



Transporte XXI

Ferrocarril

Euro Pool System reduce su huella de CO2 con Transfesa
Pág. 14

Carretera

Gagotrans apuesta por la multimodalidad
Pág. 16

Marítimo

La naviera Ellerman se posiciona en Cádiz
Pág. 31



Suplemento

LOGÍSTICA INTEGRAL
La cadena de suministro acelera el paso hacia la transformación digital

Número 664 | Año XXXI | 15 Octubre 2022

www.transportexxi.com

Cefsa inicia actividad de tracción en España

La empresa ferroviaria arranca con el arrastre de trenes de contenedores desde Madrid y Córdoba con el puerto de Valencia Pág. 10



Compañía Europea Ferroviaria (Cefsa), constituida en enero de 2018 por el Centro Europeo de Formación Ferroviaria, arranca su actividad comercial en España.

FRANCISCO BAREA

Presidente de la A.P. de Ferrol-San Cibrao

“El tren hará crecer nuestro hinterland”



El plan inversor cuatrienal de 104 millones concentra la mayor partida para la entrada del tren a la dársena exterior. La intermodalidad, junto con el contenedor y los proyectos ‘verdes’, los “pilares” para diversificar el tráfico de carbón.

Pág. 36

Cargadores

DBA Bilbao Port ganará capacidad

La filial de Grupo Hafesa, holding dedicado a la comercialización y distribución de productos petrolíferos, invertirá 3,95 millones de euros en la construcción de cuatro nuevos tanques en su terminal del puerto de Bilbao para el almacenamiento de gasolina, gasóleo y biodiésel.

Pág. 12



Marítimo

El Puerto de Barcelona, rumbo a Tailandia

El Puerto de Barcelona retoma las misiones empresariales presenciales. El destino: Tailandia, el previsto en 2020, cancelado por la pandemia. Tras dos viajes virtuales, a Colombia y Corea del Sur, hay misión *in situ* al país asiático entre el 22 y el 28 de octubre.

Pág. 19

Somos parte del cambio. **Un hub SMART en continua evolución**

Conectado



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

Transparente

Sostenible

Eficiente



THAILAND

TRADE MISSION
PORT DE BARCELONA
Port Authority
BANGKOK
22ND to 28TH OCTOBER | 2022



QUÉ BIEN

El apoyo emprendido por la Diputación de Bizkaia al transporte de mercancías por carretera, teniendo en cuenta el actual contexto de incertidumbre y los grandes retos que tiene este sector, integrado mayoritariamente por autónomos y micropymes. Avanzar en la modernización de una flota de camiones con cerca de 17 años, que solo la mitad son Euro V y Euro VI; en la digitalización y en el relevo generacional de los profesionales de la carretera son algunos de los frentes que hay que abordar a corto plazo. La institución foral ha abierto una mesa de diálogo con las asociaciones Asetrabi, Asotrava y TransportBilbao, que está dando frutos. Las bonificaciones a los peajes para los camiones arrancarán en 2023 y se añaden a medidas fiscales, el Plan Renove del Gobierno Vasco y otras ayudas directas que saldrán este año para modernizar un sector estratégico.



QUÉ MAL

La enésima prórroga del sistema de tributación por módulos para los autónomos, más ventajoso fiscalmente que la estimación directa. Una medida que supone una subvención a la atomización, uno de los males endémicos del sector, y una puerta abierta a la competencia desleal. Eso sí, aún habrá que esperar a que el Gobierno cuente con la mayoría suficiente para sacar adelante los Presupuestos Generales del Estado. De este modo, un año más se mantendrá el actual límite de facturación anual establecido en 125.000 euros para poder acogerse a este régimen, frente a la línea roja de 75.000 euros, aprobada para 2016, que no ha llegado a entrar en vigor, debido a las sucesivas prórrogas en estos últimos años. Una medida que chirría con la “decidida apuesta” de Moncloa por la concentración empresarial.

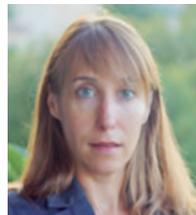
LA FOTO DE LA QUINCENA



ALGECIRAS IMPULSARÁ LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS

El puerto asumirá la portavocía del Grupo de Asesoramiento de Terminalistas del Corredor Ferroviario de Mercancías del Atlántico, misión que recaerá sobre el responsable de asuntos europeos de la entidad portuaria, Luis Núñez. La elección se produce en un momento ‘dulce’ del tráfico ferroviario en la rada.

SE MUEVEN

**Gisèle Muñoz**

El Centro Español de Logística amplía su equipo con la incorporación de Gisèle Muñoz como directora de Innovación y Desarrollo del CEL.

**Jérôme Jacek**

ID Logistics nombra a Jérôme Jacek como nuevo director general de la compañía en Iberia. Sustituye a Javier Echenique, que pasa a ser director general de Italia.

**Inmaculada Ramos**

La presidenta de la asociación soriana Agrutranso toma las riendas de la Federación Interregional de Asociaciones de Transporte (Fitrans).

**Alberto Terol**

Ontime nombra presidente a Alberto Terol, con un reconocido bagaje como presidente en Europa de Arthur Andersen, Deloitte y Garrigues.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

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

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

Publicidad: Clara Bouza, Angélica Santana
publicidad@grupoxxi.com

Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

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

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

Exigencia sin sentido

Una reciente exigencia de la Dirección General de Carreteras, dependiente de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, lleva unos meses poniendo patas arribas el objetivo de acelerar la producción de energías renovables en nuestro país. Un objetivo impulsado por Bruselas y el Gobierno español, que no es ninguna broma en pleno contexto de crisis energética. La energía eólica es una de esas fuentes renovables que se quieren impulsar contra reloj, en plena escalada de precios de las energías fósiles, pero resulta que en un despacho de Nuevos Ministerios alguien se ha empeñado en poner palos en la rueda. La exigencia se materializa en el certificado de inviabilidad de otros modos de transporte distintos a la carretera, que tienen que cumplimentar las

empresas de transporte especial. Esta traba burocrática, considerada por todos los actores implicados como “absurda”, llegó a provocar antes del verano significativos retrasos a la hora de conseguir el informe previo a la autorización complementaria de circulación, que es la que permite realizar los transportes especiales. Presión mediante por parte del sector y cargadores, la Administración ha acelerado la expedición de los informes, pero para sorpresa de las partes implicadas, mantiene su enroque en torno al criticado requisito. El ferrocarril, hoy por hoy, no parece alternativa a la carretera para este tipo de transportes especiales, por lo que la insistencia escama a más de uno. Intentar elevar la cuota de un modo de transporte a base de poner trabas a otros, parece una política de otros tiempos. El requisito debería desaparecer.

Nada nuevo bajo el sol

El Gobierno ha presentado, a bombo y platillo, los Presupuestos Generales del Estado para 2023, los últimos de esta legislatura, por lo que no es de extrañar su marcado tinte electoralista, con un fuerte aumento del gasto social, aún a riesgo de elevar la ya de por sí abultada deuda pública. En lo concerniente a la cartera de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ‘vendidos’ por la propia ministra, Raquel Sánchez, como “los más sostenibles y sociales”, nada nuevo bajo el sol. La parte del león del proyecto, que contempla una dotación de 21.273 millones de euros, se lo lleva el ferrocarril, que en el negocio de mercancías continúa en el furgón de cola de la Unión Europea, sin visos de coger velocidad a corto plazo por muchos millones que se metan en un saco que parece no tener fondo. Y es que el tren sigue siendo el prota-

gonista con casi 8.000 millones de euros de inversión prevista a lo largo del próximo año, de los que más de 3.300 millones de euros, a partes iguales, se destinarán a los dos corredores ferroviarios, el atlántico y el mediterráneo, como si fuesen la panacea para impulsar la carga. Por el contrario, el rey del transporte, la carretera, vuelve a salir mal parado en este reparto presupuestario.

La economía, y más en un escenario de gran incertidumbre, con una inflación disparada, requiere unos presupuestos más ajustados a la realidad para hacer frente a la actual coyuntura, y no unos basados en unas previsiones de crecimiento nada creíbles realizadas por un Gobierno que hace tiempo que está en ‘modo elecciones’. Es su plan: ¡ni crisis, ni inflación, pasamos de ella! El resultado, a todas luces, un auténtico desastre.

LA ROSCA

Alfonso Alday



Para que el sector alcance el objetivo de ‘cero emisiones’ se necesitan políticas realistas

A todo gas

La escalada de los precios del gas natural, que ha dejado de ser un tema coyuntural, ha puesto contra las cuerdas a los empresarios del sector que apostaron por este tipo de combustible, sobre todo a los transportistas, que tras acometer fuertes inversiones tienen su flota de GNL parada porque las cuentas no salen. Hace tiempo que se ven las señales de SOS, pero no hay respuesta desde Moncloa para este grupo de pioneros en el camino hacia la descarbonización.

En el marco del ciclo de desayunos Agoras de *elEconomista*, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, aseguró que el Gobierno estudia la posibilidad de aplicar en el mercado del gas las mismas medidas que las llevadas a cabo en el de la electricidad. Respondía así, o por lo menos lo intentaba, a una pregunta lanzada por el vicepresidente ejecutivo de Astic, Ramón Valdivia, que trasladó su preocupación por la subida de los costes energéticos. Las palabras de Sánchez sonaron a la típica frase de “estamos trabajando en ello”.

Todo parece indicar, a estas alturas de la película, que la estrategia europea sitúa al hidrógeno como elemento esencial para alcanzar la neutralidad de carbono en 2050. Pero aún queda un largo camino por recorrer para que sea una realidad. Y mientras tanto, ¿qué opciones tienen los transportistas de internacional, que llevan años apostando por reducir la huella de carbono con la tecnología y soluciones que tienen a su alcance? Los políticos han hecho su particular viaje al futuro, marcando unos ambiciosos objetivos inalcanzables actualmente. Puestos a trazar una legislación de ciencia ficción, podrían marcar que los camiones vuelen, para no desgastar las carreteras, y que puedan funcionar con las pilas del famoso conejito, que duran, y duran, y duran... ¡Seamos serios! Para que el sector alcance el objetivo de ‘cero emisiones’ se necesitan políticas realistas y coherentes. Para todo lo demás, ya tenemos la ‘gran pantalla’.



MIRAR SIN VER

Miguel
Rocher

En ninguna profesión es más necesaria la formación que en la de los actores que formamos la cadena de suministro

¡En formación!

La teoría es imprescindible, a pesar de ser tan solo la mitad de la formación necesaria para incorporarse a un puesto de trabajo y generar desde el minuto diez. A menos que el empresario quiera pagar salarios ínfimos a sus empleados y formarlos a costa de sus clientes. Comete así un craso error que acabará pagando con un coste mayor del que ha pretendido ahorrarse por un ridículo pensamiento de algunas centurias atrás. Sí, estimados lectores, eso sucede ahora y más asiduamente de lo que nos gustaría, aunque tiene merecido castigo, porque quienes lo llevan a cabo, se pasan la vida formando profesionales para la competencia. En ninguna profesión, que yo conozca, es más necesaria la formación práctica, a la vez que la teórica, que en la de todos los actores que formamos parte de la cadena de suministro. Hago especial énfasis en la práctica, porque hay personas excelentemente formadas, con una licenciatura *ad hoc*, un par de idiomas en la tierra natal de los mismos y algún título de especialización que al ponerse delante de un expediente, no saben por dónde comenzar. Por cualquier esquina aparece un curso, seminario, webinar, máster, etcétera, de logística, derecho marítimo y fiscalidad aduanera. Eso sí, vamos a ver cuántos son capaces de ofrecer una formación adecuada, ensuciándose los zapatos, para aprender tomando tierra, la realidad de nuestra profesión. Cuidado con esas formaciones que otorgan magníficos diplomas, con logo y renombre, a costa de recibir muchas clases *online*, o en un pupitre, después de pagar cantidades relevantes, a cambio de un marco y un papel. Después despertamos con la realidad. Cuántas pérdidas ha generado la pandemia para unos y cuantos beneficios para otros. Sucumbimos ante la condescendencia y la comodidad. “Si cada año estuviéramos ciegos por un día, gozaríamos mucho más los otros trescientos sesenta y cuatro” (Isaac Asimov).

mrocher@operplus.com

COMPLEMENTARIOS



Nabil Sultan, vicepresidente senior de la división de carga de Emirates, y Jan Krems, presidente de United Cargo, ha firmado un memorando de entendimiento. Según el acuerdo, trabajarán en “estrecha colaboración” para potenciar sus redes de transporte de carga aérea.

EL PASAVANTE LEGAL

La reforma llega tras muchos años de peticiones del sector naviero

Jesús Barbadillo



Piratería

El RDL 14/2022, que entró en vigor el 2 de agosto, ha establecido que las empresas navieras y los armadores españoles, cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo de piratería, podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de vigilantes de seguridad con empresas dedicadas a esta actividad autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la UE o del EEE que reúnan los requisitos exigidos legalmente en España en materia de seguridad privada.

La mayor novedad es que hasta ahora se exigía que las citadas empresas estuvieran autorizadas en España, donde, a diferencia de algunos países de la UE

(Grecia, Malta, etc.) o del EEE, no había empresas especializadas debidamente autorizadas, por lo que, en la práctica, era inviable el embarque de vigilantes de seguridad en los buques de pabellón español.

La reforma llega tras muchos años de peticiones del sector naviero y, curiosamente, cuando la piratería a escala mundial ha bajado en términos generales, si bien no lo ha hecho en todas las zonas afectadas. En cualquier caso, valoramos positivamente la reforma, pues es mejor tarde que nunca. Además, la piratería sí afecta a buques de pabellón español, fundamentalmente a algunos buques petroleros, metaneros y a determinados buques de pesca de altura y gran altura. Se espera que la medida sea razonablemente efectiva, pues ya se han implementado con éxito iniciativas similares en el ámbito internacional (Operación Atalanta) y en otros países.

jesus.barbadillo@garrigues.com

EL TÚNEL

Carlos
Sánchez

El comercio internacional crecerá en el sudeste y sur asiático y se acelerará de manera exponencial en el África subsahariana

Menos China

Todo apunta a que el foco del crecimiento del comercio internacional no va a estar en el futuro próximo tan capitalizado por China como venía siendo tradicional en los últimos años. Esta es una de las principales conclusiones del reciente informe ‘Trade Growth Atlas’ que elabora DHL de la mano con la NYU Stern School of Business.

El gigante asiático ha venido representado en torno al 25 por ciento del crecimiento del comercio internacional en los últimos años, una cifra que se verá reducida a algo más de la mitad según las previsiones. El estudio identifica una mayor diversificación del mercado, con nuevos focos de crecimiento del comercio mundial en el sudeste y sur del continente asiático. Países como India, Vietnam o Singapur, entre otros, van a tirar con fuerza de ese hipotético carro en las próximas décadas. Además, el crecimiento comercial se acelerará también de manera exponencial en el África subsahariana, que apunta a convertirse en el auténtico tapado de la economía global en los próximos años.

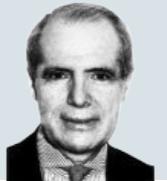
La clave del crecimiento de estas economías emergentes se encuentra en la progresión que han ido experimentando en las medidas de conectividad, innovación y en el número de compañías líderes, confirma el estudio. En concreto, muchas de estas economías se están convirtiendo en exportadoras de productos cada vez más punteros y sofisticados y su competitividad no se reduce a costes bajos, sino también a la capacidad que han tenido para innovar y apostar por la calidad, según revela el informe.

En conjunto, pese a la crisis económica derivada de la guerra de Ucrania, las perspectivas de crecimiento futuro del comercio internacional siguen siendo “sorprendentemente positivas”, con un ritmo de incremento ligeramente más rápido que en la década anterior, según desvelan DHL y la NYU Stern.

c.sanchez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Antonio Viñal



A las leyes les sucede lo que a las personas, unas envejecen bien y otras mal

La Administración de las autoridades portuarias

El próximo 25 de noviembre se cumplirán treinta años de la publicación de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el Boletín Oficial del Estado (BOE. nº 283). Un período lo suficientemente amplio como para poder valorar con objetividad sus debilidades y fortalezas desde su entrada en vigor, en particular, un elemento clave, como es la gestión portuaria. Esta, según reza en su Preámbulo, debe ser ágil, flexible y eficiente, en línea "con el principio de libertad de empresa en el marco de la economía de mercado", lejos, por tanto, de la fuerte protección e intervencionismo administrativo clásicos. Pero, ¿ha sido realmente así?

A las leyes les sucede lo que a las personas, unas envejecen bien y otras mal, y esta Ley 27/1992 no podía ser, y de hecho no ha sido, ajena a este principio. De ahí la necesidad de la reforma que el sector venía reclamando y que está en marcha. La evolución de la economía, del transporte, de la gestión, de la tecnología, en fin, imponen, si se quiere ser competitivo, una actualización permanente de nuestros puertos, de sus competencias, de sus funciones, de sus órganos. Entre estos, se encuentran los consejos de administración de las autoridades portuarias, cuya composición está regulada, primero, por el artículo 40 de esta Ley, y, segundo, por la práctica que lo aplica, no siempre acordes a esa evolución.

El artículo 40 prevé, en su apartado 2, que una parte de los miembros del consejo sean designados

en representación de cámaras de comercio, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario, lo que crea a veces un problema de suprarrepresentación -duplicidades de organismos con parecido o semejante objeto social- y otras de infrarrepresentación -ausencia de sectores económicos relevantes-. A este problema se añade otro, consistente en que los vocales designados por las comunidades autónomas en ocasiones carecen de la formación o especialización necesarias para participar con la profesionalidad requerida en estos órganos.

Y, por encima de ambos problemas, se da otro, derivado de la escasa renovación de su composición, como si la pertenencia a ellos de unos mismos vocales, en el ámbito de los sectores económicos relevantes, fuera un derecho consuetudinario inmutable. Este hecho llama doblemente la atención, no solo porque ignora la cambiante realidad económica y social, con nuevos agentes que hay que tener en cuenta igualmente; sino también porque pasa por alto lo establecido por nuestro propio Código Civil, cuyo artículo 3, al regular la aplicación de las normas jurídicas, prevé que estas sean interpretadas de acuerdo "con la realidad social de (su) tiempo", cosa que en este caso no sucede.

Al margen de que esa reforma a la que me refería previamente aborde esta situación, ampliando, por ejemplo, el número de vocales para poder atender con solvencia la demanda existente, me planteo si entre tanto podría considerarse una solución



práctica del problema mediante una interpretación consensuada de dicho artículo 40, ya sea mediante un acuerdo -un "gentlemen's agreement"- que contemple una rotación cuatrienal de los vocales de los sectores económicos relevantes, o mediante una cesión "pro tempore" a estos, por parte de las comunidades autónomas, de algunos de los que les corresponden, de tal forma que, sin perder su titularidad, permitan la tan necesaria renovación.

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



Es clave acometer una fiscalidad amable que incentive la inversión

Nodo logístico intercontinental

España cuenta con una magnífica posición geoestratégica que bien aprovechada nos puede permitir convertirnos en un *hub* logístico intercontinental. Para ello, es imperioso que las administraciones tomen conciencia de que el avance del sector logístico en un mundo tan globalizado supone una oportunidad para atraer actividad, generar dinamización económica y mejorar la competitividad y el empleo.

Madrid se posiciona como una región estratégica para el desarrollo de la logística. El 75% de las empresas del sector realiza parte o toda su actividad en esta autonomía. Además, alberga el Puerto Seco de Coslada, que conecta con los cuatro puertos más importantes de España (Algeciras, Valencia, Bilbao y Barcelona); una gran red de carreteras; el Centro de Transportes de Coslada; el aeropuerto de Barajas y Mercamadrid (la mayor infraestructura de Europa de este sector).

Nuestro sector genera en España alrededor de un millón de afiliados directos, más los indirectos y el empleo inducido, y aporta el 8% del PIB. Son cifras que conviene repetir para que nuestro sector forme parte de la agenda política; en las misiones empresariales que se realizan al extranjero, se debe promocionar España como territorio logístico con identidad propia. Por ello, resulta clave acometer una fiscalidad amable que incentive la inversión y una política regulatoria predecible y de calidad pues competimos en un mundo globalizado. Para atraer empresas que consoliden aquí sus grandes tráfico es clave impulsar una economía abierta, un capital humano cualificado, infraestructuras de primer nivel, digitalización empresarial y un desarrollo sostenible. También se necesitan más recursos en nuestra administración aduanera y paraduanera para que sea más competitiva y ágil. Solo si alineamos estos factores pondremos en el mapa a nuestro país como uno de los grandes nodos logísticos mundiales.

TRASLUCHANDO

Luis Figaredo



Deberían examinarse caso a caso, si quienes se acogen a la protección al cabotaje cumplen con los requisitos del mercado

La protección por bandera

De acuerdo con la RAE, se conoce como “dispensa” el “privilegio, excepción graciosa de lo ordenado por las leyes generales, y más comúnmente el concedido por el papa o por un obispo”. En España, también, se aplica la dispensa, entre otros supuestos, a la autorización no ya de Marina Mercante, sino de los propios armadores, para utilizar un buque no comunitario en cabotaje comunitario reservado a modo de monopolio a los buques comunitarios. Lo que es llamativo es que el privilegio no es la dispensa, es la protección al cabotaje.

Esta situación de monopolio efectivo supone una restricción a la competencia (en palabras de la CNMC) y los supuestos que se dan deberían ser analizados desde el punto de vista de los usuarios del transporte más que de los que prestan los servicios protegidos. Deberían examinarse caso a caso, si quienes se acogen a esa protección efectivamente cumplen con los requisitos necesarios que el mercado exige o sencillamente (como sucede a menudo) no ofrecen los servicios de transportes competitivos que el mercado demanda, ya que se encuentran protegidos por la necesidad de esa eclesiástica dispensa. Con independencia de ello, quizás algunas compañías utilicen esquemas fiscales (por ejemplo, en sus matrices) que les equiparen más a las navieras internacionales que a las nacionales. Quizás sus barcos no tengan la edad adecuada y hacen que tanto un comprador como un vendedor tengan que pagar primas elevadas de seguro o no cumplan con las exigencias de los contratos de compraventa o, sencillamente, las condiciones contractuales que imponen se vuelvan tan rígidas que hagan que sus servicios sean prácticamente monopolísticos y quien demanda dichos servicios quede fuera de mercado. Habrá que “soplárselo” a la CNMC, a ver qué dicen.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

Aproximadamente el 60 por ciento de la flota de reparto de mercancías de Madrid tendrá prohibido el acceso al centro de la ciudad a partir del próximo 1 de enero de 2023, a menos que el equipo del alcalde **José Luis Martínez-Almeida** dé marcha atrás. El Comité Madrileño de Transporte por Carretera trata de conseguir contra el reloj una modificación urgente del calendario de renovación de flotas de distribución urbana de mercancías (DUM) previsto en la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS). Este calendario deja fuera de juego para acceder el Distrito Centro a todos los vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA con distintivo B, en clara discriminación con los comerciantes, a los que sí que se les permitirá el paso con esos vehículos. Renovar toda la flota supone una inversión de 900 millones de euros, inasumible en tiempos de crisis. El equipo de Gobierno del ayuntamiento debería recordar lo que defendía en los tiempos de oposición a **Manuela Carmena** y atender así las justas reivindicaciones de los transportistas.

