

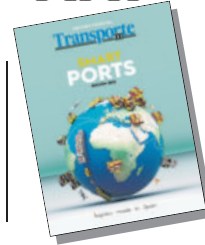


Transporte XXI

Transitarios
Total Freight
entra en un
nuevo nicho
Pág. 12

Marítimo
Noatum Maritime
pone el foco en
APMT Castellón
Pág. 14

Informe
Transporte de
contenedores en el
puerto de Valencia
Pág. 18



Suplemento
SMART PORTS
Los puertos tienen una
cita con la digitalización
y la transición energética

Número 665 | Año XXXI | 01 Noviembre 2022

www.transportexxi.com

Renfe busca oxígeno mar adentro

La pública inicia negociaciones con las navieras MSC, Maersk y CMA CGM en la búsqueda de un socio industrial para su filial de Mercancías Pág. 8



RENFÉ

Stadler Valencia presenta a Renfe cuatro de las 12 locomotoras eléctricas de gran potencia que el fabricante está construyendo para su filial de Mercancías.

JOSÉ IGNACIO ZUDAIRE
Consejero de Petronor

“El Fit for 55 necesita neutralidad tecnológica”



El presidente del Corredor Vasco del Hidrógeno, iniciativa traccionada desde las instalaciones de Petronor en el puerto de Bilbao, analiza los desarrollos que se requerirán para que el transporte avance hacia la descarbonización.

Pág. 40

Marítimo

La milla de oro del puerto de Bilbao aguarda destino

La Autoridad Portuaria de Bilbao sigue deshojando la margarita sobre el uso que se le pretende dar al espacio disponible en la primera fase del Espigón central, más de 200.000 metros cuadrados. “Nuestra milla de oro”, como recalcó el presidente de la entidad.

Pág. 10



Marítimo

La Justicia ‘castiga’ el boicot a Alonso en Sagunto

El CPE es condenado por daños y perjuicios por “una auténtica omisión negligente” en la gestión de los estibadores ante la decisión de InterSagunto de abandonar el ‘pool’ del enclave a finales de 2017. Transporte XXI ha tenido acceso a la sentencia.

Pág. 34



QUÉ BIEN

El reciente acuerdo del Parlamento Europeo sobre el reglamento que regula la infraestructura a establecer para el desarrollo y suministro de los combustibles alternativos. La decisión adoptada plantea la necesidad de garantizar un punto de recarga eléctrico al menos cada 60 kilómetros en las red de carreteras, y de hidrógeno al menos cada 100 kilómetros, debiendo además hacer accesibles los puntos de recarga a toda clase de vehículos y de fácil pago. Como muy bien apuntó la eurodiputada Izaskun Bilbao, “el despliegue de una infraestructura de recarga y repostaje de combustibles alternativos suficiente, visible y accesible es condición imprescindible para la descarbonización del transporte”. Y la normativa europea al respecto, debe ofrecer seguridad jurídica, tanto a la industria como a los profesionales del transporte, para incentivar esta transición.



QUÉ MAL

El recorte, a la mitad, del presupuesto para 2023 destinado al abandono de la actividad. Entre las asociaciones que han mostrado “sorpresa” e “indignación” se encuentra Fenadismar, tras recordar que este año, con el doble de importe, unos 20 millones de euros, más de un 40 por ciento de las solicitudes quedaron excluidas por la falta de presupuesto. La organización, que preside Julio Villacusa, ha anunciado su intención de instar a todos los grupos parlamentarios a incrementar dicha partida durante la tramitación del proyecto de Ley de los Presupuestos Generales, al menos en importe similar al de este año. Fenadismar apunta que el recorte contemplado choca con el anuncio de la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, que calificó el proyecto como “el más social de la historia”.

LA FOTO DE LA QUINCENA



J. MARTÍNEZ

EL COLEGIO DE AGENTES DE ADUANAS DE BARCELONA CUMPLE 125 AÑOS

La celebración del 125 aniversario del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona, presidido por Antonio Llobet, puso en valor el trabajo desarrollado por estos profesionales. En la foto, la Junta de Gobierno del Colegio con las personaras reconocidas por su labor.

SE MUEVEN

**Jesús Cuéllar**

Reelegido presidente de Foro MADCargo. La nueva Junta Directiva de la entidad pasa a estar conformada por 14 profesionales en activo, 7 de ellos de nueva incorporación.

**Juan Ortega**

El vicepresidente de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística es reelegido presidente de la Asociación de Carga General de FVET.

**Antonio García Aparicio**

El Aeropuerto de Valencia tendrá, a partir de diciembre, nuevo director. El ingeniero aeronáutico García Aparicio sustituirá a Joaquín Rodríguez Guerrero.

**José Miguel Sobradillo**

Nuevo director comercial EMEA de soluciones convencionales de AR Racking, especialista en sistemas de almacenaje. Releva a José Manuel Lucio.

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
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.
Redacción: Antonio Martínez (Subdirector)
Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.
Colaboradores: Etayo (Humor), Jesús Cuéllar,
Miguel Rocher, José Manuel Vassallo,
Ramón Valdivia, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo,
Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez,
Ana González, Jordi Espín Vallbona,
Juanjo Martínez (Fotografía).

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

Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

Edita: Industria y Comunicación SA
c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao
Tel.: 944 400 000 | Fax: 944 400 300
transporte@grupoxxi.com

Depósito Legal: BI-708-92



EDITORIAL

España se sube al tren

El año europeo del ferrocarril pasó sin pena ni gloria en España, que sigue en el furgón de cola de la UE en el ámbito de los trenes de mercancías, con una cuota que apenas llega al 4 por ciento. Pasada la efeméride, en un país acostumbrado a llegar siempre tarde, ahora sí flota en el ambiente una sensación de que algo se mueve. Los planetas se han alineado en esa dirección, lo que invita al optimismo. Emergencia climática, falta de conductores, la concienciación de todos los actores implicados, transportistas y cargadores, 'ecoincentivos' y una lluvia de millones de los fondos europeos en ayudas para proyectos de descarbonización y digitalización del transporte de mercancías. De hecho, el ferrocarril recibirá más del 75 por ciento de los 436 millones de euros concedidos por el Ministerio Transportes para la adquisi-

ción de 1.932 vagones y 59 locomotoras eléctricas o la renovación de 12 terminales intermodales y cargaderos privados, entre otras actuaciones. Buena parte de la inversión está relacionada con la puesta en marcha de las primeras autopistas ferroviarias previstas en los corredores Valencia-Madrid y Algeciras-Zaragoza, que podrían ser la punta de lanza para empujar este modo de transporte.

Es de esperar que el viento de cola no cambie y no se repita la triste historia de las autopistas del mar 'artificiales', que plegaron velas cuando terminaron las ayudas. El tiempo dirá si los proyectos encima de la mesa, que deben arrancar antes del 30 de junio del próximo año, cristalizan y se consigue el ambicioso objetivo fijado de duplicar la cuota del ferrocarril para situarla en el umbral del 10 por ciento en 2030 o si España pierde este tren.

Estiba, la última bala

Determinar quién disparó la primera bala de la liberalización del mercado laboral de la estiba en España se antoja complicado. La naviera Contenemar en las huelgas de los ochenta del siglo pasado, presidentes de autoridades portuarias o de Puertos del Estado, empresarios emergentes o las últimas apuestas de operadores por liquidar varias sociedades de estiba vienen tejiendo un abanico de soluciones y decisiones. El deseo, junto al cumplimiento de la sentencia europea de 2014, es que la estiba salga del monopolio laboral y fabrique un entramado convencional. Pero, poco o casi nada cambió en los muelles. La presión sindical continúa como la pervivencia de 'pools'. Un instrumento válido si está en manos adecuadas y siempre que las eficiencias que tiene para uno, no terminen siendo ineficiencias para otros. Su deri-

va es la perversión, el manejo que se termina haciendo de estas bolsas como instrumento de competencia desleal entre las propias empresas estibadoras. El ejemplo, hoy ya condenado por la Justicia, fue la actuación de la sociedad de estiba de Sagunto hacia la empresa InterSagunto cuando esta anunció su salida del 'pool' en el año 2017. El boicot de los estibadores terminó sin sanciones laborales, como acredita una reciente sentencia, y con pérdidas económicas. Y es que este conflicto es fiel reflejo de lo que viene ocurriendo. Quien crea que el modelo no se puede perfeccionar se equivoca. Quien crea que la paz laboral a cambio de privilegios es el camino, anda perdido. En semanas habrá una sentencia de la Audiencia Nacional sobre el V Acuerdo Marco de Estiba. El sector está atento. ¿Quién se atreverá a disparar la última bala?

LA ROSCA

Alfonso Alday



La incertidumbre se ha convertido en el invitado sorpresa de las cadenas de suministro, cada vez más tensionadas

Disrupciones

La incertidumbre, compañera de viaje que desaparecía de improviso y volvía a aparecer sin avisar, al igual que los ojos del Guadiana, ha venido para quedarse desde la pandemia, como un efecto secundario, convirtiéndose en el invitado sorpresa de las cadenas de suministro, cada vez más tensionadas. Hoy, sí o sí, hay que dejar un hueco para imprevistos, llámese canal de Suez, una guerra..., que ponen patas arriba la logística en un pispás.

Tener el control absoluto es una misión imposible. Y siguiendo la ley de Murphy, "cualquier situación, por mala que sea, es susceptible de empeorar". A modo de ejemplo, solo hace falta darse una vuelta por las costas españolas y ver el atasco de buques metaneros. La oferta de gas natural ha sobrepasado a la demanda. Las plantas de regasificación españolas se encuentran al 80 por ciento de su capacidad, según datos de Enagás. La bola de cristal no funciona y las previsiones han fallado al no tener en cuenta en la ecuación variables como la caída de la demanda industrial, debido a la escalada de los costes energéticos, o la ola de calor, con temperaturas veraniegas en pleno otoño. Y para más inri, no todos los buques petroleros que están haciendo caravana en medio del mar tienen su carga vendida. Algunos están a la espera de que la demanda de gas vuelva a aumentar y recibir un buen precio, según apuntan expertos del sector, haciendo más grande el atasco.

