetivo próximo a las cero emisiones. Sin embargo, aquellas empresas del sector que han tenido la audacia de dar ese primer paso están recibiendo un duro revés en los últimos meses. Es de esperar que estas compañías reciban, por un lado, la comprensión y colaboración por parte de esas grandes empresas cargadoras con las que han emprendido conjuntamente el camino de la reducción de la huella de carbono. Y, por otro, que el Gobierno les tienda la mano, o atendiendo las reivindicaciones del plan de actuación diseñado por Gasnam o a través de otras medidas paliativas similares. No hablaría bien de un país dejar en la estacada a un grupo de pioneros en la descarbonización.

Toca afinar

Un 'ecobono' que bonificara directamente al transportista por subir el vehículo al barco era una reivindicación histórica del *short sea shipping*, más tras constatar el escaso éxito del programa Marco Polo. Ha tenido que venir una pandemia y la lluvia europea de millones para que finalmente vea la luz la primera convocatoria de los 'ecoincentivos', que acaba de publicar el Mitma. Como dice el refrán, nunca es tarde si la dicha es buena. Dicho esto y aplaudiendo la iniciativa, el departamento que dirige Raquel Sanchez deberá afinar (con el permiso de Bruselas) en próximas convocatorias para que el 'ecobono' sea un mayor revulsivo. Uno de los baremos para calcular el importe de la ayuda es la distancia por carretera que ahorra el transportista desde el puerto de origen hasta la frontera. Como el puerto de Bilbao está a

escasos 100 kilómetros de Irún, el transportista embarcando en esta dársena solo recibe una ayuda de 5,6 o 6,8 euros por viaje (dependiendo del tipo de buque), mientras que un compañero que embarca en Vigo tiene un 'ecobono' de hasta 154,2 euros. ¿Al primero le sale a cuenta hacer todo el papeleo (aunque sea *online*) para ahorrarse 5,6 euros? Sin duda, el incentivo ganaría atractivo si incluyera la distancia ahorrada en carreteras europeas (básicamente Francia), más teniendo en cuenta que son ayudas comunitarias. Y muchos más camiones se sacarían de las carreteras españolas si el puerto de destino no tuviera que pertenecer, sí o sí, a un Estado miembro. Los tráficos que España mueve con Gran Bretaña no son nada baladíes y menos todavía el flujo de camiones con el norte de África, sobre todo con Marruecos.

LA ROSCA

Alfonso Alday



Empresas estibadoras, sindicatos y Autoridad Portuaria de Bilbao escenifican el nuevo clima de estabilidad laboral y paz social

Vida extra

Después de la tormenta, siempre sale el sol. Y en el puerto de Bilbao se esperaba como agua de mayo. El conflicto de la estiba, enquistado desde hace años, y que vivió su momento más crítico en el último trimestre de 2020 con una huelga de 57 días, la más larga en la historia de la dársena, se ha cerrado en firme.

Representantes de la Autoridad Portuaria, Bilboestiba, las empresas estibadoras y sindicatos presentaron en la capital vizcaína el convenio sellado para los próximos seis años ante una nutrida representación de la comunidad portuaria, cargadores e instituciones. Una foto inédita que sirvió para escenificar el nuevo clima de estabilidad laboral y paz social en los muelles, primer paso, obligado, hacia la recuperación de los tráficos perdidos. "No es el mejor acuerdo, pero es el mejor que se ha podido lograr", coincidieron los ponentes. "Permite hablar de futuro con seguridad y garantía", matizaron. Y es que, tras varios años de crispación y desencuentros, desterrados definitivamente, la confianza inherente al acuerdo allana el camino para avanzar con certidumbre y afrontar todos los retos.

Eso sí, teniendo en cuenta que la estiba es un problema de ámbito nacional, con una reforma del modelo impuesta por Bruselas, cuesta creer que la batalla estallase solo en Bilbao, que sirvió como laboratorio de ensayos. No estaría de más, ahora que suenan tambores de guerra en otros recintos, que las partes involucradas, y que tienen la solución en sus manos, vean el *vía crucis* de la dársena vasca. El puerto de Bilbao logró, *in extremis*, una vida extra, pero se aprendió del fracaso. "O había acuerdo o estábamos muertos", aseguró, sin medias tintas, el propio presidente de la entidad portuaria, Ricardo Barkala. Y aún se están pagando las consecuencias, en medio de una coyuntura difícil: guerra en Ucrania, subida de los costes energéticos, crisis de suministros... Que alguien tome nota.



EL TÚNEL

Carlos Sánchez



El keniano es la personificación de la lucha por reducir los tiempos de tránsito que ha caracterizado al transporte

Maratón

El **liud Kipchoge** mantiene una lucha enconada contra las fronteras físicas del ser humano. Récord a récord nos traslada a una especie de cumbre invisible e imposible en la que el keniano porta la bandera en el nombre de toda la humanidad. Explorar los límites también es una cuestión de la que ha hecho siempre gala la logística. En cierto modo, el keniano es la personificación de la lucha por reducir los tiempos de tránsito que ha caracterizado a los distintos modos de transporte a lo largo de los tiempos.

Lo de correr 42 kilómetros y 195 metros en poco más de dos horas, a un ritmo infernal por debajo de los tres minutos por kilómetro, además de parecerse a todos los mortales algo prácticamente inhumano, también tiene detrás toda una estrategia logística. De lo trascendido, lo más llamativo y anecdótico ha sido el papel que desempeñó el colaborador que le fue facilitando las botellas de agua para su hidratación en los distintos puntos de avituallamiento. Montado en su bicicleta y cumpliendo escrupulosamente con las entregas en tiempo y forma, este aguador alemán también puso su granito de arena para la consecución del récord. La cadena logística del campeón olímpico funcionó a la perfección.

Frente a la certeza del atleta keniano, la cadena de suministro tiene que lidiar en estos tiempos con unas grandes dosis de incertidumbre que viene generada por factores externos tan difíciles de controlar como la invasión rusa de Ucrania. La siniestra sombra de la crisis energética, la inflación y un amenazante cambio de tendencia en el consumo ponen de nuevo piedras en el camino. Una vez más, la tan manida resiliencia volverá a jugar un papel fundamental para que la cadena de suministro siga funcionando a los niveles que la sociedad actual demanda. Una resiliencia que siempre ha caracterizado al sector logístico. Como Kipchoge, volverá a batir su propio récord.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS

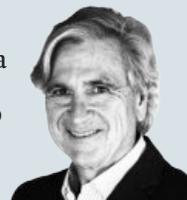


CTT Express y Empresas por la Movilidad Sostenible se unen para impulsar la movilidad eficiente en el transporte urgente. En la imagen, **Manuel Molins**, CEO de CTT Express, y **May López**, directora de Desarrollo de Negocio de Empresas por la Movilidad Sostenible.

VICIOS DE TRANSITARIO

Continúan entrando en la carga aérea nuevos transportistas provenientes del mundo naviero

Jesús Cuéllar



Ya no hay viento de cola

Según los últimos datos de IATA sobre la evolución de la carga aérea, la demanda global del transporte de mercancías por vía aérea sufrió una caída del 9,7% hasta julio con respecto a 2021. La evolución siempre está estrechamente relacionada con la del comercio internacional. En los últimos meses, las consecuencias de la invasión rusa a Ucrania con el incremento de precios de la energía, la inflación y las subidas de tipos de interés, están llevando todos los indicadores hacia una ralentización de la economía y muy probablemente a una recesión. El descenso de la demanda de carga aérea es, por tanto, un indicador más en la misma dirección.

Sin embargo, en el lado

de la capacidad ofrecida por las compañías aéreas parece que seguimos en plena expansión. Desde el año 2020, cuando debido a la pandemia de la covid-19, los aviones de pasajeros dejaron de volar y retiraron del mercado la capacidad de carga de sus bodegas, el uso de aviones cargueros y la ampliación de esta flota no ha dejado de crecer. Según IATA, en el pasado mes de julio la oferta de capacidad en vuelos internacionales superó en un 6,8% los datos de 2021.

Una clara divergencia con la demanda que impulsa a moderar los precios de los fletes. Aunque parece que el ciclo haya cambiado y se han detenido los vientos de cola, siguiendo el impulso de la anterior etapa continúan entrando en la carga aérea nuevos transportistas provenientes del mundo de las navieras (el último MSC). Disponer de más oferta siempre es bueno para los cargadores. Buena suerte.

jesus@cuellar.eu

EL CATALEJO

Antonio Martínez



Energía, materias primas, cadena de suministro, COVID-19 o la tozuda política ofrecen muy pocas alegrías a ciudadanos y empresas

Mala racha

Asistimos a un siniestro ejercicio. Incertidumbre y miedo. Rigidez del mercado de la energía, crisis de materias primas, interrupciones de la cadena de suministro, la COVID-19 o la tozuda política de los bancos centrales y los gobiernos. Todo ofrece muy pocas alegrías. Ciudadanos y empresas vemos que el crecimiento de la oferta va a ser limitado. Es probable que la demanda caiga. Hay una lógica desaceleración en el transporte y caídas en los crecimientos del *ecommerce*. El gasóleo más caro que la gasolina, mientras las eléctricas, cortesía de Sánchez, nos inflan el recibo con lo del tope del gas. A su vez, los fletes marítimos se aminoran al bajar la carga transportada. Y nos dicen que la economía experimenta una mala racha. ¡Caramba!

Algo tendrá que ver que la Unión Europea haya acordado prohibir las importaciones marítimas de crudo ruso a partir de noviembre y de las de refinados en enero, sin que la OPEP incremente su producción y Estados Unidos lo haga al mínimo. Decisiones que no ayudan. Por su parte, preocupa y mucho lo del gas. Su evolución es difícil de predecir sin que se atisbe una resolución del conflicto creado por Putin en Ucrania. Estamos instalados en un ambiente de inflación y desaceleración. Y la política se cruza con todo. Veremos las elecciones intermedias en Estados Unidos, donde se redefinirá el control de los partidos Republicano y Demócrata en el Congreso, posible refrendo o azote a la presidencia de Biden, mientras que la desescalada de la política 'COVID cero', que plagó de restricciones a China, supondrá una oportunidad para impulsar la demanda de energía y estimular la economía.

En España, ¿se otea el cambio? Superados los PGE para 2023, cuya negociación va a encender titulares, abordaremos municipales y autonómicas de mayo, prueba de fuego de las generales. Su convocatoria debe realizarse no más tarde del 10 de diciembre de 2023.

a.martinez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Fernando J. Cascales Moreno



Consideraciones sobre el RDL 14/2022, en lo concerniente a las medidas para que los servicios de transporte de mercancías por carretera no se presten por debajo de costes

Libre mercado

En la medida que, subsidiariamente, se refiere por la empresa porteadora una tarifa mínima relacionada con el Observatorio de costes del Mitma, cuya no aplicación es sancionable, podría interpretarse que de esta forma indirecta (en posible fraude de ley) se implantan tarifas mínimas obligatorias. El precio del transporte (costes) depende de un sinfín de parámetros, distintos para cada empresa y para cada transporte o viaje (por lo que el Observatorio de costes no puede convertirse en costes-precios obligatorios).

El concepto de “asimetría” que se establece para estimar la existencia de abuso de posición dominante es dudosamente compatible con la Ley de Competencia Desleal, así como con la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Además, puede existir más asimetría respecto de un contrato de gran volumen de una empresa de transporte con un cargador o cliente concreto, que entre autónomo y cargador. La asimetría no se puede ponderar en base a la relación de volumen de empresa entre las partes contratantes.

Asimismo, los preceptos que regulan esta forma de limitar la libertad de precios no se compaginan con lo estipulado en varios artículos de la LOTT (arts. 4.3, 17.1 y 18), que no han sido modificados.

De forma general, como ya informó la CNMC, en su informe de junio de 2008, sobre “la fijación de tarifas mínimas en el transporte de mercancías por carretera”, y 052/19, sobre “los costes relativos a la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera”, son lícitos los precios por debajo de costes, no pudiendo establecerse tarifas o costes de referencia obligatorios para conformar el precio del transporte (examinándose la normativa interna y comunitaria, sectorial y de la competencia, así como la jurisprudencia del Tribunal Supremo y del Tribunal de Justicia de la UE). Además, se señala que esta clase de medidas o normativa podría ser incompatible con los principios de libertad de empresa y autonomía contractual que consagra la Constitución y el Tratado de Funcionamiento de la UE (arts. 3, 10 y 81).

Respecto del régimen sancionador que establece, es manifiestamente mejorable, ya que no tipifica como falta el falseamiento de los costes; establece la responsabilidad de toda la cadena en los casos en que el porteador “principal” subcontrate

a otras empresas de transporte; e implanta la posibilidad de denuncia una vez acordado un precio, lo que puede originar una contra denuncia.

En definitiva, no afirmando que las medidas no se ajusten a Derecho, sino que, simplemente manifestando dudas al respecto, todo parece que, ante la imposición de sanciones, será la jurisdicción contencioso-administrativa la que aclare si esta normativa es o no adecuada a Derecho, no excluyendo que se tramite alguna cuestión prejudicial ante el TJUE. Ello es independiente de lo que pueda ponderar la CNMC y la Dirección General de la Competencia de la UE.

En cuanto al ámbito estructural del sector, considerando que no se regula la subcontratación (que es la fuente de abusos) a otras empresas porteadoras realizada por la empresa de transporte que ha contratado con el cargador, la reforma normativa es incompleta y no servirá para mejorar su estructura.

Asegurar unos precios mínimos obligatorios (según costes de referencia), supone no fomentar la mejor gestión empresarial, lo que ha de crear ineficiencias, además de un posible “efecto llamada”, que aumente la problemática de la atomización (origen del problema), y desde luego, puede constituir un factor inflacionista.

También pudiera suceder que los cargadores y operadores logísticos (y las empresas de transporte que subcontratan a otras empresas), solo contraten a aquellas empresas que presenten y acrediten unos costes medios aceptables (similares a los actuales), lo que puede provocar que muchas empresas pequeñas (especialmente autónomos), que



no presenten de forma acreditada tales costes, sean echadas del sector.

En consecuencia, esta clase de medidas altamente intervencionistas no solo no van a mejorar la problemática del sector, sino que van a contribuir a una mayor desestructuración del mismo. Frente a ello, afirmo que la mejor forma de fomentar la eficiencia y mejor estructuración del sector es seguir las reglas de la economía de libre mercado, pero impidiendo los abusos con arreglo a la normativa general sobre competencia desleal.

Una vez más, nos encontramos ante medidas improvisadas, que en este caso no se deben a una motivación de mejorar la estructura del sector, sino de paralizar un conflicto, que, por otra parte, lamentablemente bien pudiera repetirse.

En todos los sectores se dan esta clase de problemas y no por ello se dicta para los mismos una especial normativa tan intervencionista como la que se ha decretado para el transporte de mercancías por carretera.

MUTATIS MUTANDIS

José Manuel Vassallo



Todo parece indicar que el *ecommerce* seguirá creciendo. Sin embargo, aún son escasas las acciones en marcha para garantizar su sostenibilidad

Ecommerce sostenible

De acuerdo con datos de la CNMC, en 10 años el comercio electrónico pasó del 0,7% al 7,4% de las ventas totales en nuestro país. La pandemia ha acelerado esta tendencia, forzando a que muchas personas lo empiecen a utilizar y, en consecuencia, lo acaben adoptando. Un porcentaje importante del *ecommerce* lleva asociado el desplazamiento de bienes y servicios de una manera distinta a como se llevaba a cabo anteriormente. En lugar de que las personas adquieran los productos en comercios y los traigan a casa, o encarguen a la tienda que se los lleve a casa; la compra por internet implica que una empresa de distribución lleve el producto a casa o algún punto de conveniencia cercano. Este modelo tiene unas implicaciones todavía desconocidas, ya que lleva consigo cambios en los hábitos de movilidad de compra de los consumidores, y un crecimiento en la distribución urbana de mercancías en las ciudades. Por una parte, el comercio electrónico permite concentrar en un solo vehículo envíos a personas situadas en la misma zona de residencia. Por otra parte, la preferencia de los consumidores por las entregas a domicilio y el elevado número de devoluciones ponen en duda la sostenibilidad del modelo si no se adoptan medidas concretas para mitigar los efectos negativos.

Todo parece indicar que el *ecommerce* seguirá creciendo. Sin embargo, aún son escasas las acciones que se han puesto en marcha para garantizar su sostenibilidad. Entre ellas, cabe destacar la sustitución de la flota por vehículos más verdes, la mejora de la eficiencia en las rutas de distribución y el aprovechamiento de los vehículos, y la aplicación de incentivos a los consumidores para que eviten devoluciones innecesarias y empleen con más frecuencia *lockers* y puntos de conveniencia.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

El transporte internacional por carretera ya lleva más de una década implantando medidas para reducir su huella ambiental

UE o el arte de imponer quimeras

Se acaban de publicar las enmiendas de los eurodiputados a las nuevas propuestas de Directivas de Energías Renovables y Eficiencia Energética votadas en el Parlamento Europeo a mediados de septiembre. Inexplicablemente plantean objetivos todavía más ambiciosos que los inicialmente propuestos por la CE en el paquete 'Fit for 55'. ¿Cómo se puede obviar el impacto que han supuesto una pandemia global y la invasión de Ucrania en los objetivos de la política energética de la UE? En lo que respecta al transporte, esta propuesta legislativa establece una reducción del 16% de las emisiones de gases de efecto invernadero, cuando en la propuesta original este porcentaje era del 13%; y un aumento en el uso del hidrógeno verde de más del doble, un 5,7%, comparado con el objetivo actual.

En lugar de flexibilizar estas metas, teniendo en cuenta que desde hace dos años el PIB de la eurozona se ha estancado y que todo apunta a una inminente recesión económica -no solo europea, sino mundial-, nos aprietan aún más las tuercas. Incomprensible.

El transporte internacional por carretera (mercancías y viajeros), ya lleva más de una década implantando medidas para reducir su huella ambiental dentro de lo que la tecnología y las soluciones energéticas actuales le permiten. Para que nuestro sector sea neutro en emisiones se necesitan políticas coherentes y realistas en la UE. Por "coherentes" me refiero a que no podemos pretender implantar un mismo modelo de transición energética en diferentes modos, porque no es lo mismo un turismo, una moto o un camión de 20 tm. Y por "realistas", a ser conscientes de las alternativas tecnológicas sostenibles de las que dispone nuestro sector: gas natural y ecocombustibles.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

Adif ha decidido congelar de cara a 2023 los cánones ferroviarios que aplica a las empresas ferroviarias. La propuesta ha sido aceptada y valorada positivamente por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). El organismo que preside **Cani Fernández** considera que la decisión adoptada por Adif permitirá ayudar a recuperar los tráficos en un momento en el que las empresas del sector afrontan una subida significativa en los costes energéticos. El precio del servicio de corriente eléctrica de tracción se había incrementado en diciembre de 2021 un 316 por ciento respecto de marzo del mismo año, sobrepasando los 295 euros por MWh. Después de una leve bajada a principios de 2022, los precios se incrementaron de nuevo a partir de abril, alcanzando los 297,5 euros por MWh en julio. Adicionalmente, la compañía presidida por **María Luisa Domínguez** anticipa que volverá a congelar los cánones en 2024. Una decisión acertada que contribuye a generar más certidumbre y seguridad en las empresas del sector.

TOP LOGÍSTICA

Podríamos llegar a decir que estamos viviendo una época dorada para nuestro oficio



Visibilidad

Primero fue la pandemia de la COVID-19, con sus abruptos cambios en el comportamiento de la demanda y una disrupción en las cadenas de aprovisionamiento nunca vista. A continuación, y sin solución de continuidad, la guerra en Ucrania provocó una salvaje espiral inflacionista en los costes de energía y, por consecuencia, en los salarios y en todo lo demás.

El caso es que desde comienzos de 2020, la excelencia en la gestión de la cadena de suministro se ha convertido en quizás la palanca más crítica para conseguir los resultados de ventas y rentabilidad de nuestras organizaciones. Como consecuencia, los CEO's dirigen su atención, como nunca antes, hacia los directores de cadena de suministro y como guinda presenciamos una explosión de las búsquedas de

directivos logísticos en el mercado laboral.

Podríamos llegar a decir que estamos viviendo una época dorada para nuestro oficio. Sin embargo, no son pocos los casos en los que estos CEO's que acaban de descubrir la logística caen en el "síndrome del presidente de fútbol": no les gusta la realidad que ven ni los resultados que conllevan y sustituyen a su director de logística por uno nuevo, confiando en las recetas milagrosas del sustituto. Seguro que existen casos en que esa pueda ser una buena decisión, pero me temo que en nuestro mundo la realidad suele ser tozuda y el "efecto revulsivo" del fútbol rara vez es suficiente.

Visión de negocio, capacidad de comunicación y gestión de expectativas son habilidades más imprescindibles que nunca para que ese directivo de cadena de suministro siga en la cumbre de la visibilidad y no pase a estar en la picota.

Blog: forodecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez

Nunca nos falta un refrán para ilustrar, criticar o defender una idea. Es parte esencial de nuestras conversaciones

Refranes

La lengua castellana es muy rica, gracias, entre otras cosas, a su extensísimo refranero, fruto de siglos de sabiduría popular, esa característica tan escasa en estos tiempos, sobre todo en ciertas altas esferas. Dice la RAE que sabiduría es: "grado más alto del conocimiento, conducta prudente en la vida o en los negocios, conocimiento profundo en ciencias, letras o artes". Lo dicho, escasísimo.

Nunca nos falta un refrán para ilustrar, criticar o defender una idea. Es parte esencial de nuestras conversaciones. Veamos algunos ejemplos aplicados a nuestras circunstancias sectoriales actuales a propósito de la ya famosa Ley de la Cadena de Transporte.

Quiero mencionar una frase que leí hace poco escrita por Zubialde, con la que no puedo estar más de acuerdo: "lo que mal empieza, mal acaba. Las prisas son malas consejeras, y esta nueva ley tiene más agujeros que un queso de gruyere". Excelente asociación de refrán español (dos en este caso) a la opinión sobre un tema concreto.

Repetía mi padre con frecuencia este otro: "con buena herramienta bien se trabaja". Tiene una versión más jocosa y popular que no voy a reproducir literalmente.

Quiero reseñar la falta de herramienta o recursos para poder gestionar adecuadamente una de las medidas introducidas por la ley, la de la obligación de realizar el contrato por escrito. Añádasele, para complicarlo más, la recomendación de la CNMC de crear un registro de contratos (aplicado al RD de contratos alimentarios).

Esto no parece difícil si se cuenta con un potente sistema automático digital y universal que lo permita de una manera ágil, sencilla y barata. No olvidemos que en España se hacen unos 200 millones de portes al año (cifras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

A esta "herramienta" me refería. Ah, caramba, que no hay. Pues mal vamos.

jmmartinezmourin@gmail.com

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Abel Royo
Director general de Royo

La puesta en marcha del Centro Logístico Intermodal de La Rioja, liderado por Grupo Royo, supone un hito en esta comunidad para avanzar hacia un transporte más eficiente y sostenible, con la conexión ferroviaria de Synergy al Puerto de Barcelona.