LOGÍSTICA MEDIANTE

La inminente entrada en vigor de la ley de Cambio Climático aviva el debate sobre la DUM

Ana González



Última milla

La ley de Cambio Climático, que entrará en vigor en 2023, establece que todos los municipios de más de 50.000 habitantes tendrán que contar con una zona de bajas emisiones (ZBE). Esto afectará a 149 localidades en España, 50 capitales de provincia y pequeños municipios que tendrán que establecer su propia ZBE. La inminente entrada en vigor de la ley aviva, entre otros, el debate sobre la distribución urbana de mercancías.

El Centro Español de Logística fue pionero en realizar el primer estudio en 2008 sobre retos a los que se enfrenta la DUM, como la reducción de la congestión y el impacto ambiental, el mantenimiento del servicio y la calidad de las entregas, y la rentabilidad y sostenibilidad económica del modelo de negocio. Los

cambios en los hábitos de los consumidores, el aumento de la población urbana, la logística inversa, la complejidad normativa y el elevado número de actores que intervienen en el proceso son factores hacen más necesario que nunca la búsqueda de soluciones colaborativas.

Abordar la complejidad de la DUM requiere disponer de datos que nos permitan tener una buena foto de la situación, generando estándares e infraestructuras para su captación y para el almacenamiento de datos “federados” que permitan una correcta toma de decisiones. Requiere infraestructuras logísticas y modelos de distribución colaborativos, basados en la conectividad y la digitalización de los procesos. La actualización de la normativa, la colaboración público-privada y la implicación de todos los actores implicados serán también claves para una ciudad competitiva y sostenible.

cel@cel-logistica.org

SHIPPERS & CO.

Jordi Espín Vallbona



Hoy, la cadena de transmisión de la confianza logística, popularmente conocida como *supply chain*, está en horas bajas

Fahrenheit 451

Todavía tengo pesadillas cuando recuerdo la novela de Ray Bradbury, Fahrenheit 451, que Truffaut llevó al cine en 1966.

La imagen de una sociedad que prohibía los libros y los quemaba en grandes hogueras en medio de la calle es difícil de borrar por todo lo que el fuego implica: destruir la confianza en las fuentes de información y en su cadena de transmisión. Personas denunciando a otras por poseer libros para ser detenidas: un mundo solo creíble en la ficción.

Pero debo admitir que lo peor no eran las imágenes de los libros ardiendo, lo más inquietante era la imposición de una sociedad basada en la denuncia, y, por lo tanto, en la desconfianza, que quedaba establecida como actividad principal de relación social.

Hoy, la cadena de transmisión de la confianza logística, popularmente conocida como *supply chain*, está en horas bajas.

La cadena de suministro siempre se ha basado en una cadena de certidumbre para que las operaciones tengan efecto y la mercancía fluya. ¿Cómo pueden establecerse estándares de confianza si la hiperregulación de transporte actual crea un marco en el que el peso de la prueba ya no reside en el Regulador y lo traspa a los actores implicados en el desempeño de las operaciones de transporte?

Empezamos con la ya legitimada ‘Acción Directa’ y las denuncias de ella derivadas, en la que se puede llegar a pagar más de una vez por un mismo servicio de transporte; continuamos ahora con tiempos de espera definidos en una hora -imposibles de cumplir en muchos casos- a la espera de la denuncia pertinente.

Nos cuesta admitir que las distopías pueden llegar a ser reales. Es necesario que dejemos de comer palomitas para evitar que las pesadillas se conviertan en realidad.

jespín@transprime.es

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Pere Navarro
Del. Especial del Estado CZFB

Barcelona New Economy Week (BNEW), evento híbrido creado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) en el primer año de pandemia, ha aprobado con nota la tercera edición, la primera sin cortapisas a la participación presencial.



Emanuele Grimaldi
Cons. Delegado de Grimaldi

Grimaldi, el principal armador de servicios de *short sea shipping* del sistema portuario español, sigue poniendo el foco en el proceso de transición energética y en la estrategia de reducir emisiones a través de la ampliación de flota con buques más eficientes.



Miguel Borrás
Dir. gral. DHL Express España

DHL Express España desarrollará un ambicioso plan de inversión de 130 millones de euros hasta el año 2024. Incluirá la apertura de un nuevo *hub* internacional en Barcelona, un nuevo centro en Girona y la adquisición de 350 furgonetas eléctricas de reparto.



Xavier Flores
Secr. gral. Infraestructuras

Si bien es cierto que el proceso de tramitación se ha agilizado en los últimos meses, el sector reclama la eliminación definitiva del requisito de inviabilidad de otros modos para el transporte especial, una traba que está retrasando la construcción de parques eólicos

PICOS DE ORO

Galicia es competitiva gracias a la actividad logística

Xoán Martínez

Presidente del Clúster Función Logística

Tengo la convicción de que la competitividad de los puertos se va a jugar en la liga digital

Francisco Toledo

Dir. Cátedra Smart Ports Universidad Jaume I

Hay que dejar paso a los jóvenes para empujar la transformación tecnológica

Xavier Camps

Fundador y director general de Bytemaster

El Corredor Atlántico es un tren que no podemos dejar pasar

María González

Consejera de Movilidad de Castilla y León

El crecimiento a medio plazo se enfoca en Asia, pero el continente de futuro es África

Gerardo Landaluze

Presidente del Puerto de Algeciras

El sector público no puede encogerse de hombros y actuar como una comparsa en sostenibilidad

Raquel Sánchez

Ministra de Transportes

OJO AVIZOR

El viento ha dejado de soplar a favor de la carga aérea mundial tras un 2021 "estelar".

Eva Mármol



Por poco

El viento ha dejado de soplar a favor de la carga aérea mundial, El pasado ejercicio fue, palabras de IATA, "un año estelar". Y es que el tráfico de mercancías por el modo aéreo superó en un 6,9 por ciento los flujos prepandemia. Y con los aviones, para alegría de las compañías aéreas, al 'completo' o casi porque la oferta siguió alejada (-10,9 por ciento) de la capacidad de 2019 al continuar aviones de pasajeros en tierra.

IATA apuntaba a un "fuerte 2022". Poco podía imaginar la patronal internacional de aerolíneas y el resto del mundo, quizás, a excepción de Rusia, la guerra en Ucrania.

En los primeros ocho meses de este año, el negocio del *cargo* supera por los pelos (+0,9 por ciento) los tráficos acumulados en el mismo periodo de 2019, mientras que la capacidad

sí ya es mayor que la oferta prepandemia (+4,7 por ciento) al calor de la recuperación del turismo.

A diferencia de la tendencia mundial, el viento no dejó de soplar en contra ni en 2021 para la red de Aena. El sistema aeroportuario español cerró el pasado ejercicio con el 6,6 por ciento menos de flujos que en 2019. Eso sí, ha reducido casi a la mitad esta diferencia (-3,9 por ciento) en los primeros nueve meses de este año.

Las aerolíneas han sacado sus buenos dineros del negocio del *cargo* en los últimos años, lo que sin duda contribuyó a que los números fueran menos rojos por su otro negocio de pasajeros. Con perdón del precio del combustible, una demanda más frenada y la mayor oferta deberían contribuir a unos fletes más moderados. Más con entrada de CMA CGM Air Cargo, la más reciente Maersk Air Cargo y la anunciada MSC Air Cargo.

AGENDA

8-9 de noviembre de 2022

Congreso Int. Puertos Sostenibles

Conferencia

Bilbao

www.puertosostenible.bilbaoport.eus

8-10 de febrero de 2023

Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición

Berlín

www.fruitlogistica.com/es/

1-2 de marzo de 2023

Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición

Bilbao

www.bilbaoexhibitioncentre.com

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

Ferrocarril

Cefsa arranca actividad de tracción

La empresa ferroviaria, de Grupo Raxell Filiux, ha iniciado servicios en España con el arrastre de trenes de contenedores desde Madrid y Córdoba con el puerto de Valencia



A.P. DE VALENCIA

Antonio Martínez | Valencia
 Compañía Europea Ferroviaria (Cefsa) ha arrancado su actividad comercial en España. La compañía, constituida en enero de 2018 por el Centro Europeo de Formación Ferroviaria (CEFF), ha iniciado sus servicios dentro de un corredor de alta competencia en el negocio de la tracción, como es el que une al puerto de Valencia con Madrid, y en otro emergente como el que enlaza Córdoba con el enclave valenciano. Este

Operaciones
 intermodales
 en el puerto de
 Valencia.

último se realiza a través de la estación intermodal de Fuente de San Luis, localizada próxima a la dársena.

La compañía, bajo el entramado de Grupo Raxell Filiux y CEFF, inició sus primeras operaciones de forma regular en el mes de agosto para el operador intermodal Sicsa Rail Transport con un surco entre el puerto seco de Coslada y el puerto de Valencia, según ha confirmado a Transporte XXI Pedro Pérez Belmonte, director general de

Cefsa y de Grupo Raxell Filiux. El convoy viene operando regularmente flujos de contenedores de las navieras Maersk y Cosco, principalmente, según ha podido comprobar este periódico.

Este tren de contenedores venía siendo operado por Continental Rail. Cefsa ha alquilado la locomotora a Athos Rail, que con

anterioridad la tuvo arrendada a Continental Rail entre 2019 y 2022, tras haber adquirido la unidad a Renfe Mercancías.

En el corredor entre el puerto de Valencia y la zona centro de España (Abroñigal, Coslada, Vicálvaro y Azuqueca), uno de los más activos de España, con un volumen superior a los 100.000 TEUs

24 H

DE SERVICIO
 EN LOS TRENES,
 OBJETIVO PARA
 2023 DEL PUERTO

E&P
 REAL ESTATE ADVISORS

PLATAFORMA LOGÍSTICA
 COSLADA, MADRID
 EN ALQUILER
 7.667 m²

INFÓRMATE EN

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

VASCOSHIPPING
 www.vascoship.com

COSCO SHIPPING

PEOPLE YOU KNOW
 PERSONAS QUE CONOCES
 International Maritime Container Transport

Bilbao-Gijón-Vigo-Ferrol



iniciado la tracción de otro tren de contenedores con tráfico de la naviera MSC entre las terminales de Córdoba y Fuente de San Luis (Valencia), con una máquina de Raxell Rail.

Cefsa dispone actualmente de otras cinco locomotoras en servicio que están alquiladas a otros operadores de tracción. En este sentido, fuentes del sector no descartan que la empresa ferroviaria tome nuevas posiciones en otros corredores para hacer frente a la demanda de operadores intermodales.

Trenes nocturnos

Por otro lado, al objeto de extender la actividad de las operaciones ferroviarias, la Autoridad Portuaria de Valencia ha anunciado que se podrá ofrecer servicio intermodal durante las 24 horas en 2023. Ese es el objetivo trazado por la dirección del enclave, que preside Aurelio Martínez, según ha podido confirmar Transporte XXI.

Con ello, el puerto accede a una petición histórica de empresas y operadores ferroviarios que venían demandando una mayor accesibilidad para operar convoyes de contenedores y vehículos nuevos en las terminales del enclave valenciano.

Con esta actuación, el puerto quiere incrementar a medio plazo el casi centenar de convoyes semanales que se viene registrando en las últimas semanas. De hecho, el presidente

anuales de carga, vienen trabajando actualmente Tracción Rail, Medway, Transfesa Logistics, Cefsa y Renfe Mercancías.

Por otra parte, al cierre de esta edición, la compañía había

EL INTERMODAL AVANZA EN VALENCIA

Las terminales portuarias han logrado captar un crecimiento del 20% en los últimos cinco años, pese a la adversa coyuntura de la pandemia de la COVID-19.



Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Datos en TEUs.

del puerto de Valencia ha resaltado el buen momento que vive el intermodal en los muelles del enclave. “En las tres primeras semanas de septiembre hemos alcanzado la cifra de 90 trenes semanales en la primera, 90 en la segunda y 96 en la tercera, cuando la media del año pasado por estas fechas era de entre 65 a 70 trenes semanales”, explicó el máximo responsable del organismo portuario.

El objetivo es lograr alcanzar los 100 convoyes semanales antes de finalizar el año y que durante el próximo ejercicio esta cifra siga progresando gra-

cias a la nueva alimentación que en los diferentes corredores ferroviarios puede provocar la puesta en marcha de trenes nocturnos complementarios a los diurnos.

Al cierre del pasado mes de agosto, el puerto de Valencia registraba un crecimiento del 5,75 por ciento en el tráfico ferroviario de contenedores con respecto al mismo período del pasado año, con un volumen de 148.116 TEUs.

Por su parte, el tráfico de vehículos nuevos crece a un ritmo del 29 por ciento, con 10.279 unidades transportadas.

El contenedor en tren crece a un ritmo del 5,7% en 2022




Los frigos suben al tren

¡PREPARATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!

www.viia.com







GRUPO HAFESA

La terminal de DBA Bilbao Port cuenta actualmente con 12 tanques, con una capacidad de 54.750 metros cúbicos.

Marítimo

DBA Bilbao Port ganará capacidad

La filial de Grupo Hafesa invertirá 3,95 millones de euros en la construcción de cuatro nuevos tanques en su terminal del puerto de Bilbao para almacenar gasolina, gasóleo y biodiésel

Alfonso Alday | Bilbao

Grupo Hafesa, holding dedicado a la comercialización y distribución de productos petrolíferos, mantiene sus planes de expansión en el puerto de Bilbao.

Una vez completadas las obras de mejora de su terminal de la dársena vasca, que explota a través de la filial DBA Bilbao Port, el grupo proyecta ampliar su capacidad dentro de la misma concesión.

El proyecto presentado a la Autoridad Portuaria, en fase de información pública al cierre de esta edición, contempla la construcción de un nuevo cubeto con cuatro tanques para almacenar gasolina, gasóleo y biodiésel, con una capacidad total de 8.500 metros cúbicos. De este modo, alcanzará los 63.250 metros cúbicos de nueva capacidad.

La inversión prevista alcanza los 3,95 millones de euros, que se suma a los 2,3 millones ya destinados a la mejora de las instalaciones.

Las obras de ampliación están previstas que se realicen en un plazo aproximado de doce meses y sobre una superficie de 2.055 metros cuadrados. Para habilitar este espa-

cio, el operador prevé desplazar y modificar instalaciones existentes.

La hoja de ruta trazada también incluye una conexión con una línea existente de la empresa Bunge para disponer de una línea adicional para biodiésel hasta el atraque de Punta Ceballos para trasiegos y carga y descarga de buques.

Desde Grupo Hafesa ya avanzaron a este periódico la posibilidad de acometer nuevas actuaciones. “Se están valorando los diferentes escenarios respecto a la posibilidad de ampliar la capacidad operativa y logística de la compañía, que dependerán, en gran medida, de la evolución del mercado”, explicaron. Apenas ocho meses después de dichas declaraciones, el proyecto se ha concretado.

Mejora de la terminal

Esta nueva actuación da continuidad a las obras de mejora de su terminal. Los trabajos, completados a principios de este año, con una duración de ocho meses, se dirigieron a incrementar la capacidad operativa de sus instalaciones en la dársena vasca y la variedad de producto. La inversión ascendió a 2,3 millones de euros, según señalaron a este periódico responsables del operador.

La mayor parte del desembolso correspondió a la habilitación de uno de sus tanques de almacenamiento y distribución para poder incorporar un nuevo producto. En concreto, gasolina 95. En este sentido, se conectó el tanque a los cargaderos de producto mediante líneas independientes. El holding explicó entonces que se trataba de “un producto de una gran demanda en el mercado actual”, lo que “va a permitir la optimización de costes en el transporte del producto, al

poder transportar con un mismo camión gasolina y gasoil”. El proyecto también incluía dos nuevas isletas de carga, lo que posibilita reducir los tiempos de carga y espera de los transportistas, además de implementar la aditivación y mezcla de biodiésel en brazo de carga de gasoil.

DBA Bilbao Port es titular de una concesión de más de 22.000 metros cuadrados en la zona industrial del puerto de Bilbao



En 2021, el operador movió más de 335.000 toneladas.

para adaptar y gestionar actividades de logística portuaria para combustibles e hidrocarburos. La terminal cuenta actualmente con 12 tanques, con una capacidad de 54.750 metros cúbicos. En 2021, movió más de 335.000 toneladas, lo que supone un crecimiento del 46 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Las previsiones de cara a este año apuntan a un tráfico de 350.000 toneladas.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com



El tren de CoolRail está posicionando la distribución de productos hortofrutícolas entre España y el norte de Europa, gracias a la alianza entre Transfesa y Euro Pool System.

Ferrocarril

Euro Pool System reduce su huella de carbono con Transfesa

El distribuidor de envases consolida la expansión del servicio CoolRail al norte de Europa con el transporte por ferrocarril de 1.633 contenedores durante el pasado ejercicio

Antonio Martínez | Valencia
El distribuidor de envases Euro Pool Systems (EPS) ha logrado reducir su huella de carbono en un 14,9 por ciento durante el último año con la expansión del servicio ferroviario CoolRail, entre Valencia y el norte de Europa, en alianza con la española Transfesa Logistics, según fuentes de la compañía.

EPS ha explicado que “hemos avanzado para alcanzar nuestro objetivo del 20 por ciento de la huella de carbono en 2025”. Para ello, “ha sido fundamental la colaboración con Transfesa Logistics en el funcionamiento del servicio con una eficiente y sostenible red de distribución de productos frescos y envases por ferrocarril”, junto a la “implementación exitosa del Proyecto Cian”.

Este proyecto está logrando una transición de las bandejas azules rígidas a la nueva generación de bandejas plegables verdes, “lo que ha tenido un

enorme impacto en los movimientos de transporte y en la reducción de CO₂”, aseguran desde la compañía.

En su alianza con Transfesa Logistics, la compañía ha logrado la expansión de su servicio CoolRail, que con anterioridad solo conectaba España con Países Bajos y Reino Unido, a países como Alemania y Dinamarca. La compañía logró transportar 1.633 contenedores frigoríficos de 45 pies durante el pasado año, a los que se unieron otros 410 contenedores de la filial LPR (La Palette Rouge), operaciones en las que también colabora Transfesa.

En 2021, el grupo logró un fuerte aumento de los flujos entre Valencia y Reino Unido, consolidando un volumen de cinco trenes semanales. Por un lado, el grupo reforzó la exportación de productos frescos desde España sumando la sinergia de reubicación de bandejas de regreso para un nuevo

ciclo, reduciendo entre un 70 y 90 por ciento las emisiones que se realizan por carretera.

La ampliación del servicio, desde Valencia a Londres, ha permitido ayudar a los clientes británicos de CoolRail a tener una “solución de transporte rápida, sostenible y económicamente atractiva”, explican desde Euro Pool. Asimismo, la

Instalaciones de Euro Pool System en la localidad de Massalavés (Valencia).



TRANSPORTE XXI

puesta en servicio de un tren directo a Colonia hizo posible que, a través de Alemania, los trenes también puedan llegar a Escandinavia, Polonia y República Checa.

Los trenes mantuvieron un tiempo de tránsito de 44 horas al norte de Francia (Dourges) y Alemania (Colonia) y de 72 horas con Reino Unido (Londres). Hasta los países nórdicos y del este de Europa, el tránsito es de 96 horas. El servicio es puerta a puerta, incluido los acarreo por carretera.

Sostenibilidad

Por otro lado, uno de los objetivos del distribuidor de envases es optimizar el ritmo de carga de los camiones, aumentando las tasas de carga y desarrollando planes de optimización para los flujos de transporte, “con miras a reducir nuestras distancias de transporte”, explica la compañía. Para ello, el grupo planea la creación de centros de servicio en ubicaciones estratégicas, optimizar las rutas y transitar con camiones completamente cargados.

Por su parte, el grupo quiere incentivar la sustitución de 9.000 camiones diésel de su decena de proveedores de transporte por unidades que funcionen con energías verdes, como el biogás o biocombustibles. Un cambio que “requiere paciencia y persuasión”, avanzan desde la compañía, porque “tienen que decidir ellos mismos en qué tecnología y tipo de combustible desean invertir”.

Junto a esto, el grupo considera al tren como “un medio de transporte muy fiable”, por lo que estudia cuidadosamente cómo convertir el transporte por carretera en ferroviario para reducir las emisiones de la cadena de suministro.

Marítimo

Progeco consolida su apuesta por el puerto de Bilbao

El operador solicita una concesión de 14.000 metros cuadrados en el muelle A-2, por un plazo de 10 años, que ya utilizaba mediante autorización

Alfonso Alday | Bilbao

Progeco Bilbao afianza su apuesta por el puerto de Bilbao, donde ya dispone de cerca de 60.000 metros cuadrados de superficie en concesión en la tercera fase de la Zona de Almacenaje y Depósito de la dársena vasca (ZAD-3).

La compañía de almacenaje, distribución y transporte, que también realiza servicios de venta y reparación de contenedores, ha solicitado a la Autoridad Portuaria una

nueva concesión, por un plazo de diez años, en el muelle A-2 de la zona de ampliación del puerto de Bilbao. Progeco utilizará este espacio, con una superficie total de 14.369 metros cuadrados, para actividades de almacenamiento y

expedición de mercancías. Esta parcela, que ya estaba utilizando mediante autorización, cuenta con un almacén de cerca de 4.000 metros cuadrados.

El proyecto, en fase de información pública al cierre de esta edición, permitirá al

operador portuario elevar la superficie en concesión hasta los 74.000 metros cuadrados. Además, explota otros almacenes en el puerto, a través de autorización o alquiler, que suman 30.000 metros cuadrados. Es decir, en total cuenta con más de 100.000 metros cuadrados en la dársena.

La base logística de Progeco Bilbao, localizada en la ZAD-3, ocupa una superficie próxima a los 60.000 metros cuadrados, tras incorporar recientemente una parcela de casi 4.000 metros cuadrados, que también utilizaba de forma habitual.

La terminal cuenta con 24.000 metros cuadrados de superficie cubierta para actividades logísticas, la manipulación de productos siderúrgicos, carga paleizada y *project cargo*, 20.000 metros cuadrados de superficie descubierta, incluyendo viales, y 8.500 metros cuadrados de instalaciones frigoríficas, de los cuales 7.500 metros cuadrados están dedicados para al-

macenaje y 1.000 para trasvase de productos perecederos. La plataforma también dispone de un taller para equipos *reefer*, dedicado en exclusiva a la reparación de equipos frigoríficos, y un 'depot' de contenedores de 25.000 metros cuadrados.

Progeco Bilbao cerró 2021 con una cifra de negocio de 9 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 3,6 por ciento con respecto al difícil 2020, marcado por la pandemia, según datos facilitados por el operador. La mayor parte de sus ingresos corresponde a las actividades de almacenaje (56,3 por ciento). El resto se reparte entre la reparación de contenedores (41,5 por ciento) y venta de contenedores (2,2 por ciento). En cuanto a la distribución por mercados, la UE concentra el 54 por ciento de las ventas, España el 45 por ciento y

8.500

METROS
CUADRADOS
DE INSTALACIONES
FRIGORÍFICAS



Progeco Bilbao cuenta con más de 100.000 m2 de superficie en el puerto bilbaíno.

A.P. DE BILBAO

el 1 por ciento restante corresponde a países extracomunitarios.