Se sigue haciendo bueno el dicho popular chino: "el leve aleteo de una mariposa se puede sentir al otro lado del planeta". La cuestión no es baladí. Las disrupciones en el transporte están generando un importante sobrecoste, que en algunos casos llega hasta el 20 por ciento, según refleja el último informe 'Perspectivas para la cadena de suministro del gran consumo 2022', presentado por Aecoc. La certidumbre, hoy, es un lujo. Habrá que aprender a vivir en este nuevo escenario.



EL TÚNEL

Carlos Sánchez



Italia, con un PIB equivalente al de España y Portugal, suma siete pasos transfronterizos frente a los dos de la Península

'Iberlux'

Tuve la oportunidad de asistir hace unas fechas, en Zaragoza, a la jornada 'Rail Hub Ibérico', organizada por la Alianza Europea Corredores.EU, el Centro Español de Logística (CEL) y el Clúster Logístico de Aragón (ALIA). Sobre la mesa, la necesidad de impulsar los corredores ferroviarios en la Península Ibérica.

África va a jugar un papel destacado en los próximos años en el crecimiento del comercio mundial, según vaticinan los expertos. Su cercanía a Europa, dota al continente africano de un valor estratégico incalculable dentro de la cadena de suministro global. No hablamos solo del norte del continente, cuya importancia en términos logísticos parece ya consolidada, sino que también se suma todo el área del África subsahariana, al que desde algunos foros califican como un diamante en bruto en términos de comercio.

En este contexto, el papel de la Península Ibérica, en su conjunto, cobra cada vez más peso logístico. Algunos expertos apuestan por una 'Iberlux' logística, pero para ello sería preciso reforzar las capacidades y la eficiencia de un transporte ferroviario de mercancías que consiga complementar y apoyar de una vez a la imbatible carretera.

Más allá de un Corredor Mediterráneo que sigue despertando muchas incertidumbres en lo relativo a las mercancías, el Corredor Central, con proyectos como la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza, tiene que contribuir a dar ese paso cualitativo y cuantitativo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías. Además, en el marco de esa conexión Iberlux-Europa, vuelve a ponerse sobre la mesa la necesidad de impulsar la travesía central de los Pirineos para el tráfico de carga. Italia, con un PIB equivalente a la suma de los de España y Portugal, cuenta con siete pasos transfronterizos frente a los dos de la Península. El tercer paso por los Pirineos continúa sumando nuevos defensores.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



El presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, **Gerardo Landaluze**, y el director general de Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica, **Pedro Beirute**, renuevan el Memorando de Entendimiento para fortalecer las relaciones comerciales iniciadas en 2015.

VICIOS DE TRANSITARIO

El transporte aéreo de los artículos farmacéuticos exige un enfoque logístico riguroso

Jesús Cuéllar



Logística

En 2021, las exportaciones mundiales de productos farmacéuticos alcanzaron los 667.000 millones de dólares. Por valor, es la sexta mercancía más vendida y, además, resulta ser un gran usuario de la carga aérea. Concretamente, en España 12.000 toneladas entre import y export el pasado año.

En Madrid, según el Observatorio de la Carga Aérea de MADCargo, los farmacéuticos son el segundo producto más exportado o importado por valor de la mercancía y el cuarto atendiendo a su peso. Si tenemos en cuenta adicionalmente los aparatos médicos, que está en tercera posición, juntos forman un poderoso grupo de carga "healthcare".

Aunque la industria farmacéutica utiliza ampliamente el transporte marítimo, sobre todo para productos genéricos y de bajo

valor unitario, depende en gran medida del avión por su velocidad, consistencia y eficiencia en la entrega para productos de alto valor, sensibles al tiempo y con temperatura controlada. Pero el transporte aéreo de los artículos farmacéuticos exige un enfoque logístico riguroso. Si se manipulan mal, su integridad puede verse comprometida.

No es de extrañar, por tanto, el interés de ambas partes en encontrarse y debatir sobre retos y oportunidades, como ha sucedido en "Transport & Delivery", dentro de la feria Logistics & Automation Madrid de este año. Una de las principales conclusiones ha sido la necesidad de realizar "logística colaborativa" en la gestión de los envíos aéreos para garantizar el mantenimiento de los estándares de buenas prácticas a lo largo de la cadena logística. Para ponerlo en práctica será imprescindible seguir realizando estos encuentros de forma regular.

jesus@cuellar.eu

EL CATALEJO

Antonio Martínez



La pregunta del millón es si la reducción de los fletes llegará al bolsillo de los ciudadanos como sí vino la de su incremento

El equilibrio

Las navieras, y tras ellas el sector logístico, necesitan recomponer su estatus. Hay que encontrar el equilibrio del negocio. O más bien hay que crearlo. Tras un periodo de fletes altos, con los estómagos saciados de miles de millones de dólares, afrontan una coyuntura de precios a la baja.

De una media de 10.000 dólares por un contenedor de 40 pies desde China, se ha pasado a cobrar 4.000, incluso menos, con ofertas de derribo por aquello de cumplir con los volúmenes comprometidos en determinadas rutas. Hoy, hay un exceso de oferta. ¿Sobran navieras? Junto a eso, sorprende la decisión de las empresas de arrendamiento de buques con una política abierta de adquisición de nuevas unidades. Con su desembarco el próximo año es más que probable que no solo los fletes continúen cayendo, sino que serán negativos durante bastante tiempo.

Mientras tanto la verticalización del negocio no termina de socavar al mundo de la intermediación que sobrevive en las playas de mares y océanos donde la presencia del armador es cada día más notable. Lo que no se gana en el mar, se ingresa en tierra. Y es aquí donde volvemos a una presión infinita en la cadena de distribución, en la que la locura por las compraventas de operadores no debería haber terminado. Es posible que veamos un paréntesis por aquello de la incertidumbre que provoca la inflación y la política para aminorarla de los bancos centrales.

La pregunta del millón es si la reducción de los fletes llegará al bolsillo de los ciudadanos como sí vino la de su incremento. Quizás sea pronto para evaluar cómo va a afrontar la logística el fin de 2022 y qué claves tendrá 2023. El final de la guerra en Ucrania, el cierre de confinamientos en China y un desahogo de costes energéticos deberían ayudar a que 2023 tuviera una coyuntura favorable. Tiempos difíciles para predecir negocios. Días de equilibrio entre la oportunidad y el riesgo.

a.martinez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

José María Carrasco



Es esencial abordar una medición responsable y profesional de la Huella de Carbono de nuestra actividad logística, industrial y técnica

Re-pensar, re-visar y re-diseñar

Los consumidores no siempre son conscientes de todos los pasos que recorre un botellín de cerveza o un tarro de conservas desde la fábrica (y antes aún, desde el desarrollo y producción del envase y embalaje) hasta el momento en que lo disfrutan. Y lo que es más importante, que el camino que recorre cualquiera de estos productos que podamos encontrar en un supermercado al realizar nuestra compra semanal, o en un restaurante o bar al celebrar un evento con amigos, genera, en mayor o menor medida, una Huella de Carbono y por tanto un impacto en el medio ambiente.

Cada uno de los actores de la cadena de suministro, desde los productores a los transportistas, pasando por el resto de industrias auxiliares como empaquetado, paletizado... somos conscientes de los mil y un aspectos que debemos considerar para ser eficientes desde un punto de vista económico, de responsabilidad social y también, cada vez más, medioambiental.

Para abordar este último punto de manera solvente y consciente hemos de dedicar todo nuestro esfuerzo en repensar, re-visar y re-diseñar todas y cada una de las fases y momentos por los que pasa el producto, y hacerlo a todos los niveles (no solo el área de I+D o de eco-diseño). En especial en un momento de cambio (y de oportunidades) tan profundo como el estamos atravesando ahora mismo.

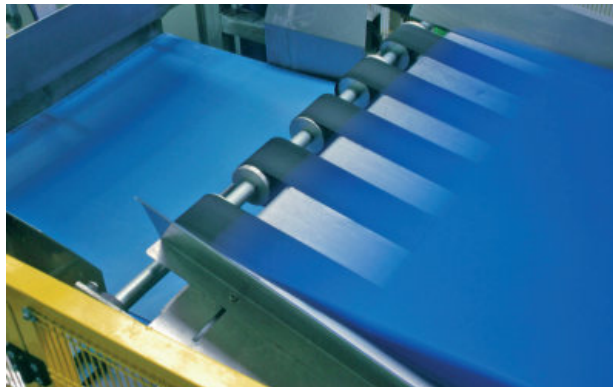
¿Plástico para ser más eficientes?

Un detalle que puede parecer pequeño en todo ese camino de la cadena de suministro pero que juega un papel fundamental en el cómputo total de la huella de carbono son los intercaladores de polipropileno que se utilizan en el proceso de paletizado y transporte de envases de vidrio desde la vidriera hasta la planta de envasado, y que sirven de base y amortiguador de posibles golpes cuando se transportan (especialmente en vacío, hasta la planta envasadora). El hecho de que estén realizados en plástico reciclado y reutilizable -con las ventajas añadidas de higiene, seguridad y ahorro que ello conlleva-, supone también una ventaja medioambiental frente a otras alternativas como el cartón, mucho más frágil, fácil de contaminar y cuyo

tratamiento y reciclado resulta más costoso.