Iñigo Ansola
Director general del EVE

El Ente Vasco de la Energía ha aprobado el Programa de Ayudas a la Modernización de Flotas de Transporte de Mercancías por Carretera, con una dotación de siete millones de euros, para impulsar la renovación de los vehículos pesados en Euskadi.



Jesús Marco López
CEO de Grupo Marcotran

El grupo Marcotran, bajo los mandos de Jesús Marco, acelera su apuesta por un transporte más sostenible con un servicio intermodal (tren, camión y barco) para contenedores que une Zaragoza con el norte de África a través del puerto de Algeciras.



José Luis Martínez-Almeida
Alcalde de Madrid

La prohibición de acceso al centro de Madrid, que entrará en vigor el 1 de enero de 2023, afectará al 60 por ciento de la flota actual de reparto. El Comité regional lo considera inasumible, por lo que reclama al ayuntamiento que modifique el calendario previsto.

PICOS DE ORO

Los armadores españoles compiten en franca desventaja con los franceses, alemanes o italianos, cuyos Estados los respaldan

Adolfo Utor
Presidente de Baleària

Aprovechamos el tren en la medida de lo posible, pero no resulta tan fácil como se quiere transmitir desde su industria

Francisco Cano
Director de Supply Chain de Parfois

La situación del transporte que apostó por el gas es crítica. Si no hay acciones concretas, habrá muchas queiebras

Francisco López
Presidente de Gasnam

El crecimiento inmológico que hemos vivido durante la pandemia va a ralentizarse

Cristian Oller
Vpdt. y Country Manager de Prologis España

La descarbonización del transporte es una de las herramientas para hacer frente a las alarmas climáticas

Enrique Fernández
Consejero de Industria (Asturias)

HORIZONTE

El metanol despega en la carrera para descarbonizar el transporte marítimo

Iñaki Eguia



Avanza el metanol

Según el último informe de perspectivas de transición energética *Maritime Forecast to 2050* de DNV, ya están operando 11 buques con metanol y otros 35 se encuentran en la cartera de pedidos. Son unas cifras pequeñas pero que empiezan a mostrar la visibilidad del metanol en la carrera del transporte marítimo por reducir el dominio absoluto de la flota que opera con fuel convencional. Un reto que en la actualidad está abanderado por el gas natural licuado (GNL) y los motores híbridos con baterías, con 923 y 396 barcos respectivamente. Este despegue de la flota que utiliza metanol también refleja que sus niveles actuales de preparación tecnológica son más elevadas que los buques que emplearán amoníaco o hidrógeno. Stena Line fue de las

navieras pioneras al utilizar metanol en 2015 en uno de sus ro-pax. En los últimos meses, Cosco, CMA CGM o Maersk, entre otras, se han sumado para incorporar futuros buques con metanol. En esta carrera hacia la sostenibilidad, España, uno de los principales referentes en *bunkering*, tiene en desarrollo proyectos como los impulsados por Forestal del Atlántico, en Ferrol, y Green Enesys and Viridi, en Cádiz, para producir metanol verde que podrá ser utilizado por el transporte marítimo. Sin embargo, aunque el impulso regulatorio que se está implementando por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unión Europea (UE) es muy ambicioso para acelerar la próxima generación de barcos con emisiones neutras de carbono, el metanol requiere enormes esfuerzos e inversiones en infraestructuras, capacidad productiva y flota para que no sea una gota en el océano.

i.eguia@grupoxxi.com

AGENDA

4 al 6 de octubre de 2022

Fruit Attraction

Conferencia y Exhibición
Madrid

www.ifema.es/en/fruit-attraction

18-20 de octubre de 2022

TOC Americas

Conferencia y Exhibición
Lima (Perú)

www.tocevents-americas.com

8-10 de febrero de 2023

Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición
Berlín

www.fruitlogistica.com/es/

21-23 de marzo de 2023

World Maritime Week

Conferencia y Exhibición
Bilbao

www.bilbaoexhibitioncentre.com

9-12 de mayo de 2023

Transport Logistic

Conferencia y Exhibición
Munich

www.messe-muenchen.de

5-8 de junio de 2023

SIL Barcelona

Conferencia y Exhibición
Barcelona

www.silbcn.com

6-8 de junio de 2023

Breakbulk Europe

Conferencia y Exhibición
Róterdam

www.europe.breakbulk.com



Imagen del tren de Marcotran, traccionado por Transfesa, a su entrada al puerto de Bahía de Algeciras.

Ferrocarril

La autopista ferroviaria entre Zaragoza y Algeciras toma forma

Transfesa arranca un tren de contenedores para Marcotran, que viene a sumarse a los realizados el pasado mes de marzo para el operador ECS360

Antonio Martínez | Algeciras
La empresa ferroviaria Transfesa Logistics ha retomado la relación entre el puerto de Bahía de Algeciras y la terminal de Plaza en Zaragoza con un tren de contenedores para el flotista aragonés Marcotran, una de las empresas con mayor actividad en los tráficos de mercancías del Estrecho de Gibraltar.

Este nuevo servicio viene a respaldar los trenes de prueba realizados el pasado mes de marzo para el operador ECS360, que utilizó la línea ante el paro de transportistas, según ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes próximas al Adif. El tren estaba formado por 15 plataformas de Transfesa para el transporte de 32 contenedores de 45 pies de Marcotran.

El flotista aragonés extiende así su negocio multimodal, ampliando su conectividad con un servicio bajo en carbono, contribuyendo de manera notoria en la reducción de emisiones de CO₂. “Ofrecemos a nuestros clientes un servicio acorde al cumplimiento de los objetivos establecidos en la Agenda 2030”, destacan desde la compañía. A su llegada a Algeciras, los contenedores son introducidos en los servicios marítimos del Estrecho. El tiempo de tránsito es de 24 horas.

La compañía explica que “la implantación de esta nueva modalidad de servicio nos permite una mejora en cuanto al aprovechamiento de las capacidades actuales de los sistemas de transporte, lo que supone

Los convoyes transportan 32 contenedores de Marcotran

un aporte extra de competitividad, dinamización y transformación”.

Marcotran está impulsando de forma decidida su actividad en Algeciras, donde recientemente puso en servicio un nuevo almacén de unos 3.400 metros cuadrados en el Muelle de Isla Verde, que va a permitir a la compañía expandir y optimizar sus tráficos regulares con Marruecos.

El flotista está atendiendo en la nueva plataforma los crecimientos y el auge de los volúmenes que se vienen operando con Tánger-Med, en Marruecos, donde Marcotran dispone de un almacén de 6.000 metros cuadrados. Por su parte, las instalaciones dispondrán de equi-

pamiento frigorífico con el objetivo de poner en marcha una línea de grupaje de frío con Marruecos, una de las apuestas de la compañía para la plataforma ubicada en Algeciras.

La plataforma de Marcotran va a ser parte activa del negocio de la compañía a través de la futura terminal intermodal que se pondrá en marcha por el operador Rail & Truck Strait Union, sociedad de la que es accionista, junto al aparcamiento de vehículos pesados de Algeciras. Este hecho permitirá una mayor flexibilidad en sus operaciones de transporte sin que haya una ruptura en el proceso de carga de la unidad acarreada hasta su embarque marítimo.

Nuevos flujos

La puesta en marcha de estos servicios intermodales supone afianzar la hoja de ruta diseñada por la Autoridad Portuaria de Algeciras, que preside Gerardo Landaluce, de consolidar al enclave andaluz en el *hinterland* peninsular.

El propósito del enclave es complementar los históricos tráficos con Madrid y Guadalajara con una emergente corriente de nuevos flujos de mercancías de importación y exportación entre el norte de España con las terminales de la dársena dentro de la apuesta de convertir el corredor ferroviario con Zaragoza en una autopista ferroviaria en los próximos meses.

En la actualidad, el puerto andaluz está conectado con Azuqueca con convoyes traccionados por Transfesa, Continental Rail y Low Cost Rail, mientras que Renfe Mercancías se encarga de la relación con Abroñigal (Madrid) y del tren *reefer* de Maersk con el puerto de Marín, cuyos convoyes se han consolidado.

Por su parte, la empresa ferroviaria Continental Rail mantiene un servicio mensual con el puerto seco de Coslada.

Este alto número de trenes está permitiendo consolidar un tráfico interanual en el entorno de 50.000 TEUs. De acuerdo a

50.000

TEUS PREVÉ MOVER
EL PUERTO DE
ALGERIAS POR VÍA
FERROVIARIA EN 2022

los datos oficiales de la Autoridad Portuaria, en agosto se obtuvo el mejor dato mensual de tráfico ferroviario con un movimiento de 5.323 TEUs, lo que permite un acumulado anual de 36.583 TEUs, cifra que ya supera todo el tráfico de 2021.

Operaciones del tren de Marcotran en la terminal de Isla Verde Exterior.



El puerto apunta a un ejercicio histórico para el ferrocarril, con el tratamiento de más de 1.000 trenes en las instalaciones de Isla Verde Exterior.

Algeciras duplicará su capacidad en 2025

El Ramal Central de los Corredores Mediterráneo y Atlántico no estará concluido al cien por ciento en 2025, pero las obras trazadas van a permitir que el puerto duplique su capacidad. Así lo confirmó la coordinadora del Corredor Mediterráneo, Iveta Radicova, en una visita el pasado mes de septiembre al puerto de Bahía de Algeciras.

El objetivo es que con las inversiones planteadas por el Gobierno español el enclave pueda operar diariamente un flujo de 14 convoyes, siete más que los actuales, según explicaron a Transporte XXI fuentes de la Autoridad Portuaria, aunque el máximo de trenes podrá ser de hasta 17 diarios.

En su visita a la primera dársena española en tráfico de mercancías, Radicova pudo comprobar 'in situ' el estado de la línea ferroviaria al efectuar un viaje entre Antequera y Algeciras, donde observó las velocidades de avance de los convoyes, los apartaderos para mercancías ya construi-

dos y los que están en proyecto, así como las pendientes del recorrido entre Bobadilla y el puerto. La coordinadora se mostró partidaria de "reconstruir la línea ferroviaria porque es importante conectar por tren uno de los más importantes puertos", en alusión al de Algeciras, "no solo para España, sino para Europa".

La línea de ancho convencional Bobadilla-Algeciras, de 176,2 kilómetros, tiene previsto un compromiso de inversiones por valor aproximado de 470 millones de euros, que permitirá la renovación integral de la plataforma y superestructura existentes, con tramos que datan del siglo XIX. De los 470 millones, se están ejecutando proyectos por valor de 122 millones de euros. El último obstáculo que se ha encontrado el proyecto es burocrático, ya que el Ministerio para la Transición Ecológica determinó que tanto la electrificación del tramo Ronda-Bobadilla como una de las subestaciones necesarias tendrán que realizar un trámite ambiental completo, en lugar del simplificado.

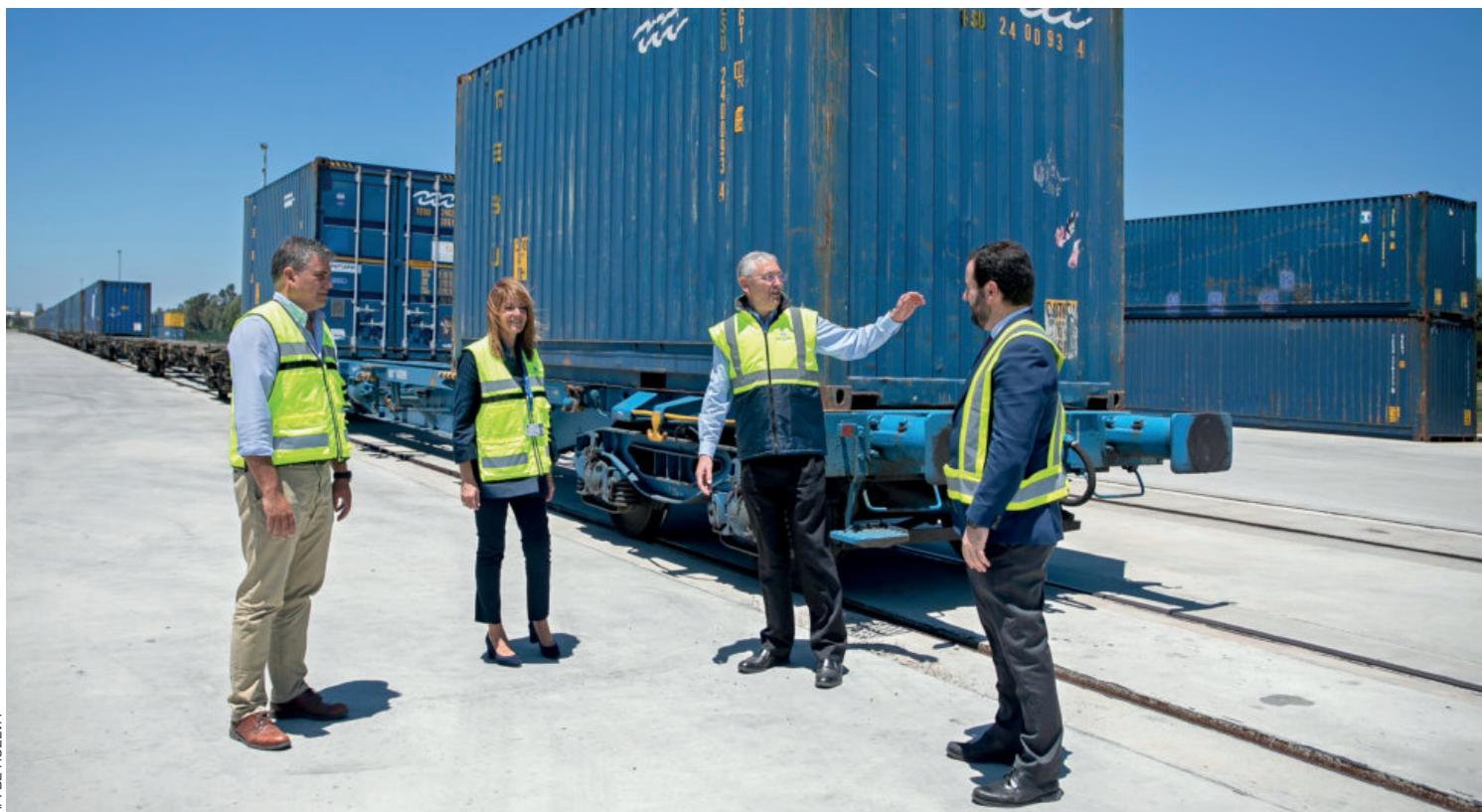
Se podrá operar un flujo máximo de 17 trenes diarios

TOMORROW. MOBILITY
WORLD CONGRESS
15 - 17 NOVEMBER 2022
BARCELONA & ONLINE

Fira Barcelona
Urban Mobility
Co-funded by the European Union

www.tomorrowmobility.com
#TMWC22

What moves you?
Driving towards more liveable and sustainable cities.



AP. DE HUELVA

El equipo directivo del Puerto de Huelva, encabezado por Pilar Miranda e Ignacio Álvarez-Ossorio, ha trazado una amplia estrategia para el desarrollo del intermodal en el enclave.

Ferrocarril

El Puerto de Huelva ampliará sus terminales ferroviarias

Impulsará el desarrollo de Majarabique y del Muelle Sur como centros intermodales con la prolongación de sus vías para la explotación de un mayor número de trenes de contenedores y el inicio de flujos de autopistas ferroviarias

Antonio Martínez | Huelva
La Autoridad Portuaria de Huelva ha activado dos proyectos para el incremento del negocio ferroviario en el enclave, tanto en las instalaciones de Majarabique (Sevilla) como en el Muelle Sur del enclave.

Por un lado, ha abierto el proceso para la ampliación de la terminal de Majarabique (Sevilla) que viene explotando el organismo portuario desde 2017. En concreto, el enclave, que preside Pilar Miranda, tiene previsto acometer una inversión de 1,26 millones de euros para permitir la operación de trenes de 550 metros de longitud en el complejo ferroviario.

Esta actuación se enmarca en la estrategia para el creci-

miento de la terminal que fue adjudicada por la Autoridad Portuaria por concurso público a la empresa Termisur Eurocargo, operador que empezó su actividad en la misma en julio de 2017.

La ampliación de vía para el acceso de trenes de 550 metros es un primer paso dentro de la estrategia de la Autoridad Portuaria de extender el potencial ferroviario de la instalación.

En concreto, se persigue convertir a la terminal en un *hub* intermodal con un incremento de su superficie operativa, que actualmente es de 23.400 metros cuadrados, y de las instalaciones para la recepción y tratamiento de trenes de 750 metros. Para ello, también

CRECIMIENTO PROGRESIVO

Los flujos ferroviarios en el puerto de Huelva continúan en progresión, con una cuota del 29% del tráfico terrestre.



Datos en TEUs. Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva.

será necesario la adecuación de la línea ferroviaria entre Sevilla y Huelva a esta dimensión de convoy.

El objetivo del proyecto de ampliación es la reordenación de la cabecera del haz de vías del complejo ferroviario de forma que se permita extender su longitud útil hasta los 550 metros, manteniendo las toperas existentes.

La solución propuesta supone la ampliación en 200 metros de una de las dos vías arrendadas por Adif a la Autoridad Portuaria, en concreto la denominada 4B, que conllevará la retirada de dos vías que se emplean para mantenimiento de la línea ferroviaria, que deberán ser reubicadas antes del co-

mienzo del desmantelamiento de las vías e instalaciones.

El proyecto permite mantener la conexión de la terminal con la vía general, dentro de una alternativa que admite la perspectiva de poder operar a largo plazo con trenes de 750 metros.

Autopista Ferroviaria

En segundo lugar, la Autoridad Portuaria ha activado el proceso para la ampliación de la terminal ferroviaria del Muelle Sur con la puesta en marcha del concurso para redactar el proyecto de obra. En concreto, se pretende construir una tercera vía en la instalación para poder implantar el servicio de autopistas ferroviarias. La actual terminal está adaptada a trenes de 750 metros de longitud y dispone de un diseño de doble vía sobre placa, junto al actual Puesto de Inspección Fronteriza.

Las dos actuaciones de aumento de capacidad de las terminales ferroviarias de Huelva serán financiadas dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea (NextGenerationEU),

Con ello la apuesta de la Autoridad Portuaria de Huelva es acelerar el ritmo del tráfico ferroviario con la suma de cajas móviles y semirremolques a los flujos de contenedores desde Majarabique al Muelle Sur, que ha venido sumando cuarenta trenes mensuales, con una media de veinte trenes directos entre Majarabique y el Muelle Sur del puerto, a lo que hay que sumar veinte trenes mensuales procedentes de forma directa desde Madrid, tráficos con origen y destino las Islas Canarias.

Marítimo

Marprin ganará capacidad en el puerto de Avilés

La estibadora asturiana construirá una nueva nave de 6.000 metros cuadrados de superficie en la dársena avilesina con destino al almacenamiento de graneles y carga general

Alfonso Alday | Avilés

Marítima del Principado (Marprin) sigue dando pasos en el desarrollo de la hoja de ruta que trazó hace unos años para reforzar su actividad en los puertos de Avilés y Gijón, con un desembolso previsto de 8 millones de euros entre 2019 y 2023, como ya adelantó en su día este periódico.

La compañía, que realiza servicios de agente marítimo, estiba, aduanas y carga de proyecto en los dos enclaves asturianos de interés general, con una alta especialización en la manipulación de siderúrgicos, proyecta construir una nave de cerca de 6.000 metros cuadrados en el puerto de Avilés para el almacenamiento de graneles y carga general.

Se trata del tercer proyecto de estas características que acomete la estibadora asturiana en los últimos años en la dársena avilesina. La última actuación tuvo lugar a principios de octubre de 2020, cuando arrancó los trabajos de ejecución de un almacén de 4.000 metros cuadrados de superficie. La instalación, localizada en el muelle de Raíces, se destina a la manipulación de graneles sólidos y mercancía general. Previamente, Marprin había levantado otra nave, también de 4.000 metros cuadrados. “La apuesta de Marítima del Principado con los dos puertos asturianos ha sido total desde el arranque de la acti-

vidad, en 2009”, destacaron responsables de la compañía a Transporte XXI.

Entre las distintas actuaciones llevadas a cabo dentro de su ambicioso plan de expansión destaca la incorporación en Gijón de una grúa Liebherr LHM 400, procedente de Sevilla, y la compra de una Liebherr LHM 600, cuya puesta de largo tuvo lugar en noviembre de 2019 con la presencia de representantes del fabricante alemán, al coincidir esta unidad con la número 100 que la empresa entregaba en España. Además, en los muelles de Avilés, la empresa incorporó en octubre de 2020 una segunda grúa. En concreto,

una Gottwald HMK de 400 toneladas de peso, con capacidad para procesar 1.000 toneladas a la hora, para reforzar su operativa en el puerto.

Marítima del Principado, que dispone en los puertos de Gijón y Avilés de amplias zonas cubiertas y descubiertas para el desarrollo de su actividad, está especializada en el tráfico de graneles sólidos, como carbones, cereales y fertilizantes, así como en la manipulación de carga de proyecto. De hecho, Marprin coordinó recientemente en el muelle Valliniello del puerto de Avilés varios embarques de *project cargo*. El más reciente consistió en la carga de dos depósitos de GNL, de más de 50 metros de longitud, fabricados por la ingeniería Idesa.



MARÍTIMA DEL PRINCIPADO

Operativa del embarque de dos depósitos de GNL en Avilés, coordinados por Marprin.

vidad, está especializada en el tráfico de graneles sólidos, como carbones, cereales y fertilizantes, así como en la manipulación de carga de proyecto. De hecho, Marprin coordinó recientemente en el muelle Valliniello del puerto de Avilés varios embarques de *project cargo*. El más reciente consistió en la carga de dos depósitos de GNL, de más de 50 metros de longitud, fabricados por la ingeniería Idesa.



Carbó Collbatallé tiene 14.000 metros cuadrados de plataformas.

Operador Logístico

Logista sigue de compras

El operador logístico anuncia la adquisición de la catalana Carbó Collbatallé apenas tres meses después de pasar a controlar El Mosca, ambas especializadas en transporte frigorífico

Eva Mármol | Barcelona

Logista sigue creciendo vía inorgánica. Apenas tres meses después de pasar a controlar El Mosca, un referente en el transporte frigorífico por carretera en España, el operador logístico refuerza esta actividad al anunciar la compra de la catalana Carbó Collbatallé.

Logista se hace con la totalidad de la actividad de transporte y logística de alimentos refrigerados y congelados que desarrollaban las cuatro filiales del Grupo Carbó Collbatallé: Transportes J. Carbó (la principal), Frigoríficos Collbatallé, Frigoríficos Collbatallé Madrid y Frigoríficos Collbatallé Valencia.