El grupo Progeco Bilbao, sumando la actividad que realiza a través de Transportes Rontegi y Vinatrans, alcanzó unas ventas de 14,5 millones de euros en 2021.



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



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

www.captrain.es

Carretera

Gagotrans apuesta por la multimodalidad

El operador realiza el fletamento de un buque y trabaja para ofrecer servicios de transporte ferroviario en el corredor entre Galicia y el País Vasco y que conecte con Zaragoza y Cataluña



GAGOTRANS

Iñaki Eguía | Lalín

Desde hace dos años, Gagotrans Lalín mantiene una decidida apuesta para situarse como un operador logístico multimodal, con la incorporación del transporte marítimo a su oferta por carretera, así como con el objetivo de sumar el ferrocarril de mercancías durante los próximos meses.

La compañía gallega de transporte Gagotrans Lalín opera con una flota de 40 camiones.

El transportista gallego, fundado en 1999 en Lalín (Pontevedra), ha fletado en las últimas semanas el primer barco, dedicado en su totalidad para el cliente Cupa Pizarras. Este servicio permitió embarcar más de 4.000 toneladas desde el puerto de Vilagarcía hasta la dársena francesa de Nantes.

Además, Gagotrans está abordando

realizar un segundo fletamento para diversos cargadores, que saldrá desde una de las dársenas gallegas del Atlántico con destino a misma terminal marítima francesa.

Los responsables de la compañía, con sede en Lalín, destacan que con estas operativas “se evita el tráfico de 175

€
2,6

MILLONES
DE FACTURACIÓN
REGISTRÓ EN EL
EJERCICIO 2020

camiones por las carreteras, mejorando la sostenibilidad del envío y ante la cada vez más complicada situación de la cadena de suministro por la falta de camiones”.

Además, el flotista está trabajando en un proyecto para ofrecer, durante los próximos meses, un servicio de carga ferroviaria en el corredor que enlaza Galicia con el País Vasco, y que conecte con Zaragoza y Cataluña.

Los responsables de Gagotrans Lalín enmarcan estos nuevos proyectos multimodales en un contexto de fortalecimiento de su actividad, “con fuertes crecimientos de doble dígito en 2021 y que continuarán durante el actual ejercicio”.

La compañía, que opera con una flota de 40 camiones y que prevé alcanzar el medio centenar a finales de año, realiza sus servicios de transporte internacional para empresas de los sectores de construcción y automoción. Además, está ultimando incorporar la industria de la alimentación seca a su cartera de clientes.

Gagotrans tiene su sede central en una parcela de 5.200 metros cuadrados en el polígono industrial Lalín 2000, donde cuenta con un almacén de 4.000 metros cuadrados. En las últimas semanas, el transportista gallego también ha abierto nuevas delegaciones en Picassent (Valencia), con una nave de 1.500 metros cuadrados, así como en Mejorada del Campo (Madrid), con una instalación de 1.200 metros cuadrados.

Gagotrans Lalín obtuvo una cifra de negocio de 2,6 millones de euros en 2020, un volumen que supone un crecimiento del 18 por ciento con respecto al anterior ejercicio, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

El operador gallego se ha implantado este año en Valencia y Madrid

Marítimo

Castellón optimiza su terminal de líquidos

La Autoridad Portuaria construirá una estructura destinada a albergar tuberías en su nuevo pantalán de la dársena sur para afrontar los crecimientos de la operativa de carga y descarga de graneles líquidos, el 50% del tráfico total del enclave

A. Martínez | Castellón
La Autoridad Portuaria de Castellón completará su zona dedicada al movimiento de tráfico energéticos en la dársena sur del enclave con la construcción de una estructura (rack) destinada a albergar cuatro tipos de galerías para la colocación de nuevas tuberías en el muelle con las que operar graneles líquidos.

Fuentes del organismo portuario, que preside Rafael Simó, indican que con esta actuación "el puerto de Castellón verá aumentada su infraestructura logística y la capacidad de maniobra en lo que respecta al transporte de mercancías de granel líquido".

4

MILLONES DE EUROS DE INVERSIÓN EN LA TERMINAL DE LÍQUIDOS

La terminal de graneles líquidos del puerto dispone actualmente de cuatro puntos de atraque. La actuación a realizar se centra en uno de ellos, que carece de galería subterráneas y tuberías a través de las cuales operar el material procedente de los buques. Esta instalación tiene 70 metros de longitud por 60 metros de anchura en su zona de atraque, con una superficie aproximada de 2.400 metros cuadrados. Hay que recordar que el puerto de Castellón puso en servicio recientemente la ampliación de su zona de graneles líquidos, bajo una inversión de 4 millones de euros, reforzando las posibilidades del negocio energético en la dársena sur del enclave.

Con esta actuación realizada por la entidad portuaria, en la instalación se puede dar servicio a buques de entre 10.000 y 40.000 to-

neladas de peso muerto, con una eslora máxima de 200 metros.

El tráfico de productos energéticos supone alrede-

edor del 50 por ciento del flujo total de la dársena, con un movimiento establecido en los 10 millones de toneladas anuales.

OEA

Operadores Económicos Autorizados

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

Empresas de Servicios a las Empresas

Transporte Internacional de Mercancías



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

 <p>CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	 <p>AIRPHARM SA Passeig de la Zona Franca 111 Edif. Auditori, 7º 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
 <p>BERNARDINO ABAD SL México, 1 11004 Cádiz Tel. (+34) 956 228 007 info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.es</p> <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 MPP <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones 	 <p>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail fam@finismar.es www.finismar.es</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones <input checked="" type="checkbox"/> Estiba <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Seguros
 <p>CASINTRA PORT Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas 	 <p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
 <p>COMA Y RIBAS Obradors, 7. Pol. Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	 <p>ESTE PUEDE SER SU ESPACIO 944 400 000</p>



Coral Transports, con sede central en La Granada (Barcelona), ya ha desaparecido como marca comercial.

Operador Logístico

H.Essers culmina la integración de Coral Transports

El operador logístico de origen catalán potencia la actividad intermodal y la transitaria al formar parte de la multinacional belga

Eva Mármol | Barcelona

H.Essers ha culminado la integración de Coral Transports & Stocks, empresa de origen catalán que el operador logístico belga adquirió el pasado otoño. Coral Transports, especializada en almacenaje y transporte paletizado de productos químicos peligrosos, ha desaparecido como marca comercial. La integración “ha sido rápida y sencilla”, señala Antoni Tarragona, *country manager* en España de H.Essers.

La compañía, fundada por la familia Comas en 1995 y con sede central en La Granada (Barcelona), ya era uno de los principales operadores logísticos por volumen

de facturación en Cataluña y uno de los que más han crecido en los últimos años, según los Libros Blancos del sector, editados por Transporte XXI.

Un crecimiento que ha acelerado bajo el paraguas de H.Essers. Coral Transports registró un volumen de negocio de 26,97 millones de euros en 2020, según el Registro Mercantil. El año pasado cerró con una facturación de 31 millones de euros y espera alcanzar, ya operando como H.Essers, los 35 millones este ejercicio, según el propio operador.

“Hemos registrado un incremento de la demanda tanto de almacenaje como de transporte y hemos captado clientes de la matriz para el mercado español”, añade el directivo.

Hasta tal punto registra un incremento de la actividad que H.Essers proyecta crecer en capacidad de almacenaje el próximo año. Actualmente, cuenta con unos 55.000 metros cuadrados de almacenes para mercancías peligrosas y no peligrosas en Barcelona, Madrid y Gran Canaria. El objetivo es crecer entre 10.000 y 15.000 metros cuadrados más a corto plazo en el mercado catalán para su nicho de actividad principal, mercancía peligrosa paletizada, en instalaciones que cumplen la normativa SEVESO. A medio plazo, “nuestro objetivo corporativo es la creación de una megaplataforma de 100.000 metros cuadrados”.

Además, la compañía ha entrado en operativa ferroviaria a través de otra filial de H.Essers (antigua Huktra), dedicada sobre todo al transporte intermodal de líquidos, con sede en Tarragona. También ha

empezado a subir los remolques en la autopista ferroviaria de Vía entre Barcelona/Le Boulou y Luxemburgo. El desarrollo de esta actividad va ligada a la apuesta de la multinacional por reducir su huella ambiental.

Además, ha crecido como transitaria, tanto marítima como aérea, al apoyarse en la red de corresponsales de H.Essers, una actividad que como Coral Transports desarrollaba más esporádicamente. Continuará potenciándola, “especialmente, servicios de mercancías peligrosas para el mercado canario”.

La compañía empezará a contar con las primeras unidades de flota propia el próximo año. A diferencia de Coral Transports, que trabajaba con flota subcontratada, H.Essers cuenta con vehículos propios.

“Vamos a empezar a disponer de flota en propiedad ante la falta de capacidad de transporte, sobre todo para operaciones internacionales, y la falta de conductores, lo que nos permitirá desarrollar un nuevo negocio”, añade el directivo.

La flota propia irá destinada a operaciones de carga completa, que actualmente ofrece como servicio complementario a sus otras actividades y que pasará a “comercializar directamente”, eso sí, “sin perjudicar a los actuales *partners* de la red de H.Essers en España y Europa”.

H.Essers, empresa familiar fundada en el año 1928, suma 1,3 millones de metros cuadrados de almacenes en 89 emplazamientos de 19 países. Cuenta con una flota propia de alrededor de 1.440 tractoras y 3.816 remolques.

€
35 M

ESPERA FACTURAR
EL PRIMER AÑO DE
LA INTEGRACIÓN
EN H.ESSERS

Barcelona enfoca Tailandia como eje de oportunidades

La Autoridad Portuaria organiza la primera misión comercial presencial tras la pandemia al país asiático, puerta de entrada a ASEAN, un mercado potencial de 646 millones de consumidores

Eva Mármol | Barcelona

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

La acción comercial va dirigida tanto a empresas de la comunidad portuaria y logística como a importadores y exportadores con el objetivo de reforzar los vínculos empresariales e institucionales y, sobre todo, generar nuevos tráficos de la dársena catalana con el país asiático.

La elección de este país, perteneciente a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), como destino de la misión empresarial responde a “su potencial para establecer alianzas comerciales y como socio comercial del puerto”. Y es que Tailandia es “uno de los



diez países emergentes más atractivos para la inversión extranjera, con un clima de negocio satisfactorio y tiene una localización geográfica estratégica que sirve como plataforma de acceso a otros mercados

asiáticos”, argumentan desde la Autoridad Portuaria.

Su pertenencia a la ASEAN “facilita las relaciones con un mercado de grandes dimensiones”. Se trata de la segunda economía de lo diez países que

La misión empresarial es multisectorial.

integran actualmente esta asociación de la región del sudeste asiático, solo por detrás de Indonesia.

Por otro lado, Tailandia es

(pasa a la página 20)

Importadores y Exportadores

¿Desea un servicio profesional para sus actividades de Comercio Exterior?

Para asegurar una **garantía** de seriedad y **eficiencia** diríjase a los **mejores expertos** profesionales para toda clase de **servicios logísticos** de cualquier origen a cualquier destino, los **Agentes de Aduanas/Representantes Aduaneros**.

Otros servicios:

- Programa de formación continua.
- Consultores certificación OEA.
- Aplicación informática VirtualDua.
- Gestión de documentos.



Diputación, 295 · 08009 Barcelona · Tel: 933 292 666 · Fax: 935 952 097

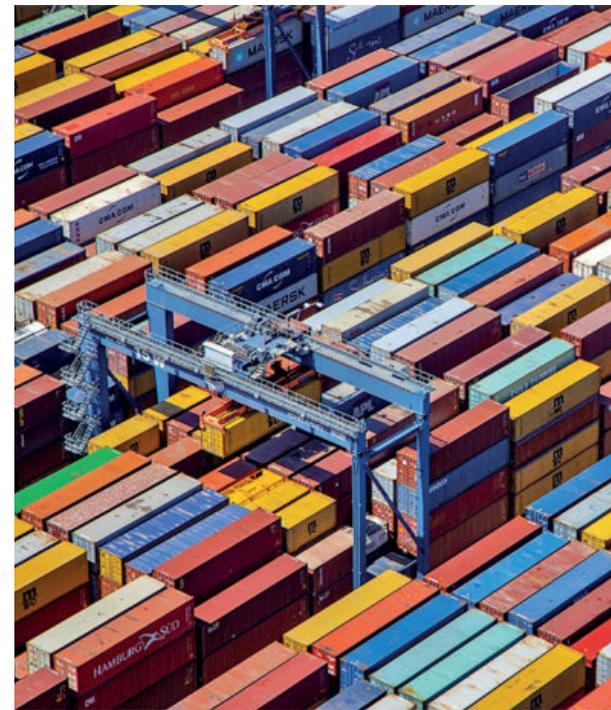
www.coacab.com

CATALUÑA, PUERTA A TAILANDIA

Cataluña es la primera comunidad autónoma en relaciones comerciales con Tailandia con un flujo de mercancías importadas y exportadas de 158.267 toneladas, lo que supone el 31,4% del total, en 2021.



Datos en toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona (Aduanas).



El objetivo es generar nuevos tráficos marítimos.

(viene de la página 19)

una de las economías del mundo más dependientes de las exportaciones (equiparable al 66 por ciento del PIB) y tiene una industria automovilística importante y con buenas perspectivas de demanda de bienes y servicios para los sectores de energías renovables y transportes (equipos portuarios y aeroportuarios, material rodante y elementos de señalización). Algunos de los principales sectores de oportunidad en este mercado son la alimentación, la agroindustria, la equipación médica, la automoción, turismo y servicios, energía, medio ambiente e infraestructuras de transporte.

“En momentos como el actual, en los que se ha demostrado que la logística es clave para garantizar el día a día de las personas, es más importante que nunca establecer relaciones entre los orígenes y los destinos de las cadenas de suministro para acercarlos al máximo”, se-

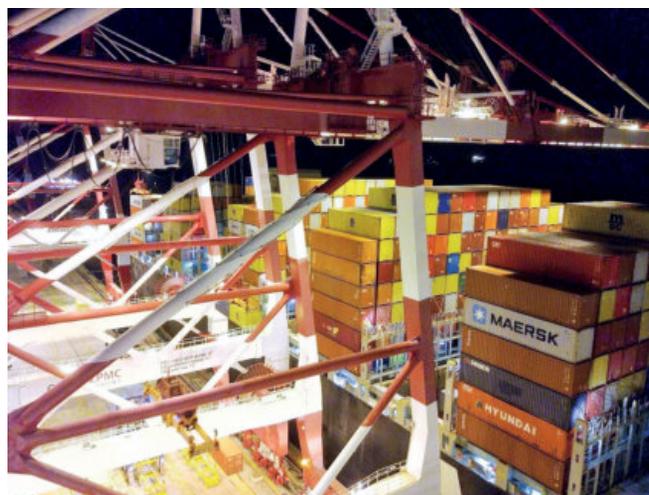
ñalan fuentes de la Autoridad Portuaria. El conocimiento mutuo “permite hacer frente de forma más ágil y segura a las diferentes disrupciones que puedan surgir en un escenario global incierto. Y no hay duda que acciones como estas misiones empresariales contribuyen a profundizar en este conocimiento”, añaden.

A pesar de ser uno de los países más afectados por la pandemia, por su dependencia del turismo, Tailandia ofrece numerosas oportunidades de negocio, según se puso de relieve en las *webinars* sobre la misión que se han celebrado.

“Es el momento perfecto para que ambos países fortalezcan lazos económicos y comer-

ciales”, aseguró Phantipa Lamsudha Ekarohit, embajadora de Tailandia en España. El PIB del país cayó el 6,3 por ciento en 2020, subió el 1,6 por ciento el año pasado, espera cerrar este ejercicio con un incremento de entre el 2,7 y el 3,2 por ciento en 2023 “gracias a la recuperación de la demanda doméstica, el turismo y las exportaciones”. Su sistema financiero es “estable y fuerte”.

Es la segunda economía de los diez países que integran la ASEAN



Las misiones contribuyen a profundizar en las relaciones comerciales.

Por su situación geográfica, “China e India son fácilmente accesibles desde Tailandia”, además de ser “puerta de entrada a la ASEAN”, que suma un mercado potencial de 646 millones de consumidores. La embajadora confía en que “Tailandia y la Unión Europea firmen pronto un tratado de libre comercio”.

Aunque la situación macroeconómica no es muy favorable, “no faltan oportunidades”, aseguró Luis López, consejo Económico y Comercial de la embajada de España en Tailandia.

Las infraestructuras “son bastante aceptables”, pero exis-



te “un notable desequilibrio regional”, con buenas conexiones alrededor de la capital y más deficitarias hacia el norte del país. A juicio del experto, “se detectan oportunidades para empresas innovadoras”.

Más infraestructuras

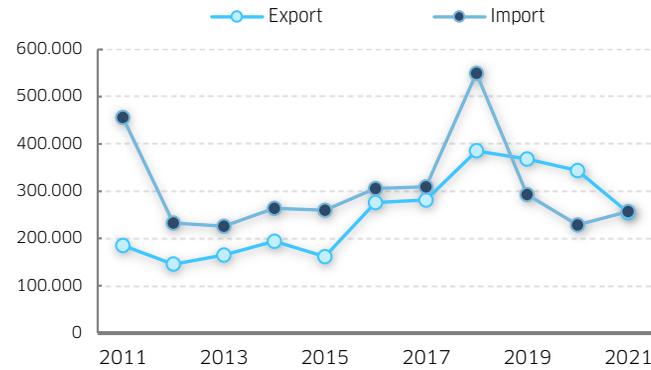
El país está apostando por más infraestructuras, sobre todo por modernizar y ampliar su red ferroviaria. Otra gran apuesta y foco de oportunidad es el *Eastern Economic Corridor* (EEC), un plan industrial de empresas y servicios punteros en la zona del Golfo de Tailandia donde el Gobierno tailandés “otorga ventajas fiscales y legales”.

Un tercer foco de oportunidad es el plan para digitalizar las industrias manufactureras y los servicios (Tailandia 4.0).

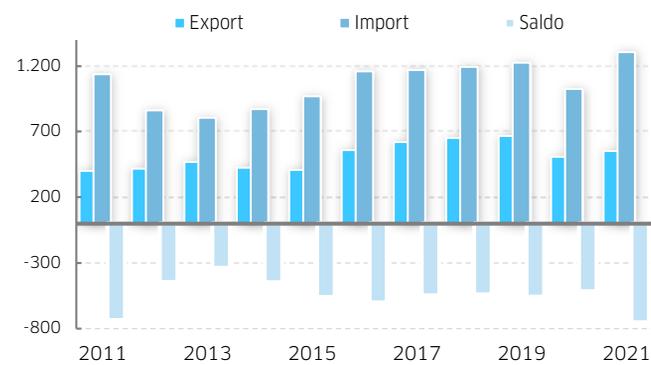
DESEQUILIBRIO EN LAS RELACIONES COMERCIALES

España exportó por valor de 551 millones de euros a Tailandia en 2021., mientras que recibió importaciones por un montante de 1.304 millones de euros.

EN TONELADAS



EN MILLONES DE EUROS



Fuente: Datacomex.

4,2%

**SUBIRÁ EL PIB
EN TAILANDIA EN 2023,
SEGÚN LAS
PREVISIONES**

La misión empresarial a Tailandia organizada por la Autoridad Portuaria se desarrollará en su capital, Bangkok, e incluirá una visita al puerto de Laem Chabang, el más importante del país y uno de los que más contenedores mueven de todo el mundo, que concentra los tráficos con Barcelona.

La cobertura institucional que da la misión

La razón de ser de las misiones empresariales es establecer (o estrechar) contactos comerciales que generen oportunidades de negocio y que, a la postre, ello se plasme en nuevos tráficos marítimos en el caso de la acción comercial organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona. No es baladí el apoyo institucional a la misión o, lo que es lo mismo, que la acción comercial suele estar encabezada por el presidente de la Autoridad Portuaria y un representante de la Generalitat. Más cuando la cultura del país de destino es tan diferente a la europea. Para entrar en el mercado tailandés, hay que tener en cuenta “la diferente concepción del tiempo, que es a largo plazo”, señala Alfonso Tena, director de Relaciones Institucionales de Indra y antiguo embajador de España en Vietnam. El elemento confianza “es fundamental y hay que tener presencia para generar esa confianza”.

La presencia es básica para generar confianza

Eso sí, “es difícil entrar, pero es fácil quedarse una vez generada la confianza”. Y para ayudar a esa confianza y hacer negocios, “es importante contar con el apoyo institucional como el que ofrece la misión del puerto de Barcelona”. Es más, “la misión del puerto es importante para generar oportunidades en un mercado que no es fácil”, añade el experto.

Luis López, consejo Económico y Comercial de la embajada de España en Tailandia, coincide en que hay que poner el foco “a largo plazo”, ya que cuesta tiempo establecer relaciones de confianza. Como la base para establecer esa confianza son los contactos personales, “es tan importante esta misión para venir, ver y conocer en primera persona” las oportunidades del país.



ATEIA-OLTRA

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Miembro de:
 FOMENT DEL TREBALL
 FETEIA-OLTRA (FIATA - ALACAT - CLECAT)

LA ASOCIACIÓN DE LOS TRANSITARIOS ORGANIZADORES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Información técnica

Asesoría jurídica

Formación continua para el sector

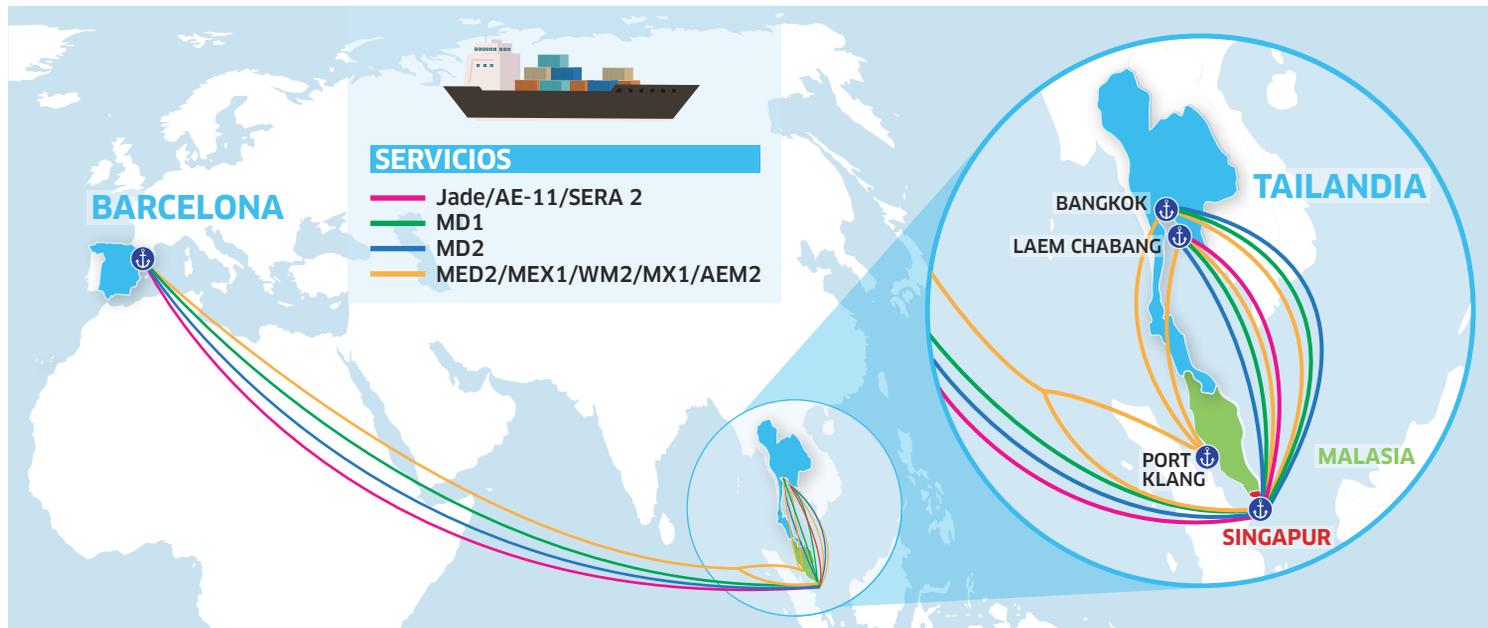
Escuela homologada IATA

Bolsa de trabajo y de prácticas

Via Laietana 32 - 34, 2ª • 08003 Barcelona • Tel. 93 315 09 03 • e-mail: ateia@bcn.ateia.com • www.bcn.ateia.com

CONEXIONES ENTRE PUERTO DE BARCELONA Y TAILANDIA

El puerto de Barcelona cuenta con cuatro servicios regulares de contenedores, semanalmente, con transbordo en Singapur (Singapur Contaren Terminal) o Malasia (Port Kelang).



Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

Inmejorable puerta de entrada

El Puerto de Barcelona mostrará su potencial para canalizar las exportaciones tailandesas hacia el mercado europeo

Eva Mármol | Barcelona

El puerto de Barcelona es el principal socio comercial de la dársena catalana. Tailandia del sistema portuario español por valor de las mercancías importadas y exportadas con un cuota que alcanzó el 42,1 por ciento en 2021. En toneladas, la dársena catalana es la primera puerta marítima de salida de las exportaciones españolas y la segunda de entrada de los flujos procedentes del país asiático.

Entre los principales países origen de las mercancías que entran por la dársena catalana, Tailandia ocupa el puesto número 13 en tráfico de contenedores (lentos sin incluir el transbordo). El puerto de Barcelona movió un total de 256.585 toneladas y 22.558 TEUs con el país asiático el año pasado. Ello representó un crecimiento del 9,3 por ciento y del 16,3 por ciento, respectivamente, en comparación con 2019, de acuerdo con las estadísticas facilitadas por la Autoridad Portuaria.

El puerto de Laem Chabang, ubicado en el Golfo de Tailan-

dia, es el principal socio comercial de la dársena catalana. Laem Chabang no es solo el primer puerto del país asiático, es también uno de los principales del mundo en tráfico de contenedores.

Se situó en el puesto número 21 del ranking mundial con 8,52 millones de TEUs movidos el año pasado, el 13 por ciento más que en 2020 (6,7 por ciento más respecto a 2019), según el último 'Top 200', editado por Transporte XXI. Ocupa la posición número 19 mundial en el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo Regular (LSCI)

Diez terminales

Laem Chabang es un puerto relativamente nuevo que el Estado tailandés construyó en el año 1991 ante las limitaciones de la dársena de Bangkok. Cuenta con diez terminales, de las que siete son de contenedores, una terminal polivalente, una ro-ro y la décima es de carga general. Tiene conexión ferroviaria con los principales centros productivos y de distri-

TRÁFICOS BARCELONA-TAILANDIA

Laem Chabang acaparó más del 90% de los flujos, tanto en toneladas como en TEUs, con el puerto de Barcelona.

TEUS

PUERTO	2021	%21/19	2020	2019
Laem Chabang	20.715	+37%	15.222	15.077
Bangkok	1.131	-59%	1.730	2.740
Lat Krabang	455	-68%	927	1.422
Songkhla	230	+156%	204	90
Resto de puertos	27	-61%	4	69
TOTAL	22.558	+16%	18.087	19.398

TONELADAS

PUERTO	2021	%21/19	2020	2019
Laem Chabang	231.021	+30%	188.209	178.082
Bangkok	14.296	+41%	21.300	34.627
Lat Krabang	7.205	+38%	12.664	18.915
Songkhla	3.432	+199%	2.846	1.724
Resto de puertos	632	-57%	650	1.461
TOTAL	256.585	+9%	225.670	234.810

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

bución del país. Está en marcha la tercera fase de la ampliación del enclave para ganar siete millones de TEUs de capacidad y alcanzar los 18,1 millones de TEUs en 2025.

Contactos empresariales

En el marco de la misión empresarial, responsables de la Autoridad Portuaria y los presidentes de las cuatro asociaciones que representan la comunidad portuaria (Ateia-Oltra, Asociación de Consignatarios de Buques, Asociación de Empresas Estibadoras y Colegio Oficial de Agentes de Aduanas) presentarán la dársena como puerta de entrada idónea de las exportaciones tailandesas para llegar al mercado europeo en el marco de una jornada con empresarios tailandeses.

La acción comercial incluye dos jornadas técnicas, la clásica aduanera, que se celebra en todas las misiones, y una sobre smart ports.

Otra novedad es un foro de sobre formación logística y portuaria para el intercambio de experiencias en esta materia.

Al crear un nuevo lazo, abrimos una puerta al desarrollo del Puerto de Barcelona para fortalecer tráficos.



Javier María Vidal

Nueva puerta de desarrollo

Después de tres años, reanudamos el formato presencial para la realización de la Misión Empresarial Multisectorial 2022 que tiene como destino Tailandia. La crisis provocada por el coronavirus nos obligó a posponer la presencialidad de estos viajes.

El formato presencial nos permite actuar como lanzadera para introducir y consolidar la presencia de las empresas importadoras/exportadoras en los mercados clave, ayudando a incrementar el comercio exterior entre ambos países. Esta nueva misión nos permitirá potenciar las relaciones con el sudeste asiático a través de

nuevas alianzas con Bangkok, capital institucional y administrativa de uno de los países emergentes más dinámicos y dependientes de las exportaciones como es Tailandia.

El objetivo principal de la misión es incrementar la cooperación a nivel tecnológico, de gestión y de relaciones institucionales, reforzando y generando nuevos vínculos empresariales e institucionales entre ambos países, así como contribuir directamente a la internacionalización de las empresas y promocionar la importante comunidad logística-portuaria de Barcelona.

Al crear un nuevo lazo, abrimos una nueva puerta al desarrollo de nuestro Puerto, fortaleciendo flujos de tráficos con una de las economías clave para nuestro futuro como es la asiática.

Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras

Bangkok es una ciudad conocida por la mayoría de los transitarios al ser punto de encuentro de redes a escala mundial.



Emilio Sanz

Conocida por los transitarios

En esta ocasión, el Puerto de Barcelona nos propone Tailandia como país a visitar con motivo de la Misión Empresarial. Bangkok, su capital, es una ciudad muy conocida por la mayoría de los transitarios, ya que es sede habitual para las reuniones y encuentros anuales de muchos *networks* a escala mundial.

¿Qué nos puede interesar de Tailandia a los transitarios de nuestro entorno? Pues estamos hablando, nada más y nada menos, que del segundo país en orden de importancia de la ASEAN.

En esta ocasión, el Puerto de

Barcelona, con la colaboración de Atea-Oltra Barcelona, Feteia y la Escola Europea Intermodal Transport, propondrá a la Asociación de Transitarios Internacionales de Tailandia formalizar un acuerdo de colaboración específico con el objetivo de desarrollar una formación conjunta sobre digitalización del comercio internacional haciendo uso de la plataforma de simulación "Port Virtual Lab".

Esta formación ayudará a facilitar las relaciones entre ambos países y a transformar digitalmente el papel del transitario.

Bangkok en una ciudad vibrante, bulliciosa (y por qué no decirlo, pelín caótica), pero llena de una vida y lugares que nos ayudarán a conjugar la obligación con el entretenimiento. Nos vemos en Bangkok.

Presidente de Atea-Oltra Barcelona

La misión será un buen catalizador para afianzar las relaciones comerciales, que van en aumento, con Tailandia.



Antonio Llobet

Buen catalizador comercial

Tailandia es un país con un buen clima para los negocios, tal y como lo refleja su posición número 21 en el ranking Doing Business formado por 190 países. Asimismo, su PIB, que se espera que crezca entre un 2 por ciento y un 3 por ciento en 2022, lo coloca en segundo lugar dentro de los países de la ASEAN. Ambos datos hacen que Tailandia sea una de las economías más atractivas de la región, especialmente desde el punto de vista comercial.

Aunque los intercambios comerciales entre España y Tailandia

son modestos, nuestras exportaciones están diversificadas y van creciendo, concentrándose, esencialmente, en química, productos farmacéuticos, maquinaria, minerales y productos metálicos, entre otros. En sentido contrario, a España llegan productos tailandeses relacionados con la climatización y productos del caucho, además de automóviles y equipos y componentes, así como motocicletas.

Por ello, desde la perspectiva de los Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, estas cifras pueden seguir aumentando y la misión del Port de Barcelona será un buen catalizador para afianzar estas relaciones comerciales con Tailandia, que van en aumento, y canalizarlas por el enclave de la capital catalana.

Presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas

Esperamos poder intercambiar experiencias y objetivos con nuestros colegas tailandeses.



Jordi Trius

País abierto y bien conectado

Puede parecer que Tailandia sea solo un país exótico y un destino popular de vacaciones. No hay duda de que este país es mucho más que esto. En términos de comercio marítimo, su historia se remonta a más de 6.000 años atrás y fue un eslabón principal de la ruta marítima de la seda. Hoy en día, es un país abierto al comercio y bien conectado con las principales economías mundiales. Es una economía diversificada con una vocación exportadora importante. Más allá de las cifras, Tailandia es un país económicamente

emergente y abierto a las inversiones del exterior. Su sector marítimo se ha desarrollado sustancialmente en el ámbito logístico y en infraestructuras portuarias.

En esta misión esperamos poder intercambiar experiencias y objetivos con nuestros colegas agentes marítimos tailandeses. Sabemos que, en una economía globalizada y dependiente del transporte marítimo, nuestros retos y amenazas son similares y es importante compartirlos.

Una de las problemáticas importantes para nosotros es la formación continua y especializada. Esperamos poder exponer nuestros logros y proyectos en este campo y escuchar sus opiniones y necesidades. Estamos seguros de que, contando con la tradicional hospitalidad tailandesa, esta misión será un éxito.

Presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques

Detrás del escaparate turístico, Tailandia se está erigiendo en un interesante destino para los negocios de múltiples sectores.

Joan Romero



Tailandia, oportunidad más allá del turismo

Lo primero que se le viene a uno a la cabeza cuando le hablan de Tailandia son, seguramente, sus exóticas y encantadoras playas que, junto a la llamativa capital Bangkok, han hecho de este país del sureste asiático un destino turístico de primer orden mundial. Siendo cierto su enorme potencial en este sentido, detrás del escaparate turístico, Tailandia también se está erigiendo en un interesante destino para los negocios en múltiples sectores.

La misión comercial que liderará el Port de Barcelona representa una magnífica oportunidad para explorar y descubrir qué hay más allá de lo que todo el mundo se imagina de entrada; así como la ocasión idónea para construir lazos sólidos que estrechen las relaciones comerciales entre Cataluña y Tailandia.

Estas relaciones comerciales han vivido un gran crecimiento en el volumen de exportaciones catalanas durante la última década, con un aumento del 81,4 por ciento. La espectacularidad de la cifra indica, por un lado, que partíamos de una relación muy escasa. Ahora bien, por el otro, el crecimiento en estos últimos 10 años también muestra que el interés por Tailandia de las empresas catalanas va despertando. No en vano, cerca del 40 por ciento del total de las ventas a Tailandia en el conjunto del Estado provienen de Cataluña.

De hecho, casi 500 empresas catalanas exportan regularmente al país asiático, que en 2021 recibió de Cataluña principalmente maquinaria, componentes de vehículos y productos farmacéuticos.

Por su lado, las importaciones catalanas de Tailandia se han mantenido bastante estables la última década, con un crecimiento del 3,4 por ciento. En este sentido, Cataluña se interesa en Tailandia especialmente también por la maquinaria, vehículos (principalmente motocicletas) y material eléctrico.

Más allá de la estadística, un análisis cercano a la realidad tailandesa evidencia el potencial de un mercado que espera crecer entre el 3 y el 4 por ciento hasta el año 2024. Expectativas generadas por la clara apuesta del gobierno local por desarrollar ambiciosos proyectos que estimulen la economía local, especialmente en la mejora de infraestructuras, como los puertos de Laem Cahabang y Map Ta Phut, o en el Plan de

Desarrollo Energético de 2022.

Centrándonos en las oportunidades concretas para empresas catalanas, son especialmente relevantes los sectores del plástico, los equipamientos médicos, la alimentación o el vehículo eléctrico.

En el primero de ellos cabe recordar que Tailandia es el octavo productor mundial de plásticos y en el país se producen tanto plásticos tradicionales como de ingeniería y bioplásticos. El país es consciente de la exigencia global hacia plásticos respetuosos con el medio ambiente y ya avanza en la reorientación de sus operaciones para consolidar su liderazgo en el sureste asiático, uno de los mayores centros de producción mundial del sector.

En el ámbito de la salud, Tailandia ha consolidado una posición relevante en el turismo médico, que es el gran artífice de las grandes cantidades de equipamientos médicos que importa el país. La presencia de grandes grupos hospitalarios privados, así como la notable inversión pública en I+D sanitaria ofrecen buenas oportunidades en este ámbito para las empresas catalanas.

Por otro lado, bajo el eslogan “Tailandia, la cocina del mundo”, el sector alimentario es uno de los mayores exportadores del país. Además, pretende ser un centro de innovación continental en este ámbito, con lo que la demanda de nuevas tecnologías para el desarrollo del sector también puede ser muy interesante para *startups* y agroempresarios.

Finalmente, hay que resaltar el impulso tailandés a la transición hacia el vehículo eléctrico. El Gobierno ha fijado el objetivo de que un 30 por ciento de la producción nacional de vehículos en 2030 sea de eléctricos, lo que equivaldría a unas 725.000 unidades.

Todo ello con importantes reducciones arancelarias a las importaciones de vehículos eléctricos acabados y subvenciones directas a los consumidores con tal de estimular el mercado local y atraer más inversiones como la del mayor fabricante chino, BYD, que instalará en Tailandia su mayor centro de producción en la zona ASEAN.

Desde la agencia para la competitividad de la empresa Acció es posible aproximarse al mercado tailandés gracias a su Oficina Exterior en Singapur. Esta oficina forma parte de la red de 40 Oficinas Exteriores de Comercio e Inversiones que tiene Acció por todo el mundo y que da servicio a más de un centenar de mercados.

La red facilita a las empresas la implantación comercial y productiva en los mercados exteriores, así como asesoramiento y acompañamiento para encontrar socios comerciales y canales de entrada en cada país en aspectos como la logística o la distribución de productos, entre otros.

Con el objetivo de aumentar las relaciones comerciales con Tailandia, las compañías catalanas cuentan así mismo con el apoyo de la Oficina Técnica de Barreras a la Internacionalización de Acció. Esta oficina ofrece un servicio de atención perso-

nalizada para dar respuesta rápida a consultas concretas sobre trámites de exportación e importación, tanto de origen como en destino.

Las propuestas de empresas catalanas en Tailandia se pueden ver favorecidas, además, por la excelente posición geoestratégica de Cataluña y Barcelona. Esta localización permite unas conexiones intercontinentales eficientes con Asia y América, y una distribución fácil en el sur de Europa y el norte de África. Además, Cataluña es la única región del sur de Europa que dispone a la vez de puerto, aeropuerto, zona franca y zonas logísticas en una superficie de solo 12 kilómetros. Un potente

ecosistema que proporciona servicios de valor añadido a diversos sectores industriales.

En el proceso incesante de búsqueda de nuevas oportunidades empresariales alrededor del mundo, es importante que las empresas catalanas descubran un mercado con tanto potencial como recorrido por hacer como lo es el tailandés. Desde Acció las ayudamos a encontrar los clientes y socios comerciales para poder conseguirlo.



Contribuirá a potenciar los intercambios comerciales y a fortalecer nuestra relación con este país estratégico.

Port de Barcelona

Puente entre Europa y Asia

Tailandia es el segundo mercado del sureste asiático por rango del PIB y el tercero por tamaño. Es, también, una de las economías más dinámicas de Asia y un mercado emergente, con una renta per cápita en crecimiento. El país, miembro de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), cuenta con un clima apropiado para el desarrollo de negocios y un sistema bancario que es sólido. Estas son algunas de las razones que nos han empujado a elegir Tailandia como país de destino de la Misión Empresarial 2022 del Port de Barcelona.

Pero aún hay más. Tailandia ha desarrollado una estrategia de futuro, denominada Tailandia 4.0, que casa perfectamente con la estrategia que el Port de Barcelona ha plasmado en su IV Plan Estratégico 2021-2025: una apuesta por el desarrollo económico sostenible para generar prosperidad impulsando la innovación y el desarrollo tecnológico (sostenibilidad económica), la generación de una sociedad inclusiva que avance sin dejar a nadie atrás (sostenibilidad social) y la aplicación de políticas de adaptación al cambio climático para reducir la huella de carbono (la sostenibilidad ambiental).

Dentro de esta estrategia, el Gobierno tailandés ha puesto en marcha un proyecto denominado Corredor Económico del Este (*Eastern Economic Corridor*) con la idea de convertir el país asiático en un centro clave para el comercio, la inversión, el transporte y una puerta de entrada estratégica al mercado asiático.

Son todos ellos, sin duda, unos objetivos de país que nosotros compartimos como puerto lo que nos hace pensar que esta Misión Empresarial puede ser una útil herramienta de intercambio de conocimiento y de experiencias, a la vez que un instrumento para fortalecer las relaciones comerciales entre Cataluña y Tailandia.

Como en años anteriores, nuestra Misión combinará la acción empresarial con las relaciones institucionales al más alto nivel para favorecer el establecimiento de unas bases sólidas de colaboración con el país de destino. El objetivo es impulsar el comercio entre Tailandia y Cataluña y promo-

ver nuevas oportunidades de negocio, contribuyendo de esta forma a la internacionalización de las dos economías.

Tailandia es un mercado emergente que ha pasado en pocos años de tener una base agrícola a convertirse en una plataforma de producción de mano de obra intensiva en sectores como equipos informáticos, componentes electrónicos, calzado, textiles, vehículos de transporte y piezas de automóvil con destino a los mercados internacionales. Es, además, el octavo exportador de alimentos a nivel mundial, con un especial peso de los transformados agroalimentarios (arroz, piña y atún enlatados; gambas congeladas y pollo). Y las previsiones del país para este año indican un crecimiento de la economía del 3,2 por ciento, que se incrementaría hasta el 4,4 por ciento para el próximo año.



El Port de Barcelona está muy bien situado para captar este potencial exportador y hacer de Cataluña la entrada de Tailandia a Europa. En este momento, Barcelona es el primer puerto del Estado en intercambios comerciales con este país del sudeste asiático por valor de las mercancías. Concretamente, el Port de Barcelona acaparó el 42 por ciento de las mercancías tailandesas, en valor, que se movieron a través del sistema portuario español en 2021, un porcentaje que registró un crecimiento del

2 por ciento respecto al ejercicio precedente.

La Comunidad Portuaria barcelonesa quiere ser para Tailandia su aliado natural en el Mediterráneo y para ello pone a disposición del tejido empresarial del país sus fortalezas: el Port de Barcelona es la puerta de entrada a un mercado de 400 millones de consumidores; ofrece un tiempo de tránsito muy competitivo entre Tailandia y Europa, en comparación con los puertos del norte del continente, y las cadenas logísticas de Tailandia atendidas por el Port de Barcelona pueden ahorrar costes de distribución y reducir su huella de carbono en un 20 por ciento.

Una de las fortalezas de los puentes empresariales que organiza cada año el Port de Barcelona son las alianzas que establecemos con diferentes entidades para organizar la misión. En este caso, contamos con el apoyo de la Generalitat de Cataluña, de la Embajada de España en Tailandia y de la Embajada de Tailandia en España, así como con la colaboración del Consorci de la Zona Franca de Barcelona, el ICEX, la Spanish-Thai Chamber of Commerce, la Asociación Empresarial España-Asean (ASEMPEA), la Asociación de Empresas Industriales Internacionalizadas (AMEC), Casa Asia, Idom, Empresas Masiques, Transcoma Shipping, el Colegio de Agentes de Adua-

nas de Barcelona, la Autoridad Portuaria de Tailandia y la Aduana de Tailandia.

Estamos convencidos de que las presentaciones de los servicios del Port de Barcelona y de la Comunidad Portuaria que realizaremos en Bangkok, el intenso programa institucional y las reuniones de trabajo que mantendrán las empresas catalanas y tailandesas contribuirán a potenciar los intercambios comerciales y a fortalecer nuestra relación con este país estratégico del sudeste asiático.

Marítimo

Arrecife suma oferta portuaria

La Autoridad Portuaria de Las Palmas invertirá 12 millones en la construcción de un nuevo muelle para tráfico ro-pax

Antonio Martínez | Arrecife Puertos de Las Palmas ampliará el muelle de Naos en Arrecife (Lanzarote) para poder dar cobertura a las operativas de los buques de línea regular y carga rodada que vienen operando en el muelle de los Mármoles. La Autoridad Portuaria, que preside Luis Ibarra, ha presupuestado la inversión en 11,9 millones de euros.

Fuentes de la Autoridad Portuaria han explicado que “en los últimos años se vienen produciendo algunos problemas de agitación en el muelle de los Mármoles ante determinadas situaciones de vientos y oleajes, lo que está generando ciertos problemas en la operativas de buques ro-ro y ro-pax, provocando retrasos y cancelaciones de escalas”. Problemas técnicos que han venido afectando a Naviera Armas en sus escalas en la isla canaria.

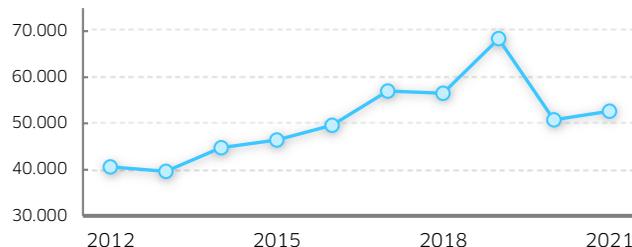
Por ello, el puerto va a construir una línea de atraque de 149,70 metros con cajones, completando el muelle hasta llegar a los 224,7 metros con la instalación de una boya de amarre. El muelle continuo conectará en el contradique sur mediante una rampa ro-ro. La alineación principal estará formada por tres cajones y para la ejecución de la rampa ro-ro se utilizará un cajón.

La ampliación del Muelle de Naos dará cobertura a las operaciones de los buques de tráfico interinsular de Naviera Armas, cuyas esloras oscilan entre 143 y 203 metros.

El proyecto será apoyado financieramente por el Programa Operativo Canarias FEDER, con una tasa del 85 por ciento sobre el neto subvencionable, asumiendo el resto de la inversión la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

ARRECIFE, UN PUERTO EN CONSTANTE EVOLUCIÓN

El transporte de carga rodada, con 52.670 remolques en 2021, viene creciendo año a año en el enclave canario, fruto de la evolución del turismo en la isla de Lanzarote.