Una de sus ventajas más visibles es que, puesto que son reutilizables, aportan agilidad, precisamente, en uno de los principales retos del proceso: el ámbito logístico, sumándose y aportando a otras iniciativas del sector como la optimización de rutas a través de masa crítica de transporte, la mejora de las rotaciones, la cercanía al fabricante y la utilización de flotas de vehículos con combustibles alternativos como GNC o hidrógeno. Todo ello permite, por un lado, ahorros en los costes de transporte (tan importantes en este momento inflacionario o con falta de disponibilidad de transporte), y por otro (casi más importante y el tema que nos ocupa) una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

Además, y en este mismo contexto de mejora de la eficiencia, los agentes del sector deben revisar y rediseñar todos aquellos procesos productivos e industriales que son intensivos en consumos de energía (electricidad, gas...) y reevaluar si son realmente necesarios, si se pueden abordar de otra forma o simplemente reubicar. Sirva nuestro humilde caso como ejemplo: en los últimos meses, siguiendo un proceso exhaustivo de análisis de procesos, hemos llegado a identificar ahorros en consumos eléctricos de hasta un 20% en nuestras tres plantas de la Península. Es algo que, bien auditado y tratado, puede ponerse en práctica en la mayoría de las empresas y, si me apuran, también de los ho-



gares. Paralelamente es fundamental, si no lo hemos hecho ya, abordar una inversión decidida en todas las opciones de generación de energía (en especial electricidad), a través de la instalación de paneles fotovoltaicos, huertos solares y eólicos, geotermia..., que a nivel industrial permitan aprovechar todos los recursos naturales renovables.

Lo estamos viendo todos los días en la prensa, y es un camino sin retorno al que todos debemos unirnos. Y es que solo lo que se mide, se conoce y se puede controlar. Abordar una medición responsable y profesional de la Huella de Carbono de nuestra actividad logística, industrial y técnica, es esencial para poder evaluar e iniciar Plan de Acción a futuro, que permita mejorar el impacto de toda la cadena de suministro.

Tal vez muchos de estos proyectos fueran descartados por razones económicas hace años y, si bien es cierto que conllevan una inversión importante, debemos pensar en el futuro. Ahora son más necesarios que nunca desde todos los puntos de vista: ambientales, económicos y de RSC.

MUTATIS MUTANDIS

José Manuel Vassallo



La intención de Renfe es lograr una mayor integración con el transporte marítimo, con el que tiene importantes sinergias

Socio de Renfe Mercancías

Renfe mercancías anunció recientemente su intención de incorporar un socio industrial estratégico que le ayude a lograr una mayor eficiencia, conexión con el cliente e integración con el transporte internacional. A tal fin, el pasado mes de abril, el consejo de administración de la empresa autorizó iniciar este proceso de selección, al que se presentaron alrededor de treinta compañías. Esta decisión supone un reto que puede marcar su devenir en un futuro no tan lejano.

La prensa apunta a tres empresas como finalistas del proceso: Medway, propiedad de la naviera MSC; CMA CGM, naviera especializada en transporte de contenedores; y Maersk, multinacional del sector de contenedores. Llama la atención que, en caso de confirmarse los rumores, importantes compañías que mostraron interés, como la alemana Deutsche Bahn, quedarían fuera del proceso.

El hecho de que todas las compañías elegidas tengan una estrecha relación con el sector naviero permite intuir que la intención de Renfe es lograr una mayor integración con el transporte marítimo, con el que tiene importantes sinergias. La sociedad resultante del proceso estará sometida a un modelo de gestión compartida que deja muchos interrogantes abiertos, como la composición de su consejo de administración que condicionará su control efectivo.

Esta medida supone un primer paso para que en el futuro se pueda hacer efectiva la privatización de Renfe, que siempre he defendido. Si se lleva a cabo correctamente, la incorporación del socio industrial puede ayudar a sanear la empresa, mejorar su eficiencia, incrementar su flexibilidad y potenciar su internacionalización. Para ello será clave que tenga autonomía suficiente del Gobierno de España, y a la vez consiga de él un compromiso suficiente para llevar a cabo las inversiones necesarias.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

Culpabilizar a los camiones de la siniestralidad es un argumento populista, pero del todo falso

La viga en el ojo propio

Tras las recientes declaraciones de Pere Navarro, se diría que el director general de Tráfico es fan de la película 'El diablo sobre ruedas', la ópera prima de Steven Spielberg. Afirmaciones del tipo "sacar los camiones de la carretera reduce la siniestralidad vial" -que se suman a otros agravios anteriores- confunden a la opinión pública y dañan la imagen del sector. Si analizamos el Anuario Estadístico de Accidentes de 2021, de la DGT, constataremos que solo en el 2% de los accidentes que se produjeron en nuestras carreteras estuvieron implicados camiones de más de 3,5 toneladas, aunque realizan más del 9% del total de kilómetros recorridos en nuestras rutas.

La siniestralidad de los profesionales del transporte por carretera lleva varios lustros consecutivos descendiendo en España. Y nuestro parque móvil de vehículos medios y pesados asciende a unos 560.000 vehículos. Nos duelen por injustos, estos "clichés" de criminalización de un sector absolutamente clave para nuestra economía y el bienestar de la sociedad, que cada año trabaja para reducir sus índices de accidentalidad.

Cuando señalas con el dedo índice a alguien, otros tres de tus dedos te apuntan a ti. En los últimos 15 años, nuestras carreteras han estado olvidadas, en cuanto a inversión en mantenimiento, a mayor gloria del desarrollo del AVE, del cual tenemos la red más extensa de la UE, aunque tiene una densidad de tráfico cinco veces inferior a la de Alemania o Francia. Para ser más exactos, el déficit acumulado de inversiones en nuestra red viaria roza los 10.000 millones. ¿Consecuencia? Siguen ahí los "puntos negros", el firme deteriorado y la defectuosa señalización. Culpabilizar a los camiones es un argumento populista, fácil de deslizarse por lo llamativo de los accidentes protagonizados por vehículos pesados, pero del todo falso.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El Movimiento 'Truck Friendly' ya está aquí. Un proyecto que nació en 2018, gracias al empeño de **Rut García**, directora de Comunicación, Marketing y RSC de Marcotran, y que tomó forma definitiva en la reciente edición de 'Logistics & Automation' celebrada en Ifema (Madrid). Transportistas y cargadores unen fuerzas para poner en valor la responsabilidad social en el transporte de mercancías por carretera. **Marcos Basante y Ramón Valdivia**, presidente y vicepresidente ejecutivo de Astic; **Carlos Castán**, presidente de la Asociación de Cargadores de España (ACE); **Ramón García**, director general del Centro Español de Logística (CEL), y **Ángel Gil**, gerente del Clúster Logístico de Aragón (ALIA), respaldaron la puesta de largo de un manifiesto que apuesta por mejorar la percepción social del transporte de mercancías por carretera, dignificar la figura del conductor profesional y fomentar la convivencia en las carreteras españolas. Llega en un momento oportuno. Ojalá cuaje en toda la cadena logística.

TOP LOGÍSTICA

No seamos conformistas, es nuestra responsabilidad buscar la excelencia, y eso requiere la valentía de arriesgarse a invertir



Logística y tecnología

El sector logístico ha evolucionado muy positivamente en los últimos 20 años. No hace tanto, lo más habitual era operar en naves poco adecuadas y de mala calidad, camiones viejos y procesos muy manuales, solo viables con mano de obra barata. Esto ha cambiado mucho, para bien, pero todavía podemos hacer mucho más. Tenemos que competir, a escala europea al menos, desde la eficiencia, la máxima productividad y generación de alto valor añadido, y no desde recursos baratos, principalmente mano de obra. Para ello la receta es bastante simple de exponer, no tanto ejecutar.

El primer paso sería ganar escala, por fusión de compañías, crecimiento orgánico o consolidación de centros de distribución, por ejemplo. Esto nos pone más

fácil el siguiente paso, automatizar, en sentido amplio. No solo la parte física (paletizadores, sistemas de picking...), sino también el proceso de la información (tecnología digital). Esto requiere inversión y personal cualificado capaz de diseñar y manejar esta tecnología. La inversión en tecnología es cara, por lo que hay de diseñar bien el proyecto para que sea rentable, pero no exigiéndonos plazos de retorno demasiado cortos que lo haga inviable.

Este proceso se retroalimenta, pues la mayor productividad, bien comercializada, nos debe dar más ventas y volumen, escala, lo que hace más fácil rentabilizar la inversión en tecnología y personal cualificado, aumentando aún más la productividad.

No seamos conformistas, es nuestra responsabilidad buscar la excelencia, y eso requiere la valentía de arriesgarse a invertir. Y la inversión es futuro, para la empresa y para el país.

Blog: forodecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez

Los criterios de valoración han cambiado rápidamente

Talento

Como introducción a esta reflexión tiraré de un refrán muy español: "camarón que se duerme se lo lleva la corriente".

Los titulares más repetidos últimamente en tertulias, conferencias, publicaciones y debates en nuestro sector son la gestión del talento y las capacidades digitales.

Talento en su sentido más amplio y moderno. Cómo potenciar las vocaciones entre los más jóvenes, cómo seleccionar a los más capaces y con más potencial, cómo crear cantera, cómo retener y minimizar la rotación.

Los criterios de valoración han cambiado rápidamente, sobre todo por la influencia de los efectos secundarios de la pandemia en la empleabilidad. Se refuerzan los llamados "soft skills" o literalmente, habilidades blandas, es decir los atributos personales que permiten a una persona interactuar de manera eficaz y armoniosa con los demás. También se han visto muy potenciados los conocimientos en tecnologías digitales, muy de la mano de las nuevas formas de trabajar derivadas de la transformación digital que está impregnando hasta la médula a nuestras empresas, y en donde aún tenemos mucho que mejorar. Ya son parte de las preocupaciones a corto, medio y largo plazo de la cúpula empresarial y se van extendiendo por todas las capas y áreas de las organizaciones, financiero, operaciones, marketing y de modo transversal recursos humanos (o gestión de personas como le llamamos actualmente). Constituyen los llamados "digital skills", o habilidades necesarias para usar dispositivos digitales, aplicaciones de comunicaciones y redes para acceder y administrar información, basadas por ejemplo en inteligencia artificial, analítica de datos, IoT, blockchain y otras.

Hace unos días en un evento discutimos sobre cómo afrontar los retos de la transformación digital y la gestión del talento, que cada día van más de la mano. Conclusión en breve, cuidado con la pereza.

jmmartinezmourin@gmail.com

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Jesús Vázquez Almuíña
Presidente de la A.P. de Vigo

El Puerto de Vigo presentó en la 17ª edición del congreso Green Port, que organizó la Asociación Europea de Puertos (ESPO), el proyecto Living Ports, galardonado con el "Oscar del Medioambiente" por la Asociación Internacional de Puertos (IAPH).