Para facilitar la operación, la familia Carbó, que fundó la compañía en el año 1976, reestructuró el grupo el pasado verano segregando el transporte y la logística de las cuatro filiales y traspasando estas actividades a la sociedad Carbó Collbata-

llé, creada en diciembre del año pasado, que es la que compra Logista, por un montante de 51 millones de euros. El valor neto del patrimonio segregado ascendió a 2,02 millones de euros, según el BORME. El Grupo Carbó Collbatallé sigue manteniendo la explotación de su actividad patrimonial.

Logista se refuerza así en el Top 5 de grupos empresariales de transporte en España, en el que entró con la compra de El Mosca, con unas ventas agregadas de 729,27 millones de euros en 2020, al sumar los 32,47 millones de Transportes J. Carbó (del resto de filiales no hay datos), según los Libros Blancos del sector editados por Transporte XXI.

Carbó Collbatallé registró unas ventas consolidadas de

aproximadamente 47 millones de euros y un Ebitda de 11 millones en 2021, informa Logista. La compañía, con sede en el polígono de la Zona Franca de Barcelona, cuenta con una red de 14 plataformas que suman cerca de 45.000 metros cuadrados

de superficie y 210.000 metros cúbicos de capacidad para 25.000 palés en cámaras congeladas y/o refrigeradas. Tiene una flota propia de 57 cabezas tractoras y una plantilla de 360 trabajadores. Logista espera cerrar la operación de compra durante este mes. El Mosca y Carbó Collbatallé no son los únicos crecimientos inorgánicos de Logista en 2022. A principios de año, anunció la compra del operador de paquetería expres neerlandés Speedlink Worldwide Express.

€
729,3
MILLONES
EN VENTAS
REGISTRA LOGISTA
SUMANDO CARBÓ

Cargadores

Endesa consolidará Algeciras como 'hub' de 'bunkering'

La compañía energética invierte 35 millones de euros para abrir en 2023 una planta de suministro de gas natural licuado en el Estrecho de Gibraltar

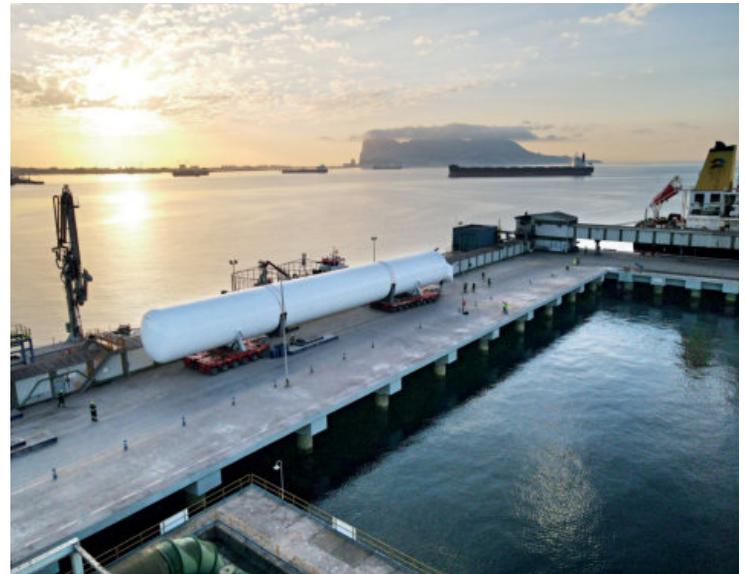
A. Martínez | Algeciras
Endesa avanza en la instalación de su planta de suministro de gas natural licuado (GNL) en la terminal portuaria de Los Barrios, en el puerto de Algeciras, una inversión de 35 millones de euros en su primera fase, cuya puesta de largo se realizará en 2023, según las previsiones de la compañía. El objetivo de Endesa es ofrecer el servicio de repostaje de GNL a los más de 120.000 buques que navegan por el Estrecho de Gibraltar anualmente y a los 40.000 que recalcan en las instalaciones del puerto andaluz. El enclave se consolidará con esta apuesta en uno de los principales puertos mundiales de *bunkering*. Junto a este negocio, Endesa refuerza su estrategia de transición energética y descarbonización para la reducción de emisiones a la atmósfera.

En Algeciras escalan 40.000 buques cada año, un punto estratégico

En la hoja de ruta del proyecto, la compañía procedió el pasado 26 de septiembre a la operación de desembarco de cuatro depósitos que permitirán una capacidad de almacenamiento a la instalación de 4.080 metros cúbicos y un volumen de energía gestionada anual de 1.100 GWh/año. Los tanques han sido construidos en Avilés

por la empresa Idesa y transportados hasta la terminal portuaria de Los Barrios, donde se ha iniciado su instalación por la firma Técnicas Reunidas.

El objetivo de Endesa es ampliar a medio plazo las instalaciones en función del incremento de la demanda. En este sentido, la terminal de Los Barrios cuenta con 188.369 metros cuadrados y dos muelles adicionales que permitirán una capacidad máxima de



La planta de Endesa tendrá una capacidad inicial de 4.080 m3.

10.000 metros cúbicos de almacenamiento durante la época actual.

El presidente del puerto de Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluce, ha valorado la inversión de Endesa, indicando que "es un paso muy relevante en la apuesta del sector marítimo-por-

tuario de Andalucía por ser sostenible".

El proyecto de Endesa permitirá dar servicio a los buques de Baleària y CMA CGM, navieras que vienen realizando operaciones de repostaje de gas natural licuado en las terminales del puerto de Algeciras.

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
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

ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Marítimo

Noatum y Bergé avanzan en Sagunto

La demanda de la industria del automóvil aumenta un 2% el flujo de productos siderúrgicos en el puerto, que tiende a situar su volumen anual en el entorno de los 2,5 millones de toneladas

Antonio Martínez | Sagunto

Crecimiento progresivo en los productos siderúrgicos en las terminales del puerto de Sagunto, que manejan las estibadoras Noatum y Bergé, pese a la crisis que mantiene su amenaza sobre cadenas de suministro como la de la industria de automoción.

Los tráficó en la dársena valenciana crecen a un ritmo del 2 por ciento en los ocho primeros meses del año, lo que viene a reafirmar el peso específico de ambas empresas en la logística del enclave.

En el acumulado anual hasta agosto, el volumen de producto siderúrgico manipulado ascendió a 1.564.331 toneladas. La cifra confirma la progre-

2007 fue el mejor año del siderúrgico en Sagunto

sión que en este nicho de actividad se ha venido generando en Sagunto en los últimos dos años, tras la reducción de actividad en le difícil 2020, donde los flujos bajaron a 1.936.440 toneladas.

Durante 2021, tanto las instalaciones de Noatum como de Bergé incrementaron sus ritmos de producción que realizan mayoritariamente para ArcelorMittal y Thyssenkrupp Galmed, respectivamente, logrando un volumen conjunto de 2.526.180 toneladas, un tráfico que no se lograba en la dársena desde el ejercicio 2018, pero lejos

del registro histórico de 2007, que ascendió a 3 millones de toneladas.

Los tráficó siderúrgicos han sido el principal activo histórico del puerto de Sagunto, hasta la llegada de los tráficó de gas natural licuado y de automóviles nuevos, a través de las instalaciones que tienen ArcelorMittal y Thyssenkrupp Galmed.

suministra la materia prima, se encarga de la galvanización de acero plano en continuo para el sector del automóvil.

La situación estratégica de ambas plantas y la flexibilidad del recinto portuario, junto a sus instalaciones, les confiere una posición ventajosa ya que disponen de fáciles accesos a las principales vías terrestres, ferroviarias y marítimas.

De hecho, una de las vías de salida de los flujos de productos es el ferrocarril, que concentra el 36 por ciento de los tráficó, con un movimiento de 559.580 toneladas en los ocho primeros meses de 2022.

Nuevos medios

Por su parte, el crecimiento de los tráficó y la apuesta por elevar los rendimientos en las operaciones está suponiendo una ampliación de los medios que operan las esti-

El 36% del siderúrgico sale de Sagunto por ferrocarril



Operaciones de Noatum en el Muelle Sur del puerto de Sagunto.

ArcelorMittal viene ofreciendo sus productos laminados al sector de la automoción, que concentra el 81 por ciento de su producción, repartida entre España, Italia, Portugal y el norte de África.

Por su parte, la planta de Thyssenkrupp Galmed, que tiene una fuerte vinculación con la planta vecina de ArcelorMittal que

badoras. En este sentido, Noatum Terminal Sagunto, formada por Noatum y Algeposa, ha incorporado dos nuevas grúas móviles, con una capacidad de elevación máxima de 124 toneladas, una cabria con capacidad para el movimiento de contenedores, graneles sólidos, mercancía general y carga de proyectos.

Carretera

Ferquiastur fortalece su operativa

El transportista asturiano absorbe Fertinagro Logística y extiende su base operativa en Castrillón

Iñaki Eguía | Avilés

Ferquiastur ha absorbido el negocio de Fertinagro Logística, una operación a través de la cual aglutina toda la operativa de transporte por carretera para el grupo Fertinagro Biotech. Estas dos sociedades forman parte del holding, con sede en Teruel, cuya actividad vinculada a la nutrición animal y vegetal generó una facturación de 500 millones de euros en 2021, según revela su última memoria anual.

El transportista asturiano, que opera con una flota integrada por 25 cabezas tractoras y 130 cisternas, añade con la absorción de Fertinagro Logística seis remolques y volquetes, así como unas oficinas en Teruel. La compañía, con sede en Avilés, mueve en España, Francia y Portugal ácido sulfúrico, ácido fosfórico, fertilizantes y sosa caústica. Con la incorporación de Fertinagro Logística amplía su operativa en Teruel, Sarrión, Utrillas, Castellón, Sagunto, Huelva, Jaén con abonos sólidos y paletizados.

mientos de su flota de vehículos pesados y estación de servicios, y otros 6.000 se habilitarán durante el próximo ejercicio con destino a la construcción de sus nuevas oficinas.

El flotista asturiano obtuvo una cifra de negocio de 14,78 millones de euros en el año 2020, un 11,2 por ciento más que en el ejercicio anterior. Por su parte, Fertinagro Logística

contabilizó unos ingresos de 11,44 millones de euros en 2020, un 14 por ciento de subida con respecto a 2019, según revelan los datos facilitados por el Registro Mercantil.

130

CISTERNAS

GESTIONA LA COMPAÑÍA
FERQUIASTUR

Ferquiastur está inmersa en el desarrollo de unas nuevas instalaciones en el municipio de Castrillón, La Cruz de Illas, que se extienden sobre una parcela de 16.000 metros cuadrados, y que cuentan con un rápido acceso a la autovía del Cantábrico A-8. De la superficie total, 10.000 metros cuadrados ya están operativos para aparca-

ÚNETE A NUESTRA MAYOR EDICIÓN



**LOGISTICS &
AUTOMATION**

The future of intralogistics technology

Este 2022 también:



**TRANSPORT
& DELIVERY**

WHERE SHIPPERS AND FORWARDERS MEET

26-27 OCTUBRE | IFEMA

+200
expositores

Showroom

5
salas de congreso

Foro
tecnológico

150
ponentes

Premios Líderes
de la Logística

Innovation
tours

Nuevo espacio
LogTalent

Regístrate gratis online

CÓDIGO DE REGISTRO: 2022

www.logisticsautomationmadrid.com



by EASYFAIRS



Ferrocarril

Royo y Synergy activan la terminal intermodal de La Rioja

El complejo CLIR, que inició en septiembre la frecuencia semanal de un tren de contenedores desde Agoncillo con las instalaciones de BEST del Puerto de Barcelona, arrancará próximamente los trabajos de la segunda vía

Iñaki Eguía | Agoncillo

El grupo Royo ha inaugurado de forma oficial la primera fase de las instalaciones del Centro Logístico Intermodal de La Rioja (CLIR) en un evento que reunió a representantes institucionales y empresariales. Desde este complejo, de 215.000 metros cuadrados en Agoncillo, Synergy ofrece desde principios de septiembre un servicio ferroviario semanal con la terminal BEST del puerto de Barcelona.

Abel Royo, director general del grupo Royo, destacó que con la inauguración de

CLIR “se cumple el sueño de tener una terminal intermodal que impulsa un transporte más sostenible que mejora la competitividad de las empresas de La Rioja”.

Además, Abel Royo avanzó que de “forma inminente se iniciará la segunda fase del complejo logístico con la implantación de una segunda vía paralela de 750 metros de longitud y de un ‘depot’ para contenedores de 20.000 metros cuadrados”.

Por su parte, Pablo García, director general de Synergy, aseguró que la nueva plataforma intermodal de Agoncillo es una

Imagen de una operativa en el Centro Logístico Intermodal de La Rioja.

“apuesta para mejorar la cadena logística de La Rioja, de la misma forma que se ha logrado con los servicios regulares que ofrecemos desde las terminales, ya consolidadas, en Noáin (Navarra), Miranda de Ebro y Villafraja, estas últimas en Burgos”.

En la misma línea, Javier Vidal, director de BEST, resaltó que con la puesta en marcha de CLIR, “se situaba en La Rioja un trocito de la terminal de contenedores de Hutchison Ports en el puerto de Barcelona para lograr una conexión más sostenible”.

Damiá Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, tras incidir en que “el transporte marítimo de contenedores es la base del comercio mundial”, puso de manifiesto que “en 2021 la dársena catalana fue la que concentró el mayor valor económico de los 900 millones de euros movidos por las empresas de La Rioja por vía marítima”.

Finalmente, la presidenta del Gobierno de La Rioja, Concha Andreu, enfatizó que CLIR es “una infraestructura estratégica que beneficia a todo el tejido empresarial de la región y, especialmente, a sectores como el agroalimentario o el envase y el embalaje, que, de forma conjunta, suponen el 45 por ciento del PIB industrial regional”. Además, Andreu recalcó que “de la inversión total de 15,15 millones de euros, 3,65 millones son aportados por el Ejecutivo de La Rioja”.

La Rioja exporta 900 millones de euros por vía marítima



Marítimo

Barcelona potenciará el 'bunkering' de gas

El buque "Haugesund Knutsen", con una capacidad de 5.000 m3 de GNL, realiza en Gijón las pruebas de mar antes de su próxima entrega

Iñaki Eguía | Gijón
"Haugesund Knutsen", el barco de suministro de gas natural licuado (GNL) para el puerto de Barcelona, ha iniciado las pruebas de mar desde la dársena de Gijón para su entrega durante las próximas semanas.

El nuevo buque de *bunkering*, construido por Astilleros Armón en Gijón, cuenta con una capacidad de almacenamiento de 5.000 metros cúbicos. Para su operativa, "Haugesund Knutsen", que será fletado por Shell España, utilizará la terminal de GNL de Enagás en el puerto de Barcelona para la carga y posterior abastecimiento de gas a barcos que atraquen en dicha terminal o bien realicen escalas para repostar antes de continuar su ruta.

Enagás, Knutsen y el Puerto de Barcelona impulsan el buque dentro de 'LNGhive2'

El nuevo buque de la naviera noruega salió del dique seco de Astilleros Armón Gijón el pasado mes de marzo con la ayuda de varias unidades de Remolques Gijoneses, del grupo J. Junquera Marítima. Posteriormente fue abarloado al costado de estribor del buque de cargas especiales "Happy Rober", para el transbordo de los dos depósitos de gas natural licuado, en una operación consignada por Alvargonzález y en la que participaron equipos de Grúas Roxu.

"Haugesund Knutsen", con una eslora de 92,75 metros, una manga de 16,9 metros y un calado de 4,25 metros, forma parte de la iniciativa 'LNGhive2 Barcelona', coordinada por Enagás y que tiene como socios

a su filial Scale Gas, Knutsen, y a la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Este desarrollo se enmarca dentro del programa de ayudas al transporte de

la UE, Conectar Europa (CEF), que ha destinado nueve millones de euros para su ejecución, y forma parte de la estrategia institucional 'LNGhive2', que li-

dera Puertos del Estado. Su objetivo es apoyar la expansión del mercado del GNL como combustible marítimo sostenible, en línea con Bruselas.

OEA

Empresas de Servicios a las Empresas **Operadores Económicos Autorizados** **Transporte Internacional de Mercancías**

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



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.

<div style="text-align: center;">  <p>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	<div style="text-align: center;">  <p>AIRPHARM SA Passeig de la Zona Franca 111 Edif. Auditori, 7º 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
<div style="text-align: center;">  <p>BERNARDINO ABAD SL México, 1 11004 Cádiz Tel. (+34) 956 228 007 info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.es</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Representantes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Operadores de MMPP <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones 	<div style="text-align: center;">  <p>FINISTERRE AGENCIA MARÍTIMA S.A.</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones <input checked="" type="checkbox"/> Estiba <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Seguros
<div style="text-align: center;">  <p>CASINTRA PORT Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas 	<div style="text-align: center;">  <p>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</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
<div style="text-align: center;">  <p>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</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	<div style="text-align: center;">  <p>ESTE PUEDE SER SU ESPACIO 944 400 000</p> </div>



Carretera

Dupessey Ibérica, la primera filial del grupo francés

La compañía cumple diez años consolidada en el mercado español con un volumen de negocio de 17,69 millones de euros en 2021 y manteniendo un crecimiento de dos dígitos en lo que va de año

Eva Mármol | Barcelona
Dupessey Ibérica cumple diez años de existencia convertida en la primera filial de las tres que tiene el grupo de transporte francés Dupessey. La compañía cerró el pasado ejercicio con una facturación de 17,69 millones de euros, lo que supone alrededor del 20 por ciento del total del grupo, según datos de propio operador. Se trata de un crecimiento significativo frente a las ventas de 11,93 millones de euros que tuvo en el año 2020, de acuerdo con el Registro Mercantil.

El Grupo Dupessey constituyó la filial española en junio de 2012 para ganar presencia en el sur de Europa. La empresa

de transporte por carretera empezó en unas oficinas en Rubí (Barcelona) con operaciones de carga completa entre España y Francia. En 2013, su primer

Potencia el transporte local en las áreas de Madrid y Barcelona

año completo de actividad, registró unas ventas de 5,5 millones de euros. Ese mismo año, abrió una base de Madrid y amplió nicho al grupaje. Da un

salto importante al aterrizar con una plataforma propia en Pallejà (Barcelona), de 3.000 metros cuadrados de superficie y seis muelles, en 2018. Ello permite a la compañía consolidar la actividad de grupaje y entrar en operaciones logísticas con la creación de Dupessey Logística Ibérica. Otra fecha señalada fue el año pasado cuando Dupessey Ibérica absorbió la filial portuguesa y asumió la dirección de la francesa Dupessey Stradis, que mantiene la independencia societaria.

La carga completa y, en menor medida, el grupaje siguen siendo el *core business* de la compañía. Además de la actividad logística, actualmente po-

Cubre con flota propia alrededor del 50% de las operaciones.

tencia el transporte peninsular y, sobre todo, “el transporte local en el área de Madrid y de Barcelona”, señala Marc Belda, director desde los inicios de Dupessey Ibérica y Dupessey Logística.

La compañía, que empezó operando sobre todo para fabricantes de bebidas, ha logrado contar con una cartera diversificada de sectores y clientes, “no superando ninguno un peso de más del 10 por ciento”. Por ello, no sufrió durante la

20%

APORTA LA FILIAL ESPAÑOLA AL VOLUMEN DE NEGOCIO DEL GRUPO

pandemia, es más, creció el 18 por ciento en 2020 respecto a 2019, según los Libros Blancos del sector de Transporte XXI. “Nos hizo fuertes estar especializados, aunque parezca una contradicción, en la carga general, compensando la caída de actividad de algunos clientes con el crecimiento exponencial de otros”.

El 92 por ciento de su cartera son clientes directos, es decir, fabricantes o distribuidores

Cargadores

Volkswagen Navarra mejorará su conexión ferroviaria

El Gobierno foral invertirá más de 40 millones de euros en una variante de cinco kilómetros, que permitirá suprimir la vía que atraviesa la planta de automoción y limita su desarrollo

Iñaki Eguia | Pamplona

El Gobierno de Navarra invertirá más de 40 millones de euros durante los próximos tres años para mejorar la conexión ferroviaria de Volkswagen Navarra, cargador referente en el movimiento de trenes de mercancías en esta comunidad.

La factoría de la multinacional alemana, localizada en Landaben (Pamplona), distribuyó por tren más de 121.000 vehículos a lo largo del pasado año, el 54,7 por ciento de su producción. Sin embargo, la red ferroviaria que atraviesa sus instalaciones limita sus proyectos de expansión futuros.

El Ejecutivo foral colabora con el Ministerio de Transportes para desarrollar una variante de cinco kilómetros de longitud, entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orkoien, y rodear la actual planta de Volkswagen Navarra. Esta actuación, calificada como “la primera piedra del bucle ferroviario de Pamplona”, contempla la construcción de la plataforma, la vía, la electrificación y señalización, y las instalaciones de sistemas de seguridad y de telecomunicaciones.

Una vez realizado el nuevo trazado ferroviario se acometerá una plataforma logística de mercancías que permitirá agilizar la operativa intermodal de Volkswagen

Navarra, su red de proveedores y de las empresas de la comarca de Pamplona.

Según las previsiones manejadas por las administraciones central y navarra se prevé que antes de final de año se licite la redacción del proyecto constructivo por un



y el resto otras empresas de transporte por carretera. Cuenta con una flota propia de 60 vehículos, con los que cubre aproximadamente la mitad de las operaciones y el resto con flota subcontratada.

En el primer semestre del año, ha mantenido el ritmo de crecimiento de dos dígitos de ejercicios anteriores. “Hemos crecido el 17 por ciento, casi el doble del objetivo mínimo fijado por el grupo”.



Volkswagen Navarra distribuyó más de 121.000 vehículos por ferrocarril en 2021.

importe de 1,7 millones. El plazo de ejecución para la redacción del proyecto está en torno a 18 meses.

El Ejecutivo navarro realizará una encienda de gestión a Adif durante los próximos tres años, que asegura el apoyo técnico durante todas las fases de esta actuación por un presupuesto de 920.000 euros.

VIGO

>1.300 Conexiones Reefer
>90 Servicios Marítimos (Directos & Feeder)

Puerto de Vigo

Especialistas en Logística del Frío

Visítanos en:



Horizonte con nubarrones a la vista

Último trimestre incierto tras unos meses de bonanza en la actividad de las empresas que operan en la dársena

Eva Mármol | Barcelona
La actividad ha ido bien, en algunos casos, muy bien, para las empresas de transporte terrestre de contenedores que operan en el puerto de Barcelona. Deja atrás la canícula, la faena no es tan boyante, coinciden en señalar los operadores consultados por Transporte XXI.

“Todos nuestros camiones han doblado servicios durante los últimos meses. Ahora, cuesta conseguir un servicio para cada uno de los vehículos”, señala una de las empresas consultadas, que opera con una flota de unos 15 camiones.

“Hemos ido mejor que el año pasado, teniendo que

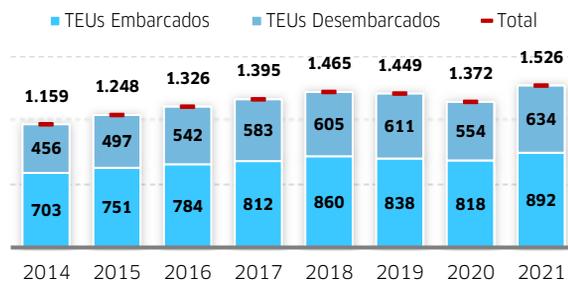
ampliar el número de autónomos con los que trabajamos”. No obstante, en el último tramo del año, “hay incertidumbre”, añade otro operador.