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas. Datos en unidades.



Arrecife ganará nueva infraestructura portuaria para los flujos ro-pax.

A.P. DE LAS PALMAS

El puerto de Arrecife está siendo objeto en los últimos años de un ambicioso plan de expansión de sus instalaciones para reforzar la potencialidad turística de Lanzarote.

Entre los nuevos desarrollos portuarios ya realizados figuran el ensanche del muelle de los Mármoles, con una primera fase en el Muelle de Cruceros y

la ampliación del muelle de los Mármoles en 440 metros y una segunda fase que consiste en el contradique sur de Naos, de 322 metros de longitud. Estas obras llevarán a que el enclave supere los tres kilómetros de línea de atraque con la mejora de la infraestructura para contenedores, cruceros, tráfico ro-pax y náutica deportiva.



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

CONFÍE EN NOSOTROS



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

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



+34 902 88 24 24
es.palletways.com



Marítimo

Puerto de Huelva avanza en sostenibilidad

Los buques portacontenedores y ro-pax dispondrán de suministro eléctrico en los atraques de las terminales del Muelle Sur

A.Martínez | Huelva
Puerto de Huelva avanzará en la descarbonización de las empresas navieras que operan en sus instalaciones del Muelle Sur. La Autoridad Portuaria, que preside Pilar Miranda, ha lanzado un concurso para la redacción de los proyectos constructivos que permitan dotar a los muelles de Levante Sur y Muelle Sur de la infraestructura eléctrica necesaria para suministrar energía eléctrica a los buques atracados, con la versatilidad necesaria para adaptarse a las características requeridas por los buques, atendiendo a cargueros de mercancía ro-ro y en contenedor.

Los proyectos deberán comprender toda la instalación, desde el punto de conexión con Endesa Distribuidora de Energía hasta el sistema de gestión de cables y conexión a buques. Asimismo, el enclave ha solicitado que el sistema elegido tenga la suficiente versatilidad en la explotación de la red y tomas de energía eléctrica a buques, de forma que sea lo suficientemente diferenciada de la red portuaria para permitir su explotación por terceros una vez definida la gobernanza, dentro de los servicios prestados en los puertos de interés general.

Equipos portátiles

El plan a ejecutar incluirá la funcionalidad de la instalación para poder ser abastecida desde equipos de generación eléctrica portátiles para, de esta forma, permitir el suministro a través de combustibles alternativos.

Junto a este proyecto energético, hay que destacar que la constructora Ferroviaria terminó en septiembre las obras de ampliación norte del Muelle Sur, bajo una inversión de 40 millo-

nes de euros aportados por el puerto. El gran objetivo de la ampliación es dar soporte a nuevos tráficos marítimos integrándose en el futuro con una nueva área de almacenamiento de con-

tenedores y la actual terminal ferroviaria.

La futura terminal, en fase de concurso, abarca una superficie de hasta 250.000 metros cuadrados, una instalación focalizada

a albergar hasta un máximo de 2 millones de TEUs.

En el Muelle Sur trabajan las navieras Containerships, Alisios Shipping, Armas, Baleària y Fred. Olsen Express.

**MOVERTE
FORMA PARTE
DE TU DÍA A
DÍA, Y TÚ ELIGES
CÓMO HACERLO**

ÚNETE A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

euskotren

ets
euskal trenbide sarea

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXERIZITZA
ETA GARRIAIO SAIA
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTE

Operadores Logísticos

Telefónica dispara su negocio logístico

Su filial Zeleris, que opera ya a pleno rendimiento en sus nuevas instalaciones centrales de Torrejón de Ardoz (Madrid), consolida crecimientos por encima de los años previos a la pandemia

Carlos Sánchez | Madrid
Telefónica Servicios Integrales de Distribución, filial de servicios logísticos del grupo Telefónica que opera en el mercado con la marca comercial Zeleris, ha logrado disparar su negocio por encima de los niveles previos a la pandemia, aupada por el crecimiento del comercio electrónico y a la diversificación tanto de su actividad como de su cartera de clientes.

Zeleris cerró el pasado ejercicio 2021 con una cifra

de negocio de 451,89 millones de euros, según datos oficiales del Registro Mercantil, lo que supone un crecimiento del 27 por ciento respecto a 2020 y del 6 por ciento respecto a 2019, último año previo a la pandemia.

Los buenos datos experimentados por la filial de Telefónica coinciden con la puesta a pleno rendimiento de sus nuevas instalaciones centrales de Torrejón de Ardoz (Madrid), en las que centraliza su oferta de servicios logísticos.

Las instalaciones, que se asientan sobre una parcela de 100.000 metros cuadrados en el polígono Los Almendros, cuentan con dos naves dedicadas a logística y transporte, respectivamente. La nave de logística dispone de 40.000 metros cuadrados de superficie y también concentra espacio



AYTO. TORREJÓN

Instalaciones centrales de Zeleris en Torrejón de Ardoz.

para oficinas y laboratorio posventa. Por su parte, la nave dedicada a transporte y reparto capilar en Madrid cuenta con 16.000 metros cuadrados de superficie cubierta.

Capacidad

La nave de logística dispone de más de 25.000 huecos para palés, cuenta con acceso específico para vehículos ligeros y 40 muelles de carga y descarga para vehículos pesados. Por su parte, la nave de transporte dispone de 21 muelles para vehículos pesados, 74 para vehículos de reparto,

así como con un *sorter* automatizado para clasificar más de 18.000 unidades por hora de paquetería y sobres.

Zeleris dispone de 57 centros de distribución repartidos por toda España, 11 plataformas directas y da empleo a más de 1.200 personas entre personal propio y subcontratado. La compañía opera más de 70 vehículos pesados para el removido nacional, mientras que la flota de reparto se eleva por encima de las 900 unidades.

Como avanzó en su día este periódico, gracias a la política de diversificación de la compañía, el peso actual del grupo Telefónica dentro del conjunto de la actividad de Zeleris se ha reducido significativamente, hasta situarse en el entorno del 20 por ciento. La firma gestiona operaciones logísticas para compañías de distintos sectores económicos, tales como las telecomunicaciones, electrónica, editoriales, moda, textil, parafarmacia y distintas Administraciones.

Zeleris cuenta en Torrejón con dos naves que suman conjuntamente 56.000 m2.



AYTO. TORREJÓN

Express

UPS se hace grande en Barcelona

La multinacional estadounidense convierte su plataforma en la ZAL del puerto de la capital catalana en la de más capacidad, 22.000 paquetes clasificados por hora, de las seis que tiene en España, tras una inversión de 40 millones de euros

Eva Mármol | Barcelona

UPS ha convertido su plataforma en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona en la de más capacidad de las seis que tiene en España, tras una inversión de 40 millones de euros.

El nuevo *hub* de la multinacional estadounidense tiene capacidad para clasificar 22.000 paquetes por hora, es decir, 2,5 veces más que sus anteriores instalaciones en L'Hospitalet (Barcelona). Se trata de una plataforma automatizada de 24.000 metros de superficie y 50 muelles para la carga/descarga. La instalación recibe y expide tanto carga por vía terrestre como aérea (RFS).

En el caso de los tráficos terrestres, son flujos con origen y/o destino nacionales e internacionales a Francia, Italia y Alemania, entre otros países. Los envíos aéreos son a través del cercano aeropuerto de Barcelona, sobre todo con su *hub* europeo en Colonia (Alemania), donde conecta con la red mundial de la compañía.

Los 40 millones de euros destinados a la plataforma es una de las mayores inversiones de UPS en España, coincidieron en destacar Romina Lorenzo, directora general de

con la certificación de eficiencia energética LEED, “lo que supone avanzar en nuestro compromiso de reducir el impacto ambiental de las operaciones”.

Grupo UPS, por su actividad *express* y *transitaria*, ocupa la posición número 17 de

la clasificación de grupos empresariales de transporte y logística en España con un volumen de negocio de 372,98 millones de euros en 2020, según la última publicación del especial ‘¿Quién manda en el transporte?’ que edita Transporte XXI.



Acto de inauguración cortando la cinta Romina Lorenzo.

UPS en España y Portugal, y Daniel Carrera, presidente de la región europea de UPS, en la inauguración de la plataforma. Y los 40 millones de euros forman parte de “los 2.000 millones de dólares (2.010 millones de euros) que UPS ha invertido durante los últimos cinco años en Europa”, añadió Daniel Carrera.

La plataforma, aseguró el directivo, es “una ventana directa” al mercado internacional por su proximidad al puerto y al aeropuerto de la capital catalana y por estar situada a unos 150 kilómetros de distancia de la frontera con Francia. La instalación es la primera europea de UPS que cuenta

PROJECT CARGO SOLUTIONS

DESDE LA PLANIFICACIÓN HASTA LA EJECUCIÓN

MSC ofrece soluciones puerta a puerta personalizadas para tu carga de proyectos. Con nuestra red mundial de puertos, equipo especial y expertos, tu carga estará en las mejores manos.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

[msc.com/project](https://www.msc.com/project)

Express

DHL Express España gana músculo

La compañía tiene previsto abrir su nuevo 'hub' internacional de Barcelona en 2024, un nuevo centro de 4.000 metros cuadrados en Girona en 2023 y comprar 350 furgonetas eléctricas de reparto

Carlos Sánchez | Madrid
DHL Express mantiene un ambicioso plan de inversión en España para los próximos dos años. La compañía tiene previsto destinar 130 millones de euros a nuevos proyectos, entre los que destacan la ampliación del *hub* internacional de Barcelona, que aglutinará 90 millones de euros del citado plan. Además, la firma proyecta la apertura de un nuevo centro de 4.000 metros cuadrados en Girona y la adquisición de 350 vehículos eléctricos de reparto, que supondrán otros 17 millones de euros de inversión.

En relación con el nuevo *hub* del aeropuerto de Barcelona, "estamos dando forma al proyecto con Aena, pero puedo anticipar que será similar al *hub* internacional que tenemos en Barajas, al que complementará", apuntó Miguel Borrás, director general de DHL Express España, en rueda de prensa celebrada en Madrid.

La red de DHL Express España está compuesta por 42 instalaciones, entre las que destacan los *hubs* operativos núcleo de conexión con la red internacional ubicados en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y

Vitoria. A esto se suman 5 *gateways* en los aeropuertos de Alicante, Palma de Mallorca, Sevilla, Santiago de Compostela y Valencia. DHL Express también proyecta ampliar y mejorar estos *gateways* en los próximos años. Estos centros se conectan con los tres *hubs* de la compañía en la Península a través de vuelos, mientras que los tráficos con las provincias limítrofes se cubren por carretera.

Flota

También dentro del plan inversor de DHL Express España está contemplada la adquisición de 350 vehículos eléctricos de reparto entre 2023 y 2024, lo que representará el 30 por ciento de la flota total de furgonetas de la compañía en nuestro país. A más largo plazo, DHL tiene puesto el ojo en los vehículos autónomos.

DHL dispone de más de 900 vehículos para entregas y recogidas diarias en nuestro país, así como de 16 aviones propios. La firma opera 46 vuelos que conectan las diferentes provincias españolas y a España con el resto del mundo. En este sentido, Borrás destacó la subida de costes de los carburantes, cuyo impacto "es mucho mayor en el caso de la aviación, don-



Miguel Borrás y Nuno Martins, dir. gral. y dir. de Marketing.

de además se paga en dólares y el euro se ha devaluado casi un 20 por ciento respecto a esa moneda en los últimos tiempos".

DHL está comprando también combustible de aviación sostenible (SAF, por sus siglas en inglés). "Si bien en la actualidad es hasta seis veces más caro que el convencional, lo estamos introduciendo poco a poco, incrementando mucho nuestra apuesta por la

anesco

Asociación de Empresas Estibadoras
y Centros Portuarios de Empleo

Trabajando por la mejora de nuestro
sector portuario

www.anesco.org

Columela, 4 - 2º izq. - 28001 Madrid (Spain)

STENIBILI
ELÉCTRICO.
NCIA MÁXIMA DE R
/H.
DE MÁS DE 1.100
ROS DE ENVERGAL

sostenibilidad”, señaló Borrás. De cara a 2030, la compañía prevé utilizar un 60 por ciento de SAF. Además, el grupo ha adquirido 14 aviones eléctricos, si bien su capacidad de carga es muy reducida (1.500 kilogramos) y se limitarán a operar entre *gateways*, con una distancia media de 600 kilómetros. “Por el momento, se trata de una prueba”, reconoció Borrás.

Costes

“El incremento de los costes energéticos es brutal”, insistió el directivo. Por este motivo, la compañía ha anunciado una subida del 7,9 por ciento en sus tarifas para 2023, en base a una estimación de la inflación global, puesto que “el 90 por ciento de nuestra facturación es de importación y exportación”, matizó.

Por otro lado, el operador también tiene previsto incrementar la cifra de puntos de conveniencia en España en los próximos dos años, pasando de los 1.300 que tiene actualmente en su red hasta los 2.500. “Nuestro objetivo es que se pueda ir a un punto de conveniencia en 10 minutos andando en las zonas de alta densidad y en 10 minutos en coche en las de baja densidad”, aseguró el directivo.

130

MILLONES DE INVERSIÓN
EN NAVES Y VEHÍCULOS
EJECUTARÁ DHL EXPRESS
EN ESPAÑA HASTA 2024

DHL Express España mantiene previsiones de crecimiento de entre el 10 y el 15 por ciento al cierre de 2022, mientras que de cara a 2023 aventura una subida de entre el 5 y el 10 por ciento, según avanzó Miguel Borrás. La compañía mantiene una cuota “del 35 por ciento para el B2B y del 65 por ciento en B2C en envíos y al revés en ingresos”, afirmó Borrás.

Marítimo

Ellerman se posiciona en Cádiz

La naviera británica inicia escalas en la terminal de Concasa de su servicio marítimo para contenedores que enlaza Reino Unido con China con buques de 5.000 TEUs

Antonio Martínez | Cádiz

La naviera británica Ellerman City Liners ha puesto sus ojos en el puerto de Bahía de Cádiz. La dársena andaluza es una alternativa en el competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar donde “descansar” parte de su logística marítima.

En concreto, la compañía realizó una primera escala el pasado 5 de octubre en la terminal de Concasa ubicada en el Muelle Reina Sofía, según han confirmado a Transporte XXI fuentes de la Autoridad Portuaria.

Esta primera escala, realizada por el buque “SC Mara”, un portacontenedores de 5.000 TEUs de capacidad, concentró una descarga de contenedores vacíos de la naviera procedentes de sus flujos de los enclaves chinos, “una situación que alimenta la posibilidad de que continúe en los próximos meses”, indican fuentes portuarias.

El servicio de Ellerman, con una salida semanal, está formado por cinco buques con capacidades superiores a los 5.000 TEUs. La compañía realiza una ruta directa entre el puerto de Tilbury, enclave al noroeste de Londres, y Shanghái, con un tránsito de un mes. Junto a este puerto chino, la naviera opera en los enclaves de Ningbo, Shenzhen y Ho Chi Min, antes de volver al enclave británico.

Labor comercial

Fuentes portuarias indican que detrás de la decisión de la británica “está la labor comercial llevada a cabo por Concasa, que continúa dando frutos”. En Cádiz operan de forma regular las navieras Boluda, MSC y Containerships CMA CGM, lo que está llevando al enclave a una notable progresión de sus tráfico de contenedores en los últimos meses. De hecho, hasta el pasado mes de agosto, los flujos crecían a un ritmo del 9,5 por ciento, con 150.401 TEUs manipulados.

Ellerman es una de las navieras históricas de Reino Unido. Su im-

pulsor John Ellerman desembarcaba en 1892 en el mundo marítimo con la adquisición de Leyland Line que fue vendida en 1901 a JP Morgan. En ese año funda Ellerman ba-

los avatares bélicos pierde 60 buques. Con el fin de la Segunda Guerra Mundial, la compañía recupera parte de su negocio y en 1983, dentro del contenedor, se vende a Barclay Brothers que la fusiona con Cunard Line.

Con posterioridad, la compañía vuelve a ser traspasada. En 1991 la adquiere Andrew Weir Shipping y en 2003 entra en el entramado de Hamburg Süd, desapareciendo del mercado en 2004.

La compañía, con una flota de cinco buques, fue relanzada en 2021 por Iain Liddell, presidente de Uniserve, uno de los mayores operadores logísticos de Reino Unido.



Imagen del buque “SC Mara”, operando en la terminal de Concasa en Cádiz.

jo el nombre de London, Liverpool and Ocean Shipping Company que pasará a denominarse Ellerman Lines en 1902. La naviera llega a poseer 105 buques en 1939, pero con

ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG

CREATED BY PEOPLE
POWERED BY TECHNOLOGY

ESTÁ DISPUESTA A AYUDARLES:

SPAIN@ASSTRA.COM +34 618 254 752

Ferrocarril

Railsider, en la ola de la eficiencia energética

El operador ferroviario acomete la instalación de placas fotovoltaicas con el objetivo de producir energía para autoconsumo en sus terminales intermodales

Alfonso Alday | Irún

El operador ferroviario Railsider, participado por el grupo Algeposa (51 por ciento) y Renfe Mercancías (49 por ciento), continúa dando pasos firmes en su apuesta por la sostenibilidad. La compañía, a través de sus dos filiales, Railsider Atlántico y Railsider Mediterráneo, acomete un ambicioso plan dirigido a mejorar la eficiencia energética, “pilar fundamental” dentro de la estrategia de la sociedad.

La hoja de ruta trazada contempla la implantación de placas fotovoltaicas para autoconsumo

en sus instalaciones, actuales y futuras. La inversión “permitirá reducir notablemente el impacto medioambiental”, aportando, además, “soluciones logísticas innovadoras a los clientes”, destacaron a este periódico responsables del grupo Railsider.

Se trata, añadieron, de “aprovechar la gran superficie de las cubiertas de los almacenes y su ubicación

en zonas de alta radiación solar para producir energía para autoconsumo en nuestras terminales”.

El último hito de este proyecto ha sido la colocación de más de 650 metros cuadrados de paneles solares en la planta de Irún, localizada junto a la frontera con Francia. En concreto, Railsider Atlántico ha instalado un total de 256 placas fotovoltaicas, que permitirán dotar a la terminal intermodal de energía solar para su consumo.

La instalación tiene una potencia de 136,96 kWp y su objetivo será lograr hasta 140.926 kWh de producción de energía limpia anual garantizada, lo que permitirá reducir la emisión de CO2 a 25 toneladas al año, explicaron los miembros interlocutores.

Esta medida ya se puso en marcha en la central de Sagunto. La cubierta solar de Railsider Mediterráneo fue instalada en 2021 y ha generado en un año 15MWh de energía limpia

650

M2 DE PANELES SOLARES HA COLOCADO EN SU TERMINAL DE IRÚN

Railsider coloca placas fotovoltaicas en sus instalaciones con el objetivo de producir energía para autoconsumo.



RAILSIDER

El operador ferroviario dispone de más de 150.000 m2 de almacenes cubiertos.

para alimentar la terminal, lo que se corresponde con casi el 30 por ciento de las necesidades eléctricas de la nave, según afirman desde el operador ferroviario. La instalación, además, se encuentra monitoreada, permitiendo conocer el consumo y producción en tiempo real, así como la detección, también en tiempo real, de posibles incidencias.

De hecho, el operador ferroviario, que cuenta con más de 150.000 metros cuadrados de almacenes cubiertos para dar respuesta a sus necesidades de almacenaje de mercancías, transportó el pasado año un total de 1,43 millones de toneladas por ferrocarril, en ancho ibérico.

Esta cifra supone un ahorro de emisiones de casi 51.600 toneladas de CO2 equivalente, en comparación con el mismo tráfico realizado por carretera.

Aprovecha la gran superficie de las cubiertas de las naves

En concreto, la empresa Railsider Atlántico movió 906.230 toneladas netas por tren durante 2021. El 83,7 por ciento del tráfico se realizó mediante tracción eléctrica, cuya energía proviene de fuentes renovables con certificado de garantía de origen y emisión cero de CO2.

La próxima actuación tendrá lugar en sus instalaciones de Madrid, donde cuenta con dos almacenes cubiertos de 7.000 y 2.500 metros cuadrados de superficie.

Este proyecto forma parte de las medidas del plan de sostenibilidad de Railsider con el objetivo de reducir su huella de carbono.

Por su parte, Railsider Mediterráneo, con sede en Valencia, transportó por ferrocarril 524.130 toneladas netas a lo largo del pasado





año. El 99,3 por ciento del tráfico se realizó mediante tracción eléctrica.

Sostenibilidad, objetivo "estratégico" de Railsider

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

Automatización

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

T FLASH

Ferrocarril CargoBeamer amplía su oferta intermodal

CargoBeamer pone en marcha un nuevo servicio ferroviario multi-cliente en Alemania entre la terminal de Kaldenkirchen y el puerto de Rostock. Este servicio puede dar cobertura al mercado peninsular con la conexión del operador intermodal alemán entre Perpiñán, junto a la frontera española, y Kaldenkirchen para llegar al norte de Europa (Dinamarca, Finlandia, Lituania y Suecia) a través del puerto de Rostock. El nuevo servicio, con tracción de SL Logistik, tiene una periodicidad de seis viajes de ida y vuelta a la semana.

Marítimo Península se expande al Golfo Árabe

Península ha iniciado la operativa de *bunkering* en el puerto de Fujairah, en Emiratos Arabes Unidos, con el fin de consolidar su posición en el Mar Árabe y en el sur del Océano Índico. Además, la compañía ha abierto una oficina comercial en Dubái para fortalecer sus relaciones con los clientes de la zona.



Grupo Romeu mantiene participación en varias agencias marítimas en los puertos españoles.

Marítimo

Romeu reestructura su división de agencia marítima

Su filial Romeu Shipping acomete una ampliación de capital de 11,5 millones de euros procediendo a una reorganización interna de participaciones

Antonio Martínez | Valencia
Grupo Romeu ha acometido una reestructuración de la división de agencia marítima, según han confirmado a Transporte XXI fuentes del operador, con central en Valencia.

En concreto, su filial Romeu Shipping Agency ha formalizado una ampliación de capital de 11,5 millones de euros, que supone el incremento de los recursos propios de la empresa, si

bien la misma ha sido calificada como "una reorganización interna de participaciones", según han detallado desde Grupo Romeu.

La compañía avanza que la operación "no supone un cambio de negocio o talla", si bien esta operación va a permitir proporcionar a la firma una mayor fortaleza y proyección.

Romeu Shipping Agency vino funcionando hasta el año 2021 bajo la denominación Global Container Agency, como una agencia naviera especializada en el transporte marítimo de mercancías en contenedor en Marruecos y Túnez, principalmente.

Grupo Romeu mantiene actualmente intereses en varias firmas de agencia marítima como Canarship, Green Ibérica, Romchart y Unimed Shipping, centradas en tráficos de mercancías de línea regular o en el fletamento de todo tipo de buques y mercancías.

Grupo Romeu consolidó un volumen de negocio de 312 millones de euros en 2020, según los datos financieros registrados en el informe "¿Quién Manda en el Transporte y la Logística en España?", que edita anualmente Transporte XXI.