Francisco Marquínez
Dir. gral. Total Freight

Total Freight mantiene su apuesta por la diversificación y la expansión internacional para seguir creciendo. La transitaria, que dirige Francisco Marquínez, amplía su oferta de servicios al sector aeroespacial y abre su primera oficina exterior en China.



Juan Jesús Sánchez
Dir. gral. del Grupo Disfrimur

Grupo Disfrimur se ha hecho, en su primera edición, con el Premio al Transportista Truck Friendly, plataforma impulsada por las asociaciones Astic, ACE, CEL y ALIA, cuyo objetivo es dignificar la figura del conductor profesional.



Antolín Goya
Coord. gral. Coordinadora

No todo vale para seguir manteniendo el control, y los privilegios, en los muelles. El CPE del Puerto de Sagunto, bajo la acción sindical de Coordinadora, ha sido condenado por el boicot a Grupo Alonso tras su decisión de abandonar el 'pool' en 2017.

PICOS DE ORO

Lo que necesita nuestro sector (transporte por carretera) es músculo empresarial y no continuar perpetuando un ecosistema de microempresas

Ramón Valdivia

Vicepresidente ejecutivo de Astic

Las autopistas ferroviarias pueden ser en España la punta de lanza que empuje y haga despegar el transporte ferroviario de mercancías

Julio Gómez-Pomar

Presidente de Eco Rail

En las aduanas recae la mayor responsabilidad de la cadena logística

Antonio Llobet

Presidente Consejo Gral. de Agentes de Aduanas

El Euro 7 va a costar mucho dinero para un efecto marginal sobre el medio ambiente

Luca de Meo

CEO del Grupo Renault

El transporte por ferrocarril antes era una opción y, ahora, para muchos clientes es una obligación

Diego Ruigómez

Director general de Containerships CMA CGM

HORIZONTE

El primer año del Reino Unido fuera de la UE refleja una fuerte caída en los flujos comerciales

Iñaki Eguía



'Brexit'

La salida efectiva del Reino Unido de la Unión Europea, el 31 de diciembre de 2020, está teniendo un coste mucho mayor al inicialmente contemplado por el ejecutivo de Londres, según refleja el análisis de Economic and Social Research Institute (ESRI). Con los datos del primer año, proporcionados por el organismo tributario británico HMRC y el Eurostat, el informe, titulado ¿Cómo ha cambiado el 'Brexit' los flujos comerciales entre la UE y el Reino Unido?, muestra un descenso de sus exportaciones del 16 por ciento y del 20 por ciento en las importaciones en 2021. En el caso de España, la situación se agrava dado que las importaciones bajaron un 32 por ciento mientras que las exportaciones se redujeron un 19 por ciento. El impacto de la retirada del mercado común también se refleja

en que la cuota del comercio británico en España pasó del 5 por ciento en 2015 al 2 por ciento en 2021, mientras que las exportaciones españolas al Reino Unido bajaron un punto desde el 7 por ciento registrado en 2015 y en 2019. Las trabas burocráticas del nuevo sistema aduanero, que generan más dificultades en la cadena de suministro, ha conllevado que numerosos exportadores e importadores reemplacen el mercado británico por otros destinos más accesibles comercialmente. Todo ello en un contexto de incertidumbre política en Downing Street, que todavía continúa sin ver su punto final, con cinco cambios de primer ministro en los últimos seis años. A pesar de que el 'Brexit' no está siendo un buen negocio, con unos perjuicios agravados por la pandemia y la invasión de Ucrania, no se percibe en la política británica la posibilidad de dar marcha atrás.

i.eguaia@grupoxxi.com

AGENDA

8-9 de noviembre de 2022

Congreso Int. Puertos Sostenibles

Conferencia

Bilbao

www.puertostenible.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

Renfe Mercancías busca oxígeno en el mar

La pública iniciará negociaciones con las navieras MSC, Maersk y CMA CGM para seleccionar el socio industrial que le permita ofrecer soluciones logísticas integrales y le aporte presencia internacional

Carlos Sánchez | Madrid

Renfe Mercancías sigue avanzando en el proceso de búsqueda de un socio industrial que le permita garantizar su viabilidad futura, después de acumular sobre sus espaldas la friolera de 359 millones de euros en pérdidas en la última década.

La última novedad es que este 'balón de oxígeno' ya solo podrá llegar desde el mar. Las tres candidatas para convertirse en socias de la pública son las navieras MSC, Maersk y CMA CGM, según ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes de toda solvencia.

La pública inició el pasado mes de abril el denominado procedimiento competitivo para la selección de uno o varios socios estratégicos para su negocio de mercancías. A la llamada acudieron una treintena de empresas, que pusieron sobre la mesa sus manifestaciones de interés, en ningún caso ofertas en firme.

Entre las firmas interesadas se encontraban empresas ferroviarias europeas y operadores logísticos internacionales, entre otras. Finalmente, tan solo las tres navieras citadas siguen en el proceso, después de haber pasado recientemente el filtro del Consejo de Administración de Renfe. Está previsto que las negociaciones se inicien en breve, con el objetivo de alcanzar un acuerdo definitivo con alguna de ellas en el segundo semestre de 2023.

La selección de tres navieras como candidatas para convertirse en socio industrial de Renfe Mercancías "tiene todo el sentido", según apuntan fuentes

del sector a este periódico. "No podemos olvidar que el 50 por ciento de la mercancía movida por ferrocarril en España tiene origen o destino en los puertos", recuerdan. Además, las mismas fuentes argumentan que "las navieras son las compañías del sector que más músculo financiero tienen hoy por hoy, beneficiadas por el fuerte incremento de los fletes marítimos", lo que ha provocado significativos incrementos en su cifra de negocio en los dos últimos años. En realidad, "el proceso estaba prácticamente definido desde el mismo momento que se puso en marcha", insisten.

Por otra parte, algunas de las fuentes consultadas conceden una cierta ventaja inicial a la oferta de MSC, que cuenta con un operador especializado en tráfico ferroviario de mercancías, Medway, heredero del ferrocarril público portugués una vez privatizado, que mantiene "excelentes relaciones" con Renfe Mercancías. En este sentido, "MSC arranca el proceso un escalón por encima de Maersk y CMA CGM", sostiene las mismas fuentes.

Por su parte, CMA CGM adquirió hace un año el operador ferroviario privado español Continental Rail, a la par que se hizo hace dos años con el operador logístico CEVA y hace tan solo unos meses también con Gefco, tras la salida de su capital de los ferrocarriles rusos. Mientras, el tercer gigante naviero inmerso en el proceso, Maersk, opera diferentes servicios ferroviarios en la Península, si bien no dispone de tracción propia en el mercado español.

€
359

MILLONES
DE PÉRDIDAS
ACUMULADAS EN
UNA DÉCADA



RENFE

Joaquín del Moral
D. gral. Renfe
Mercancías



“Estamos ilusionados con la búsqueda del nuevo socio”

No obstante, la culminación de la nueva *joint venture* que está diseñando Renfe Mercancías, que estaría integrada al 50 por ciento por la pública y el nuevo socio industrial, tendrá que superar algunos obstáculos. Entre ellos, la nueva sociedad que se pretende constituir necesitará la autorización del Consejo de Ministros, "un requisito que, al tratarse de año electoral, puede resultar mucho más complejo de lo que parece", advierten desde el sector.

En todo caso, el director general de Renfe Mercancías, Joaquín del Moral, reconocía hace unas fechas, en el marco de una jornada organizada por *elEconomista*, que "estamos ilusionados" con el proceso de búsqueda de socio. El objetivo de la filial de mercancías de la pública es conseguir "aportar soluciones logísticas completas a nuestros clientes", algo que actualmente "no somos capaces de hacerlo por nosotros mismos", afirmaba el directivo.

Valor añadido

"Somos un operador ferroviario, pero los clientes demandan soluciones logísticas completas", insistía Del Moral. "No quieren contratar el tren con uno, el camión con otro y el almacén con un tercero", explicaba, sino que "alguien les ofrezca una solución global". En esa línea, "buscamos un socio que nos aporte ese valor añadido y que además nos dé presencia internacional", remarcó.

Mientras, Renfe Mercancías sigue reforzando su capacidad de tracción. Stadler Va-



Isaías Táboas, presidente de Renfe Operadora, junto a Íñigo Parra, presidente de Stadler Valencia.

lencia presentó recientemente cuatro de las 12 locomotoras eléctricas de gran potencia que construye para la pública. El fabricante espera entregar seis unidades antes de finales del presente año.

Material móvil

Las locomotoras tienen una capacidad de tracción de 1.800 toneladas en rampas de 18 milésimas. Serán unidades tritensión y contarán con seis ejes. Una de las principales características de las nuevas locomotoras de tracción eléctrica es que no van a generar emisiones de CO2, en tanto que van a circular impulsadas por energía eléctrica de origen cien por cien renovable.

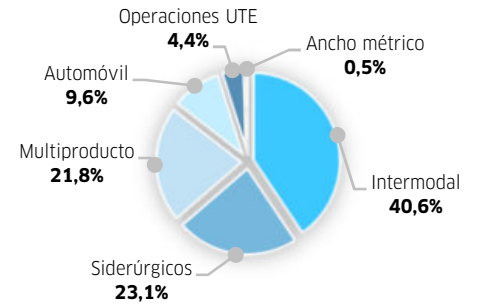
Renfe Mercancías refuerza su capacidad de tracción

Con la adquisición de estas unidades, que reforzarán sus operaciones por la nueva infraestructura del túnel de Pajares, la compañía espera incrementar su actividad y su cuota en el transporte de mercancías por ferrocarril. La pública consiguió volver a la senda del crecimiento en toneladas-kilómetro el pasado año, si bien aún no ha conseguido equilibrar los movimientos que registraba en los años previos a la pandemia. El negocio intermodal representó cerca de la mitad del tráfico que realizó el pasado año 2021.