Lógicamente, el transporte de contenedores está satisfecho con la obligatoriedad de revisar el precio del transporte en función de la evolución del coste del gasóleo, que entró en vigor en marzo, así como otras medidas adoptadas por el Ministerio de Transportes para cumplir los compromisos con el sector. “Veníamos de años muy ahogados por los precios, sobreviviendo a duras penas. Las últimas normas nos han ayudado a cierta

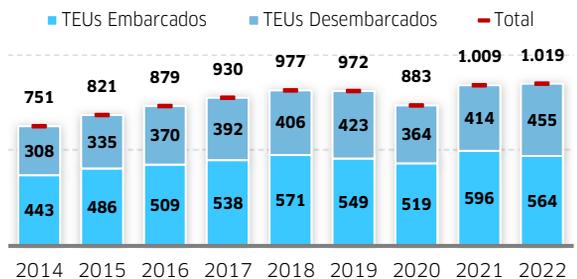
MANTENIMIENTO DE LOS TRÁFICOS

El tráfico de contenedores (lentos sin incluir transbordo) ha crecido el 0,9%, hasta agosto, en comparación con el mismo periodo de 2021.

AÑO COMPLETO



ENERO-AGOSTO



En miles de TEUs. Tráfico de contenedores lentos, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

rentabilidad”, asegura una de las empresas.

“Es verdad que la facturación ha aumentado porque los precios del transporte han crecido, pero eso

no significa que tengamos más beneficios”, discrepa otro de los consultados.

En el caso de los camiones que funcionan con GNL, “el coste es el triple

El sector también sufre la falta de conductores.

Valora positivamente las medidas aprobadas.



que antes de la pandemia. Y los clientes siguen sin valorar un transporte más sostenible, no están dispuestos a pagar un euro más”, añade otro de los consultados.

Nada nuevo en el horizonte respecto al interés de los grandes armadores por el lado tierra. “Tenemos un año fuerte en faena, pero

El cliente no valora un transporte más sostenible

las navieras siguen haciendo chantaje a los clientes de las transitarias para quedárselos. Quieren tener el control desde el productor hasta el cliente final”.

“El problema para las pymes es que los grandes transportistas vienen de la mano de las grandes navieras con precios a la baja. Pero, nosotros no caemos en ese juego”, añade otra compañía.

El sector también sigue quejándose de las esperas para cargar/descargar en las terminales, a lo que se suma un problema añadido: “las terminales nos dan los contenedores en mal estado y nosotros tenemos que perder el tiempo mientras se acondicionan”.

Sin conductores y a tomar viento la planificación

El transporte de contenedores que opera en el puerto de Barcelona no es una excepción y sufre la falta de conductores como el resto del sector. Empresas pertenecientes a ATEC “no han podido sustituir conductores este verano”, hasta el punto de “tener que parar camiones”, señala Óscar González, presidente de la patronal del transporte. No solo faltan conductores, “hay problemas para ampliar flota por los largos plazos de entrega de un vehículo nuevo y por los altos precios de los camiones de segunda mano, que cuestan cuatro veces más que antes de la pandemia”, añade el profesional.

El transporte de contenedores tampoco es ajeno a “la incertidumbre que generan las Zonas de Bajas Emisiones”, ya en vigor en Barcelona, señala Bonifacio Asensio, presidente de Ametraci.

Un problema sí específico del transporte de contenedores son los quebraderos de cabeza que provoca la irregularidad de las escalas de los servicios marítimos que trajo la pandemia y que sigue. Ello hace saltar por los aires la planificación de las empresas de transporte. Un problema que genera el *rollear*. “Reservamos cinco camiones para recoger cinco contenedores y, el día de antes, nos avisan de que el barco se retrasa tres días”, señala una de las empresas. No pasa solo con las exportaciones: “destinamos un camión a buscar un contenedor a una fábrica y, 24 horas antes, nos dicen que el barco cambia de ruta y no escala”.





TECNOLOGÍA PORTUARIA PARA UN FUTURO VERDE

SISTEMAS DE TRANSMISIÓN
DE POTENCIA, DATOS Y POSICIONADO
PARA PUERTOS SOSTENIBLES



VAHLE ESPAÑA, S.A.U.
Ronda Industria 18 | 08210 Barberá del Vallés | España
www.vahle.es

El virus afectó más

El transporte de contenedores de la dársena catalana sufrió más el primer año de pandemia que el conjunto del transporte por carretera y que el global del subsector que opera en el sistema portuario

Eva Mármol | Barcelona

Las empresas de transporte por carretera de contenedores que operan habitualmente en el puerto de Barcelona notaron el impacto, como la mayoría de sectores, del primer año de pandemia en su cuenta de resultados, según el estudio elaborado por Transporte XXI. Como en anteriores ediciones, este análisis se basa en los asientos depositados por las compañías en el Registro Mercantil y no aparecen las transitarías por la imposibilidad de disgregar su actividad terrestre de las otras.

El informe se basa en un total de 58 compañías analizadas, las que aparecen numeradas y el resto englobadas en el mismo epígrafe en la tabla de la página siguiente. Estas 58 empresas sumaron un volumen de negocio de 170,28 millones de euros en 2020. Ello supone un descenso del 8 por ciento en comparación con el ejercicio precedente (184,54 millones de euros).

Sumó una facturación de 170,28 millones, el 8% menos

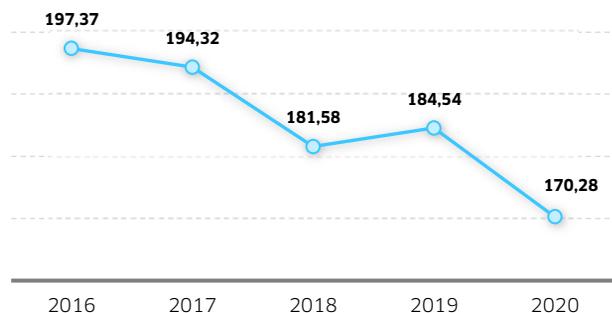
El coronavirus también pasó factura al lado mar, pero menos. Y es que el tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) en el puerto de Barcelona bajó el 5,3 por ciento,

pasando de los 1,44 millones de TEUs en 2019 a los 1,37 millones en 2020. Igualmente, el sector del transporte por carretera globalmente en España padeció el virus, pero con menos virulencia, registrando un retroceso del 6 por ciento, según el Libro Blanco de Transporte XXI.

Y el conjunto del transporte de contenedores que opera en el sistema portuario español también sufrió menos, y con diferencia (la mitad), que las empresas de la dársena catalana.

EL 14% MENOS EN UN LUSTRO

El transporte terrestre de contenedores que opera en el puerto de Barcelona registró unas ventas el 14% inferiores respecto a 2016.



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.



Las empresas que operan en el puerto generaron 985 puestos de trabajo.

Este sector registró unas ventas de 713,53 millones de euros en 2020, el 3,4 por ciento menos que en 2019, según el Libro Blanco.

De las 30 empresas analizadas en el informe con los resultados disgregados, un total de seis operadores tuvieron resultados negativos, es decir, el 20 por ciento. El volumen de negocio medio por compañía alcanzó los 2,9 millones de euros.

Un total de 985 puestos de trabajo generó el transporte de contenedores que opera habitualmente en la dársena catalana en el año 2020, lo que supuso una media de 16,9 empleados por compañía.

No hay cambios en los primeros puestos del ranking. Sigue liderando la actividad Transportes Portuarios (que está en el 'Top 15' de empresas de transporte por carretera de Cataluña), manteniendo el segundo puesto Butransa, seguida por Luchana Logística, Transalliance Ibérica y Rem Transports, que cierra el 'Top 5'. Las tres primeras compañías suman un volumen de negocio conjunto de 72,49 millones de euros, lo que supone una cuota del 42,6 por ciento del total analizado. Ampliando el foco al 'Top 5', la facturación de las cinco primeras representa el 49,5 por ciento del global.

El 20% registró resultados negativos en 2020

El tren, ¿competencia o aliado?

No hay una opinión unánime entre los operadores consultados sobre si el tren es competencia o un aliado para el transporte de contenedores. "El tren era una competencia años atrás. Ahora, teniendo una visión más global, el tren puede generar más movimiento de contenedores, nuevos tráfic. Y, como no llega a todas partes, puede acabar beneficiando a los transportistas", señala una de las fuentes consultadas. "Sí veo al tren como competencia, es un medio obsoleto que es subvencionado", discrepa otra compañía.

Tampoco hay unanimidad sobre las bondades de que la futura terminal de La Llagosta (ver las páginas 24 y 25) se convierta en una base para el transporte de contenedores como actualmente es el puerto. Eso sí, ganan los que rechazan esa posibilidad: "parece que los camiones estorbamos y que sobramos en el puerto, nuestro origen/destino tiene que seguir siendo únicamente el puerto".

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES QUE OPERAN EN EL PUERTO DE BARCELONA

RK	EMPRESA	ASOCIACIÓN	AÑO		VENTAS					Resultado	Patrimonio	Empleo	
			CONSTITUCIÓN	2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017				2016
1	Transportes Portuarios SA	ATEC	1963	s.d	-	-	s.d	39,50	s.d	35,93	0,87	8,18	95
2	Butransa SA	ATEC	1981	22,46	-2%	+9%	23,03	22,29	21,00	20,59	0,03	2,64	69
3	Luchana Logística SA		2007	10,53	-19%	-16%	13,04	12,90	12,89	12,60	-0,03	1,55	108
4	Transalliance Ibérica SA		1999	7,00	-26%	-71%	9,43	10,21	16,66	23,89	-0,01	-0,09	9
5	Rem Transports SL	ATEC	1988	4,77	-8%	-18%	5,19	5,94	5,61	5,83	-0,11	0,08	41
6	Laren 2000 SL	ATEC	1999	4,58	-1%	+15%	4,64	4,17	4,07	3,98	0,00	0,57	28
7	J Mestre SA	ATEC	1966	4,47	-8%	+6%	4,83	4,61	4,32	4,20	0,35	6,34	40
8	Mare Combinato SL		2003	4,43	+10%	+8%	4,02	s.d	4,20	4,12	0,04	0,91	34
9	Transportes Pejo SA	ATEC	1983	4,04	-18%	-26%	4,90	4,70	5,03	5,48	0,03	0,78	31
10	Multilink SA		1989	s.d	-	-	s.d	3,98	5,05	5,34	-0,10	0,80	15
11	Transegea Valles SL	ATEC	2003	3,74	-3%	-2%	3,86	3,65	3,58	3,81	0,13	1,03	22
12	Transporte Multimodal Logística y Servicios SL	ATEC	2014	3,45	+14%	+132%	3,02	2,08	1,45	1,49	0,12	0,22	26
13	Automociones Portuarias SL		1983	3,23	+13%	+21%	2,87	2,64	2,76	2,67	0,11	0,47	27
14	Contenedores Logísticos Comar SL	ATEC	2014	s.d	-	-	3,01	2,59	2,36	1,36	0,05	0,22	11
15	Celmar Trans SL	ATEC	1994	2,99	-2%	-18%	3,06	3,17	3,09	3,63	0,13	1,60	12
16	Transportes Ricardo Martínez SA	ATEC	1984	2,95	-11%	+4%	3,33	3,24	3,27	2,84	0,01	0,62	16
17	Osgón Servicios para el Transportista SL	ATEC	2006	2,82	-10%	+16%	3,12	2,92	2,68	2,43	0,03	0,28	13
18	Fransitrans SA	ATEC	1989	2,34	-21%	-19%	2,96	3,39	3,21	2,91	0,02	0,26	40
19	Santos y Santos Garraf SL		2010	2,29	+20%	+384%	1,92	1,26	1,29	0,47	0,02	0,20	14
20	Moroco 2009 SL		2009	2,02	-10%	-11%	2,24	2,44	2,25	2,26	0,01	0,08	7
21	Transportes Carlos Herrera Boada SL	ATEC	1994	1,99	+10%	+61%	1,81	1,46	1,47	1,24	0,08	0,85	14
22	Transportes Cid Camarasa SL	ATEC	1995	1,97	+4%	+19%	1,88	1,75	1,73	1,65	0,08	1,22	18
23	Quiñonero Servicios Logísticos SL		2002	1,90	-39%	-37%	3,14	3,60	3,26	3,00	-0,05	0,10	6
24	Trans Cadamar SL		2012	s.d	-	-	s.d	1,76	1,48	0,89	0,01	0,62	29
25	Logic Port SA		1997	s.d	-	-	s.d	1,69	1,87	1,75	0,00	0,14	12
26	Newport Logistic and Trading 2018 SL	ATEC	2018	1,65	+46%	-	1,13	0,12	s.d	s.d	0,02	0,10	4
27	Servi Port Transporte de Contenedores SL	ATEC	2005	1,64	-9%	-25%	1,81	2,15	2,31	2,20	0,01	0,03	24
28	Trafic-Tainer SL	ATEC	1994	1,57	+0%	+12%	1,57	1,43	1,32	1,41	0,00	0,21	21
29	Cont Europ Logística SL	ATEC	2005	1,55	-14%	-34%	1,81	2,06	2,35	2,34	0,00	0,27	21
30	Transcra SL	ATEC	1990	1,51	+42%	+30%	1,07	1,02	1,04	1,16	0,00	0,53	16
	Otras empresas activas (28 empresas)			18,45	-21%	-20%	23,45	22,96	23,18	22,97	-0,45	3,31	162
	Empresas inactivas en 2020 (6 empresas)			0	-	-100%	1,50	1,73	13,62	12,92	-	-	-
	TOTAL CONTENEDORES PUERTO BARCELONA			170,28	-8%	-14%	184,54	181,58	194,32	197,37	1,39	34,11	985

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.

COTRANSA ANIVERSARIO 1972-2022

CLOSE TO YOU

ALICANTE BARCELONA BILBAO MADRID VALENCIA LA HABANA

Terminal atractiva para el camión

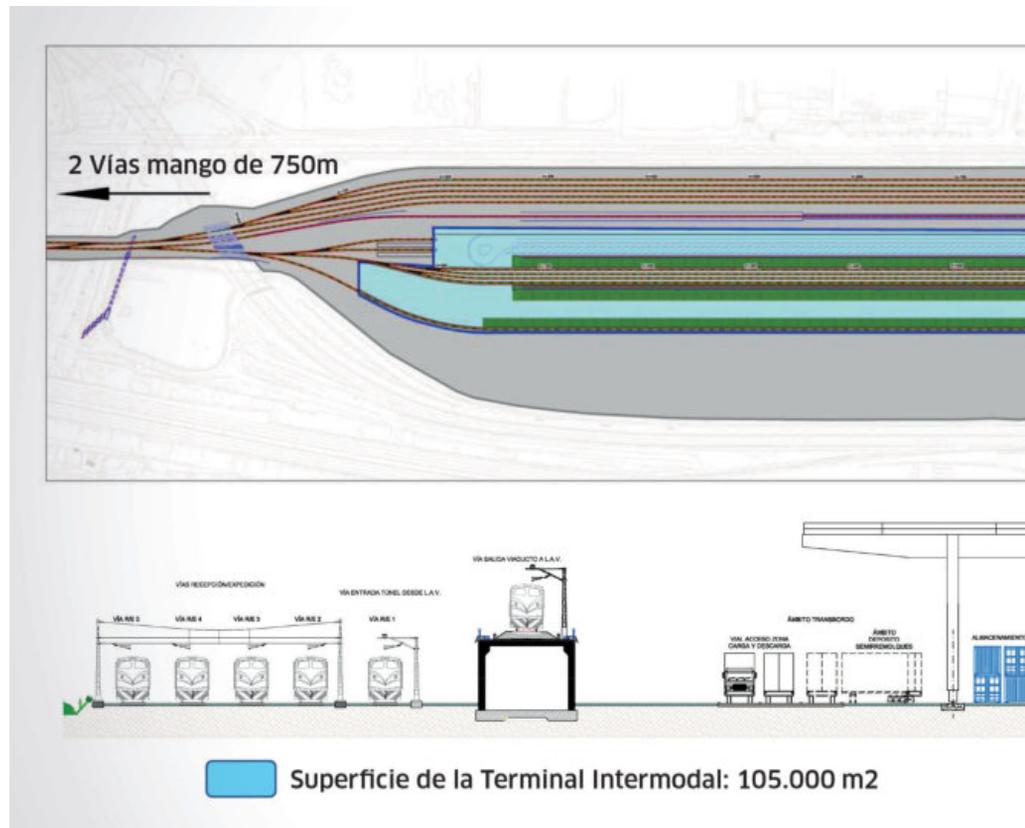
La futura plataforma intermodal de La Llagosta puede captar tráfico de corto radio por su proximidad a la dársena catalana

Eva Mármol | Barcelona
La futura plataforma multimodal de La Llagosta (Barcelona) no solo tendrá potencial para captar tráfico internacional. Ubicada en el área metropolitana de Barcelona, a unos 15 kilómetros de distancia del puerto 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 varios a la dársena.

Convertir la terminal de La Llagosta, utilizada ac-

tualmente como campamento de vehículos, en una plataforma multimodal que sea la puerta de entrada de los tráfico 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.

El pasado verano adjudicó, por 59,6 millones, la transformación de la terminal (actuaciones en plataforma, vía y electrificación). La Unión Temporal



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

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, según las previsiones del Adif.

Las obras comienzan durante este último trimestre del año y durarán unos 24 meses. El objetivo es que la instalación esté preparada para empezar a operar en el último trimestre del año 2024.

170.000 UTIs

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.

La nueva terminal es una de las actuaciones incluidas en el protocolo pa-

ra 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.

La plataforma de La Llagosta "tiene que ser una puerta de entrada a tráfico intraeuropeo 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 del gestor ferroviario.

La futura terminal forma parte del nodo intermodal Barcelona, junto con el complejo Can Tunis-ZAL Prat, incluido en la iniciativa 'Mercancías 30' presentado recientemente por el

TODO TIPO DE DESCARGAS DE CONTENEDOR CISTERNA Y VOLQUETES DE 20 PIES

TRANSPORTES
Carlos Herrera Boada, S.L.
STA. EULALIA DE RONÇANA

+34 636 470 575 (Ricard Herrera) • ricard@transportes-herrera.com
www.transportes-herrera.com

ECO
OUT

TODA LA FLOTA cumple restricciones ZBE (4 ECO)

MITAD DE LA FLOTA DUAL DE GAS Y DE TRES EJES (44 TONS)

TRANSMAR

TRANSPORTES PORTUARIOS DE CONTENEDORES
NACIONAL E INTERNACIONAL
MERCANCÍAS PELIGROSAS
VOLQUETES
REEFERS

TRANSMAR LOGISTICA CTC S.L.
Puerto de Barcelona
Tel: +34 932 897 218
Móvil: +34 605 903 387
ivanromero@ctcgrupo.es
www.transmarlogisticact.com

Train Port Barcelona

mixto a la línea El Papiol-Mollet y en ancho estándar (UIC) a la red de alta velocidad, en ambos casos desde la Bifurcación de Mollet”, señalan desde el Adif.

El futuro centro logístico contará con una nueva playa de vías de recepción/expedición integrada por vías paralelas con longitudes superiores a 750

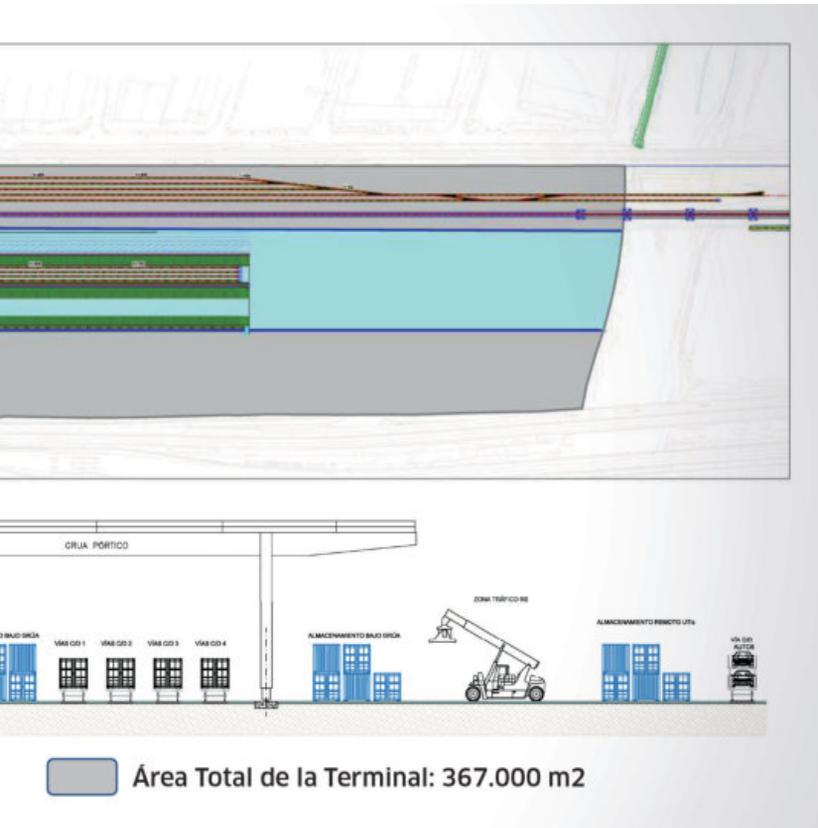
Está situada a 15 kilómetros del puerto de Barcelona

Train Port Barcelona, la futura sociedad que constituirán, al 50 por ciento, el Adif y la Autoridad Portuaria de Barcelona, explotará en régimen de arrendamiento la Terminal Intermodal y Logística de La Llagosta. Además, la sociedad construirá y explotará en régimen de concesión de dominio público la futura Terminal Intermodal del Port de Barcelona (en el interior de la dársena), de 13,8 hectáreas de superficie y con una inversión prevista superior a los 22 millones de euros. Ambas instalaciones por un periodo de 50 años.

Igualmente, Train Port Barcelona entrará en el accionariado de la futura terminal de *ferroustage*, que se construirá en el antiguo cauce del Llobregat con una participación minoritaria. VIIA ha mostrado interés por esta terminal.

Los consejos de administración del Adif y Puerto de Barcelona dieron luz verde el pasado verano a la constitución de Train Port Barcelona, sociedad mercantil estatal que se encargará del desarrollo y gestión del nodo logístico ferroviario de Barcelona. Forman parte de este nodo logístico las terminales ferroviarias ubicadas en el antiguo cauce del río Llobregat y en la ribera norte del río actual y el complejo ferroviario de Can Tunis, además de las futuras Terminal Intermodal y Logística de La Llagosta, la Terminal Intermodal del Port de Barcelona y la Terminal Intermodal de Autopista Ferroviaria.