Medatlantic
Customs & Global Logistic Operator
Offshore Services
Airfreight Services Specialist

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

TRACE CERTIFIED IATA

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

LOGISTICS & AUTOMATION
STAND 3F09

ESTANTERÍAS PARA PALLETS
ESTANTERÍAS PARA PICKING
ALMACENES AUTOMATIZADOS

aracking
SOLUCIONES DE ALMACENAJE



La aceleración en la construcción de nuevos parques eólicos, como demandan las autoridades españolas y europeas, se encuentra con el escollo de las trabas burocráticas al transporte especial.

Carretera

El transporte especial pide paso

El sector reclama la eliminación del requisito de inviabilidad de otros modos que impone la Dirección General de Carreteras y que está afectando a la construcción de nuevos parques eólicos

Carlos Sánchez | Madrid
El transporte especial está condicionado desde hace meses por un “exceso de celo” burocrático que complica su operativa y le impide ejecutar su actividad de una manera suficientemente ágil.

El principal obstáculo lo representa el requisito de acreditación de inviabilidad de otros modos de transporte, que está provocando retrasos significativos a la hora de obtener el preceptivo informe del titular de vía por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana, como ha venido avanzando este periódico. Este informe permite, a su vez, el otorgamiento de la autorización complementaria de circulación (ACC) por parte de la Dirección General de Tráfico.

Todos los actores que intervienen en el negocio consideran el requisito de inviabilidad de otros modos como carente de toda lógica. Por esta razón, piden su eliminación fulminante. La insistencia en imponer este requisito está afectando al transporte especial de sectores tan estratégicos actualmente como el eólico.

Después del bloqueo de expedientes que se experimentó antes del último verano, la Administración ha atendido parcialmente las reivindicaciones del sector y se ha agilizado la tramitación. “Si antes del verano una tramitación podía alargarse más de tres meses, actualmente se completa en aproximadamente un mes”, reconoce Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE).

Solución parcial

Esta mayor flexibilidad en la tramitación de expedientes en las últimas semanas viene motivada por la presión que se ha ido ejerciendo desde el sector, coincidiendo todas las partes consultadas. El pasado mes de julio, la Asociación de Empresas de Transporte Especial (Astrae), la mencionada ACE y la Asociación Empresarial Eólica (AEE) mantuvieron una reunión con el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Xavier Flores, con el objetivo de encontrar soluciones a los mencionados retrasos.

Paralelamente, la patronal eólica también insistió sobre este asunto a la vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, en el marco

del plan de contingencia en materia energética requerido por la Comisión Europea. “Uno de los puntos clave es acelerar al máximo la puesta en servicio de nuevas energías como la eólica y el transporte está entorpeciendo la estrategia por estas trabas burocráticas que se imponen desde el Ministerio de Transportes”, apunta Tomás Romagosa, director técnico de AEE.

Las presiones parecen haber calado en el Gobierno “aunque de manera parcial porque los requisitos citados se siguen aplicando”. A raíz de la presión “se ha agilizado la tramitación, pero la sospecha que tenemos es que puede ser algo puntual, que estén actuando así porque el asunto está de máxima actualidad, pero que con el tiempo puedan volver a las andadas”, alerta Romagosa.

El objetivo del sector, por tanto, “va más allá de que sea más flexible la tramitación, sino que lo que queremos es que se elimine. Pretendemos que desaparezca”, insiste Romagosa. En este sentido, “hemos estado siempre sin tener que aportar estos requisitos y ahora, sin mucha lógica, se imponen, cuando son certificados que no aportan nada nuevo”, lamenta.



Resulta kafkiano que se solicite esta certificación

Tomás Romagosa
Dir. Técnico de AEE

Carretera

Bizkaia bonificará los peajes

La entidad foral presenta ayudas al transporte por carretera, valoradas en 5,6 millones, dirigidas a que 5.000 autónomos y micropymes mejoren su competitividad y avancen en la modernización de la flota

La Dirección General de Carreteras está reclamando certificados de inviabilidad por dos rutas diferentes de ferrocarril, en un contexto en el que “no hay operadores ferroviarios que hagan transporte especial”, denuncian fuentes del sector. “El ferrocarril no está preparado para mover piezas de este peso y longitud y en este caso, hablamos de paletas eólicas de 75 metros”, recuerdan. “No hay infraestructuras ni medios para transportarlas en ferrocarril, por lo que resulta kafkiano que se solicite esta certificación”, coincide Romagosa.

Sin trabas

“Es precisamente la excepcionalidad de este transporte lo que debe llevar a abordar su regulación con una visión más amplia y flexible”, apunta Nuria Lacaci. “No se va a lograr elevar la cuota ferroviaria poniendo trabas al transporte especial por carretera”, añade.

Pese a la agilización de la tramitación, “debemos seguir trabajando para conseguir una solución definitiva, que pasaría por eliminar el requisito de acreditación de la inviabilidad de otros modos de transporte”, afirma Lacaci. Paralelamente, “también es necesario avanzar hacia esquemas en los que, para un mismo tipo de carga, con el mismo tipo de transporte y para el mismo recorrido, no haya que solicitar permisos individuales”, matiza.

La tramitación se agiliza, pero no es suficiente

“El tren está probado que no es factible para el transporte especial. Usar otros medios no es posible porque no están preparados”, indica Juan Gatnau, presidente de Astrae. “Si se han tramitado miles de expedientes y ni uno solo ha ido en ferrocarril, ¿por qué se enrocan?”, concluye.

Iñaki Eguía | Bilbao

La Diputación de Bizkaia presenta un nuevo paquete de medidas, destinadas a 5.000 autónomos y pymes del transporte por carretera, para ayudar a este sector a “ganar competitividad”, “afrentar la transformación digital y su descarbonización”, así como “mitigar el impacto de la crisis energética”.

El departamento foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, que dirige Imanol Pradales, ha cuantificado en 5,6 millones el impacto anual de las nuevas ayudas que se pondrán en marcha el 1 de enero, con carácter indefinido, para los camiones de más de 3,5 toneladas.

El paquete de apoyos incluye reducciones de las tarifas de un 10 por ciento en los peajes de la AP-8 y de la Variante Sur Metropolitana. Los descuentos serán de un 13 por ciento por frecuencias de uso en ambas autopistas,



Imanol Pradales.

así como en las nuevas vías en las que se implante el pago por uso para camiones. Además, el mismo porcentaje del 13 por ciento por frecuencia de uso se bonificará en sus combinaciones con la AP-68. “Estas medidas, con una dotación de tres millones de euros, están dirigidas a paliar los aumentos de costes que soporta el sector, derivados del contexto de incertidumbre global, el encarecimiento energético y las tensiones en las cadenas de suministro mundiales”, incidió Pradales

La iniciativa foral, que cuenta con el respaldo de las asociaciones Asetrabi, Asotrava, y TransportBilbao, también incentiva la renovación de la flota, que tiene una media de 17 años, a vehículos pesados más eficientes, con una partida de 2,6 millones de euros. “Menos emisiones más descuentos para dar pasos en la descarbonización del transporte”, aseveró el diputado foral.

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL
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)



FRANCISCO BAREA
Presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao

“El acceso ferroviario hará crecer nuestro *hinterland*”

El plan inversor cuatrienal de 104 millones de euros del puerto de Ferrol concentra la mayor partida para la entrada del tren a los muelles de la dársena exterior en 2024. La intermodalidad junto con el crecimiento del tráfico de contenedores y el asentamiento y expansión de los proyectos industriales, vinculados con el sector energético, conforman los pilares para reemplazar la brusca caída del carbón.

Iñaki Eguia | Bilbao

► ¿Qué balance realiza de su primer año como presidente?

Han sido unos meses intensos, en los que hemos dado una vuelta incluso a la estructura organizativa de la Autoridad Portuaria. Creo que estos cambios nos han servido para impulsar proyectos de gran calado, como el que hemos presentado a los fondos europeos referente al abastecimiento con energías verdes o el de la remodelación de toda la fachada marítima, gracias a un convenio con la Xunta de Galicia.

► ¿Qué actuaciones plantea el plan estratégico del puerto de Ferrol?

Nuestro plan de inversiones para el periodo 2022-2026 está dotado con una inversión de 104,7 millones de euros, concentrada principalmente en la mejora de su intermodalidad ferroviaria. Los accesos al puerto exterior junto con el desarrollo de la red interna de ferro-



carril supone un desembolso de más de 64,6 millones de euros. También las actuaciones vinculadas con la optimización de nuestras instalaciones y las relaciones puerto-ciudad tienen una partida de más de 22 millones de euros.

► **¿En qué fase de desarrollo está el acceso ferroviario a la dársena exterior?**

Una obra de este calado, con 90 millones de inversión y un túnel de más de cinco kilómetros, siempre tiene contratiempos, pero su ejecución está ya muy avanzada. Se ha completado la excavación del túnel y se trabaja ya en su habilitación. Además, se ha ido completando las conexiones ferroviarias dentro del puerto exterior para que a finales de 2023 puedan empezar ya las pruebas para su entrada en servicio.

► **¿Qué conexiones serán las primeras previstas que entrarán en servicio?**

La previsión es que la puesta en servicio del acceso ferroviario en ancho ibé-

rico se produzca a lo largo de 2024. En ancho métrico, está supeditada a una obra a desarrollar por Adif de adaptación del ramal entre el puerto exterior y la estación de Ferrol. Toda la infraestructura se ha proyectado para que en un futuro su adaptación a ancho UIC y electrificación sea rápida.

► **¿Cuáles serán las mercancías que más se beneficiarán de la intermodalidad?**

Todas, aunque el principal impulso lo tendrá la mercancía general y en particular el contenedor. El acceso ferroviario traerá consigo un aumento del *hinterland* del Puerto y, por tanto, del interés de nuevas empresas por nuestras instalaciones. Pero también nuestros operadores actuales, tanto de graneles líquidos como sólidos, y otros futuros clientes, están expresando especial interés y trasladando proyectos vinculados con el acceso ferroviario que esperamos que fructifiquen.

► **¿Qué volúmenes calculan que se podrían mover anualmente por tren?**

Nuestras estimaciones actuales evolucionan desde más de 225.000 toneladas en 2025 a casi un millón en el año 2050. Pero la entrada en explotación del acceso ferroviario ayudará también a la generación de otros tráficos indirectos, que si bien no emplean el modo ferroviario, son atraídos por el puerto ante el incremento general de la actividad, principalmente la mercancía en tránsito.

► **El puerto de Ferrol, una de las dársenas referentes en carbón, ha tenido que acometer una rápida transformación debido a un impulso acelerado para la descarbonización energética. ¿Cómo se está afrontando este proceso?**

Alimentar la central térmica de As Pontes, cuando estaba a pleno rendimiento, suponía un tráfico anual de más de 4,5 millones de toneladas para el balance de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao. Era casi un 40 por ciento del total, por lo que el impacto que ha tenido el proceso de cierre de la central es importante y brusco. Pero en este tiempo hemos hecho un ejercicio de diversificación de tráficos que es responsable de la fuerte recuperación que estamos experimentando.

► **La mercancía en contenedor es uno de los grandes puntales para la diversificación de las cargas de Ferrol. ¿Con qué expectativas trabajan para este tráfico?**

Para nosotros es uno de los tráficos a los que damos mayor importancia por el valor añadido que deja en el entorno. Cada línea marítima que ponemos en operación son nuevas oportunidades para las empresas de la zona. Y las cifras que manejamos de la terminal de Yilport Ferrol son realmente buenas. Están en máximos históricos y, lo que es más importante, es un crecimiento sostenido y sólido.



Estimamos mover más de 225.000 toneladas en ferrocarril en 2025 y rondar el millón de toneladas en 2050

El crecimiento del tráfico de contenedores en la terminal de Yilport es sostenido y sólido

Queremos licitar el proyecto Smart Port Ferrol durante este año

► **¿El sector energético es otro de los reactivos de la diversificación?**

En efecto. Reganosa proyecta invertir a corto plazo más de 16 millones en la terminal de gas natural licuado (GNL) de Mugaros para maximizar el aprovechamiento de la energía y prestar servicios logísticos. Por su parte, Forestal del Atlántico prevé invertir 130 millones para producir metanol verde en 2025. Y Terminales Líquidas de Ferrol tiene que presentar el proyecto constructivo de su terminal antes de noviembre y después está previsto que en torno a abril de 2024 terminen las obras y comience la explotación. En la concesión se exige un alza gradual del tráfico marítimo hasta alcanzar en 2029 las 300.000 toneladas anuales.

► **¿La industria eólica elevará su presencia en Ferrol?**

Es un sector en crecimiento, sobre todo, lo referente a la eólica *offshore*. La industria auxiliar ya cuenta con el *know-how* gracias a los proyectos que Navantia y Windar han desarrollado principalmente para Iberdrola. Pero aquí también se han ensamblado los aerogeneradores de 8,4 MW del WindFloat Atlantic, el parque eólico marino experimental en el norte de Portugal. Por lo que es lógico que aprovechemos esta ventaja competitiva en el futuro.

► **¿Cuenta el puerto con bolsa de suelo en la dársena para incorporar nuevos proyectos industriales que demanden de grandes superficies?**

Las instalaciones en general presentan un elevado grado de ocupación o de superficie ya comprometida con futuros desarrollos, algunos de ellos concretados en concesiones otorgadas en los últimos meses. Estamos realizando un gran esfuerzo de planificación intentando dar una respuesta a todas las solicitudes que estamos recibiendo, con las limitaciones de superficie que tenemos y los tiempos que supone el ampliarlas. Afortunadamente, alrededor del puerto existe suelo industrial, bien comunicado con nuestras instalaciones, con superficie disponible, así como futuros desarrollos previstos.

► **¿Tienen iniciativas para la transformación hacia un modelo Smart Port?**

Actualmente se está trabajando en la definición del proyecto *Smart Port Ferrol-San Cibrao*. La primera fase buscará integrar los sistemas de control y seguridad del puerto; accesos a las instalaciones, control perimetral, nuevos equipos para el centro de control de servicios... En fases posteriores se integrarán en la plataforma otros sistemas como el AIS, VTS, radares, cuadros eléctricos, controles medioambientales, etc. Una vez finalizada la redacción de los pliegos, la intención de la Autoridad Portuaria es licitar el proyecto antes de finalizar el año.



Francisco Barea nació en 1972 en Ferrol.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidade da Coruña.

Antes de su nombramiento como presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao fue **director del Instituto de Estudios del Territorio**, dependiente de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda de la Xunta de Galicia.

En su trayectoria laboral también impulsó y trabajó en varias empresas del ámbito de la construcción y de la elaboración de proyectos.



Marítimo

El Puerto de Bilbao piensa en 'verde'

Los proyectos anunciados este año para avanzar hacia la transición energética alcanzan los 500 millones de euros en el horizonte 2025

Alfonso Alday | Bilbao

En un escenario de enorme incertidumbre, y con la espada de Damocles de la emergencia climática, los puertos están llamados a desempeñar un papel fundamental como motores de la descarbonización y la sostenibilidad medioambiental. En un reciente encuentro celebrado en la capital vizcaína, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, ya había subrayado, de forma contundente, que “tenemos que liderar la transformación energética, siendo punta de lanza”. Apenas una semana después, se volvió a lanzar este mismo mensaje en una jornada organizada por la Autoridad Portuaria de Bilbao y Orkestra-Instituto Vasco de Competitividad, cuyo debate giró en torno al rol de los puertos en la transición energética.

La apertura del encuentro corrió a cargo del presidente del Puerto de Bilbao, Ricardo Barkala, que destacó que “la transición energética, además de un compromiso con nuestro planeta y su futuro, nos hará un puerto más competitivo”.

En su intervención, Barkala puso el foco en las principales estrategias que está llevando a cabo la en-

tidad para cumplir con la ambiciosa hoja de ruta trazada por Bruselas para lograr ‘cero emisiones’ en 2050, una “oportunidad de negocio y atracción de inversiones”.

De hecho, los proyectos anunciados este año en el puerto de Bilbao alcanzan los 500 millones de euros en el horizonte 2025. Entre las principales actuaciones sobresalen el *hub* de descarbonización de Petronor, la electrificación de los muelles del puerto de Bilbao, la ampliación de la planta de Haizea Bilbao para eólica *offshore*, el prototipo pionero en eólica *offshore* flotante de Saitec y



Un momento de la mesa redonda organizada en el marco de la jornada.

RWE, o las líneas regulares de Brittany Ferries y Finnlines cubiertas con nuevos buques más respetuosos con el medio ambiente.

La jornada sirvió para presentar el informe sobre el papel de los puertos en la transición energética, elaborado por la investigadora de Orkestra, Macarena Larrea, que reconoció



que “los puertos han pasado de ser un eslabón de las cadenas de transporte con prioridades e inquietudes medioambientales a concebirse como ‘puertos verdes’, que asumen comportamientos energéticamente eficientes y medioambientalmente sostenibles”. Larrea también hizo hincapié en la necesaria apuesta por “la digitalización y la automatización, la armonización de criterios, la interlocución en el ámbito internacional, la colaboración entre agentes, las actividades de I+D+i y el desarrollo de nuevas fuentes de financiación”.

A continuación, el director general del EVE (Ente Vasco de la Energía), Iñigo Ansola, desglosó el papel de las infraestructuras portuarias para el desarrollo de la estrategia energética del País Vasco. “El papel de los puertos ha sido, es y será fundamental en la transición energética”, señaló Ansola, tras recordar que “las cosas no se hacen de la noche a la mañana”. Como

principal palanca impulsora del cambio, el responsable del EVE puso el foco en la política de descarbonización para la lucha contra el cambio climático. “El puerto de Bilbao está consolidado, pero el mundo no está parado y tenemos que soñar lo que será dentro de 20 o 30 años”, explicó Iñigo Ansola.

Proyecto BilbOPS

Seguidamente intervino el director general de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Carlos Alzaga, que presentó los proyectos en el ámbito energético, tanto los ya ejecutados como los que están en marcha. Entre ellos, destacó el proyecto BilbOPS, con financiación de la UE, para la electrificación de muelles e instalación fotovoltaica asociada en la dársena, que “acercará al puerto de Bilbao al objetivo de ser un Green Port”. Con este proyecto, que permitirá en 2025 el abastecimiento de electricidad en siete muelles a los buques mientras están atracados, la entidad espera reducir los gases de efecto invernadero en un 40 por ciento.

También participó en el encuentro el director de Personas y Organización,



Es necesario apostar por la digitalización y la automatización

Macarena Larrea
Orkestra

Los puertos no solo tienen que servir al *hinterland*

Andima Ormaeche
Puerto de Bilbao



Participantes de la jornada sobre el rol de los puertos en la transición energética.

dez, moderó una mesa redonda sobre los desafíos y las diferentes soluciones que la transición energética plantea a los puertos y su papel como impulsores de un transporte más sostenible. Junto a Iñigo Ansola (EVE) y José Ignacio Zudaire (Petronor), al debate se sumó Andima Ormaetxe, director Comercial, Operaciones y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que puso el acento en la digitalización. “Los puertos

no solo tienen que servir al *hinterland*, sino que tienen que traccionar con la ambición de posibilitar sinergias y proyectos”, apuntó.

Puertos sostenibles

La próxima cita en Bilbao con la sostenibilidad tendrá lugar los días 8 y 9 de noviembre en el Palacio Euskalduna y la terminal de cruceros. La Autoridad Portuaria, en colaboración con la Cámara de Bilbao, ha organizado el Congreso

El papel de los puertos, eje del debate

Internacional sobre Puertos Sostenibles. El objetivo es identificar y hacer públicas las estrategias y actividades que en materia de sostenibilidad se desarrollan en el sector, destacaron desde la entidad. El evento abordará el primer día diversas cuestiones en tres bloques temáticos: gobernanza y ética, salud y bienestar, y clima y energía. En la segunda jornada, una mesa redonda profundizará en la relación Puerto-Ciudad.

Económico Financiero y Relaciones Institucionales de Petronor, José Ignacio Zudaire, que presentó el *hub* de descarbonización de Petronor, un proyecto industrial ya en marcha, que absorberá una inversión superior a los 140 millones de euros. Zudaire confirmó que “la estrategia europea sitúa al hidrogeno como elemento esencial para al-

La emergencia climática acelera la transición

canzar la neutralidad de carbono en 2050” y puso el acento en la innovación. En este sentido, recordó que “el entorno del puerto de Bilbao tiene las condiciones para convertirse en el centro neurálgico del Corredor Vasco del Hidrógeno”, proyecto que nace de la mano de Repsol y Petronor para avanzar en la descarbonización de sectores como energía, movilidad, industria y servicios.

Concluidas las ponencias, el coordinador del Lab energía y medio ambiente de Orkestra, Jorge Fernán-

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	5 salas de congreso	150 ponentes	Innovation tours
Showroom	Foro tecnológico	Premios Líderes de la Logística	Nuevo espacio LogTalent

Regístrate gratis online

CÓDIGO DE REGISTRO: 2022

www.logisticsautomationmadrid.com



by EASYFAIRS



Servicios

Logística del frío, factor clave

España es el primer exportador de frutas y hortalizas de la UE y el sector se ha convertido en una palanca fundamental, como se pudo comprobar en la XIV edición de 'Fruit Attraction'

Carlos Sánchez | Madrid

La exportación española de frutas y hortalizas frescas en 2021 experimentó un crecimiento interanual del 2,6 por ciento en volumen y del 7,4 por ciento en valor, totalizando 13,4 millones de toneladas y 15.680 millones de euros respectivamente, según datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria. El 94 por ciento de esas exportaciones se destinaron a la Unión Europea y Reino Unido.

Para que esto suceda, la logística juega un papel fundamental y así se puso de manifiesto en el marco de la XIV edición de 'Fruit Attraction', feria internacional del sector de frutas y verduras, que se celebró en el recinto ferial de Madrid (Ifema).

Incertidumbre fue la palabra más repetida entre operadores, transportistas, navieras, transitaros, puertos e industria auxiliar logística presentes en el certamen. Una incertidumbre "moderada", no obstante, porque por muchas trabas que se pongan en el camino, llámese conflicto bélico en Ucrania, inflación, enfriamiento del consumo o incremento de los costes energéticos, "al final, la logística, en general, y la del frío, en particular, acaba sabiendo dar siempre respuesta a las necesidades de la cadena de suministro, como se pudo comprobar durante la pandemia", reconocía un alto directivo de una empresa española de transporte internacional por carretera.

Más allá del contexto económico, digitalización y sostenibili-

La feria reunió a 1.800 empresas expositoras de 55 países

dad siguen siendo los dos elementos clave en la transformación del transporte y la logística. La práctica totalidad de las empresas del sector participantes en la feria lo tuvieron muy en cuenta a la hora de exponer su oferta a cargadores, importadores y exportadores del sector hortofrutícola.

Más allá del contexto económico, digitalización y sostenibili-



A.P. DE ALGEIRAS

Foto de familia de la comunidad portuaria de Algeciras.

idad siguen siendo los dos elementos clave en la transformación del transporte y la logística. La práctica totalidad de las empresas del sector participantes en la feria lo tuvieron muy en cuenta a la hora de exponer su oferta a cargadores, importadores y exportadores del sector hortofrutícola.

expuso la oferta colectiva del sistema portuario español, así como la oferta pormenorizada de hasta 16 autoridades portuarias, como son las de Algeciras, Huelva, Cádiz, Almería, Valencia, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Las Palmas, Tenerife, Málaga, Motril, Sevilla, Tarragona y Vigo.