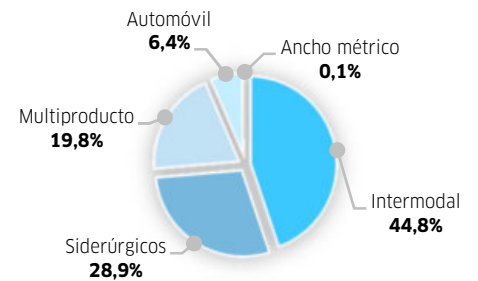
INTERMODAL, LA JOYA DE RENFE

El negocio intermodal mantuvo su tendencia al alza dentro del conjunto de actividades de Renfe Mercancías en 2021.

INGRESOS POR PRODUCTOS



TRÁFICO POR PRODUCTOS



Datos en porcentaje. Fuente: Renfe Mercancías.

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

www.tomorrowmobility.com
#TMWC22

What moves you?

Driving towards more liveable and sustainable cities.

Marítimo

La “milla de oro” del puerto de Bilbao aguarda destino

La entidad portuaria sigue deshojando la margarita sobre el uso del espacio disponible en el Espigón central, más de 200.000 metros cuadrados de superficie, sin descartar una segunda terminal de contenedores

Alfonso Alday | Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao continúa deshojando la margarita sobre el uso que se le pretende dar al espacio disponible en la primera fase del Espigón central, más de 200.000 metros cuadrados de superficie. “Nuestra milla de oro”, como recalcó el presidente de la entidad, Ricardo Barkala, en un reciente encuentro celebrado en la capital vizcaína.

La previsión manejada por el organismo portuario era aprobar el pliego de condiciones del concurso después del verano, lo que permitirá arrojar luz sobre el futuro proyecto, pero no será en el próximo consejo, previsto para principios de noviembre.

Este periódico se ha puesto en contacto con la entidad portuaria, que ha declinado dar detalles sobre el destino de este nuevo espacio ganado al mar, más allá de que “primarán los flujos comerciales” frente al desembarco de un proyecto industrial.

La Autoridad Portuaria tiene encima de la mesa, al menos,

una petición en firme de un operador local para potenciar sus tráficos, según ha podido confirmar este medio de fuentes de toda solvencia. Sin embargo, mantiene su intención de habilitar una segunda terminal de contenedores, lo que podría indicar que también cuenta con el aval de un operador de talla mundial especializado en este negocio.

2 mill.

DE TEUS,
DE CAPACIDAD
PARA UN TRÁFICO
DE 500.000 TEUS

De salir adelante este proyecto, entraría en competencia con la instalación de CSP Iberian Bilbao Terminal, que también evitó realizar declaraciones a preguntas de Transporte XXI. No hay que olvidar que la estibadora, del grupo CSP Spain,

perteneciente a la multinacional asiática Cosco, acaba de consolidar su apuesta por el puerto vasco con una nueva inversión de cerca de 12 millones de euros en la adquisición de seis grúas híbridas.

Operadores consultados por este periódico han calificado de “absurda” la iniciativa de poner en marcha una segunda terminal de contenedores, que “no es

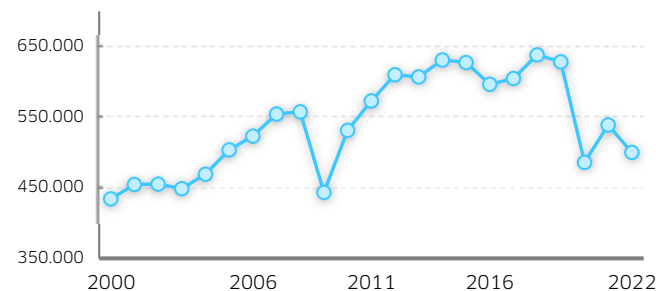
buena para el puerto”, tras poner el foco en la “sobrecapacidad instalada”. Y es que la infraestructura existente tiene una capacidad de 2 millones de TEUs para un volumen total estimado en 2022 por debajo de los 500.000 TEUs. Es decir, está libre el 75 por ciento del espacio disponible para el tráfico de contenedores.

Hay que tener en cuenta, además, la reciente experiencia fallida, cuando la entidad portuaria adjudicó en 2001 una segunda terminal de contenedores a la sociedad Terminales

Marítimas de Bilbao (TMB). Cuatro años después, con un tráfico de contenedores similar al actual (ver gráfico adjunto), la Autoridad Portuaria tuvo que lanzar un ‘salvavidas’ a las dos concesionarias. En concreto, pagó 11,26 millones de euros en el rescate por mutuo acuerdo de 143.101 metros cuadrados de las terminales de contenedores gestionadas por TMB y Abra Terminales Marítimas (ahora CSP Iberian Bilbao Terminal). Y en 2007, Dragados-SPL, accionista de referencia entonces de la sociedad ATM

EL CONTENEDOR NO COGE VELOCIDAD

En los últimos 20 años, el tráfico de contenedores en el puerto de Bilbao se ha situado entre los 450.000 y 640.000 TEUs, regresando en 2022 a los niveles de 2005.



Dato de 2022, previsiones. Fuente: Puertos del Estado.



UNA EXPERIENCIA FALLIDA

Abra Terminales Marítimas (ahora **CSP Iberian Bilbao Terminal**, del grupo **Cosco**) se adjudicó en **2000** la gestión de una terminal de contenedores en el puerto de Bilbao. Terminales Marítimas de Bilbao (TMB) impugna la adjudicación.

Un año después, **TMB** se adjudica la gestión de una segunda terminal de contenedores en el puerto de Bilbao. ATM impugna la adjudicación.

En 2002, las dos terminales dejan a un lado sus diferencias y retiran los recursos.

Las expectativas de tráfico no se cumplen y a finales de **2004**, **ATM** y **TMB** realizan una propuesta conjunta a la **Autoridad Portuaria de Bilbao** para el **rescate** de terrenos con el objetivo de rentabilizar las inversiones realizadas, que superan los 100 millones de euros.

En febrero de **2005**, la **Autoridad Portuaria de Bilbao**, tras el visto bueno de Fomento (ahora Ministerio de Transportes), **paga 11,26 millones a ATM y TMB por el rescate de 143.101 metros cuadrados** de las dos terminales.

Ese mismo año, ATM y TMB sellan un 'pacto de no agresión' para no seguir arrebatándose clientes entre ellas y ponen en marcha una sociedad para la gestión conjunta de la maquinaria.

En **2007**, **Dragados-SPL**, accionista de referencia entonces de ATM cierra la **compra** de **TMB**.

El Puerto de Bilbao primará el tráfico comercial en el Espigón central.

(ahora del grupo CSP Spain), completó la compra de TMB.

La apuesta del Puerto de Bilbao por el contenedor se produce en un contexto en el que este tráfico ha registrado una fuerte caída, tras ser golpeado por la pandemia y el conflicto de la estiba en 2020, ya superado y que podría actuar de palanca para la recuperación. De momento, en los nueve primeros meses de este año, el puerto ha movido 379.471 TEUs, lo que supone un descenso del 6,5 por ciento con respecto al mismo período del año anterior, situándose todavía un 20 por ciento por debajo de los niveles de 2019. La caída responde, sobre todo, a la pandemia, el 'Brexit', la guerra en Ucrania y el encarecimiento de los costes energéticos. Tampoco ayu-

El tráfico de contenedores cae un 6,5% hasta septiembre

da la actual crisis de suministros, que ha afectado a la conectividad marítima. Las líneas navieras y clientes están buscando alternativas para sus tráficos oceánicos en el puerto de Bilbao, que tradicionalmente han utilizado servicios *feeder* para enlazar con los puertos *hub* del norte de Europa. Además, la subida de los fletes de los barcos *feeder*, cuyos precios se han triplicado, ha hecho más competitiva otras alternativas al barco, como las conexiones por ferrocarril, principalmente con puertos del mediterráneo, según fuentes del sector.

Cargadores

Greenalia se reajusta

El grupo gallego de energías renovables integra su estibadora en su filial logística

Iñaki Eguía | A Coruña

Greenalia, el grupo gallego productor de energías renovables, ha modificado la organización de su actividad de transporte. Greenalia Shipping, constituida en 2018 para dar servicios de estiba, consignación y fletamento, se ha fusionado con Greenalia Logistics.

Este reajuste societario del grupo, con sede en A Coruña, coincide con la venta de su buque "Daroja". Este barco, construido en 1997 con una capa-

Imagen de una operativa de Greenalia en el puerto de Ferrol.



cidad de 4.200 toneladas de peso muerto (TPM), inició en 2018 su servicio semanal que enlazaba el puerto de Ferrol, con la dársena portuguesa de Figueira da Foz.

El grupo gallego, que embarcó el pasado año 160.395 toneladas de productos forestales, cuenta con una superficie de 7.000 metros cuadrados en la dársena exterior de Ferrol. Esta operativa portuaria ha mejorado con la adquisición de una nueva manipuladora de cargas Sennebogen 870.



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

DEPOT REAL BENLLOCH S.A.
OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL
SUPPLY CHAIN INTEGRATION
realbenloch.com

DEPOT REAL BENLLOCH S.A. | Av. Alacant, 10, 46460 - Silla (Valencia) | T 963 670 888



Puede entrar en operaciones portuarias en terminales de graneles líquidos con la certificación SQAS.

Transitarios

Total Freight entra en un nuevo nicho

Amplía su oferta de servicios al sector aeroespacial y abre su primera oficina exterior en China

Eva Mármol | Barcelona

Total Freight Worldwide ha entrado en un nuevo nicho de actividad ampliando sus servicios transitarios al sector aeroespacial. Se trata “del nuevo vertical *aerospace* que hemos creado siguiendo con la estrategia de apostar por la especialización”, señala Francisco Marquínez, director general y cofundador de Total Freight. La compañía, creada en 2016, ha ido reduciendo su dependencia de la carga general, que empezó teniendo un peso superior al 90 por ciento en sus inicios y, actualmente, apenas llega al 45 por ciento. Resulta ya su principal actividad los servicios especializados en *pharma* (farmacia), *biopharma* (biofarmacia), eventos, química, alimentación, *bulk* (graneles líquidos) y la más reciente *aerospace*.