Train Port Barcelona deberá ser aprobada por el Consejo de Ministros, lo que no había pasado al cierre de este edición.



Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

La actual terminal de La Llagosta tiene un tráfico ferroviario residual. Es utilizada como campa de vehículos en la modalidad de autoprestación. Cuenta con cuatro vías para la carga/descarga de trenes has-

ta 500 metros en ancho ibérico.

El objetivo es convertir a La Llagosta “en un referente para el tratamiento de trenes de mercancías de longitud estándar interoperable (compatible con el resto de redes ferroviarias europeas) de 750 metros, conectándolo en ancho

metros, montadas en ancho mixto y electrificadas a 3.000 V. Además, la instalación estará formada por un haz de cuatro vías para la carga y descarga de UTIs y otra vía para la carga y descarga de mercancía general.

La actuación también contempla remodelar los accesos a la terminal mediante la conexión en ancho estándar con el Corredor Mediterráneo y la adaptación al ancho mixto entre la plataforma de La Llagosta y la línea El Papiol-Mollet, así como la conexión sur con la red de Cercanías de Barcelona.



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



Hoja de ruta hacia la viabilidad del camión de hidrógeno

Fabricantes de vehículos, productores y distribuidores de hidrógeno y empresas de transporte participan en el proyecto Hydrogenizing BCN para que sea viable un transporte por carretera verde

Eva Mármol | Barcelona

Una veintena de empresas, entre fabricantes de camiones, productores y distribuidores de hidrógeno y potenciales consumidores de esta energía, como son las empresas de transporte por carretera, participan en el proyecto Hydrogenizing BCN con el objetivo de hacer realidad una economía del hidrógeno verde.

La española Kopala International, especializada en el desarrollo de proyectos sobre sostenibilidad y tecnologías de la información, y la portuguesa Resilient Group, que trabaja en iniciativas de hidrógeno y energía solar, son las promotoras de Hydrogenizing BCN, que cuenta con el apoyo institucional de la Autoridad Portuaria de Barcelona y en el que participan centros de investigación y entidades de diversos países europeos, sobre todo, de España.

Ambos promotores han escogido la dársena catalana como escenario para desarrollar una estrategia a largo plazo basada en el hidrógeno verde. Y tres empresas de transporte de contenedores que operan en el puerto, Laren 2000, Butransa y Transportes Portuarios, participantes en el proyecto, han pro-

Kopala y Resilient han escogido el puerto de Barcelona

bado un prototipo de camión, del fabricante Hyzon, propulsado por pilas de hidrógeno. Lo testaron recientemente *in situ* circulando por carretera.

Además, el prototipo circuló en el recinto cerrado de Can Tunis para dar la oportunidad de probarlo a otras empresa de transporte que operan en el puerto. A raíz de la experiencia piloto, “numerosas compañías



Prueba piloto en el recinto cerrado de Can Tunis.

han mostrado interés”, señala Jeffrey Dost, director general de Kopala International, a Transporte XXI.

Productores y distribuidores de hidrógeno y potenciales consumidores han firmado un acuerdo de intenciones para crear la infraestructura necesaria para que “el productor y distribuidor tengan la garantía de que van a vender su producto y el transportista con un camión de hidrógeno tenga la seguridad de que va a poder repostar”. “Hemos nacido para que ambas partes se coordinen, que cuando la infraestructura se construya, estén asegurados suficientes camiones que se abastezcan de hidrógeno a precios competitivos”, añade el experto.

El objetivo es “firmar un acuerdo en firme para decidir

la inversión para construir la infraestructura y fabricar los camiones”. De alcanzarlo, “se podría crear un corredor de hidrógeno formado por infraes-



Laren 2000, Butransa y T. Portuarios probaron el prototipo.

tructura de producción y suministro en Barcelona, Zaragoza, Madrid y Valencia”.

El principal reto, nada baladí, es que los camiones de hidrógeno dejen de ser prototi-

pos. “Hay que crear la demanda suficiente para que la construcción de un camión de hidrógeno no sea artesanal. Estamos en conversaciones con fabricantes que quieren producirlos no hacer prototipos”. Según el análisis realizado dentro del proyecto Hydrogenizing BCN, el coste de explotación de un vehículo pesado durante su vida útil “en versión hidrógeno es casi igual que en diésel”.

Con Hydrogenizing BCN, “pretendemos romper el círculo cerrado, la tecnología ya no es una barrera, pero todo el mundo espera a que otro dé el paso”. Y el transporte pesado de larga distancia “puede ser uno de los vectores principales de desarrollo del hidrógeno”, añade el director general de Kopala International.

Somos parte del cambio. Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

PHILIPPE DUCELLIER
CEO de Generix Group España

“La digitalización es incuestionable”

Philippe Ducellier considera que “el auge del *ecommerce* ha empujado a todo el sector a adaptar sus procesos” y advierte: “quien no invierta en tecnología perderá cuota de mercado”

Carlos Sánchez | Madrid

► ¿En qué medida se ha ido “digitalizando” el sector logístico en los últimos años?

Recuerdo leer un estudio de YouGov de 2021 que decía que la transformación digital en logística aún estaba en sus comienzos para la mayoría de las empresas europeas y que solo un 33 por ciento había comenzado a digitalizar sus procesos. En España, el porcentaje era algo mayor, llegando a alcanzar la cifra del 36 por ciento.

► Queda camino por recorrer.

Podemos decir que queda mucho por hacer. Venimos con un bagaje de incertidumbre social, sanitaria, económica y política que ha supuesto cambios bruscos en los patrones de compra y en las necesidades de abastecimiento. Este entorno puede traducirse en pasividad a la hora de tomar decisiones e invertir en digitalización. Nosotros siempre hemos tenido claro que la digitalización es incuestionable y solo aquellas empresas que inviertan en tecnología estarán a la altura de las exigencias del mercado.

► ¿El auge del *ecommerce* acelera la transformación digital?

El auge del comercio electrónico ha transformado los modelos de distribución. El comprador *online* exige excelencia y valora aquellos servicios que hacen compleja la gestión logística del *ecommerce* (disponibilidad de producto, seguridad y previsibilidad en la entrega, facilidad de devolución, omnicanalidad con las tiendas). Estas muchas demandas son imposibles de responder si no es mediante soluciones tecnológicas adecuadas en logística y transporte. Esto nos ha obligado a desarrollar *packs* específicos para atender a las ne-

cesidades del comercio *online* en el que la gestión de *stocks*, la visibilidad, la trazabilidad y el control en tiempo real o la logística inversa ya no son opciones convenientes, sino exigencias ineludibles. Por lo tanto, el auge del *ecommerce* ha empujado a todo el sector a adaptar sus procesos.

► ¿Las empresas del sector están llamadas a ser consumidoras intensivas de tecnología?

competidores mejor preparados tecnológicamente para responder a estos retos.

► ¿Qué horizonte nos espera?

Se ha demostrado que las tecnologías de Big Data y la inteligencia artificial aplicadas a la planificación y la explotación del dato para el aprendizaje automático (*machine learning*) favorecen una nueva era de ‘logística predictiva’, haciendo capaces a las organizaciones de

► ¿Qué será clave a la hora de apostar por las tecnologías aplicadas a la cadena de suministro del futuro?

En los últimos años han surgido muchas tecnologías que ayudan a mejorar procesos. Algunas que ya he mencionado y otras que no son menos importantes: códigos de barras, RFID, realidad aumentada, mecanizados o robots. Sin embargo, para hacer frente realmente a los retos que se avecinan, la cadena de suministro no debe limitarse a dotarse de tecnologías *software* y *hardware*, por muy eficaces que sean. Deberán encontrar la alquimia adecuada entre todas ellas y apoyarse en tecnologías y socios que sean capaces de integrar todas ellas en un mismo ecosistema.

► ¿Qué importancia tiene encontrar un socio tecnológico adecuado?

La elección del socio adecuado para acompañar a la empresa en la transformación digital de la cadena de suministro será

LAS CIFRAS

Generix crece a **doblo dígito** en el mercado español. En 2021, **sus ventas aumentaron un 130%**, con un incremento de la **facturación del 18%**.

La compañía prevé **crecer en torno al 15% interanual** en los próximos tres años en España y proyecta **incrementar un 20% su plantilla en 2023** hasta alcanzar los 60 empleados.

España representa el **11% de las ventas del grupo** y el **8% de la facturación**. Es el tercer mercado de Generix, **tan solo por detrás de Francia y Norteamérica**.



GENERIX

Sin duda, estamos asistiendo al momento de mayor aceleración en el cambio de las expectativas de los consumidores, especialmente en el entorno B2C. Las empresas de logística y transporte tienen por delante el reto de adaptar su modelo de distribución y producción para acompañarse a este movimiento. Más agilidad, más eficiencia y más transparencia dejan de ser ventajas competitivas para convertirse en necesidades imperativas en un contexto en el que cada día surgen nuevos

anticiparse a la demanda, especialmente en momentos de gran exigencia para la cadena de suministro.

► ¿Qué camino deben seguir las empresas del sector?

La tecnología es la apuesta que cualquier empresa de logística o transporte tiene que adoptar para ser competitiva. Estamos ante un cambio difícil pero apasionante que, sin duda, va a transformar el sector logístico en muy poco tiempo. Quién no invierta en tecnología perderá cuota de mercado.

clave. Este socio tecnológico debe ser capaz de ofrecer soluciones con una amplia gama de funcionalidades, que se integren con todo el ecosistema de sistemas y tecnologías actuales de la empresa, pero también con futuras adquisiciones.

► En Generix Group son expertos en proveer soluciones tecnológicas para la logística y el transporte. ¿En qué pilares se asienta su estrategia de crecimiento en España?

Nuestro plan de crecimiento en España se sustenta en tres pila-

res fundamentales: fuerte inversión en I+D, nuestra cartera de clientes, así como el capital humano de la compañía.

► **¿Qué ventajas aporta la tecnología de Generix Group a la logística?**

La pandemia ha evidenciado la necesidad de inversión tecnológica para afrontar situaciones complejas. La cadena de suministro se enfrenta a cambios drásticos en su modelo de distribución y en las expectativas del cliente final. Nuestras soluciones facilitan esta transformación digital permitiendo a las compañías que apuestan



La elección del socio adecuado para la transformación digital es clave

por nuestra plataforma mejorar su calidad de servicios, así como su productividad. Ofrecemos una visión 360 grados de la cadena de suministro a través de nuestras soluciones de transporte (TMS), de almacén (WMS), de visibilidad y de integración. Con esto ayudamos a las empresas a acelerar sus flujos físicos y digitales.

► **¿Con qué perfil de clientes trabajan en España?**

Cualquier empresa con inquietudes sobre el rendimiento de su cadena de suministro es un cliente potencial para Generix. No obstante, podemos destacar algunos sectores de *expertise* como el *retail* (Carrefour, Eroski, Lidl, Makro, Leroy Merlin, Bricomart...), los operadores logísticos (DHL, ID Logistics, Salvesen Logística...), la industria alimentaria (Danone, Capsa, Lactalis, Campofrío...) y los actores *ecommerce*. Todas estas marcas, que son 'Tier 1' en su sector, son referentes en la evolución de las estrategias logísticas.

► **¿Qué importancia tiene para Generix la inversión en I+D?**

Para un editor de *software* como Generix, el I+D es nuestra razón de ser, ya que es lo que nos permite aumentar nuestra cuota de mercado. Representa el 17 por ciento de la facturación anual de la compañía.

Ferrocarril

El Puerto de Sevilla dotará de acceso ferroviario a su emergente zona franca

Levantará una terminal para dar servicio a las empresas ubicadas en las concesiones del Polígono Torrecuellar, flexibilizando su actual dependencia del transporte por carretera

Antonio Martínez | Sevilla

El Puerto de Sevilla va a dotar a las empresas instaladas en su Zona Franca, ubicada en el Polígono Torrecuellar, de la posibilidad de poder utilizar el transporte ferroviario gracias a la instalación de una terminal de servicio en el borde perimetral sur de dicho polígono, junto a un vial de tráfico rodado existente.

Las obras, con un presupuesto de alrededor de un millón de euros, supondrán la construcción de una vía culatón, de ancho ibérico, sobre placa de hormigón de 637 metros de longitud, aprovechando el desvío existente y el trazado de la vía culatón de desvío de la antigua esclusa de 270 metros de longitud, ejecutada dentro del alcance de las obras de la Nueva Esclusa del Puerto de Sevilla. Para acometer el proyecto, se desmontará la vía actual de culatón en una longitud aproximada de 270 metros, manteniendo el aparato de desvío instalado en la vía principal (vía esclusa).

La llegada del tren a la Zona Franca permitirá a las empresas instaladas en este recinto fiscal aumentar su competitividad.

Entre ellas está Sevitrade, operador que moviliza un tercio de las mercancías del enclave, así como Jannone, Transformados Huevar, Hispalense de Líquidos y CEN Solutions.

A estas se unirá la firma Armonia Green Sevilla, una sociedad de Grupo Ignis, que quiere poner en marcha una planta de procesamiento y expedición de amoníaco verde generado a partir de hidrógeno renovable, bajo una superficie de cerca de 200.000 metros cuadrados. El proyecto también incluye el de-

sarrollo de una nueva terminal de carga para la exportación de la producción por vía marítima desde el enclave sevillano.

Fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Rafael Carmona, han indicado que el proyecto para dotar de acceso ferroviario a Torrecuellar ha sido seleccionado para ser financiado con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para contribuir a la accesibilidad ferroviaria dentro de los principios recogidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Junto a este proyecto, la

Autoridad Portuaria también está trabajando en dotar de conexión ferroviaria a la Dársena del Cuarto, para incentivar el transporte intermodal en el enclave.



Instalaciones de la Zona Franca del puerto de Sevilla.

AP. DE SEVILLA

637

METROS TENDRÁ LA VÍA QUE SE CONSTRUIRÁ EN LA ZONA FRANCA

Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA, IATA, IATA, IATA

TN CARRETERA
TN ADUANAS
TN FERIAS
TN AIRE
TN MAR

BARCELONA - ALICANTE - VALENCIA
MADRID - SEVILLA - IRÚN
ZARAGOZA - BILBAO - VIGO
TENERIFE - LAS PALMAS
TARRAGONA - OPORTO - LISBOA

Calle Ca l'Arana 15-17 - ZAL II
08820 El Prat de Llobregat (BCN)
Tel. +34 93 480 45 00
Fax +34 93 480 45 01
transnatur@bcn.transnatur.com
www.transnatur.com

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
价值·因运而生

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

www.coscospain.com



TRANSPORTE XXI

David Pérez, consejero de Transportes de Madrid; Ignacio García Cuenca, country Manager de Goodman en España; y Luis Doncel, director general de GLS España, inauguraron las instalaciones.

Express

GLS estrena sede central junto a Barajas

La plataforma desarrollada por Goodman, que cuenta con 33.000 m² de nave y 345 muelles de carga, alcanzará su pleno rendimiento en junio de 2023 con una capacidad de 64.000 paquetes a la hora

Carlos Sánchez | Madrid

Goodman ha hecho entrega a GLS de una nueva plataforma de *cross-docking* de 33.000 metros cuadrados de nave, con 10 metros de altura libre, que se asienta sobre una parcela de 74.000 metros cuadrados. La instalación se convertirá en la nueva sede central de GLS en el mercado ibérico.

‘Goodman Madrid Gate 1’, que está situada en los alrededores del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en plena zona *prime* del mercado logístico de la capital, dispone de 345 muelles de carga y descar-

ga, 85 de ellos para camiones de gran tonelaje y el resto para furgonetas.

GLS tiene previsto iniciar la primera fase de su operativa a mediados de noviembre. “Vamos a empezar a trabajar con el *small sorter*, que es un sistema de clasificación para paquetería por debajo de 5 kilos, totalmente automatizado y con más de 500 clasificaciones a destino final”, apunta Luis Doncel, director general de GLS en España. La paquetería empezará con este sistema en paralelo con una cinta automática para paquetes que no pueden utilizar

el *small sorter* por sus características. En conjunto, “vamos a arrancar con una capacidad productiva de unos 17.000 paquetes por hora desde noviembre a febrero”, matiza Doncel. A partir del mes de marzo se iniciará la segunda fase de la operativa para entrar en plena producción en junio de 2023. En esas fechas, “estaríamos ya hablando de 64.000 paquetes por hora, ampliables porque tenemos capacidad para poner un segundo *small sorter*”, anticipa.

‘Hub’ internacional

En pleno pico de actividad, en la campaña de Navidad, GLS prevé mover más de un millón de envíos al día desde estas instalaciones. Además, la nueva plataforma tiene carácter de *hub* internacional, con un movimiento previsto en fase de importación y exportación de entre el 20 y el 25 por ciento de la producción, ya que “el internacional está creciendo mucho”, constata Doncel.

El nuevo *hub* concentrará la operativa de GLS en Madrid. “Tenemos cinco instalaciones en Madrid que ahora se van a ubicar en esta nueva plataforma, donde se ubicarán los servicios centrales”, recuerda Doncel. De esas cinco instalaciones, GLS



GOODMAN

tan solo tiene previsto mantener un centro ubicado en la provincia de Guadalajara. “Son unos terrenos que tenemos en propiedad y donde estamos pensando hacer un desarrollo para *efulfillment* que complemente esta nueva plataforma central”, apunta.

La huella logística de GLS en la Península Ibérica no se detiene aquí, ya que la compañía ultima la puesta en marcha de dos nuevos proyectos llave en mano en Bilbao y Alicante. La compañía, que acaba de inaugurar un nuevo *hub* en Portugal, entre Oporto y Lisboa, planea crecer también en otros frentes. “Estamos a punto de cerrar un nuevo proyecto en Barcelona y estamos evaluando en Zaragoza, Vitoria y Benavente”, confirma Doncel a preguntas de Transporte XXI.

Goodman Madrid Gate

Por su parte, Ignacio García Cuenca, Country Manager de Goodman en España, recordó que la nueva instalación forma parte del proyecto Goodman Madrid Gate, que contempla la revitalización de más de 168.000 metros cuadrados de suelo industrial en desuso.

“Somos promotores patrimonialistas, es decir, propietarios a largo plazo de los proyectos y esta localización es estratégica”, señala García Cuenca. En el caso de Goodman Madrid Gate, la firma ha arrendado ya una plataforma logística a Amazon, además de la de GLS, mientras que “en el tercer proyecto estamos pendientes de cerrar los últimos flecos”, adelanta. No obstante, “el objetivo no es que haya un

tercero, sino un cuarto y posiblemente un quinto. Porque esta zona para nosotros es estratégica”, refrenda.

García Cuenca que afirmó que “la logística es la nueva industria”, adelantó también que ‘Madrid Gate 1’ ha sido diseñada para obtener la certificación ‘BREEMAN Very Good’, incorporándose así a las 15 instalaciones de Goodman en España con esta certificación.

1 mill.

DE ENVÍOS DIARIOS PODRÁ GESTIONAR GLS EN LA NUEVA PLATAFORMA

compañía ultima la puesta en marcha de dos nuevos proyectos llave en mano en Bilbao y Alicante. La compañía, que acaba de inaugurar un nuevo *hub* en Portugal, entre Oporto y Lisboa, planea crecer también en otros frentes. “Estamos a

TIM gestionará la terminal de Tamarite por un periodo mínimo de 15 años.



LITERA TIM

La terminal de Tamarite quema etapas

Ferrocarril

LiteraTIM arrancará en el primer trimestre de 2023 tras una inversión de 3,5 millones de euros en las obras del apartadero ferroviario y vías, así como la incorporación de conexiones *reefer*

TXXI | Huesca

La nueva terminal de mercancías de Tamarite de Litera (Huesca), LiteraTIM, comenzará a operar a finales del primer trimestre de 2023. Así lo ha avanzado la sociedad Terminal Intermodal

8 vías existentes, desmontaje de catenaria y el hormigonado de la explanada del depósito de contenedores, entre otras actuaciones. Además, las instalaciones contarán con una nueva infraestructura destinada a la conexión eléctrica de contenedores refrigerados, con capacidad para 60 unidades, en un contexto de mercado en el que el tráfico ferroviario *reefer* está en constante crecimiento.

LiteraTIM contará con una capacidad operativa máxima de entre 7 y 8 trenes diarios para unos movimientos estimados de 15.000 contenedores anuales. La terminal estará operativa 24 horas al día los siete días de la semana.

Las instalaciones se asientan sobre una parcela de 18.000 metros cuadrados y su gestión ha sido adjudicada por un período de

15 años, con la posibilidad de prórroga por otros cinco años más. El proyecto, que ha sido declarado Inversión de Interés Autonómico por el Gobierno de Aragón, generará inicialmente nueve puestos de trabajo directos y otros tantos indirectos.

Monzón

La nueva terminal complementará a la que opera TIM hace más de una década en Monzón, también en la provincia de Huesca. Esta terminal ofrece tres actividades distintas: contenedor (TIM), contenedor *reefer* (termoTIM) y mercancía a granel (agroTIM).

La sociedad Terminal Intermodal Monzón (TIM) está participada mayoritariamente por el Grupo Samca, fundador e impulsor de la terminal, que cuenta con el 75 por ciento del capital. Por su parte, Logirail, filial del grupo Renfe, cuenta con un 10 por ciento, mientras que los puertos de Barcelona y Tarragona, que se incorporaron a la sociedad el pasado año, cuentan con un 10 y un 5 por ciento, respectivamente.

La nueva sede central de GLS en España cuenta con 33.000 m² de nave sobre una parcela de 74.000 m² de superficie.



DE RIJKE
accelerating value

ACCELERATING VALUE

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

De Rijke Trans & Logistiek España, S.L. • P.M. Ind. Can Sabatella
• C/ Gorce i Lleó 109-121 • 08210 Barberá del Vallès
Tel. +34 93 719 79 00 • comercial@derijke.com
www.derijke.com

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



DOCKS LOGISTICS

Docks Logistics Spain dispone de una flota propia de 115 tractoras y 140 plataformas dedicadas al acarreo de contenedores.

Carretera

Docks avanza en transporte sostenible

El flotista refuerza su negocio portuario de acarreo de contenedores con nuevas unidades de GNL y Euro 6, alcanzando una flota de 115 tractoras y 140 plataformas en los principales puertos españoles

Antonio Martínez | Valencia

Docks Logistics Spain está reforzando su negocio portuario de transporte de contenedores por carretera con una firme apuesta por la sostenibilidad del negocio, dentro de los compromisos del operador, filial de Grupo Romeu, de avanzar y ayudar en la descarbonización de la actividad.

Fuentes de la compañía han detallado a Transporte XXI que en 2022 el operador renovará 12 tractoras que tenían motorización Euro 5 y ampliará en 34 conjuntos para fortalecer la actividad de acarreo de contenedores

marítimos, incorporando ocho unidades de Gas Natural Licuado (GNL). Con las nuevas incorporaciones, la compañía fortalece su apuesta por incorporar combustibles alternativos, bajos en carbono, en los principales puertos españoles donde viene realizando su actividad de acarreo.

Operativa
terrestre de
Docks
Logistics Spain
en Valencia.