Sector

Ese papel relevante de la logística se aprecia con el crecimiento del número de empresas del sector presentes en 'Fruit Attraction'. En la presente edición participaron con stand propio firmas como Boluda Corporación Marítima, Transportes J. Carrión, Primafrio, Maersk, DHL, MSC, Kuehne & Nagel, DB Schenker, Altius, Ángel Mir, Arola Aduanas, GAM, Cosco Shipping Lines, Grimaldi y Marfret, entre otras.

También Puertos del Estado volvió a tener una significativa presencia en la feria. En la edición 2022 de 'Fruit Attraction'

El transporte por carretera sigue dominando las exportaciones españolas de hortofrutícolas con los países europeos, con cerca del 83 por ciento de cuota, si bien el transporte marítimo no ha dejado de crecer hasta situarse en un 16 por ciento sobre el total del mercado. El presidente de Puertos del



TRANSPORTE XXI

C. Sánchez y C. Bouza en el stand de Transporte XXI, que no faltó a la cita.



TRANSPORTE XXI

Parte del equipo de Transportes J. Carrión presente en la feria.



Miguel Pardo y Aldo Catania, del grupo Grimaldi.

TRANSPORTE XXI

Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, reconoció que el sector hortofrutícola es estratégico para el sistema portuario español, por lo que se mostró satisfecho de poder “hacer alarde de la potencia que tenemos” en el marco de ‘Fruit Attraction’. Los puertos españoles ofrecen más de 85 millones de metros cuadrados de superficie terrestre y áreas de depósito y disponen de almacenes frigoríficos con cerca de 2 millones de metros cúbicos de capacidad.



La carretera tiene el 83% de cuota en los hortofrutícolas

En cuanto a las principales novedades presentadas en el certamen, Primafrio expuso sus avances en innovación y sostenibilidad, entre ellas el uso del procesamiento inteligente con algoritmia *Machine Learning*, Internet de las Cosas, Inteligencia Artificial y Ciberseguridad, lo que le permiten una mayor optimización de los procesos y recursos empleados.

Boluda Shipping puso el foco de atención en su servicio Daily Canarias.



BOLUDA SHIPPING

Primafrio expuso sus avances en materia de innovación y sostenibilidad.



TRANSPORTE XXI

El puerto de Huelva mostró el proyecto del ‘hub’ logístico de frío sostenible.



TRANSPORTE XXI

Por su parte, Grupo Grimaldi compartió con los asistentes al evento novedades como el nuevo servicio Salerno-Palma-Sagunto-Cagliari, la primera línea del grupo que enlaza Italia con las islas Baleares.

Los puertos españoles cuentan con 2 millones de m3 para el frío

Mientras, Boluda Shipping aprovechó para poner en valor su servicio Daily Canarias, línea operada por la naviera Boluda Lines, que en sus casi dos años de actividad ha transportado 2,5 millones de toneladas de productos refrigerados.

A su vez, el puerto de Huelva expuso el proyecto del futuro ‘hub’ logístico de frío sostenible. Un proyecto que destaca por ser pionero en utilizar el frío inherente en el proceso de regasificación del Gas Natural Licuado (GNL) que se produce en la planta de Enagás como fuente de energía para las futuras instalaciones frigoríficas.

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDA AL CONTENIDO COMPLETO ONLINE





OFRECEMOS UN SERVICIO LOGÍSTICO, INTEGRAL Y SOSTENIBLE

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

WWW.ERSHIP.COM | +34 914 263 400















La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, presidió la entrega de los Premios a las Mejores Startups de BNEW 2022.

Servicios

BNEW supera con nota la normalidad

El evento híbrido culmina la edición más presencial con 5.000 contactos

Eva Mármol | Barcelona

Barcelona New Economy Week (BNEW) ha aprobado con nota su tercera edición. El examen no era nada fácil, ya que el evento híbrido, inventado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) en el primer y duro año de pandemia, ha celebrado su primera edición en una situación de práctica normalidad, es decir, sin cortapisas a la participación presencial, sin mascarillas y habiendo regresado los certámenes feriales y los congresos.

BNEW ha superado la prueba de fuego con 6.000 asistentes presenciales y otros 6.500 online, procedentes de cerca de un centenar de países, así como habiendo generado alrededor de 5.500 contactos de

networking, de los que 2.000 han sido a través de la plataforma digital creada ex profeso, en los cuatro días de duración del evento. “BNEW nació con una clara vocación de permanencia y no para cubrir temporalmente un hueco porque no se podían celebrar ferias”. Y esta edición “es la definitiva que posiciona BNEW como gran evento mundial de la nueva economía”, señala Blanca Sorigué, directora general del CZFB.

Ha ayudado a alcanzar estas cifras, “sin duda”, concentrar la actividad, las siete verticales analizadas, en DFactory, un singular edificio construido por el Consorci para impulsar la innovación y la industria 4.0.

Las startups han sido una de las grandes protagonistas, ya que “juegan un papel importante por su actividad innovadora”. De los más de 12.000 inscritos, entre virtuales y presenciales, 1.500 fueron startups. Eso sí, no han sido las únicas protagonistas, ya que BNEW “da voz a grandes, medianas y pequeñas empresas”, añade Blanca Sorigué.

La presente edición del evento, reunió a 600 oradores que ofrecieron hasta 180 horas de contenido distribuidas en 130 paneles, sesiones y debates sobre las siete verticales (*digital industry, real estate, mobility, talent, sustainability, invest y experience*). En la segunda edición, fueron diez verticales. De cara a 2023, “seguro que habrá modificaciones. Cada año es único y

diferente”. Y es que “partimos de cero y nos replanteamos los contenidos en cada edición”. Ello supone que unas verticales repetirán, otras caerán y habrá nuevas.

La tercera edición acaba de cerrar sus puertas presenciales y virtuales. Es, por lo



DFactory concentró las actividades del evento.



B. Sorigué y P. Navarro con las autoridades que inauguraron BNEW.

tanto, demasiado pronto para adelantar los temas que se abordarán o si DFactory continuará concentrando la actividad en 2023. Lo que sí ya están decididas son las fechas del evento híbrido de nueva economía. La cita será del 2 al 5 de octubre.

Marítimo

Grimaldi, en la senda sostenible

El armador, el primero en *short sea shipping* del sistema portuario español, incorpora nuevas unidades 'ECO'

Eva Mármol | Sorrento
Grimaldi, el principal armador de servicios de *short sea shipping* del sistema portuario español, sigue apostando por reducir la huella ambiental de sus operaciones.

Así se puso de relieve en la XXV Convención Euro-med, que el grupo marítimo italiano celebró en Sorrento (Italia). Grimaldi ha puesto el foco, como en anteriores ediciones del foro, en el proceso de transición energética y en la estrategia de reducción de emisiones.

Emanuele Grimaldi, consejero delegado, repasó los principales hitos del grupo durante este ejercicio, como es la incorporación de siete nuevas unidades ro-ro de la clase GG5G (*Grimaldi Green 5th Generation*).

Recibirá otras 10 unidades en los próximos dos años

La ampliación de flota con buques más eficientes seguirá con otras diez unidades que el armador recibirá en los próximos dos años. El grupo naviero anunció en la anterior convención, celebrada en Valencia, una inversión superior a los 2.500 millones de euros para adquirir una flota de 20 nuevos buques ro-ro en el marco de su estrategia para lograr cero emisiones antes de 2050.

Los servicios de *short sea shipping* que el armador tiene desde los puertos de Barcelona y Valencia con Italia son un ejemplo de esta apuesta por la sostenibilidad.

Estas rutas estrenaron, en su día, las primeras unidades eficientes de la clase

"ECO" (GG5G). El armador anunció recientemente un nuevo servicio entre Sagunto, Baleares (Palma) e Italia (Salerno y Cagliari) con los gemelos 'Eco Adriática' y 'Eco Mediterránea'.

Su filial Finlines incorporó, el pasado verano, la primera unidad GG5G al servicio regular que mantiene entre el puerto de Bilbao y dársenas del norte de Europa.



Emanuele Grimaldi, consejero delegado.

Abriendo Camino al Futuro

El Puerto de Algéiras, junto con su Comunidad Portuaria, se posiciona como un enclave marítimo-portuario y logístico global, eficiente y competitivo, con crecientes perspectivas de futuro. Un ecosistema que aúna una fuerza de trabajo en equipo de más de 30.000 personas y de 200 empresas a su servicio.

ALGECIRAS
PORT COMMUNITY - COMPORT

Puerto de Algéiras

www.apba.es

Transitarios

El transitario ante el espejo

Digitalización y verticalización sitúan al transitario español ante el mayor reto de cambio estructural de las últimas tres décadas

Javier Miranda | Algeciras
El XII Congreso de la Federación Española de Transitarios-Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA) se celebró los días 29-30 de septiembre y 1-2 de octubre en Algeciras, con cerca de 250 profesionales inscritos, un récord en la era de Enric Ticó como presidente de la patronal. Dos datos más invitan al optimismo: la media de edad de los profesionales ha pasado de 58 años en 2012, a 43 en la actualidad. Además, el porcentaje de mujeres que era del 0,5% hace una década, hoy es de un 29%.

Sin embargo, varios retos críticos acechan el futuro de la profesión. Desde 1992, el sector no se había asomado a un abismo tan insondable como el que ha abierto la pandemia. El virus ha sido el catalizador de reacciones químicas transformadoras en la cadena de transporte global. Las maniobras de integración vertical de las navieras líderes, y la aceleración vertiginosa de la agenda tecnológica, pueden ser una amenaza para el transitario español. No olvidemos que, en nuestro país, es una actividad que representa el 17% del negocio acumulado de las empresas de transporte (Libro Blanco del Transitario de 2022, editado por Transporte XXI), y que el 54% de las transitarías españolas son pymes, la mayor parte familiares. Un bocado apetitoso para el *megacarrier*.

Van a por el cliente

Un terminalista, TTIA, y una naviera, HMM, insisten en el papel esencial del transitario en la cadena de transporte global.

Alonso Luque, CEO de Total Terminal International Algeciras, lanza una advertencia: "Aproximadamente el 85% de la capacidad de las terminales de contenedores en España está controlada por navieras. Y esto no va a parar, porque las navieras han decidido que la parte de tierra también les compete y quieren controlarla. Están intentando llegar al cliente, aunque de momento no han conseguido tocar al pequeño/mediano cliente. Tienen ustedes la obligación de vigilar que eso no pase".

Santiago Fonseca, Algeciras Brand Manager de Hyundai Merchant Marine, confirma que: "no todas las navieras tenemos la misma estructura que las gigantes. Si hay algo que sabemos en Hyundai es que siempre trabajaremos con el transitario. Nuestros problemas son muy parecidos. Recientemente hemos sufrido un cambio radical en la tendencia de los fletes, que ha sorprendido

a todos, y que no es bueno para nadie porque genera una inseguridad en el mercado que solo es manejable si trabajamos todos juntos. Esperamos un repunte de los fletes a lo largo del último trimestre, aunque nadie puede decir qué pasará después".

Antonio de la Ossa, CEO de Ossa Consultores: "los cambios que han de operarse en el Código Aduanero de la Unión van a obligar a poner en marcha nuevas estrategias que no son solo de digitalización, sino de modelo de negocio. El comercio internacional es cada vez más granular. En solo cinco años, el volumen general de la



Alonso Luque
CEO TTIA



Las grandes navieras quieren tocar al cliente pequeño/mediano

Antonio de la Ossa
CEO Ossa Consultores



El nuevo CAU cambiará los modelos de negocio

Cristina Martín
CEO Usyncro



El transitario será digital, de eso no hay duda

Óscar Pernía
Cofundador NextPort



La IA promete planificación flexible y ejecución robusta

carga ha crecido, pero con más envíos de pesos y valores mucho menores".

En cuanto al desafío tecnológico, de la Ossa señala: "La UE ya no quiere solamente los formularios de las declaraciones. Quiere las facturas y los documentos de transporte completos. Además, los quiere analizar, por lo que se van a requerir nuevos formatos digitales que permitan ese análisis".

Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, aportó que, en este escenario de alta incertidumbre y volatilidad, es necesario distinguir lo coyuntural de lo estructural para poder planificar el futuro: "el 80% de los reglamentos y directivas que ha producido la UE en los últimos años tienen que ver con el cambio climático, que es un cambio estructural que se ha inoculado en el mercado. En el futuro, el papel del transitario en su relación con el cliente final, y aplicando todo su *expertise* en la gestión de la cadena de suministro, ha de superar la conversación sobre precios y niveles de servicio para añadir "lo verde". Es una cuestión obviamente de administración pública, pero en el que todos acabamos implicados".

No hay IA sin talento

La jornada "técnica" del congreso sentó a la mesa a cinco expertos en tecnologías de inteligencia artificial (IA) y



Foto de familia de un Congreso FETEIA récord: 250 inscritos.

blockchain. Cristina Martín, CEO de Usyncro y presidenta de la Comisión de Nuevas Tecnologías de FETEIA: “el transitario será digital, de eso no hay duda. Hoy ya hay ejemplos en empresas como Flexport, que apenas ocho años después de su creación ya factura 3.300 millones de dólares, que da empleo a 3.000 personas en 23 países, y que además está en el TOP 25 mundial de los transitarios. Una *start-up* que ha atraído 2.300 millones de euros en inversiones, y que acaba

de fichar a uno de los más altos ejecutivos de Amazon”.

Por otro lado, la propia legislación obliga a las empresas transitarías a acometer proyectos de mejora en gestión de datos: “el papel tiene los días contados” advierte Cristina Martín, “y la normativa europea nos está empujando hacia la digitalización. La clave es que no lo veamos como una amenaza, sino como una oportunidad”.

Pablo Cruz, coordinador comercial de Visual Trans: “la tecnología no es un diferencial, no

es por la tecnología que las empresas pasan de ser buenas a ser grandes. La tecnología ha de ser un medio para sustentar las estrategias que crean los líderes, líderes rodeados de talento. Al final, lo que da valor a las tecnologías son las personas”.

Javier Álvarez, ejecutivo de cuentas de Bytemaster, defendió que “cada vez es más necesario un *software* vertical. Ya no sirven los programas generalistas. Hay cuatro resortes en los que se centran nuestros clientes y que pueden dar una visión de hacia dónde va la transformación digital: conectividad; entrada de datos; automatización de procesos; y la formación”.

Santos Martínez, director de delegación de Portel-AENA: “el transitario español no puede competir con gigantes que trabajan de extremo a extremo. Pero cuando un cargador se decanta por un grande, ¿Es por el precio? ¿O por una visibilidad que dispara eventos y que permite anticipar procesos, ejecutar acciones correctoras y reducir *lead times*? Aquí es donde la tecnología iguala”.

Óscar Pernía, cofundador y director técnico de NextPort: “la inteligencia artificial posee dos capacidades muy simples:

aprender del pasado, porque puede decirnos qué ha funcionado bien y qué ha funcionado mal; y predecir el futuro, porque puede anticipar contingencias y oportunidades de optimización. Si tenemos un dato persistente, y esto es muy difícil, la inteligencia artificial puede entregar dos promesas con las que todos soñamos: una planificación más flexible y una ejecución robusta”. Marta Prado, directora de Inco-trans: “Digitalización, sí, pero ¿por dónde empezar? Hay que estandarizar procesos, que hacen necesarias adaptaciones legales a escala mundial. Por ejemplo, la MLE. El objetivo es

conseguir una equiparación legal entre el B/L emitido en soporte papel y el digital, lo que implicaría un reconocimiento de su validez legal y de su valor probatorio, al igual que ya ocurre con el CMR y el AWB”. Concluye Prado: “es necesario más que nunca poner en relieve los valores, porque detrás de las tecnologías sigue habiendo personas”.

El transitario ya adopta la tecnología, pero ha de crecer mucho más

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDA AL CONTENIDO COMPLETO ONLINE



Tu espacio de **SEGURIDAD**
Tu espacio de **COMODIDAD**
Tu espacio de **DESCANSO**
Tu espacio de **RELÁJATE,**
Y OLVÍDATE DE TODO

Parking Ciudad del Transporte
de Pamplona

parkingpesadospamplona.com

Nasuvinsa
Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Gobierno de Navarra
Nafarroako Gobernua

SERVICIOS

- ✓ 383 plazas de vehículos pesados
- ✓ 70 plazas de vehículos ligeros
- ✓ 17 plazas de mercancías peligrosas
- ✓ 54.721 m² de superficie útil
- ✓ Vigilancia 24 h

¿A QUIÉN SE DIRIGE?

- ✓ Transportistas en tránsito
- ✓ Empresas y autónomos del sector del transporte y la distribución

Contacta con nosotros
+ 34 848 420 600 | info@nasuvinsa.es

Servicios

Conxemar logra cifras récord

La vigesimotercera edición de la feria de productos del mar congelados muestra la resiliencia de la industria en el actual contexto marcado por la incertidumbre ante los riesgos geopolíticos, energéticos y la crisis de suministros

Iñaki Eguía | Vigo

Conxemar, el certamen internacional de productos del mar congelados, marcó en su reciente edición un nuevo récord de participación, con 700 empresas expositoras procedentes de 44 países y más de 26.000 visitantes profesionales. Este nuevo listón se ha conseguido tras la última ampliación del nuevo pabellón de 5.000 metros cuadrados de la feria de Vigo (Ifevi), que posibilita alcanzar una superficie total de 37.000 metros cuadrados.

El potencial de la pesca congelada en Galicia se refleja en un tráfico portuario que supera el millón de toneladas, que supone cerca de la mitad de los 2,2 millones que se mueven anualmente por las dársenas españolas, según destacó el gerente del clúster logístico gallego, Iago Domínguez, en una presentación sobre el sector desarrollada en la feria Conxemar.

“El puerto de Vigo roza los 590.000 toneladas anuales de pesca congelada, siendo el contenedor el principal recurso

Galicia mueve más de un millón de toneladas de pesca congelada

empleado para su transporte. De los 40.000 *reefer* que se mueven anualmente, cerca de la mitad están vinculados a los productos marítimos”, detalló Lola Rois, jefa del área de explotación y política comercial de la Autoridad Portuaria de Vigo, durante el mismo encuentro realizado en Ifevi.

Crecimiento de Termavi

“Para impulsar estos tráficos, la Autoridad Portuaria de Vigo está trabajando en ampliar en 15.000 metros cuadrados la terminal de contenedores Ter-



Presidentes del Puerto de Vigo, Conxemar y del clúster de logística.

mavi. Este desarrollo está vinculado con el proyecto del nuevo Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), cuya licitación saldrá en las próximas semanas

con un presupuesto cercano a los 9 millones de euros, así como con el traslado de siete silos situados en la dársena de Guixar”, según confirmó el pre-

sidente del puerto de Vigo, Jesús Vázquez Almuiña, a Transporte XXI en el certamen.

Desde Termavi también incidieron en su apuesta por seguir creciendo en el tráfico *reefer*, para lo cual “se contempla, cuando sea necesario, ampliar el actual número de 1.270 conexiones eléctricas”, aseguró su director general, Tomás Palacios. Además, el grupo Davila, que gestiona la operativa de la terminal ferroviaria de Guixar, está trabajando para incorporar los servicios de convoyes frigoríficos.

Por su parte, el grupo Pérez Torres Marítima exhibió el potencial de su terminal Termarin, situada en el puerto de Marín. Maersk puso en marcha este año un servicio ferroviario semanal *reefer* con el puerto de Algeciras. Junto con esta dársena también estuvieron en la reciente edición de Conxemar con stand Uniport, comunidad portuaria de Bilbao, Huelva y Valencia.



Directivas del grupo MCS, que este año participó con stand por vez primera.



Responsables del grupo Davila en el stand de Ifevi.

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDE AL CONTENIDO COMPLETO ONLINE



Ferrocarril

Aragón insiste en la Travesía Central

La Alianza Europea de Corredores Ferroviarios y las Cámaras de Comercio urgen inversiones en infraestructuras transfronterizas con Francia

Transporte XXI | Zaragoza

El Consejo Aragonés de Cámaras ha presentado una declaración en la que solicitan la realización urgente del Corredor Central Ferroviario de la Península Ibérica con conexión a Europa a través de un túnel de baja cota por el Pirineo Central. Así se puso de manifiesto en la jornada 'La conexión de las regiones en Europa: retos e instrumentos', impulsada por Cámara de España y organizada por Cámara Zaragoza.

El presidente de la Alianza Europea y de la Comisión del Ferrocarril del Consejo General de Ingenieros Industriales y decano del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, Salvador M. Galve, recordó que en las conexiones transpi-

renaicas "solo el 3,4 por ciento de los bienes van por tren, mientras que un apabullante 96,6 por ciento aún usa la carretera". En este contexto, el presidente del Consejo Aragonés de Cámaras, Manuel Rodríguez Chesa, aseguró que "las conexiones ferroviarias internacionales resultan indispensables para desarrollar todo el potencial logístico aragonés" y recalcó que "la situación geográfica de Aragón debe convertirlo, con las infraestructuras adecuadas, en nodo logístico del sur de Europa".

Planificación

El Consejo Aragonés de Cámaras considera que "es el momento adecuado para planificar el trazado que debería tener la Travesía Central del Pirineo (TCP) y cuantificar el presupuesto necesario para modernizar la conexión española con Francia". Además, también es la hora de impulsar la nueva Alianza 'corredores.eu', donde se apoyan "todas aquellas iniciativas que favorecen el traspaso del transporte de mercancías hacia el ferrocarril, la mejora de las infraestructuras ferroviarias y unas mayores conexiones de la Península Ibérica con Europa".

Por su parte, Rafael López Guarga, decano de la Demarcación de Aragón del Co-

legio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, señaló que "España debe ser la primera en empujar para que el paso central sea una realidad". En este mismo sentido, Beatriz Marín, secretaria de la Comisión de Asuntos Europeos de Cámara de España, matizó que "España ostenta la presidencia en el segundo semestre de 2023 y las Cámaras propondrán las necesidades de las empresas del sector logístico".



Un momento de la jornada.

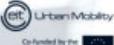
En la jornada también participaron los eurodiputados miembros de la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento europeo, Isabel García (PSOE) y Pablo Arias (PP), así como Daniel Larriba, director de Logística de Grupo Samca, y Ramón Adé, director gerente de TMZ.