Para potenciar más los servicios al sector aeroespacial, la compañía tramita la certificación EN 9120 (norma de sistemas de gestión para los sectores aeronáutico, espacial y de defensa), “lo que nos permitirá trabajar para los grandes fabricantes españoles aeroespaciales”. Total Freight también ha potenciado sus verticales de química y *bulk* con la obtención de la certificación SQAS (sistema de evaluación de seguridad y calidad para proveedores

Francisco Marquínez
Dir. general y cofundador



Seguiremos con la especialización y estamos abiertos a crecimientos inorgánicos

de servicios logísticos de la industria química) con una puntuación del 82 por ciento, “lo que supera la media europea, que es del 67 por ciento, y nos permite acceder a las multinacionales del sector químico o petroquímico y optar a grandes operaciones portuarias”, añade el empresario.

La transitaria ha crecido en sus instalaciones centrales, en el centro de carga del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, pasando de los 475 a los 650 metros cuadrados de superficie. Total Freight sigue creciendo en nuevas implantaciones con la apertura de oficinas en Cádiz y Bilbao durante este año, que se suman a las seis que ya tenía, además de la central en Barcelona. “Proyectamos abrir en otros puertos españoles por las actividades ligadas a la certificación SQAS” para operaciones para el sector químico y petroquímico.

Además, ha sido el año del salto internacional con medios propios al abrir oficinas en Shanghái: “Nuestro objetivo es contar también con oficinas propias en Estados Unidos” a medio plazo. Por su parte, Total Fresh, transitaria es-

pecializada en el transporte aéreo de productos perecederos participada por Total Freight (50 por ciento), ha abierto oficinas propias en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La compañía, que estaba solo presente en El Prat, se apoyaba con anterioridad en la red de Total Freight.

Total Freight y Total Fresh registraron una facturación de 19,96 millones y 4,75 millones de euros, respectivamente, en 2020, según el Libro Blanco de sector de Transporte XXI. El grupo cerró el pasado ejercicio casi duplicando ventas al registrar un volumen de negocio de 48,8 millones de euros (40 millones Total Freight y 8,8 millones Total Fresh), según la compañía. “Hemos doblado ventas por el crecimiento de las verticales y por la subida de los

fletes”. Aunque el incremento del precio del transporte influyó, “crecimos un 40 por ciento el margen bruto”.

La estrategia de futuro de la transitaria pasa por “seguir potenciando la especialización y entrar en sectores con logística de alto valor añadido”. La compañía está abierta a “futuros crecimientos inorgánicos”.

48,8

MILLONES DE EUROS
FACTURARON
TOTAL FREIGHT Y
TOTAL FRESH

La solución más simple y completa para su flota



NACIONAL



INTERNACIONAL

La solución más simple **y completa** para vehículos de flota, con servicios digitales gratuitos y únicos en el mercado que proporcionan seguridad y control con simplicidad, ahorro de tiempo y, por supuesto, mejores precios.

En nacional o internacional, conozca la diferencia.

Fleet Solutions



Marítimo

Noatum avanza en Castellón

El grupo mantiene negociaciones con APM Terminals para el control exclusivo de la instalación que la danesa tiene en el Muelle del Centenario

A. Martínez | Valencia
Noatum Maritime, bajo el control de un fondo liderado por JP Morgan, acelera las negociaciones para cerrar la compra de APM Terminals Castellón, según ha podido saber este periódico de fuentes de toda solvencia, dentro de su estrategia dirigida a reforzar su posición en el Mediterráneo. Los mismos interlocutores confirman que la operación viene gestionándose desde hace varios ejercicios.

La desinversión de APM Terminals se produciría ante el debilitamiento del negocio del contenedor en los dos últimos años en un enclave que ha pasado de 240.895 TEUs en 2017, su techo histórico, a 129.877 TEUs en 2021.

La instalación de APM Terminals tiene 12 hectáreas

“Históricamente siempre ha habido conversaciones, incluso desde la época de Grup TCB (anterior gestor), para que Noatum integrara a la compañía en su porfolio o se realizara una unión temporal de empresas”, indican fuentes conocedoras de la operación.

Con esta venta, APM Terminals pasaría a concentrar todos sus esfuerzos en esta zona del Mediterráneo

español en Barcelona y Valencia, donde dispone de dos importantes instalaciones focalizadas al comercio exterior. Este periódico se ha puesto en contacto tanto con Noatum como con APM Terminals, que no han querido hacer declaraciones sobre el estado de la operación.

El gran objetivo de Noatum, un anhelo histórico del grupo, es lograr una mayor fortaleza en sus operaciones en el puerto de Castellón. Este enclave, de amplia tradición granelera, trazó en los últimos años una estrategia por lograr captar flujos de contenedores al calor de la industria cerámica, su principal foco de negocio.

Para aumentar su cuota en el enclave, la instalación de APM Terminals, concesión contigua a sus instalaciones del Muelle del Centenario, donde ya opera una terminal polivalente, es clave.

APM Terminals Castellón viene explotando desde 2015 la terminal B del enclave. Esta fue adquirida por la filial de Grupo Maersk a Grup TCB que meses antes la había comprado a Globalvía. La instalación, con una superficie de 120.000 metros cuadrados y una línea de atraque de 780 metros, con calado de 14 metros, dispone de tres grúas portacontenedores, con una capacidad máxima para 250.000 TEUs.

La instalación de APM Terminals Castellón viene



Imagen aérea de la instalación de APM Terminals Castellón.

gestionando, entre otros, la actividad de Messina, una filial de MSC, que realiza servicios en el enclave, uno de ellos en colaboración con Cosco, en buques *ro-ro*

Noatum dispone de dos concesiones en Castellón

containers, que tienen una capacidad de 7.400 metros lineales de carga y pueden transportar 4.000 contenedores en cubierta y en bodega.

Negocio granelero

Con esta instalación, en la que se estaría estudiando un cambio de usos, según apuntan fuentes portuarias,

Noatum multiplicará su dimensión en el enclave.

Hay que recordar que el operador logró en 2018 la adjudicación de una concesión por 35 años para su filial Noatum Terminal Castellón para la construcción y explotación de una terminal de graneles sólidos ubicada en el tramo II del muelle de la Cerámica del enclave.

Para esta concesión, Noatum comprometió una inversión de 26,2 millones de euros en maquinaria e instalaciones, con la puesta en marcha de una nave cubierta para la operativa de la terminal, con mecanizado continuo y una operativa de 24 horas. Asimismo, el operador se comprometió a acometer tres mejoras de infraestructuras: traslado del faro, aumento del calado del muelle de 12 a

Marítimo

Masiques toma café

Capta un nuevo tráfico para el puerto de Barcelona

Eva Mármol | Barcelona
Grupo Masiques ha captado un nuevo tráfico de café para el puerto de Barcelona, que entraba con anterioridad por el francés de Marsella, al sumar un nuevo

cliente con una planta de producción situada cerca de Lyon.

Grupo Masiques, copropietario de Barcelona International Terminal (BIT), que es el principal operador logístico de café del puerto

catalán, importa café verde (la materia prima) para la compañía. La operación supone “ampliar nuestra zona de influencia y seguir reforzando el puerto de Barcelona como centro de distribución de café para el sur de Europa”, según ha señalado José Miguel Masiques, director ejecutivo de Masiques Servicios Logísticos y Aduaneros. El nuevo tráfico supondrá aumentar entre un 5 y un 7 por ciento los volúmenes de café que mueve anualmente Grupo Masiques.



14 metros y construcción de una segunda nave en la zona trasera del muelle de la Cerámica conectada con la del muelle.

Terminal polivalente

Junto a esta reciente concepción, Noatum viene gestionando desde 2004 una instalación polivalente, con dos grúas portacontenedores, destinada a la manipulación de mercancía general y contenedores en el Muelle del Centenario, con una superficie de 81.269 metros cuadrados y una línea de atraque de 227 metros.

Esta zona es anexa a la de APM Terminals Castellón con la que Noatum logró un acuerdo de cesión de 400 metros de muelle que se podían compartir, al no haber valla entre ambas instalaciones portuarias.

OEA

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

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



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

 <p>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	 <p>AIRPHARM SA Passeig de la Zona Franca 111 Edif. Auditori, 7º 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
 <p>BERNARDINO ABAD SL 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 MMPP <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 SL Obradors, 7. Pol. Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	 <p>ESTE PUEDE SER SU ESPACIO 944 400 000</p>

Operadores Logísticos

Deltacargo potencia la alimentación por vía aérea

La transitaria gallega lanza el proyecto Fresh-Air e incorpora una ruta diaria terrestre con Marruecos

Iñaki Eguía | Santiago de Compostela

Deltacargo ha lanzado el proyecto Fresh-Air para aumentar su volumen de carga en transporte aéreo de alimentación fresca y congelada. La transitaria, con sede en Santiago de Compostela, que ofrece desde hace años este servicio para los flujos de productos perecederos entre Galicia con Canarias, amplía con esta nueva iniciativa su cobertura geográfica a cualquier destino global.

Para impulsar el desarrollo de Fresh-Air, Deltacargo participó, por primera vez, en la reciente edición de Conxemar, el certamen de productos de mar congelados que se celebra anualmente

El 65% de la facturación de Deltacargo procede de la carga aérea

en la feria Ifevi de Vigo, dado que el pescado se sitúa entre las principales cargas perecederas en el modo aéreo.

Rafael Sabucedo, responsable de desarrollo de negocio de Deltacargo, destacó que, “tras la pandemia se ha registrado un notable aumento de los tránsitos aéreos de importación de productos frescos procedentes de Latinoamérica, Namibia o Sudáfrica. A su juicio, “esta tendencia se ha consolidado por las dificultades de congestión y encarecimiento del transporte marítimo, en los que se llegó a multiplicar por seis las tarifas de los fletes. Una situación que ha impulsado a que los operadores de alimentación poner el foco en el avión para garantizar una mayor seguridad en recibir sus cargas perecederas”.