Con las nuevas unidades, Docks prevé acabar el presente ejercicio con una flota propia de 115 tractoras y 140 plataformas para el transporte de todo tipo de contenedores. Del conjunto de la flota, 16 tracto-



DOCKS LOGISTICS

ras son de GNL, mientras que el resto de unidades dispondrán de motorizaciones Euro 6, las más sostenibles con combustibles diésel.

En cuanto a la problemática del precio de los combustibles, fuentes de Docks han explicado que, si bien “el incremento del precio de GNL se ha disparado, también ha habido una actualización de tarifas compensándose en parte una con la otra”. El operador confirma que en el caso de las unidades de gas natural licuado “podríamos estar hablando de un aumento de costes totales por tractora de entre el 12 y el 16 por ciento”, fruto de la presión del mercado energético con la guerra en Ucrania.

El operador confirma la opinión que vienen manteniendo otras empresas del sector al indicar que “existe una gran incerteza en cuanto a la tecnología que marcará el futuro”.

Desde la dirección de Docks, al timón de Pascual García, se explica que “en estos momentos, seguimos apostando por las tractoras de GNL, pero estaremos expectantes con la tecnología de nuevas tractoras que vayan saliendo al mercado”.

Junto a la flota propia, Docks Logistics Spain viene trabajando con unos 70 conjuntos subcontratados, lo que le posiciona con un potencial diario por encima de los 200 servicios.

La compañía, que trabaja en los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia, realizó 44.000 viajes en 2021. Su objetivo es aumentar este volumen en un 10 por ciento en 2022, tanto en los transportes portuarios como en los de la red de depósitos del operador, que gestionaron un flujo de 120.000 entradas y salidas durante el pasado año.

200

**SERVICIOS DIARIOS
DE TRANSPORTE
VIENE REALIZANDO
DOCKS LOGISTICS**

Marítima

Puerto de Valencia adaptará muelles para megabuques

Plantea la renovación de atraques para optimizar varias de las terminales a los buques existentes de mayor porte y asegurar la viabilidad de cualquier operación marítima

A. Martínez | Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia va a proceder a una modificación del contorno de su área actual de navegación interior y a la renovación de varios de los atraques ante el continuo aumento del tamaño de los buques.

Para ello, se hace necesario, en opinión de la dirección del enclave, "realizar estudios de viabilidad náutica con los que se simulen en las nuevas configuraciones de atraque las maniobras a realizar por las embarcaciones de máximo porte por clase, comprobando que se pueden realizar con seguridad, y con las que se pueden obtener los límites de operación y las áreas ocupadas".

El puerto ya tiene varios estudios previos para el acceso de buques portacontenedores de la clase Triple E al Muelle de Levante y para la nueva Terminal de Pa-

sajeros del Puerto de Valencia, realizados en 2016 y 2019, respectivamente.

El objetivo del nuevo estudio de capacidad marítima es verificar la viabilidad de las maniobras de los buques máximos para acceder a los muelles propuestos, garantizando la seguridad de las operaciones y establecer recomendaciones respecto a los límites operativos para el acceso/salida a la dársena en la que se emplazará la futura terminal de pasaje. La simulación de maniobras náuticas se realizará en la nueva terminal ropax de la Dársena de Levante, que contará con cinco alineaciones en las que podrán operar buques de entre 240 y 362 metros de eslora.

Por su parte, en el acce-

so marítimo de la Dársena Sur, donde están ubicadas las terminales de las empresas CSP Spain y MSC, se está estudiando una modificación del extremo del Contradique Sur y su martillo con el objeto de mejorar el acceso a esta dársena de grandes buques portacontenedores, de hasta 430 metros lineales.

En cuanto al Muelle de Levante, donde está ubicada la instalación del operador APM Terminals Valencia, se procederá a la verificación de entrada y salida al atraque más al Este con grandes buques portacontenedores, de hasta 400 metros de eslora.

Para la elaboración del citado estudio, la empresa adjudicataria deberá realizar sesiones de trabajo con la Corporación de Prácticos del puerto de Valencia, con una matriz de simulaciones con un mínimo de 16 maniobras, analizando en todos los programas la salida de los buques por superarse el límite de condiciones para su permanencia en atraque.

El estudio deberá presentar toda la información que garantice la seguridad de las operaciones marítimas en la dársena, así como un estudio de los remolcadores a emplear en las maniobras.

El puerto va a verificar la viabilidad de las maniobras



Imagen del remolcador "Cala Verd" de Rebarsa.

Marítimo

Remolques Unidos encarga dos unidades

El operador, del Grupo Pérez y Cía, renueva flota con la contratación de Astilleros Armón de unos pedidos similares al de "Cala Verd"

Iñaki Eguía | Navia

Remolques Unidos ha encargado a Astilleros Armón, con sede en Navia (Asturias), la construcción de dos nuevas unidades, conforme a la continua política de renovación de su flota, que en los últimos 28 años ha supuesto la contratación de 33 remolcadores.

La compañía, englobada en el Grupo Pérez y Cía, ha acordado la adquisición de las embarcaciones "Theintaydos" y "Theintaycuatro", que tendrán unas características muy similares a la de "Cala Verd", entregada en 2020 por Astilleros Armón a Remolcadores de Barcelona (Rebarsa).

Las dos nuevas unidades tendrán una eslora de 32 metros, una manga de 11,7 metros, 481 GT, y una fuerza de tracción de más de 90 toneladas de tiro.

Con el objetivo de cumplir con los requisitos de las emisiones medioambientales Tier III de la Organización Marítima Internacional (OMI), los gases de escape de sus motores se someterán al tratamiento posterior especial conocido como reducción catalítica selectiva (SCR).

El operador del Grupo Pérez y Cía se ha dedicado desde su fundación, en 1962, al remolque marítimo en el puerto de Santander, así como al remolque de altura, salvamentos, contra-incendios, entre otras actividades. Desde 2001, el grupo también dispone del servicio de remolque en el puerto de Málaga, a través de Rusa Málaga.

El grupo, que opera con una flota de cuatro remolcadores, incorporó en 2011 una participación mayoritaria de las acciones del Grupo Rebarsa, que incluye la compañía Remolcadores de Barcelona, entre otras. Esta sociedad opera con siete embarcaciones.



La Autoridad Portuaria mejorará la accesibilidad de los buques en las terminales de CSP Spain, MSC y APM Terminals Valencia.

AP. DE VALENCIA

Marítimo

Aplauso al ‘ecobono’, aunque “es mejorable”

El *short sea shipping* acoge positivamente el ‘ecoincentivo’, esperando que se modifique el método de cálculo e incluya rutas con terceros países en próximas convocatorias

Eva Mármol | Barcelona

El transporte marítimo de corta distancia ha aplaudido la primera convocatoria de ayudas del programa de ‘ecoincentivos’, dotado con 20 millones de euros, que ha publicado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

Operadores consultados coinciden en que es un aliciente para que el transportista suba el camión o el remolque al barco en alguno de los 16 servicios de *short sea shipping* subvencionables que conectan seis puertos españoles con 11 de Estados miembro. Eso sí, lo puede ser más si el Mitma modifica el método de cálculo en cuanto a la distancia ahorrada (que incluya también carreteras europeas y no solo españolas) y extienda el ‘Ecobono’ a servicios marítimos con terceros países en próximas convocatorias.

Se tiene en cuenta la distancia hasta la frontera

Para Grimaldi, el principal armador en servicios de *short sea shipping* en los puertos españoles, “el plan de ‘ecoincentivos’ al transportista hará efectivamente un transporte más sostenible”, señala Mario Masarotti, consejero delegado de Grimaldi Logística España. “Los transportistas aprovecharán para invertir en equipos y se desarrollará más el transporte intermodal”.

El directivo también pone en valor que el plan de ayudas “premia a las líneas más sostenibles”, con buques más eficientes ambientalmente, como es el caso de la flota “ECO” que

está implantando el grupo marítimo italiano. “Es un incentivo también para nosotros para desarrollar líneas o proyectos nuevos”, añade.

Además de la eficiencia energética del buque, el otro baremo para calcular el Ecoincentivo es la distancia ahorrada por carretera desde el puerto de origen hasta la frontera. Por lo tanto, el transportista que utiliza una línea marítima que sale desde el puerto de Bilbao recibe una ayuda significativamente inferior a otro que embarca en Vigo.

“Aunque la modalidad de cálculo no nos favorece, es buena cualquier iniciativa que pueda fomentar el *short sea shipping*”, señalan desde Brittany Ferries, que tiene subvencionable su servicio entre el puerto vizcaíno y el irlandés de Rosslare.

Esta naviera resulta damnificada por partida doble, ya que han quedado fuera sus servicios desde Santander y Bilbao con Gran Bretaña: “Los tráficos entre España e Inglaterra son significativos y su inclusión en el ‘ecobono’ tendrían un impac-

to importante para sacar camiones de la carretera”.

Desde la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) acogen también positivamente la iniciativa. No obstante quedan tres deberes pendientes por hacer para las próximas convocatorias. En primer lugar, “se debería tener en cuenta la distancia ahorrada en las carreteras de Estados miembro”, señala Pilar Tejo, directora técnica de SPC-Spain. Más teniendo en cuenta que los ‘Ecoincentivos’ son ayudas comunitarias. Segundo, que las ayudas se extendieran “a la carga sobre *mafis* o determinados servicios de contenedores” (son para remolques, semirremolques y vehículos pesados rígidos). Y tercero, “incluir destinos en países no pertenecientes a la UE”. No solo hay tráficos importantes con Gran Bretaña, los flujos de Marruecos “generan numeroso tráfico en nuestras carreteras”. Son tres deberes que SPC-Spain confía en que el Mitma los pueda hacer en próximas convocatorias.

Grimaldi tiene cinco servicios incluidos.



De 5,6 a 154,2 euros por viaje

Son subvencionables un total de 16 servicios marítimos de cinco armadores que salen de seis puertos españoles de las fachadas mediterránea y atlántica y que conectan con 11 Estados miembro. Es decir, el transportista u operador logístico recibe una ayuda por subir el vehículo o remolque al buque desde el pasado 21 de septiembre y hasta el 31 de marzo de 2023 en esta primera convocatoria.

Grimaldi es el armador con más servicios, cinco líneas que salen desde Barcelona, Valencia y Sagunto con Italia. A estas cinco suma otras cinco de Finlines, filial del grupo italiano, que enlazan Bilbao con el norte de Europa. Suardiaz tiene tres servicios desde Vigo (con Francia y Bélgica), CLdN suma dos desde Santander (con Bélgica e Irlanda) y Brittany Ferries cuenta con uno (Bilbao-Irlanda).

Como la ayuda va en función de la distancia ahorrada por carretera entre el puerto de origen y la frontera, el 'ecoincentivo' abarca una horquilla por viaje que va de los 5,6 euros en las líneas de Finlines que salen del puerto de Bilbao a los 154,2 euros de Suardiaz desde Vigo.



El moderador Iñaki Garcinuño junto con Israel Ruiz, Elvira Gallego, Ricardo Barkala, Iñaki Uruña y José Manuel Guardo.

Marítimo

El Puerto de Bilbao pone en valor el acuerdo de la estiba

La Autoridad Portuaria, Bilboestiba y los sindicatos Coordinadora y UGT Estiba remarcan que el convenio, firmado para los próximos seis años, "garantiza la estabilidad y la competitividad para atraer tráficos"

Iñaki Eguía | Bilbao

El Puerto de Bilbao ha escenificado el nuevo clima de paz social, tras el acuerdo alcanzado el pasado mes de mayo entre las empresas estibadoras y los sindicatos Coordinadora y UGT, con mayoría en el comité de empresa. El convenio, firmado para los próximos seis años con el respaldo de la totalidad de las empresas estibadoras y del 75 por ciento de los trabajadores, "supone un firme compromiso con la estabilidad y la competitividad para atraer tráficos". Así han coincidido el presidente de la Autoridad Portuaria, Ricardo Barkala, la presidenta y el director general de Bilboestiba CPE, Elvira Gallego y José Manuel Guardo, junto con Iñaki Uruña e Israel Ruiz, representantes de Coordinadora Bilbao y UGT Estiba, los sindicatos firmantes del acuerdo, en un desayuno de trabajo celebrado en la capital vizcaína.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao mostró, en el transcurso del encuentro, su satisfacción por el convenio de la estiba dado que "es el mejor acuerdo posible, al ser bueno para el puerto, las estibadoras, los trabajadores, las empresas que operan en la dársena y en su *hinterland*".

Además, Barkala destacó que el plazo de duración inicial de seis años "es un hecho inédito en la red de Puertos del Estado, dado que en la actualidad ninguna otra dársena dispone de un pacto de estabilidad tan duradero en un sector tan crítico".

A su juicio, el entendimiento logrado en la estiba "es una condición *sine qua non* para que el puerto de Bilbao recupere trá-

ficos, credibilidad y reputación. Tras el vencimiento en 2018 del anterior convenio se vivió una fase de desencuentros en los que se paralizaron los muelles entre el 9 de octubre y el 4 de diciembre de 2020. Hemos aprendido del fracaso colectivo que supuso dicha huelga para ver que ese camino no nos llevaba a ninguna parte".

Por su parte, Elvira Gallego subrayó que el nuevo marco de la estiba en el puerto de Bilbao aporta "flexibilidad, eficiencia, productividad y garantía de servicio para ponernos al nivel de las grandes terminales marítimas". Además, tras remarcar que "lo importante está cerrado en firme en el acuerdo", incidió en que "dispone de una base clara de confianza y diálogo para seguir negociando y avanzar hacia un futuro con mayor certidumbre, solvencia y previsibilidad".

En la misma línea, el director general de Bilboestiba CPE aseguró que "las relaciones fluidas en el sector de la estiba consolidan la normalidad en el Puerto de Bilbao y posibilitarán hacer que crezca". José Manuel Guardo destacó aspectos del nuevo convenio como los 22 turnos adicionales de trabajo, la congelación de la revisión salarial durante tres años o el incremento del número de horas de trabajo. Sin embargo, enfatizó que "queda un camino enorme por recorrer al fijarnos unas metas muy ambiciosas, pero hemos apostado por hablar y llegar a acuerdos".

Finalmente, desde Coordinadora Bilbao y UGT Estiba, Iñaki Uruña e Israel Ruiz, respectivamente, resaltaron que "el acuerdo, abre una nueva fase de entendimiento que posibilitará extenderlo".

Elvira Gallego
Pdta. de Bilboestiba



Con el acuerdo nos ponemos al nivel de los grandes puertos

Política

El transporte que usa gas, “en grave riesgo”

Gasnam reclama al Gobierno ayudas directas y medidas fiscales de apoyo para hacer frente a la situación “crítica” que atraviesan las empresas, en el marco del ‘Green Gas Mobility Summit’

Carlos Sánchez | Madrid

La crisis energética ha provocado una situación de “grave riesgo” para las empresas de transporte pioneras en la utilización del gas natural en sus flotas de camiones en España, “la única tecnología disponible para reducir el impacto ambiental en el sector”. Así de contundente se mostró el presidente de Gasnam, Francisco López, durante su intervención en el marco del ‘Green Gas Mobility Summit’ celebrado en Madrid.

López recordó que el precio del gas natural en agosto estaba un 45 por ciento más caro que el gasóleo profesional, que las matriculaciones de este tipo de camiones han caído un 31 por ciento en lo que va de año y que los costes de explotación para las flotas propulsadas por este combustible se han multiplicado por cinco respecto al año pasado.

“La situación es crítica”, insistió el presidente de Gasnam, por lo que reclamó acciones concretas de apoyo por parte de la Administración para evitar “la quiebra de compañías y la vuelta a los combustibles tradicionales más contaminantes”. En este sentido, Gasnam

y siete asociaciones del sector hicieron llegar a principios de año, con el inicio de la crisis energética, una carta a las ministras de Transición Ecológica, Transportes e Industria en la que alertaban de la situación y proponían medidas concretas para paliarla. Meses después y pese a haber mantenido reuniones periódicas con responsables de los tres ministerios citados, “todavía no se ha tenido en cuenta”, lamentó López.

Medidas de apoyo

El plan de actuación diseñado por Gasnam contempla la necesidad de aplicar

Francisco López
Presidente de Gasnam



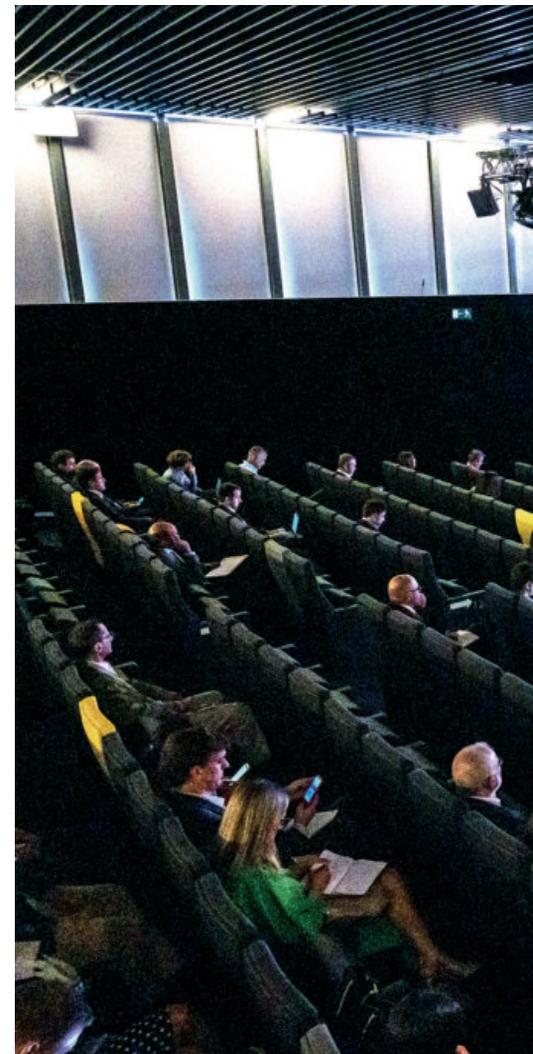
Los costes de explotación de las flotas a gas se han multiplicado por cinco este año

medidas fiscales de apoyo a los transportistas que han apostado por esta tecnología, el incremento del descuento al combustible desde los 20 céntimos a 1 euro por kilo de gas, la exención de peajes, el fomento de la utilización del biogás mediante ayudas directas a los transportistas por su uso o la creación de un mecanismo transitorio que garantice la competitividad a los combustibles de gas frente a los tradicionales, entre otras actuaciones.

El presidente de Gasnam reclamó también la creación de manera urgente de un grupo de trabajo interministerial que impulse las medidas que garanticen la viabilidad del sector, basándose en las propuestas por la organización u otras similares.

López alertó que si no se toman medidas urgentes se estaría cerrando la puerta a la utilización de forma inmediata de combustibles verdes como el biometano en un contexto en el que España perdería una gran ventaja competitiva. Por eso instó al Gobierno a “tratar de acelerar la transición hacia la neutralidad climática en el transporte”.

Por su parte, el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno,



afirmó que “estamos estudiando las peticiones de Gasnam”. En este sentido, “vamos a ver qué somos capaces de impulsar, porque algunas medidas tienen un encaje complejo, pero estamos trabajando para buscar la mejor salida a esta coyuntura difícil para los transportistas que han apostado por el gas”, admitió.



Francisco López, presidente de Gasnam, junto a Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre.

La venta de camiones a gas ha caído un 31% en 2022



Las garantías de origen, listas en 2023

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco) ha creado un sistema de garantías de origen para los gases renovables, como el biogás o biometano y el hidrógeno renovable. Esto “va a agilizar su utilización, pero esta norma debería estar acompañada de medidas complementarias para que las compañías de transporte tengan la posibilidad de usar estos combustibles limpios de manera inmediata”, apuntó Francisco López, presidente de Gasnam.

“El biometano y el hidrógeno renovable son dos soluciones disponibles para los transportistas que utilizan vehículos a gas natural”, recordó López.

Por su parte, el director general de Transporte Terrestre del Mitma, Jaime Moreno, apostó también por poner en valor las energías renovables en el sector del transporte.

A su vez, José Luis Cabo, subdirector general de Hidrocarburos del Miteco, reconoció que la hoja de ruta sobre los gases renovables “no es tan ambiciosa como esperaba el sector”, pero representa un primer paso. El sistema de garantías de origen

El sistema de garantías de origen permitirá dinamizar el uso en el sector del gas renovable

“trata de darle ese valor añadido al gas renovable” que permita impulsar su utilización. El sistema permitirá dar un certificado por cada megavatio producido de gas renovable.

“El sector del transporte de-

mandaba que a aquellas empresas que han realizado fuertes inversiones en flotas de gas natural se les ofrezca una alternativa más sostenible y estas garantías son fundamentales”, afirmó Cabo. “Las garantías de origen van a convertirse en dinamizadoras del uso del gas renovable en el transporte”, insistió.

El Ministerio para la Transición Ecológica, en colaboración con la empresa Enagás, está tratando de acelerar la puesta en marcha de este mecanismo, apuntó Cabo, que situó la completa disponibilidad de este sistema a partir de “abril de 2023”.

Por último, Eugenia Sillero, secretaria general de Gasnam, recordó que “ya hay transportistas en España que están utilizando energías renovables como el biometano y el mecanismo de garantía de origen vendrá a simplificar ese proceso”.

Teresa Rasero

Pdte. Air Liquide España



Llevamos retraso con otros países en hidrógeno renovable y biogás

Fidel López

Consejero delegado Redexis



Gasnam celebró una nueva edición de 'Green Gas Mobility Summit' en Madrid.



Tenemos proyectado el despliegue de 100 hidrogeneras en España

Silvia Sanjoaquín

New Businesses Dir. Naturgy



El biometano es ya una realidad a corto plazo en el transporte por carretera

CARLOS CASTÁN

Presidente de la Asociación de Cargadores de España (ACE)

“Transportar 4 toneladas gratis no va a ocurrir”

Carlos Castán defiende que los acuerdos entre el Gobierno y los transportistas se podían haber alcanzado hace tiempo con los cargadores, “porque el punto de vista del diagnóstico era exactamente el mismo” y “la aceptación de las 44 toneladas no era tanto problema”, por lo que “se han perdido una serie de años preciosos”

Carlos Sánchez | Madrid

► **¿Existe incertidumbre en la cadena de suministro global en torno a lo que pueda pasar en los próximos meses?**

Sí, porque hay un cambio de tendencia del consumo a corto plazo. Hay una serie de factores coyunturales que van a hacer que este otoño-invierno sea diferente que los anteriores.

► **¿Cómo lo afrontan las compañías?**

Definiendo los niveles de inventario en función de esta incertidumbre, porque la cadena de suministro es más frágil e incierta. Todo esto apunta a que va a relajar las tensiones en la cadena de transporte. Es una situación compleja que va a permitir sobresalir a aquellos que son más resilientes y más ágiles y que han establecido con su entorno de proveedores una relación más sólida.