CORREDORES.EU

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



Fira Barcelona

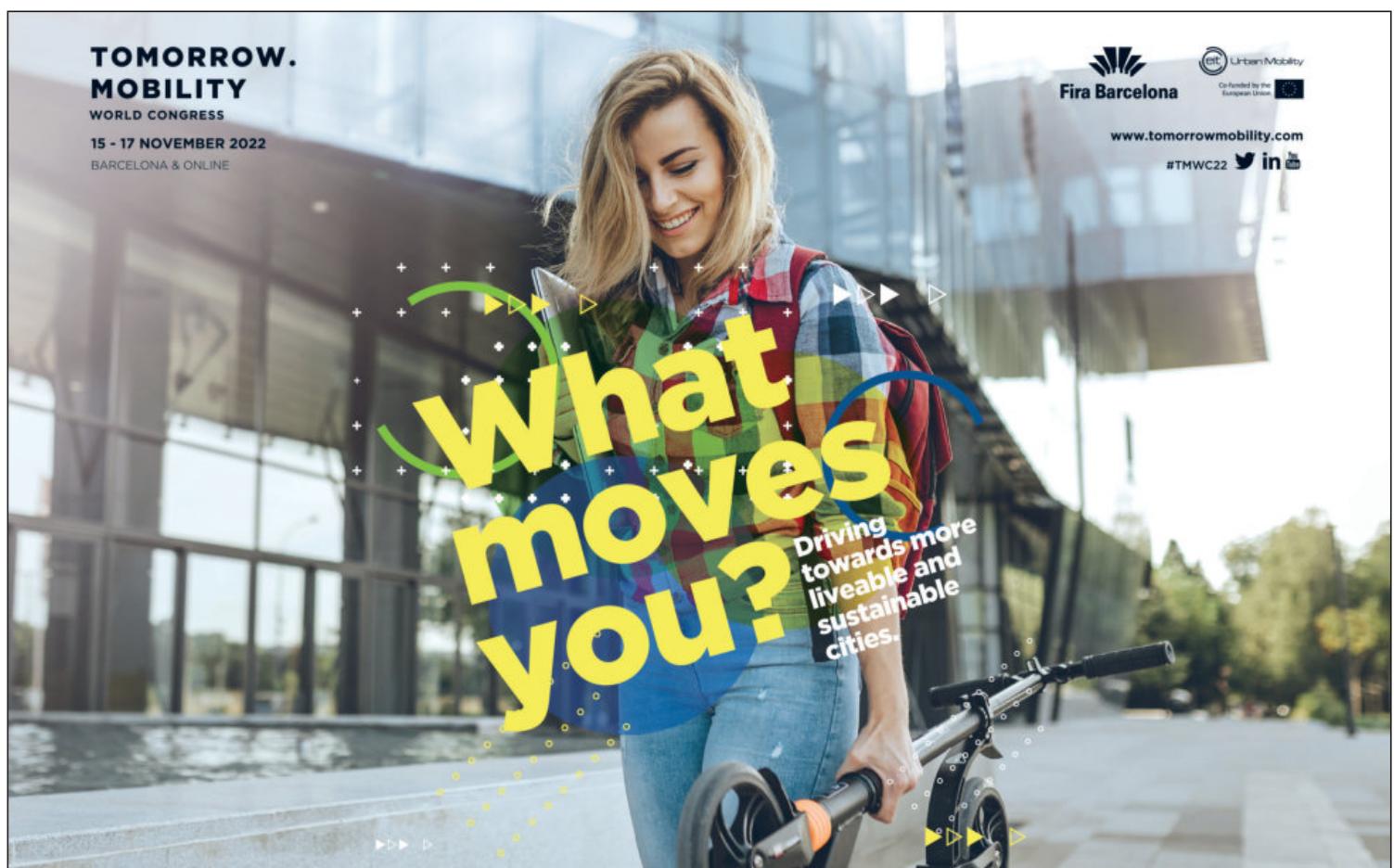


Urban Mobility
Co-funded by the European Union

www.tomorrowmobility.com
#TMWC22   

What moves you?

Driving towards more liveable and sustainable cities.



Marítimo

Baleària, comprometida con la descarbonización

La naviera situará en su ruta entre Ibiza y Formentera el buque ro-pax eléctrico “Cap de Barbaria”, garantizando de forma más sostenible el suministro de productos

Transporte XXI | Valencia
Rumbo firme y verde el que mantiene la naviera valenciana Baleària en su apuesta por ser sostenible y garantizar la competitividad de la compañía en las Islas Baleares, su mercado más estratégico. La naviera, propiedad de Adolfo Utor, lanzará el próximo verano su apuesta más arriesgada, un buque ro-pax eléctrico que unirá a diario la ruta entre las islas de Ibiza y Formentera. El buque “Cap de Barbaria”, botado por la compañía en Astilleros Armon Vigo, garantizará el suministro de productos esenciales a Formentera, ya que sustituirá al actual buque exclusivo de carga que tiene la naviera.

Baleària ha previsto que el ferri empiece unir Ibiza y Formentera en una hora a principios de verano de 2023, con el acomodo de un máximo de 390 pasajeros, una vez concluya su construcción y realice las pruebas de mar, con una navegación libre de emisiones en los puertos, gracias a su propulsión eléctrica. El buque contará con un sistema de almacenamiento de energía, con baterías de litio de última generación que

le permitirán tener una autonomía de 12 horas en puerto, así como una toma de conexión a tierra de *cold ironing*.

Para afianzar la conectividad de Formentera, la naviera ha tenido en cuenta asegurar su operatividad en cualquier condición meteorológica. La bodega del buque, con una capacidad de 240 metros lineales de carga, puede albergar hasta 14 camiones. El diseño operativo por proa y popa permitirá agilizar las operaciones de embarque y desembarque, mientras que

la propulsión eléctrica azimutal de 360 grados facilitará las maniobras en puerto.

Laboratorio de hidrógeno

Baleària pretende aprovechar el buque como un laboratorio de pruebas para el uso del hidrógeno verde a pequeña escala. La naviera apuesta por aprender sobre este combustible en un proyecto real y aplicar estos conocimientos, cuando esté disponible un sistema de transporte y almacenaje más maduro y estable.



Laudelino Alperi (Armón) y Adolfo Utor, con la madrina del buque, la atleta Andrea Romero.

Marítimo

El puerto de Sines impulsa su digitalización

Lidera el consorcio Agenda Nexus, que recibirá 59 millones de euros del plan de recuperación luso

Transporte XXI | Sines
El puerto de Sines lidera el consorcio Agenda Nexus, centrado en impulsar la transición digital y ecológica del sector del transporte y la logística. Esta iniciativa es uno de los proyectos ganadores de las Agendas de Innovación Empresarial del Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) del gobierno portugués, y dispondrá de un incentivo de 59 millones de euros para su ejecución.

El consorcio Agenda Nexus está formado por 35 organizaciones

representativas de la cadena de valor. Entre ellas se encuentran exportadores, operadores logísticos y de transporte, así como empresas dedicadas a la exportación de tecnología y también entidades no empresariales del sistema de I+D+i (ENESII) que, aseguran el *know-how* y la tecnología necesaria para avanzar en la digitalización. Agenda Nexus se propone lanzar 28 nuevos productos y servicios, con un alto grado de innovación y diferenciación, en áreas como los datos abiertos y la Inte-

ligencia Artificial aplicada a las operaciones portuarias, el transporte y la logística, el 5G, la ciberseguridad, así como los modelos predictivos y los algoritmos para la gestión de los recursos energéticos. El consorcio liderado por el puerto de Sines espera generar, con los productos y servicios desarrollados, un volumen de exportaciones del orden de 56 millones de euros, creando alrededor de 1.000 puestos de trabajo, para promocionar un ecosistema logístico de alto rendimiento.

T

FLASH

Oper. Logísticos

Logista y Repsol consolidan su relación comercial

Logista Retail y Repsol han renovado hasta 2024 el acuerdo por el que la filial de Logista, especializada en la distribución mayorista de productos de conveniencia, se mantendrá como responsable del proceso de suministro a las tiendas de la red de estaciones de servicio de la compañía multienergética. La renovación del acuerdo se centra en la distribución integral de productos para la venta y autoconsumo, incluidos los productos ligados al gas butano y a la tarjeta Solred. Este acuerdo se extiende a las más de 3.000 estaciones de servicio de Repsol en la Península y Baleares.

Servicios

Newdock finaliza su nuevo parque logístico en Málaga

Newdock, plataforma de gestión e inversión logística, presenta su nuevo parque logístico de Fahala en Cártama (Málaga). La infraestructura está conformada por dos parcelas que suman 85.000 metros cuadrados. Consta de tres naves logísticas con un total de 58.000 metros cuadrados construidos de almacén y oficinas. Estos edificios tienen nueve módulos logísticos de diferentes tamaños en función de las necesidades de los operadores y ofrecen espacios desde 3.000 hasta 18.000 metros cuadrados. La promoción ha supuesto una inversión de más de 50 millones.

Transitarios

DB Schenker y Volta Trucks, en modo eléctrico

DB Schenker y el fabricante Volta Trucks han completado la primera fase de pruebas en carretera del camión eléctrico, Volta Zero, en Europa. Ha operado en carreteras y en entornos de distribución reales en la ciudad de París. Ambas compañías explorarán los posibles usos de la tecnología para ampliar las operaciones. El despliegue comenzará en diez localidades de cinco países.

Oper. Logísticos

Anexa Logística amplía su presencia en Valencia

TXXI | Valencia

El operador Anexa Logística se ha hecho con una nueva nave en el enclave industrial de Ribarroja del Turia, Valencia, con la que ha incrementado su capacidad de almacenaje en un 50 por ciento.

Las nuevas instalaciones, con un total de 15.000 metros cuadrados, suman 7.000 metros cuadrados a las operaciones internacionales de *cross-docking* y 8.000 metros cuadrados a la logística de almacenaje de la empresa familiar. Con esta nueva inversión, “busca potenciar sus servicios de almacenaje logístico omnicanal y depósitos aduaneros”, según destaca la compañía a través de una nota.

La plataforma, dotada de 24 muelles automáticos, cuenta

entre su equipamiento intralógico con 6 carretillas mástil triple, 6 transpaletas eléctricas, 3 retráctiles con mástil a 9 metros de altura, 4 flejadoras semiautomáticas y 3 enfardadoras de palés. Además, también dispone de carretillas con pinzas hidráulicas para la manipulación de los electrodomésticos, añaden desde el operador.



ANEXA LOGÍSTICA

Carretera

Marcotran refuerza su actividad en Algeciras

TXXI | Algeciras

El operador logístico Marcotran inauguró recientemente nuevas instalaciones en el puerto de Algeciras, con el foco puesto en el Estrecho, uno de sus principales ejes de expansión.

Como ya avanzó este periódico, la compañía aragonesa adquirió y reformó una nave de unos 3.000 metros cuadrados en el muelle de Isla Verde, de los que cerca de 2.300 metros

cuadrados corresponden al almacén. Además, la plataforma cuenta con nueve muelles de carga y descarga.

Dentro de su apuesta por la intermodalidad, Marcotran realizó el pasado mes de agosto su primera operativa transportando 32 contenedores en un tren dedicado desde la Plataforma Logística de Zaragoza hasta la terminal del puerto de Algeciras, junto a la nueva nave.



La nueva plataforma de Marcotran en el puerto de Algeciras dispone de cerca de 3.000 m2.

MARCOTRAN



NACEX, DE ESTRENO EN ALICANTE

La compañía de mensajería urgente de Logista inaugura su nueva plataforma logística en la localidad alicantina de Monforte del Cid. La instalación cuenta con 3.923 metros cuadrados, 16 muelles para furgonetas y dos para camiones, y permite atender hasta 3.500 envíos por hora.

Marítimo

Ership crece en Cartagena

El operador inaugura su nueva terminal de graneles sólidos, que añade 21.000 metros cuadrados para almacenamiento

Transporte XXI | Cartagena

Ership Grupo ha presentado a sus clientes su nueva terminal de graneles del puerto de Cartagena, que supone un incremento de 21.000 metros cuadrados de superficie de almacenamiento, en un evento celebrado en el Teatro Real de Madrid.

El desarrollo de la nueva instalación se estructura en dos fases. La primera, ya terminada, incorpora dos tolvas de descarga de 150 metros cúbicos y con una capacidad de extracción unitaria de 1.000 toneladas/hora; una cinta encapsulada de un kilómetro con un potencial de hasta 2.000 toneladas/hora; y dos almacenes de 10.500 metros cuadrados que pueden acopiar hasta 160.000 toneladas. Y en la segunda fase, que ya se encuentra en marcha, se une la nueva instalación con otros dos almacenes, construidos en 2016, de 10.000 metros cuadrados de superficie cada uno y 160.000 toneladas de capacidad total. “El complejo de Cartagena posee sistemas de filtros antipolvo perimetrales, en vertidos y está totalmente encapsulado, para mejorar la eficiencia y seguridad, además de reducir las emisiones de partículas a la atmosfera de manera sustancial”, según revelaron desde Ership Grupo, a través de un comunicado.

En la presentación, Gonzalo Alvargonzález, CEO de Ership Grupo, destacó que “estamos convencidos de que la terminal de graneles de Cartagena será el referente para la descarga de productos agroalimentarios en la Península por su capacidad y rendimientos”.

La puesta en marcha de la instalación se produce en un contexto de fuerte crecimiento del tráfico de graneles sólidos en el puerto de Cartagena, con un movimiento de más de 4,3 millones de toneladas hasta agosto, que supone un alza que roza el 13,5 por ciento con respecto a la comparativa con los ocho primeros meses de 2021.

Plan inversor de 100 millones

La terminal de graneles sólidos de Cartagena se integra en el plan inversor de 100 millones de Ership Grupo, acometido en los dos últimos años, y que también se extiende a sus instalaciones portuarias en Tarragona, Gijón, Avilés, Huelva, Sevilla y Lisboa. Con este desarrollo, el operador ha incrementado la superficie en 150.000 metros cuadrados y su capacidad de almacenamiento en 730.000 toneladas.

En el evento, el grupo portuario también presentó los lanzamientos de estos últimos ejercicios como Beship Brokers y el servicio de *forwarding* aéreo.



Las nuevas grúas pórtico sobre neumáticos estarán operativas a finales de octubre de 2023.

Marítimo

CSP Spain crece con energía sostenible

El grupo portuario invierte 20 millones de euros en 11 grúas RTG híbridas para sus terminales de Bilbao y Valencia

Transporte XXI | Bilbao

Nuevo hito de CSP Spain en sostenibilidad. Las terminales de contenedores de la filial española del gigante chino Cosco, ubicadas en los puertos de Bilbao y Valencia, van a incorporar un parque de 11 grúas RTG híbridas.

Los equipos reforzarán su operativa de manipulado en sus patios de contenedores. En concreto, se instalarán seis unidades en Bilbao y cinco en Valencia.

Las unidades serán suministradas por el fabricante finlandés Konecranes, con el que el grupo tiene una relación de largo plazo. El contrato se formalizó el pasado mes de julio. La compañía destaca que serán “las primeras grúas RTG híbridas que se pondrán en marcha en Europa”.

El equipamiento, que supone una inversión de 20 millones de euros, permitirá al grupo portuario “una mejora de la productividad y una reducción del impacto medioambiental”, destaca CSP Spain a través de un comunicado. El operador, además, incide en que su adquisición es una “apuesta por la nueva tecnología, la mejor operatividad y el aumento de la seguridad de los manipuladores”.

El objetivo de CSP Spain es que las grúas pórtico sobre neumáticos entren en operación en el plazo de un año, en

octubre de 2023. Con ello, consolidará la estrategia de eficiencia energética y protección del medio ambiente que la compañía viene impulsando en los últimos años en sus operaciones de apilado de contenedores en España.

La compañía destaca que el tipo de RTG adquirido “se caracteriza por su consumo ecológico de combustible, ya que permite una reducción de hasta el 50 por ciento en comparación con RTGs convencionales”. Por su parte, las unidades vendrán equipadas con sistemas de última generación para evitar colisiones con camiones y *trailers*.

CSP Spain manejó un tráfico de 3,62 millones de TEUs durante el pasado año, según los datos oficiales de Cosco Shipping Ports Limited. De la red, formada por las terminales marítimas de Bilbao y Valencia, y las intermodales de Zaragoza y Madrid, destaca la evolución de la instalación valenciana con un flujo de 2,83 millones de TEUs, mientras Bilbao colocó su volumen en medio millón de TEUs.

Además, dentro de su apuesta por la intermodalidad, el grupo operó recientemente en su terminal del puerto de Valencia el primer servicio ferroviario de Cosco en la Península Ibérica, una línea semanal con los enclaves portuarios de Leixoes y Lisboa.

Marítimo

TMC pone en marcha nuevas instalaciones

TXXI | Cartagena

TMC Terminal Marítima de Cartagena inaugura sus nuevas instalaciones en el puerto con un cargamento de 20.095 toneladas de trigo, 34.071 de cebada y 8.640 de harina de girasol, procedente de Ucrania.

Se trata de una nave de 24.000 metros cuadrados, ubicada en la dársena de Escombreras. En la operativa, que se prolongó por espacio de siete días, se emplearon dos grúas autopropulsadas, con una capaci-

dad de 30 toneladas por cuchara cargada y descargada en la tolva ecológica para su posterior traslado en camión hasta la nave.



Servicios

Ángel Mir lanza nuevos productos al mercado

TXXI | Girona

Ángel Mir, fabricante de puertas industriales y equipamiento logístico, presentará en la Feria Logistics &

Automation, que tendrá lugar los días 26 y 27 de octubre en Madrid, sus nuevos productos. Entre las novedades, destaca la nueva cortina cortafuegos Rolltex Fire EI-120 sin irrigación de agua. Además, mostrará la puerta súper rápida Novosprint de apertura horizontal, que permite activar las dos hojas a la vez o independientemente, y la puerta vertical Avantgates sin guía inferior, que funciona como barrera de control de acceso.



Carretera

Palibex aumenta su capacidad operativa

TXXI | Madrid

La red de transporte urgente Palibex ha aumentado un 50 por ciento su capacidad operativa a lo largo de este año a través de la creación de rutas directas y centros de coordinación y el cambio de modelo en su sede de Madrid, que permite absorber más palés, según destacan desde el operador.

Con la descentralización, explican, se acortan los kilómetros recorridos y los tiempos de tránsito. Por su parte, en el centro de coordinación de Madrid, Palibex ha aprovechado el crecimiento para optimizar los vehículos de arrastre, acortar los tiempos de espera y aumentar el nivel de ocupación de los camiones.

Carretera

Acotral prueba un vehículo de 72 toneladas

Realiza doce viajes semanales de 150 kilómetros cada uno

TXXI | Antequera

Acotral, empresa de transporte y logística perteneciente al Grupo Ontime, ha incorporado a su flota un vehículo con sistema modular europeo, EMS, dentro de su apuesta por la sostenibilidad.

El vehículo está compuesto por una cabeza tractora Scania V8 y dos portacontenedores remolcadores con generador de corriente que, unidos por un *Dolly*, transportan dos contenedores frigoríficos *reefer* con capacidad para 33 palés cada uno. Cuenta, además, con una longitud de 31,62 metros y una masa máxima autorizada de transporte de 72 toneladas, que genera ahorros energéticos superiores al 20 por ciento respecto a un vehículo convencional, según destacan desde el operador.

Este vehículo, en pruebas desde el pasado mes de junio, realiza doce viajes semanales de 150 kilómetros cada uno entre Huévar del Aljarafe (Sevilla) y el puerto de Cádiz, transportando mercancía perecedera con destino a las Islas Canarias.

Acotral, que desde hace casi dos décadas es proveedor 'totaler' de Mercadona, se integró en Ontime en 2021. Esta operación posibilitó la creación de uno de los mayores grupos de logística integral de capital totalmente español, con unas ventas agregadas de más de 430 millones, entre todas las sociedades que lo componen actualmente.



ONTIME

Tiene capacidad de carga de hasta 66 palés.

T

FLASH

Marítimo

La naviera Maersk, rumbo a Zaragoza

El gigante Maersk, de la mano de su filial Maersk Logistics & Services Spain, ocupará el total de la superficie de la reciente ampliación de Mercazaragoza con una parcela de 42.000 metros cuadrados. Su puesta en marcha permitirá potenciar el tráfico ferroviario en Zaragoza a través de la Terminal Marítima de Zaragoza, que ya recoge hasta el 48 por ciento del tráfico internacional marítimo de Aragón.

Cargadores

Liqui Moly adjudica su logística en España a Groupe CAT

Liqui Moly, especialista alemán en aceites y aditivos de motor, adjudica a Groupe CAT la gestión de su logística integral en España. La operativa de recepción de mercancía, almacenaje, preparación de pedidos y distribución en España de los productos de la empresa alemana se realiza desde las instalaciones del operador en Camarma de Esteruelas (Madrid), donde dispone de una nave de 10.500 metros cuadrados.

Servicios

UTA Edenred coopera con la plataforma de reservas TRAVIS

UTA Edenred, proveedor de servicios de movilidad en Europa, amplía su red de aceptación en toda Europa asociándose con la plataforma de reservas TRAVIS Road Services. De esta manera, los clientes de UTA Edenred ganan 1.350 socios de servicio adicionales en 17 países europeos.



PANATTONI

La nueva plataforma contará con una inversión conjunta de 36 millones de euros.

Cargadores

Nuevo 'hub' de Bridgestone

Firma un acuerdo con Panattoni para desarrollar un centro logístico

TXXI | Madrid

El fabricante de neumáticos Bridgestone ha firmado un acuerdo de colaboración con el promotor inmobiliario Panattoni para el desarrollo y alquiler a largo plazo de un edificio 'llave en mano' de 43.000 metros cuadrados. El complejo se levantará dentro de una parcela de 97.613 metros cuadrados, en el complejo industrial Villalonquér IV, en una de las principales áreas industriales de Burgos.

La nueva plataforma contará con una inversión conjunta de 36 millones de euros y representará uno de los centros logísticos más

importantes de la multinacional japonesa en Europa. Se prevé que esté operativo a finales de 2023.

La instalación, a menos de dos horas del puerto de Bilbao, supondrá un importante impulso al crecimiento y desarrollo de la planta en Burgos. Dispondrá de una altura libre de 10 metros para el almacenamiento de *stock* hasta en 10 alturas, contará con unos 24 muelles de carga y descarga para camiones y un diseño funcional para agilizar toda su operativa de carga y descarga rápida. El complejo también dispondrá de un *parking* con más de 50 plazas para camiones.

Oper. Logísticos

Con el foco en la innovación

Logifashion invierte 3,9 millones de euros en I+D+i

TXXI | Madrid

Logifashion, multinacional especializada en logística aplicada a la moda y *lifestyle*, consolida su apuesta por la tecnología y la innovación con un desembolso de 3,9 millones de euros en I+D+i durante el presente ejercicio. Un dato que representa un 3,2 por ciento de su facturación actual, según informan desde el operador logístico a través de un comunicado.

La inversión está enfocada en cuatro líneas estratégicas. Por un lado, la automatización industrial con el foco en la robótica móvil y la conexión de la infraestructura (IoT). Otro eje es la gobernanza del dato y la analítica prescriptiva y predictiva para mejorar la planifi-

cación, ejecución y entrega del servicio. La tercera línea es la plataforma de integración y desarrollo de nuevos negocios *end to end*. Y, por último, la digitalización de procesos de negocio ofreciendo nuevos servicios.

En este sentido, "la multinacional está prototipando algunas de estas soluciones en varios mercados", añaden desde la compañía. La inversión más importante se concentra en España, donde la multinacional está implementando diversas operativas robotizadas, ya sea por AGVS (sistemas de *Goods to Person*) o Co-bots (sistemas de colaboración entre robots y personas), para mejorar las prestaciones de sus centros de distribución.

Aena, mejor operador aeroportuario del mundo en la gestión de la pandemia



Y queremos agradecerse a los verdaderos protagonistas:
a los pasajeros de todo el mundo que nos han votado
y a los equipos de Aena por su excepcional trabajo
todos estos meses.



**Aena. Nuestro éxito es
tu reconocimiento.**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



aena

30
AÑOS CONTIGO