Deltacargo, que cuenta con instalaciones en los aeropuertos de Barcelona, Madrid y Zaragoza, genera actualmente el 65 por ciento de su facturación con el servicio de carga aérea, una cuota que llegó a representar cerca del 90 del total en la última década. “El reequilibrio modal se ha logrado con el fortalecimiento del transporte marítimo, y especialmente con la apuesta

da, como accionista, de Grupo Sesé. El transportista con sede en Zaragoza realizó este aterrizaje en la carga aérea también con la toma de control de la firma de *handling* Aerospace Cargo Logistics (ACL).

Rafael Sabucedo, apuntó que “el nuevo entorno surgido tras la pandemia supone una oportunidad de crecimiento cualitativo para la carga aérea y sus operadores lo-



R. Sabucedo, responsable de desarrollo de negocio de Deltacargo.

por la operativa combinada con el aéreo”, según detalló Sabucedo

El directivo de la transitaria gallega remarca que “el transporte terrestre también es un negocio en crecimiento, centrado en las rutas diarias desde Galicia con Portugal y Madrid, para ofrecer conexiones a múltiples destinos internacionales. Además, en las últimas semanas se han sumado las rutas con Casablanca y Tánger”.

Deltacargo, fundada en 1989, inició el pasado año una nueva etapa con la entra-

gísticos, con un cliente que cada vez valora más la calidad y la estabilidad del servicio en lugar de medir únicamente el precio”.

Sin embargo, Sabucedo alertó de que a pesar de que “los últimos meses han sido buenos en la actividad logística, me preocupa la inestabilidad de los fletes. Es necesario evitar los riesgos de tensionar a los clientes por esta fluctuación constante y dotar de una mayor estabilidad y seguridad a toda la cadena de transporte”.



Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



Marca de Garantía

Puerto de Valencia · Puerto de Sagunto



marcagarantia.com
valenciaport.com

Calma tensa tras la congestión

La reducción de las exportaciones impacta en la estructura de flota de las empresas de transporte portuario en Valencia, que mantienen tractoras ociosas, con días de agitación en los flujos fruto del impacto de la operativa de megabuques



TRANSPORTE XXI

Antonio Martínez | Valencia
Tras meses de congestión en las terminales del puerto de Valencia, con un mayor crecimiento de las operaciones de importación que de exportación, y la crisis energética por medio, empresarios y directivos de firmas de transporte, consultados por Transporte XXI, coinciden en señalar que el panorama local se transformó.

“Los precios del transporte subieron, hay cláusulas de combustible, y el sector ha respirado algo, sobre todo, porque salió del mercado a principios de año una empresa como Salgar que hacía una política baja de precios”, coinciden.

Un veterano flotista confirma que “ha habido una readaptación de precios, hasta ahora, pero ya empieza a haber ofertas de derribo, otra vez, por parte de las pequeñas empresas y los autónomos que están sin trabajo y eso puede arrastrar a algún gran operador”.

Con ello, aparece, de nuevo, la sombra del *dumping*, indica, “porque hay una reducción de viajes, y están presionando y bajando sus precios para que las empresas les den órdenes. Pero ya sabemos lo que pasa cuando se baja el precio de forma irrisoria, el persianazo. Salgar no ha sido el último, vendrán otros”.

El sector no ha logrado reajustar su oferta para subir el precio.

Desde el sector transitario se explica que la coyuntura del transporte “ha mejorado un poco, pero en el último cuatrimestre los precios están empeorando ante la falta de carga, por lo que estamos transportando más barato”.

Y es que el crecimiento del pasado año se ha desvanecido. “Hemos pasado de crecer un 6 por ciento a caer un 6 por ciento. Asistimos a un derribo en el azulejo, que está hundido, y otras mercancías”, indica un operador logístico especializado en flujos cerámicos.

Los cierto es que la flota de transporte no ha conseguido reajustarse con la incertidum-

bre que existe en el mercado. “Hay empresas que creían que los tráficos iban a crecer notablemente y han adquirido más tractoras y hoy, hay de sobra, aunque también se ha ralentizado por la crisis de suministros”, señala un empresario adscrito a la patronal FVET.

La escena diaria entre los grandes flotistas es que “hay camiones parados, entre otras cosas, porque no hay chóferes para conducirlos. No se ha reajustado la oferta para intentar subir el precio, ha sido el mercado”, argumentan.

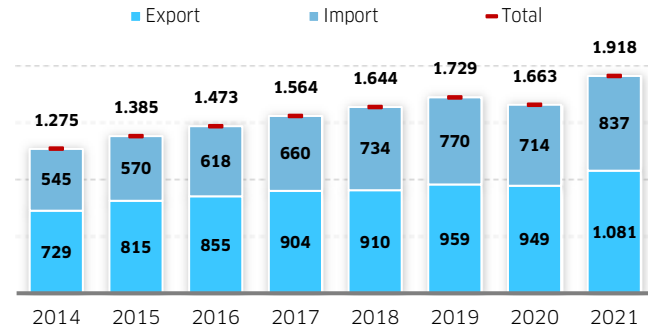
Por otro lado, asistimos a un momento en el que las navieras han vuelto a la política de can-

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

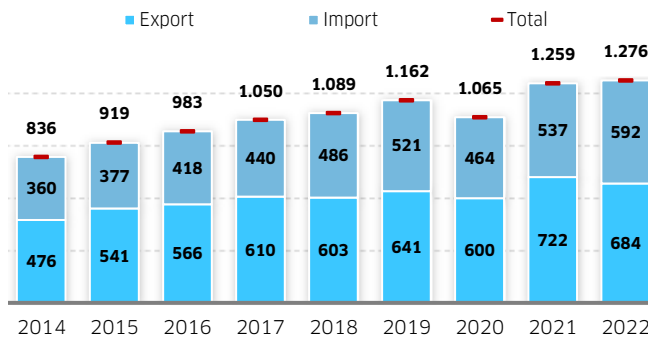
CRECIMIENTO PROGRESIVO DEL 'IMPORT-EXPORT'

Las terminales del puerto de Valencia ganaron 255.000 TEUs de carga local en 2021, un incremento que se ha estancado al inicio del último cuatrimestre de 2022.

AÑO COMPLETO



ENERO-AGOSTO



En miles de TEUs. Tráfico de contenedores llenos, no incluye el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

relaciones, con un mayor número de *blank sailings* que hace unos trimestres. “Hay mil historias, no hay carga suficiente, las navieras están desespe-

radas y los fletes están bajando. Y encima, cuando viene la carga, viene muy agrupada”. indican los medios consultados. ¿Qué sucede? Los transportis-

tas pequeños provocan una bajada de los precios medios del mercado cuando no tienen carga y luego transportan a bajo precio cuando llega. “Los inteligentes no están bajando el precio porque cuando hay carga no hay camiones suficientes”, indica un transitario con años de experiencia en la gestión del transporte local.

Impacto de los megabuques

“El precio ha subido, hay avalancha de tráfico por días, el puerto se inunda de camiones cuando viene un megabuque, lo que son días a tortas, en los que nos matamos para luego estar tres días al sol, y si cobras barato hoy, en el día de mañana vas a estar muerto”, concluye un transportista consciente de la situación del mercado.

“Si cobras barato hoy, en el día de mañana vas a estar muerto”

El sector viene de un 2021 en el que se movió mucho volumen pero a precios muy bajos, “cuanto más movías más perdías”, y ahora se espera “un fin de año complicado, muy duro para algunas cuentas de resultados. Y vamos a un 2023 sensiblemente peor”, vaticinan.

“Hay flota parada en Valencia por la falta de conductores”

“El problema no es el camión, el problema es el chófer, hay los que hay. Actualmente, hay más camiones que chóferes. Hay mucha flota parada porque no hay conductores”, explican a este periódico fuentes del sector.

Operadores consultados estiman que los grandes flotistas del mercado pueden llegar a tener una media del 15 por ciento de su flota ociosa por la falta de carga, y flota parada de forma regular, entre el 5 y el 7 por ciento por la escasez de conductores en los días que hay carga.

Pocas posibilidades se otean de remediar este problema, “porque, encima, los que entran nuevos tienen poca formación”, aunque sí “está entrando personal de transporte internacional, porque pagamos mejor”. Y sobre este colectivo, indican que “no vienen más porque este sector duerme en casa todos los días y ellos piden ruta”. Empresarios entienden que “un problema a desterrar es lo del transporte de señoritos, de aquellos que quieren hacer lo que hicieron toda la vida, rutas cortas y a casa, de lunes a viernes”.

La media de edad actual de los chóferes es otro agravante. “Hay más de un 70 por ciento de los chóferes con una media de 56 años”, indican. Un flotista advierte: “no nos estamos dando cuenta de la que se nos viene encima. Nos cuesta encontrar gente joven. Solo hay de más de cincuenta y cuando estos se acaben nos vamos a dar de navajazos por encontrar chóferes”.

AVANZA
logistics

VALENCIA - BARCELONA - MADRID - ZARAGOZA - ALGECIRAS - LISBOA
INFO@AVANZALOGISTICS.COM WWW.AVANZALOGISTICS.COM

Alegría intermodal

Transitarios y navieras afrontan la presión a la baja de los fletes, mientras el ferrocarril empieza a convertirse en un arma estratégica para controlar la cadena logística

Antonio Martínez | Valencia

“El ferrocarril está subiendo como la espuma. Y va a seguir, pero hay cuellos de botella que subsanar, es la solución junto a los trenes nocturnos y de todos los tipos”, explica el directivo de una de las navieras que trabaja a diario en el puerto de Valencia.

Hasta el pasado mes de agosto, la carga ferroviaria en Valencia crecía a un ritmo del 5,75 por ciento sobre el pasado año, con un volumen de 148.116 TEUs. “Nuestro objetivo es que el intermodal se desarrolle más, por encima de los cien trenes semanales antes de que termine el año”, indican fuentes de la Autoridad Portuaria de Valencia. Ante este esplendor del ferrocarril, flotistas no ocultan que “puede ser la solución para la escasez de conductores, porque así se puede colocar a efectivos en recorridos cortos, donde vas a poder preparar a gente joven y los mayores van a poderlos alargar la vida laboral en recorrido corto”.