► **El presidente del Comité, Carmelo González, ha tendido la mano públicamente para volver a retomar el diálogo entre transportistas y cargadores.**

Hasta ahora no tenemos ninguna noticia, seguramente debido al período vacacional. El planteamiento de Carmelo, más que de un diálogo directo entre cargadores y transportistas, creo que va en la línea de que no se cierra a que participemos también en la mesa junto al Ministerio.

► **¿Cuál es su posición?**

Nosotros siempre estamos dispuestos al diálogo porque creemos que la sostenibilidad y eficiencia del transporte interesa a todos. Nuestra voluntad es la de participar en todos los procesos de diálogo, sean normativos o no, es decir, más vinculados a cuestiones de buenas prácticas, que se puedan desarrollar. El diálogo y el entendimiento común es el mejor camino.

► **¿Serán las partes capaces de retomar la negociación sin resquemores por los desencuentros anteriores?**

Llevamos mucho tiempo en estas lides y la voluntad de entendimiento va más allá de cuestiones personales. Cada parte defiende sus intereses de la mejor manera que puede, pero no hay que tomarse las cosas como algo personal porque nuestros asociados y la socie-



Carlos Castán nació en Barcelona en 1971.

Es ingeniero industrial especializado en Técnicas Energéticas por la Universidad Politécnica de Barcelona.

Es responsable de Logística Externa en Celsa Group y presidente de la Asociación de Cargadores de España (ACE) desde el año 2015. Además, forma parte de la junta directiva de Transprime y del Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya.

También es presidente del comité de logística de la patronal española del sector siderúrgico (Unesid) y del grupo de trabajo de logística de la patronal siderúrgica europea (Eurofer).

dad nos reclaman que resolvamos los problemas.

► **¿Cuál es su valoración sobre la nueva normativa que afecta al transporte?** Entendiendo el sentido de la norma, creemos que hay cuestiones que podían haber estado mejor diseñadas y los mismos transportistas lo están viendo.

► **¿Qué cuestiones?**

Las de provisión de carga y descarga, distinción de estiba y desestiba, cuándo un conductor puede desplazar un palé sobre una plataforma o no, cuál es el peso que puede manejar, etc. Al final, realmente el demonio está en los detalles. Por otro lado, haber reducido el tiempo máximo de espera para operaciones de carga y descarga a una hora es algo materialmente imposible de hacer en muchísimos sectores en condiciones de seguridad o por la propia configuración de las instalaciones. Son cuestiones que se sabían desde el inicio y los transportistas que trabajan en esas condiciones no se quejan porque, en el fondo, en una negociación están incorporadas en el precio.

► **El director general de Transporte, Jaime Moreno, asegura que la relación entre cargadores y transportistas debería ser una relación de socios. ¿Es posible lograr el equilibrio?**

En la mayor parte del transporte, estas relaciones existen. Como mínimo, como contratadores de transporte, como cargadores. Sería más de analizar si dentro de la cadena de transporte, en la sucesiva cadena de subcontratación, que muchas veces los cargadores no vemos, esto existe. Por otro lado, esta idea de cooperación se debería extender a las relaciones entre las asociaciones. A veces he echado en falta que se cree este diálogo constructivo entre los diferentes agentes. Muchas veces un acuerdo no cubre todos los puntos que uno desearía, pero es mejor llegar a un acuerdo que mantener una situación de conflicto.

► **Usted ha sido muy contundente al afirmar que el transporte por carretera padece un problema intrasectorial.**

Seguramente será reconocido en privado por los propios transportistas y operadores logísticos. Tenemos un sector muy atomizado, lo que da una heterogeneidad espectacular. Además, existen intereses vinculados a un sistema fiscal particular por los módulos, la posibilidad de las empresas de cierto tamaño de empezar a crear filiales en el extranjero, las cooperativas de trabajo asociado, diferencias de niveles salariales entre provincias... Es decir, hay tal multitud de diferentes modelos operativos de negocio con diferentes costes que generan unas dinámicas internas en las que no hay una voz única.

► **¿Qué quieren los cargadores?**

Queremos un transporte eficiente, evidentemente lo más barato posible, que sea seguro, estable y fiable.

► **¿Y los transportistas?**

Pues depende, y en ese depende es donde está el problema. Hay unanimidad en el diagnóstico, pero no hay una unanimidad en cómo cambiar esto. Nosotros estamos de sufridores en casa, porque no formamos parte del sector y no se nos

ha hecho participar de muchos de estos procesos. Muchas veces sería adecuado escuchar también a los cargadores en ciertas decisiones. En cualquier caso, hay que ver quién le pone el cascabel al gato sobre qué reforma hay que hacer, porque siempre habrá algún damnificado.

► **Los transportistas califican de “acuerdos históricos” los alcanzados con el Gobierno. ¿Lo comparte?**

En perspectiva, sí. Si bien estos acuerdos se podían haber alcanzado hace cinco o seis años, porque el punto de vista del diagnóstico era exactamente el mismo. Con los cargadores se podía haber llegado a este acuerdo, porque la aceptación de las 44 toneladas no era tanto problema. Esto es algo que las



Los cargadores estamos de sufridores en casa porque no se nos ha hecho participar



ACE

asociaciones de transportistas no han podido o sabido comunicar socialmente y se han perdido una serie de años preciosos.

► **Con la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, la distribución comercial ha comenzado a facturar estos servicios a sus proveedores. ¿Esto tendrá repercusión en el precio del transporte?**

No va a bajar porque no estamos en un contexto en el que se plantee nadie bajar el precio del transporte. Hay unas tensiones de capacidad, de disponibilidad y, además, hay unas evidentes limitaciones o restricciones en ciertos factores necesarios como el trabajo de los conductores, faltan camiones y el combustible está más caro. Por eso, considero peligroso acudir a los planteamientos de acudir al Observatorio

de Costes, porque el mercado se ajusta y cuanto más se ajuste más eficiente es y más logra cada uno el precio que toca. Que en ese ajuste hay perdedores, sí, como en todos lados. Como todos recordamos empresas que entran en decadencia porque no ofrecen lo que quiere el mercado.

► **¿Cómo se han organizado las empresas cargadoras?**

Esto es una cuestión de acuerdos comerciales con nuestros clientes, en este caso con la distribución, porque está poniendo medios para descargar que antes no tenía que poner.

► **¿La Ley de la Cadena de Transporte es algo más que un brindis al sol?**

Habría que ver ciertas cuestiones vinculadas a la interpretación de la norma. La interpretación legal no es simplemente que un contrato es un documento firmado, sino que si hay un intercambio de información con un soporte digital en el que se hace una oferta y se acepta, eso es un contrato. Entonces, cuando se dice que en la carta de porte tiene que aparecer el precio, una interpretación es que si este precio aparece en otros documentos no es necesario ponerlo. La cuestión es que estamos en interpretaciones de qué poner y cómo poner y francamente en eso estamos en contra.

► **¿Por qué?**

Porque, por un lado, se hace pública información que puede ser sensible, pero sobre todo porque parece que aboga por una unificación del precio del transporte que en el fondo es malo para la competencia. Y me refiero a que es malo para los buenos, para los que lo hacen bien, de forma más eficiente, que no los distingues de los otros.

► **El gran caballo de batalla de los cargadores han sido las 44 toneladas. El primer paso ya está dado, pero queda por definir su implantación definitiva.**

Hay voluntad del Ministerio de desarrollar el calendario este año. Lo que genera dudas y nosotros no estamos cerrados a nada, es sobre qué modelo de implantación sea el adecuado, porque realmente hay diferentes opciones. Hay opciones de que sea todo de golpe desde una fecha concreta, vinculadas al tipo de vehículo y la antigüedad del mismo, así como también por sectores como se ha hecho en otros países. Lo que está claro es que el viejo mantra de transportar cuatro toneladas gratis es algo que no va a ocurrir.

► **¿Cómo contemplan la creciente falta de conductores?**

Está preocupando cada vez más. Por eso, tanto desde ACE como desde otras asociaciones estamos planteando protocolos y programas a escala europea

para concienciación y mejora de las condiciones de trabajo. Es un tema muy complejo socialmente del que somos partícipes los cargadores y los transportistas. En este sentido, los planteamientos demagógicos de enseñar los puntos de espera de los conductores en las plantas parecen obviar cuál es la normativa de prevención de riesgos laborales y por qué un conductor tiene que mantenerse en una zona y no andar por un almacén en el que están circulando carretillas. Somos responsables, cierto, pero me gustaría también oír más discursos autocríticos por parte de los transportistas sobre las condiciones laborales en las que contratan y hacen vivir a sus conductores.

► **Los retos del sector del transporte son la digitalización y la sostenibilidad?**

Sobre todo la sostenibilidad, porque es un tema muy complejo. La UE, cumpla o incumpla luego sus plazos, tiene la voluntad de alcanzar la neutralidad ambiental de toda actividad económica. Esto va a afectar a la actividad del sector de manera muy significativa. Y

la digitalización también, que continúa yendo más lenta de lo esperado.



No estamos en un contexto en el que se plantee nadie bajar el precio del transporte

► **¿La transformación tecnológica de los vehículos debe afrontarse desde una estricta neutralidad?**

Sí, porque es muy difícil acertar qué tecnología va a ser la adecuada. Mi opinión personal es que hay una estrategia política europea de aceleración de la transformación energética o de la

descarbonización y creo que, a veces, sí que hay que forzar ciertos cambios.

► **¿Los 'ecoincentivos' ferroviarios deberían extenderse también a empresas cargadoras?**

Quizá es una opinión políticamente incorrecta, pero creo que no. Lo que debe ser realmente es un mercado más competitivo. Lo importante es que esos 'ecoincentivos', vayan a quien vayan, contribuyan a buscar el precio más barato para sus clientes, por lo que esos 'ecoincentivos' acabarán traspasándose. Es de lógica económica.

► **¿Dónde está el problema del tren?**

En el reducido número de empresas que participan, muchas de ellas vinculadas a oligopolios estatales con su estructura y modelo comercial, y luego un diseño no reformado aún del propio mecanismo operativo de asignación de surcos. Esto hace que el mercado sea absolutamente ineficiente. Además, faltan terminales de intercambio modal y se ha tardado mucho en impulsar las autopistas ferroviarias. El ferrocarril de mercancías tiene futuro y a mí me gustaría que así fuera, porque genera alternativas adicionales y hay una red que está infrautilizada.



Marítimo

Rodríguez Dapena: “el tren está en la UCI”

Las dársenas de la fachada Atlántica-Cantábrica urgen medidas para superar el “déficit ferroviario”

Iñaki Eguía | Bilbao

El presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, junto con los máximos responsables de las dársenas de Bilbao, Pasaia, Santander, Gijón Avilés, Ferrol, A Coruña y Vigo, enclavadas en la fachada Atlántica-Cantábrica, compararon análisis, estrategias y previsiones para los próximos años en una mesa redonda or-

ganizada por la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE), dentro de los actos de celebración de su centenario.

El “retraso” del ferrocarril de mercancías en España fue uno de los ejes del debate. El propio presidente de Puertos del Estado aseguró que “sigue estando en la UCI”. A su juicio, la liberalización, impulsada por Bru-

selas, “está mejorando lentamente su situación, con su vinculación a la carga general movida en gran parte en los puertos”. De hecho, remarcó que “no se entiende el futuro del ferrocarril sin la mejora de la intermodalidad marítimo-terrestre”. En este sentido, Rodríguez Dapena reconoció la necesidad de “modernizar las infraestructuras ferroviarias y los servicios prestados por el tren” para incrementar la cuota del 5 por ciento de carga que tiene España en este modo, frente al 17 de media en la UE.

Corredor ferroviario

Con el objetivo de “no perder el tren”, el desarrollo del corredor ferroviario Atlántico del Noroeste fue una de las demandas más repetidas en el encuentro, especialmente por los presidentes de los puertos de Vigo, A Coruña y Ferrol, Jesús Vázquez Almuiña, Martín Fernández y Francisco Barea, respectivamente. Vázquez Almuiña urgió impulsar el corredor Atlántico “al mismo ritmo que el Mediterráneo, dado que las infraestructuras deben de ir por delante del peso económico, y en este caso no tenemos claro que

Un momento del encuentro organizado por ACBE en Bilbao.

sea una prioridad”. Por su parte, Francisco Barea reconoció que “el puerto de Ferrol no tiene futuro sin el tren”.

Entre los retos de futuro, el presidente de Puertos del Estado también subrayó la necesidad de desarrollar plataformas digitales que compartan la información y soluciones de la comunidad portuaria, así como de progresar en la transformación energética hacia las soluciones más sostenibles.

En este ámbito, el presidente del puerto de Bilbao, Ricardo Barkala, junto con los máximos responsables de Vigo, A Coruña y Ferrol, mostraron sus apuestas por la reindustrialización con la energía eólica, el hidrógeno y los biocombustibles, así como la electrificación de las terminales. El presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña reflejó este cambio señalando que “todo lo que se hacía gris, ahora tiene que ser verde”.

Asimismo, los presidentes de los puertos de Gijón y Avilés, Laureano Lourido y Santiago Rodríguez Vega, aunque defendieron el impulso a la economía verde, recalcaron que el carbón es un tráfico de transbordo esencial en sus dársenas.



La falta de espacio para el desarrollo de nuevos proyectos también es otro de los temas que preocupan, según se puso de manifiesto a la largo del debate organizado en la capital vizcaína por ACBE.

Analizar la integración de autoridades portuarias

Por último, Rodríguez Dapena incidió en el actual contexto de globalización, concentración e integración vertical que lidera el sector naviero, que se extiende por la gestión de las terminales portuarias y que en la fase más reciente afecta a la actividad transitaria. En este escenario, recalcó la importancia de que “los puertos trabajen de forma concertada con las navieras, así como que analicen las oportunidades de cooperar e integrar la gestión de diferentes autoridades portuarias para alcanzar una mayor eficiencia a través de las economías de escala”.

T
FLASH

Carretera

El Gobierno vasco lanza un Renove para camiones

El Gobierno Vasco, a través del Ente Vasco de la Energía, ha lanzado un programa de ayudas a la modernización de flotas de transporte de mercancías por carretera con una dotación de 7 millones de euros. Las solicitudes se podrán presentar hasta el próximo 15 de noviembre y se consideran subvencionables adquisiciones más eficientes de GNL, GNC, biometano y diésel Euro 6, y siempre que el vehículo sustituido, matriculado antes del 1 de enero de 2019, se achatarre.

Política

UNO pone en valor la competitividad del sector logístico en España

La patronal UNO, que preside Francisco Aranda, ha sellado una alianza con el centro de investigación Zaragoza Logistics Center (ZLC), para que analice la dimensión económica y social del sector logístico en España. El estudio persigue poner en valor las fortalezas que tiene nuestro país como conjunto -y sus diferentes regiones- para convertirse en *hub* logístico mundial, según destaca la organización empresarial.

Marítimo

La CNMC analiza la concentración ro-ro en el puerto de Barcelona

La CNMC analizará “en profundidad” la compra de Terminal Ferry de Barcelona por parte de Grimaldi, al controlar ahora las dos terminales públicas dedicadas al tráfico de carga rodada en el enclave catalán. El organismo supervisor no considera suficiente los compromisos adquiridos por el grupo italiano para contar con el visto bueno a la operación y, tras una primera valoración, ha decidido realizar un segundo análisis.

Ferrocarril

APL acelera la ampliación de Platea

Planea adjudicar el proyecto constructivo del nodo ferroviario de Teruel antes de final de año, con un presupuesto de 6,3 millones

TXXI | Zaragoza

Aragón Plataforma Logística (APL) proyecta adjudicar las obras de ampliación de la terminal ferroviaria de la Plataforma Logística de Teruel (Platea) antes de final de año. Platea cuenta con 2,5 millones de metros cuadrados de superficie y dispone de una terminal ferroviaria de mercancías que está conectada por un tramo de vía a la estación de Cella.

La sociedad pública aragonesa tiene previsto invertir 6,3 millones de euros en la extensión de la plataforma de la terminal y las vías, de manera que se puedan atender trenes de 750 metros de longitud. Actualmente, las instalaciones ofrecen servicio para trenes de hasta 450 metros de capacidad.

El proyecto contempla también la ampliación y urbanización del apartadero ferroviario y la construcción de un acceso para vehículos pesados. Al mismo tiempo, las obras incluyen la construcción del vallado, iluminación y un edificio de servicios, entre otras actuaciones complementarias. El plazo previsto para la ejecución del proyecto es de 12 meses, aproximadamente.

Según ha avanzado recientemente el Gobierno de Aragón, has-

ta un total de ocho ofertas se han presentado al concurso para la ampliación de la terminal ferroviaria. En concreto, las ofertas presentadas corresponden a Aldesa-Ideser; ASCH-Compañía de Obras Públicas, Hormigones y Asfaltos; COMSA-Urbamed; FCC Construcción; Marco de Infraestructuras y Medio Ambiente-Contratas Vilor-Paobal Alabalate-Trade-Vialex; Dragados-Tecsa y Vialobra.

La actuación tiene su origen en la modificación del proyecto supramunicipal de Platea, aprobado en junio de 2020, que incluía el desarrollo del apartadero ferroviario. Este plan fue revisado y la redacción del mismo fue adjudicada en mayo de 2021, junto con la dirección de obra de los trabajos, a la UTE Estudios Técnico-Inte-

gral de Teruel-Intercontrol Levante. La redacción ha dado lugar al proyecto de obras que es ahora objeto de licitación.

De este modo, Aragón Plataforma Logística continúa desarrollando su papel de motor de la región como polo logístico, un sector que representa en la actualidad más del 5,5 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB) de Aragón. En sus plataformas logísticas se encuentran ya instaladas más de 500 empresas.

La terminal podrá atender trenes de 750 metros



La Plataforma Logística de Teruel (Platea) reforzará su capacidad intermodal.

Carretera

Atfrie defiende extender la 'excepción ibérica' a la UE

El presidente de la patronal de transporte frigorífico, José María Arnedo, considera "fundamental" que se armonice en el ámbito europeo la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, incluyendo el intercambio de palés

Alfonso Alday | Oviedo

La Asociación Española de Empresarios de Transportes Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie), que preside José María Arnedo, mira a Europa para que la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, incluyendo el intercambio de palés, deje de ser la 'excepción ibérica'.

"Es fundamental que se armonice en el ámbito europeo la nueva norma que se ha aprobado en España. Debemos ir en esa dirección cuanto antes. Los clientes están receptivos, pero todavía supone un punto de fricción". Así de contundente se mostró Arnedo en el marco de la Asamblea General de la organización empresarial, celebrada los días 15 y 16 de septiembre en Oviedo bajo el lema 'Por la dignidad del sector, hacia un futuro económico y socialmente sostenible'.

La patronal Atfrie se alinea así con la posición de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), que ha vuelto a instar a la IRU que promueva en Bruselas la implantación de esta medida, apoyándose en los avances legislativos portugueses y español, únicos países de la UE en los que se contempla esta norma.

Precisamente, el 20 de septiembre tuvo lugar un encuentro en Madrid en el que participaron los sindicatos euro-

Pedro Conejero

Vicepresidente de Atfrie



La prohibición de la carga y descarga será un revulsivo para atraer a gente a la profesión

peos y representantes de Astic y Atfrie con el objetivo de ir sentando las bases de una propuesta normativa que avale la prohibición de la carga y descarga ante Bruselas. "Queda un arduo trabajo en Europa para extender todos los logros que hemos conseguido en España, para que no se den situaciones de conflictividad, en cuanto a los derechos de los transportistas, por el mero hecho de cruzar los Pirineos", recordó Antonio López, asesor jurídico de Atfrie.

Los sindicatos, muy críticos

Sin duda, no será un camino de rosas, sobre todo teniendo en cuenta la posición de las principales organizaciones sindicales españolas, muy críticas con la nueva norma y molestas por su no invitación a participar en las negociaciones entre el Comité Nacional y el Ministerio de Transportes, como se puso de manifiesto en la mesa redonda sectorial organizada por la patronal.

Francisco Vega, representante de CCOO, aseguró que "la prohibición de la carga y descarga en España es un avance", pero criticó que "la norma está llena de ambigüedad". Con todo, se mostró partidario de empujar esta medida. Eso sí, "superando lo que se ha trabajado en España", tras reiterar que "el diálogo social tripartito tiene que ser una realidad". En cuanto a dignifi-



Atfrie eligió Oviedo para celebrar su XLV Asamblea General.

car la profesión y hacerla más atractiva, Vega apuntó que "queda mucho trabajo por hacer". En un escenario donde la falta de conductores constituye uno de los principales problemas del sector, destacó, entre otros aspectos, la necesidad de "mejorar las condiciones laborales de los transportistas, la formación y las áreas de servicio".

En la misma línea se pronunció Diego Buenestado, del sindicato UGT, que insistió en disponer de una "norma clara", antes de proponer su extensión en Europa, tras subrayar que la legislación española genera "muchas dudas".

El director técnico de Astic y vicepresidente de la Comisión de Asuntos Sociales de la IRU, José Manuel Pardo, también participó en la mesa de debate. Pardo avanzó a los empresarios asistentes que la organización internacional adoptará una decisión una vez que haya analizado la aplicación y el efecto que ha tenido esta norma en España y Portugal. "La pelota está en nuestro tejado. Tenemos que trasladar las ventajas", apuntó el representante de Astic, en clara alusión a que la norma hace más atractiva la profesión y aumenta la productividad, al ganar horas que actual-



La prohibición de la carga y descarga en España es un avance

Francisco Vega
Comisiones Obreras



Esteban Sánchez (Grupo Transonuba), Jaime Moreno (Ministerio de Transportes), y Juan José Gil y Julio Villaescusa (Fenadismer).



Jaime Moreno (Mitma) augura un futuro “positivo”

La clausura de la Asamblea General de Atfrie corrió a cargo de Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que se mostró confiado de que “el futuro es positivo”.

Moreno puso en valor los acuerdos alcanzados con el Comité Nacional, con “medidas históricas” que reclamaba el sector, como la carga y descarga, “un hito importante”, si bien reconoció que “todavía hay zonas grises que tenemos que aclarar”. El representante del Ministerio se comprometió a trabajar “codo con codo con el Comité y los sindicatos para aprovechar al máximo esta medida que acaba de entrar en vigor y, como cualquier norma, tiene que echar a andar”. Con todo, confesó que “esto no se acaba” y adelantó la modificación de los pesos y dimensiones de los camiones. Eso sí, de forma “pactada con el Comité Nacional para que sea positivo para el sector” y alineados con la sostenibilidad. “El sector tiene que ser competitivo”, concluyó.

La clausura de la Asamblea General de Atfrie corrió a cargo de Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que se mostró confiado de que “el futuro es positivo”.

Igualmente, el presidente de Atfrie, José María Arnedo, se mostró “satisfecho con todo lo que se ha conseguido a día de hoy, pero no conforme”. Arnedo confía en que “la Administración siga poniendo oídos, porque nos faltan muchas cosas todavía por planificar”.

Atfrie confía en que “la Administración siga poniendo oídos”

Por su parte, el presidente de CETM, Ovidio de la Roza, también insistió en que “no es un punto y final, sino un punto y seguido. Hay muchas cosas que concretar”, en clara alusión a la Ley de la Cadena de Transporte, que “se tendrá que desarrollar”. De la Roza también valoró de forma positiva los acuerdos con el Gobierno. “Son herramientas fundamentales para mejorar las condiciones de los conductores y de las empresas”, concluyó.

La última intervención vino de la mano de Enrique Fernández, consejero de Industria, Empleo y Promoción Económica del Principado, que reivindicó el papel del transporte, “un sector esencial con el que hay que contar”.

Durante su intervención destacó la apuesta del Gobierno asturiano por la transición digital, “una oportunidad para ser más competitivos”, y energética, “una realidad irreversible”.

mente están penalizadas por otros trabajos. Por último, recordó que, “por el momento, Francia y Alemania se muestran abiertas a implantarlo, mientras países nórdicos, como Dinamarca, Finlandia y Suecia, han hecho patente su rechazo”.

El vicepresidente de Atfrie, Pedro Conejero, también señaló que “la prohibición de la carga y descarga va a ser un revulsivo para atraer a gente a la profesión”. Conejero recordó que “la profesión de conductor se ha deteriorado de tal manera que ahora tenemos un problema de relevo generacional. Estamos en la sociedad de la conciliación laboral y familiar y en el transporte internacional esto no encaja”. Por ello, abogó por “avanzar con lo que tenemos, y luego ya se podrá aquilatar, porque si no, dentro de un año seguiremos hablando del tema”.



Tenemos que trasladar las ventajas de la norma española

José Manuel Pardo
Dir. técnico de Astic

Por último, Ovidio de la Roza, presidente de CETM, recordó los avances “históricos” que ha logrado el sector en el último año, a través del Comité, “más unido que nunca”, y confesó que le está “sorprendiendo favorablemente como la prohibición de la carga y descarga se está introduciendo en el sector”, pese a que “lleva poco tiempo y hay mucha casuística”.

Dentro de la prohibición de la carga y descarga, la supresión del intercambio de palés, uno de los principales caballos de batalla de la patronal de transporte frigorífico en los últimos años, centró buena parte de la Asamblea General de Atfrie.

“El sistema de intercambio de palés es obsoleto, fuera de tono y fuera de lugar”, aseguró de forma contundente el vicepresidente de la patronal, Pedro Conejero, tras recordar que “muchos se están transportando de forma ociosa y absurda, penalizando la productividad por la propia carga que no se necesita”. Por su parte, el asesor jurídico de Atfrie, Antonio López, explicó que “la eliminación completa del sistema de palés a quien más va a beneficiar es al cargador, aunque no lo crea, porque va a dotar de más de una tonelada de carga útil a cada vehículo”. Y al final, añadió, “el gran beneficiario va a ser la sociedad en su conjunto, porque mejorará la eficiencia de la cadena de transporte, las condiciones de trabajo y beneficiará al medio ambiente”. Así las cosas, “no existe ningún motivo, fuera del interés cortoplacista de algunos cargadores, para mantener el sistema de intercambio de palés”.



Un momento de la mesa sectorial organizada por Atfrie en la Asamblea General.

En la misma línea se manifestó el presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, presente en la Asamblea General de la patronal de transporte frigorífico. “Quedan muchas cosas por hacer, pero estamos de celebración. Ha habido un cambio estructural, que ha sido fundamental”. Entre las medidas alcanzadas, Villaes-

Marítimo

Grimaldi enlaza Baleares e Italia con una línea regular

La naviera italiana extiende su servicio entre Sagunto e Italia a Palma de Mallorca con dos buques 'ECO', que tienen capacidad para 500 plataformas de carga

Antonio Martínez | Valencia
Grimaldi fortalece su estrategia naviera en España añadiendo una escala intermedia en Baleares a sus tráficos regulares con Italia. En concreto, la naviera italiana ha extendido su servicio desde Sagunto hacia los enclaves italianos de Cagliari y Salerno al puerto de Palma de Mallorca, donde realiza dos escalas semanales.

Para afrontar este servicio, Grimaldi ha colocado en la línea dos buques gemelos, el 'ECO Adriática' y el 'ECO Mediterránea', barcos con bandera italiana de nueva generación, construidos en 2022, que permiten el transporte de 500 plataformas de carga y 12 conductores. Estos buques están destinados al transporte de semirremolques, maquinaria, carga rodada, así como contenedores frigoríficos de productos frescos y congelados.

En el acto de presentación de la primera rotación del servicio, celebrado recientemente en Palma de Mallorca, el consejero delegado de Trasmed Grimaldi Logística España, Ettore Morace, indicó que con la incorporación de los nuevos buques "se optimiza-

rán las salidas diarias entre Valencia y Palma, que estarán dedicadas a los camiones, mejorando mucho la operativa en Palma y optimizando la puntualidad".

Con estos barcos, la naviera tendrá 'slots' suficientes para sus clientes "para cubrir el 100 por ciento del mercado de los semirremolques hacia Palma con dos buques respetuosos con el medio ambiente", añadió Morace.

El vicepresidente de la Autoridad Portuaria de Baleares, Santiago Mayol, valoró positivamente la

apuesta de Grupo Grimaldi por el puerto de Palma de Mallorca, indicando que "es una gran noticia, en tanto que se refuerzan los flujos comerciales ya existentes y se abren nuevos caminos y servicios".

Con el nuevo servicio de la naviera italiana, Baleares se une directamente con el puerto de Sagunto, una nueva línea marítima que hasta ahora solo escalaba en Valencia, consolidando la presencia del grupo en el corazón del Mediterráneo.



Imagen del nuevo buque del Grupo Grimaldi, "ECO Mediterránea".

Servicios

Panattoni amplía su huella en Cataluña

El promotor inmobiliario comienza la construcción, a riesgo, de una nueva plataforma logística

TXXI | Barcelona

Panattoni, promotor inmobiliario y logístico, ha ampliado su huella en el mercado catalán con la construcción del segundo edificio de su proyecto 'Panattoni Park Tarragona', cuyas obras ha iniciado. El parque logístico, ubicado en La Bisbal del Penedès (Tarragona), contará con un total de tres plataformas, la primera ya construida y alquilada al operador logístico Naeko.

La segunda instalación, que ha comenzado a construir a riesgo,

tendrá 66.430 metros cuadrados de superficie bruta alquilable (SBA). La tercera y última plataforma sumará 39.335 metros cuadrados e incluirá 28 muelles de carga y descarga.

Una vez culmine el proyecto, Panattoni contará con un parque de 146.179 metros cuadrados de superficie, convirtiéndose en el "mayor parque logístico privado en alquiler construido en Cataluña", destaca el promotor inmobiliario, a través de un comunicado.

Podrá acoger hasta cuatro acti-

vidades logísticas diferentes en módulos que varían de los 13.150 a 17.500 metros cuadrados de superficie. La plataforma contará con un total de 84 muelles de carga y descarga.

Además, recientemente, anunció su estreno en Murcia con la construcción de una primera plataforma para Alfil Logistics. Son dos edificios, donde el operador logístico concentrará toda su operativa en la región, que suman más de 75.000 metros cuadrados de superficie.

T

FLASH

Servicios

OnTurtle refuerza su presencia en Polonia

OnTurtle consolida su apuesta por Polonia, primer país europeo en transporte internacional, con siete nuevas áreas de servicio. Las estaciones se ubican en las localidades de Dzwonowo, Mierzyn, Kolbaskowo, Slubice, Pyrzyce, Gorzów y Szwecja y se suman a las siete estaciones que OnTurtle incorporó a finales de 2020 a su red europea. Distribuidas cerca de las zonas fronterizas con Alemania y República Checa, están abanderadas por su *partner* Faraon. La red de estaciones de OnTurtle cerró 2021 con más de 1.600 estaciones en Europa y con presencia en 10 países: España, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos, Austria, Alemania, Eslovenia, Italia y Polonia.

Servicios

Montepino Logística vuelve a confiar en Estrada & Partners

Estrada & Partners, consultora inmobiliaria especializada en inmologística, ha asesorado a Montepino en la compra de una parcela de 14.277 metros cuadrados en el polígono industrial Llanos de Espartal, en Alicante, para el desarrollo de plataformas logísticas. De este modo, Montepino Logística vuelve a contar con Estrada & Partners para la adquisición de una parcela en Alicante, tras hacerse con una superficie total de cerca de 19.870 metros cuadrados en el mismo polígono. La operación se realizó en el mes de junio del año pasado.

Express

Nacex refuerza sus servicios para el sector salud

Nacex, compañía de mensajería urgente de Logista, ha obtenido el certificado de acuerdo al cumplimiento de la GDP (Good Distribution Practices) para el transporte de medicamentos de uso veterinario. Con este certificado, concedido por Aenor, la compañía amplía sus servicios para la distribución al sector de la salud.

Carretera

Grupo Enora se incorpora en la red de Palibex

TXXI | Madrid

Palibex amplía su red de transporte urgente con la incorporación de Grupo Enora, que ofrece servicios globales de transporte y logística para los sectores como el siderúrgico y metalúrgico, los bienes de equipo, la alimentación o las empresas de gran distribución.

Enora Servicios Logísticos, trasladó el pasado mes de diciembre sus instalaciones centrales desde el Centro de Transportes de Gijón al polígono industrial Asipo en Llanera. El operador asturiano desarrolló este cambio para disponer de una mayor superficie de almacenaje al establecerse en una nave de 3.000 metros cuadrados. Además, desplazó su delegación en Cataluña para implantarse en una nave de 1.000

metros cuadrados de extensión en Esparraguera (Barcelona). En Madrid continúa con sus almacenes de 3.500 metros cuadrados en Alcalá de Henares.

Enora Servicios Logísticos alcanzó en 2020 una cifra de negocio próxima a los 3,2 millones de euros, con un crecimiento del 3 por ciento con respecto al año anterior.



PALIBEX

Transitarios

Transnatur impulsa su estrategia internacional

TXXI | Barcelona

Transnatur refuerza sus tráfico internacionales tras cerrar nuevos acuerdos de colaboración. Por un lado, el grupo ha realizado un cambio de corresponsalía en la zona de Estrasburgo (Francia), que cubre Ziegler, su agente de confianza también para la zona de Burdeos. Se trata de un servicio bisemanal con el que la transitaria española espera aumentar sus expe-

diciones con la zona noroeste de Francia.

Por otro lado, ha iniciado colaboración con Delamode Baltics, su nuevo agente para los países bálticos (Lituania, Letonia y Estonia). En este caso, ofrece un servicio de tres salidas y llegadas semanales con doble conductor, lo que permitirá reducir el tiempo de tránsito con estos países a la mitad de un servicio estándar.



Ziegler, nuevo agente de Transnatur en la zona de Estrasburgo.

TRANSNATUR



PÉREZ TORRES MEJORA SU OPERATIVA EN A CORUÑA

Pérez Torres Marítima invierte 3 millones en una nueva grúa, modelo Liebherr LHM 550, con una capacidad de izado de 144 toneladas, que incorpora en su terminal del puerto exterior. La inversión acumulada por el operador gallego en Punta Langosteira asciende ya a 20 millones.

Carretera

Supergroup crece en España

La multinacional sudafricana propietaria de Ader compra la navarra TI Transporte Inmediato, especializada en servicios de última milla

Eva Mármol | Barcelona

SuperGroup Spain ha anunciado la adquisición de TI Transporte Inmediato, grupo navarro especializado en servicios de última milla B2B y B2C, sobre todo para los sectores de Horeca, alimentación y farmacia. La multinacional sudafricana Supergroup entró en el mercado español con la compra, a través de la alemana In Time Express Logistik, de Servicios Empresariales Ader, especializada en transporte dedicado, en el año 2017.

Cinco años después de adquirir a Ader, la multinacional se refuerza en el mercado español con la toma de control de TI Transporte Inmediato. Transporte XXI ya anunció a principios de año el interés del operador en crecer inorgánicamente. La operación supone “disponer de un especialista en el segmento de la temperatura controlada”, señala Jordi Iglesias, director general de SuperGroup Spain, a través de un comunicado.

Esta compra “aumentará las capacidades del *holding* y fortalecerá el portfolio de soluciones de transporte, logística y movilidad que ofrece en España”, señala SuperGroup Spain.

El grupo TI, cuyos orígenes se remontan al año 1997, cuenta con siete plataformas, operando en 16 provincias. Tiene una flota propia

de 260 vehículos y una plantilla de 300 trabajadores. Con la operación, SuperGroup Spain persigue “reforzar su especialización en la actividad de la distribución dedicada”, además de prepararse para “abordar una estrategia operativa holística en esta actividad, sensible a las futuras reglamentaciones y para los nuevos modelos de distribución urbana sostenible que exigirán *players* preparados y especializados”.

En pleno crecimiento

Servicios Empresariales Ader no ha parado de crecer ni en plena pandemia. La compañía cerró el último ejercicio fiscal, del 1 de julio de 2020 al 30 de junio de 2021, con un volumen de negocio de 81,1 millones de euros, según datos del operador. Ello supone el 21,5 por ciento más en comparación con los 66,7 millones de euros en ventas del ejercicio anterior, de acuerdo con el Registro Mercantil.

Acumula un incremento de la facturación de casi el 37 por ciento en los tres últimos ejercicios, de los que dos han sido en pandemia. La compañía registra una actividad que genera un movimiento de unos 1.400 vehículos diariamente. Alrededor del 95 por ciento de la flota es subcontratada. Cuenta con 19 plataformas, que suman más de 60.000 metros cuadrados.

Marítimo

Boluda prepara su llegada a Santander

Recibe dos grúas para su nueva terminal de contenedores, que espera poner en marcha durante el primer trimestre de 2023

Transporte XXI | Santander

Boluda Corporación Marítima, que preside Vicente Boluda, continúa dando pasos en el desarrollo de su nueva terminal de contenedores en el puerto de Santander, cuya puesta en funcionamiento está prevista durante el primer trimestre del próximo año.

La instalación, que se denominará Boluda Maritime Terminals Santander, recibió recientemente dos grúas STS Liebherr, procedentes del puerto de Róterdam a bordo de la barcaza "Wagenborg Barge 7", de la compañía holandesa Wagenborg Towage.

Dragados inició el pasado mes de marzo la construcción de la terminal de contenedores, que ronda los 67.000 metros cuadrados y que contará con una línea de atraque de 472 metros de muelle.

La Autoridad Portuaria de Santander, que preside Francisco Martín, adjudicó, en diciembre de 2020, a NSCT Investment, sociedad creada por Boluda, las obras y explotación de la terminal marítima durante 40 años.

El grupo marítimo estima un desembolso de 38,5 millones de euros para el mantenimiento de infraestructuras, instalaciones, edificación y equipamientos durante todo el plazo de concesión.

Boluda Maritime Terminals Santander se ha comprometido a mantener un tráfico mínimo anual de importación y exportación de 35.000 TEUs durante el primer quinquenio de la concesión y, a partir de dicho ejercicio, de 44.823 contenedores.

Además de los buques de otras compañías que realicen la estiba y desesti-

ba, Boluda Lines tiene previsto realizar una escala por semana, con enlace en puertos como Vilagarcía, Leixoes, Setúbal, Las Palmas y Tenerife, así como en el Norte de Europa.

Nuevos tráfico

El presidente del organismo portuario, Francisco Martín, recalcó que la nueva terminal de contenedores del puerto de Santander va a permitir "un incremento del tráfico de, aproximadamente, un millón de toneladas, para acercarnos a los siete millones de toneladas, además de avanzar en el porcentaje de la mercancía general e incrementar el número de destinos".



Las dos grúas STS Liebherr llegaron a Santander procedentes de Róterdam.

A.P. DE SANTANDER

La Autoridad Portuaria de Santander, que alcanzó en el año 2021 su récord histórico de tráfico total con 6,7 millones de toneladas, también marcó un nuevo techo en el movimiento de contenedores, con 37.615 TEUs, un 43,9 por ciento más con respecto al ejercicio anterior.

Servicios

Continental apuesta por la sostenibilidad

TXXI | Hannover

Continental aprovechó la edición de la feria IAA Transportation, celebrada en Hannover (Alemania),



CONTINENTAL

para presentar tres soluciones de neumáticos para el transporte sostenible de corta y larga distancia. Según informa, a través de una nota, con Conti Urban, estrena un concepto de neumático diseñado para vehículos de reparto, así como para autobuses electrificados. Además, estrena un modelo de neumático para un nuevo concepto de remolque con un eje motriz eléctrico, y con EfficientPro Gen 3+ actualiza su neumático de larga distancia.

Carretera

Citylogín incrementa su flota eléctrica

TXXI | Madrid

Citylogín, empresa de distribución de última milla, ha incorporado a su flota de vehículos de reparto tres nuevas furgonetas 100 por cien eléctricas, que ya prestan servicio a Ikea.

Estos vehículos eléctricos tienen una capacidad de 12 metros cúbicos, lo que permite unos 800 kilogramos de carga útil, destacan desde la compañía. Cuentan, además, con una autonomía de 220 kilómetros y pueden recargarse en

las instalaciones de Citylogín en Torrejón de Ardoz (Madrid), donde la empresa dispone de 22 cargadores para su flota eléctrica.



CITYLOGÍN

Carretera

Sarosa estrenará nueva plataforma logística

TXXI | Valencia

TPF Consulting, consultora especializada en inmologística, asesora a la compañía Sarosa Logística en el contrato de alquiler de una plataforma de 22.000 metros cuadrados. La instalación, construida sobre una parcela de 38.000 metros cuadrados en el área industrial de Ribarroja del Túría,

en la provincia de Valencia, cuenta con un total de 49 muelles de carga y seis puertas de acceso a nivel, así como un patio de circulación perimetral.

Está previsto que las obras, cuya dirección corresponde a la ingeniería especializada Aspor Engineering, concluyan a finales de este mes de octubre.

Servicios

Padrosa y el fondo TIIC desarrollarán áreas seguras

El proyecto paneuropeo contará con 46 *parkings* de camiones

TXXI | Girona

Padrosa, grupo empresarial global que centra su actividad en los servicios de transporte, y TIIC, fondo especializado en los sectores de transporte e infraestructura, se han asociado para desarrollar la primera plataforma paneuropea de áreas de estacionamiento seguras para vehículos pesados (SSTPAs).

Esta asociación implica el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la primera fase del proyecto, con el objetivo de lograr 17 aparcamientos de camiones en seis países de Europa central, informaron ambas compañías, a través de un comunicado. La plataforma también incluye un SSTPA ya operado por Padrosa en España, ubicado en la salida 3 de la autopista AP-7.

El proyecto, cuya inversión no ha trascendido, contará con un total de 46 aparcamientos de camiones repartidos en 17 países europeos, una vez que esté completamente desarrollado.

La iniciativa de la plataforma tiene como objetivo responder a la creciente demanda de estacionamiento seguro, una vieja reivindicación del sector del transporte por carretera. Igualmente, según recoge la misma nota, la nueva infraestructura proporcionará “servicios de vanguardia para garantizar condiciones de trabajo adecuadas y atender el bienestar social de los conductores”.



El sector reclama estacionamientos seguros.

T

FLASH

Servicios

Acuerdo entre mowiz TRUCK y TDRJOBS

TDRJOBS, portal de empleo especializado en la captación de conductores de camión, y mowiz TRUCK, red de *parkings* de camiones seguros, alcanzan un acuerdo de colaboración mediante el cual sus usuarios tendrán beneficios añadidos por el uso de las dos plataformas. La alianza pretende ayudar en la mejora de las condiciones de servicio y en la digitalización del sector, según destacan desde el portal de empleo.

Servicios

BentallGreenOak vende un portafolio logístico de 5 activos

BentallGreenOak, fondo de *real estate*, ha cerrado la venta de una cartera logística compuesta por 5 naves ubicadas en la primera y segunda corona logística de Barcelona y Bilbao. Los inmuebles suman un total de 60.000 metros cuadrados y cuentan con ocupación cercana al 90 por ciento. La operación ha sido asesorada por CBRE.

Marítimo

TTIA pone el foco en la eficiencia energética

TTI Algeciras firma un convenio de colaboración con Enertika para mejorar la eficiencia energética de sus instalaciones. La primera fase del proyecto consistirá en la sustitución de más de 3.900 puntos de luz correspondientes a toda la iluminación operativa de la terminal de contenedores por tecnología LED. Esta actuación supone una inversión de más de un millón de euros.



Prologis coloca la primera piedra de un edificio de 40.000 m2 en Guadalajara.

Servicios

Prologis engorda su cartera

Adquiere 128 edificios logísticos y 6 desarrollos en entornos urbanos

TXXI | Madrid

Prologis ha ampliado su cartera de centros de preparación de pedidos en siete países europeos, que incluye propiedades en Madrid y Barcelona. El promotor inmobiliario ha adquirido 128 edificios logísticos y seis nuevos desarrollos a Crossbay, empresa especializada en última milla, añadiendo más de un millón de metros cuadrados de espacio urbano a su cartera europea. La transacción, por un valor de 1.585 millones de euros, se ha materializado a través de Prologis European Logistics Fund (PELF). Las propiedades adquiridas se encuentran en

Italia, Países Bajos, España, Francia, Alemania, Bélgica y Polonia.

Primera incursión en Guadalajara

Por otra parte, Prologis ha colocado recientemente la primera piedra de Prologis Park Guadalajara DC1, el primer almacén logístico de la multinacional estadounidense en Guadalajara (Castilla-La Mancha).

Se trata de un edificio de 40.000 metros cuadrados. El almacén contará con 54 muelles de carga y 14 metros de altura libre. Con este edificio, la compañía sumará más de 125.000 metros cuadrados de espacio logístico en la región.

Marítimo

Alicante, 'hub' intermodal

CHM ejecuta la nueva terminal de contenedores, que gestionará HPA

TXXI | Alicante

CHM trabaja en la puesta a punto de la nueva terminal de contenedores del puerto de Alicante. Las obras de adecuación de este espacio las ha adjudicado la sociedad Hub Portuario de Alicante (HPA), formada por el operador JSV Logistic y el empresario Francisco Naranjo, concesionaria de la dársena. La rehabilitación del muelle, con una superficie aproximada de 70.000 metros cuadrados, consiste en su adecuación como nueva terminal marítima e incluye además una conexión con ferrocarril.

La inversión inicial prevista para que esta nueva terminal esté operativa es de cerca de 11 millones. En este sentido, JSV estima

que sus instalaciones gestionen a partir de 2023 el transporte de 1.600 contenedores semanales entre los puertos de Canarias, Marsella, Malta y Turquía. Además, la nueva conexión ferroviaria permitirá el desplazamiento de trenes lanzadera desde la terminal ferroviaria que JSV gestiona en Miranda de Ebro (Burgos), así como con la terminal de Can Tunis, ubicada en el puerto de Barcelona.

Como ya adelantó este periódico, la terminal de contenedores estará equipada con dos grúas del tipo Quayside, con un alcance de pluma de 39 metros, y tres *react-stacker* de 45 toneladas de capacidad para el apilado de hasta cinco contenedores en altura.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com