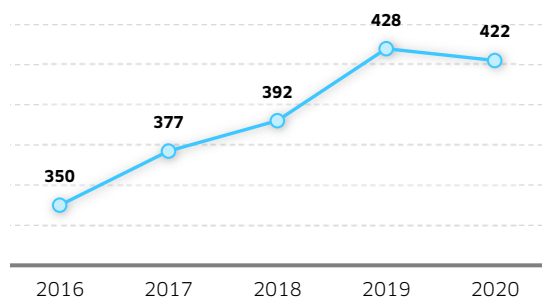
Junto a ello, el ferrocarril se está convirtiendo en una forma de controlar la cadena logística, bien desde las terminales o desde las propias navieras. “Lo estamos viendo con la carga de importación y pronto se verá con la exportación, todo dependerá de la fortaleza que tengan los transitarios y operadores logísticos y en qué precios esté el transporte por carretera”.

Transitarios y navieras tienen una flamante guerra de precios y presiones. “Es una tónica habitual”, explica un flotista. De hecho, un

PROGRESIÓN DE VENTAS Y VIAJES

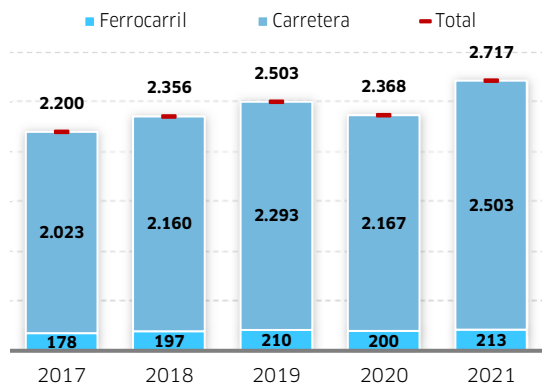
La facturación de las firmas de transporte de contenedores radicadas en Valencia crecieron un 20% entre 2016 y 2020 al calor de los tráficos.

EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIO



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

TRÁFICO POR MODO DE TRANSPORTE



En miles de TEUs. Tráfico de contenedores llenos y vacíos, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

transitario con amplia experiencia indica que “hemos pasado de cobrar 15.000 euros por un contenedor de China a 4.000 o 5.000 euros, y las navieras aún tienen un nivel de ganancia”. A esto, un operador logístico añade: “no nos pueden apretar mucho más porque al tener el buque vacío necesitan carga y así vuelve a gobernar el transitario, el embarcador o el que tiene la carga, no los flamantes señores del mar. Cuando no había espacio sí, pero ahora no”, concluye.

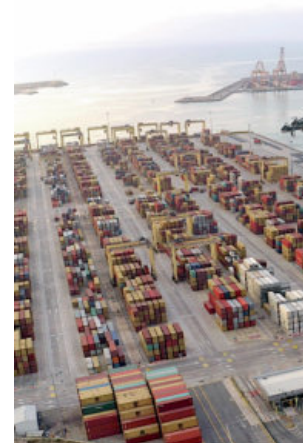
Fletes de derribo

En 2022, en el puerto de Valencia emerge el problema de Argelia y aparece el coste energético en el tráfico de azulejos. Hay una pérdida de tráficos que no se van a recuperar, según transitarios y flotistas.

“Argelia y la energía al puerto de Valencia le están haciendo mucho daño. Este año pasará, pero en 2023 va a haber pérdidas”, indican fuentes portuarias. Hasta la importación ha empezado a bajar en septiembre y octubre, explican. “En la importación los buques están vacíos, de ahí que hayamos pasado de un flete de 15.000 a 5.000 euros”, alertan desde una transitaria. No hay carga.

Y aquí viene una situación más compleja. “Lo peor de todo”, denuncia un operador logístico, “es que hay contratos de transitarias con navieras a precio fijo y ahora no está la carga, contratos de slots, que se usen o no se usen, hay que pagar”. Y, ¿qué está pasando? Hay transitarias que como no tienen la

Imagen de las terminales de MSC y CSP Spain en el puerto de Valencia.



LAUMAR

Tu operador intermodal de confianza

Confía en los mejores y despreocúpate

Transporte ferroviario de contenedores con conexiones y entrega a todos los puntos a nivel nacional.

Transporte por carretera de contenedores a nivel nacional.

Medios de transporte propios y subcontratados.

Explotación de terminales ferroviarias interiores en Torrejón de Ardoz y Córdoba a través de su filial LTF.

Tramitación de tránsito T1 mediante garantía global en Aduana de Valencia.

LAUMAR CARGO, S.L. • Avenida del Puerto 189 • 46022 VALENCIA • Tel: +34 963 306 768



carga están saliendo al mercado con precios bajos, “porque es peor perder 2.500 que perder 5.000 y están dando un precio más barato del que tendrían que dar”, explica un cargador agraciado con la medida. Pero, eso lo que está haciendo es que “los fletes se hundan a mayor velocidad, aún”, indican desde una pequeña transitaria. El mercado no trata mejor “a la gente que hemos sido prudentes y todas las grandes transitarías tienen slots fijos y algunos de ellos están saliendo a la calle con precios bajos”.

Negocio monocliente

El sector del transporte terrestre de contenedores en el puerto de Valencia gestionó un volumen de negocio de 422 millones de euros en 2020, último año con datos registrales disponibles. Más de un centenar de proveedores locales, a los

Un sector que rueda actualmente con un precio de 1,10 euros por kilómetro, por los 0,80 de media del año pasado. Y es que los costes han subido más del 30 por ciento, pero “hay empresas que se van a estrellar, porque el gasóleo está volviendo a subir y sin embargo hay flotistas que han hecho desaparecer de las facturas el recargo de combustible. Hay una discordancia brutal”, denuncian.

Y es que la mayoría de grandes flotistas que actúan en el negocio portuario atienden tráfico monoclientes, bien de un gran naviero o de una transitaria. “Se tiran a lo fácil, con lo que en fondo las empresas de transporte valen cero, van a precio de mercado. Es tan difícil la gestión del multicliente, y las herramientas internas que se necesitan terminan por encarecer muchísimo las operaciones. En el monocliente te lo dan todo hecho”, indica un veterano operador.

El sector rueda a un precio de 1,10 euros por kilómetro en 2022

De esta forma, los experimentos de empresas de transporte multicliente en el sector

portuario, que cruzan transitaríos y navieras, suelen terminar mal, “porque la gestión que necesita no se termina pagando. Solo se puede aspirar a ser un proveedor exclusivo. Cuando quieren te echan del patio”, denuncian.

Y es que la apuesta de ser multicliente tiene más riesgo. “Así está el mercado, envenenado”, reconoce un transitario. Y apunta, “el camión es muy complicado, de ahí que haya pocos transitaríos que tengamos flotas propias, porque al final se convierte es una prostitución”.

Y desde el propio colectivo se matiza: “han terminado debilitando tanto al autónomo con las leyes que no se le está contratando. Lo único que pueden hacer es bajar el precio. Al final, las empresas se quedan con los viajes buenos, con el primero que sale, porque actualmente la subcontratación es inexistente. Salvo en los días que hay picos, no hay volumen de órdenes para esta práctica”.

que se unen otro medio centenar con domicilio social fuera de la provincia, operan a diario en las terminales portuarias

De acuerdo a las ventas de 2020, el sector redujo su volumen de negocio en un 1,4 por ciento en 2020, aunque lejos del importante descenso del tráfico de contenedores del 5 por ciento que hubo ese año (ver cuadro adjunto).

El informe elaborado anualmente por Transporte XXI desde el año 2005, en base a los asientos depositados del último año disponible por 118 compañías, que daban empleo directo a 2.701 personas, muestra que la flota dedicada al transporte de contenedores en el puerto de Valencia, radicada en la provincia, se mantiene un año más con una rentabilidad del 1,3 por ciento sobre sus ventas globales. De los 422 millones de euros recogidos en el informe, las empresas solo logran un resultado de 5,4 millones de euros.





TECNOLOGÍA PORTUARIA PARA UN FUTURO VERDE

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



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

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

RK	EMPRESA	ASOCIACIÓN	AÑO CONSTITUCIÓN	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	2019	2018	2017	2016	%20/16			
1	Contratas y Transportes Salgar SL	FVET	2006	31,99	+17%	27,41	22,86	17,01	10,79	+196%	0,17	0,68	112
2	Laumar Cargo SL	FVET	1992	s.d.	+0%	s.d.	21,33	18,84	16,65	-100%	-0,17	1,15	47
3	Transportes Alonso Salcedo SA		1987	18,64	+15%	16,16	15,55	16,90	19,79	-6%	0,02	1,65	109
4	Transbonafont SL		1993	17,62	-8%	19,16	16,18	16,21	14,28	+23%	0,71	3,98	112
5	Transportes Remedios Torres SL	FVET	1994	17,31	+11%	15,64	12,93	10,73	8,80	+97%	0,28	1,87	127
6	Docks Logistics Spain SA	FVET	1996	15,34	-7%	16,50	15,04	17,41	16,44	-7%	1,16	24,66	136
7	Syrtrans Logística SA	FVET	1977	15,28	-13%	17,64	15,91	14,46	12,53	+22%	0,23	4,24	102
8	Avanza Logistics SL		2009	13,72	+2%	13,52	12,02	10,04	8,22	+67%	0,17	0,42	13
9	Anymore Transport SL		1995	12,51	+2%	12,29	12,16	11,57	10,13	+23%	0,26	5,49	46
10	Copitrans SL		1991	11,52	+3%	11,21	10,41	10,35	7,89	+46%	-0,52	0,82	66
11	Rafael Guillén Macián SL	FVET	1996	9,79	-16%	11,62	8,67	7,94	7,63	+28%	0,12	1,83	8
12	Trans Valemar SL		1993	9,14	+6%	8,63	8,83	10,16	s.d.	-	0,11	0,76	22
13	Transportes Globalizados SL		2000	8,20	+2%	8,07	7,30	7,55	6,85	+20%	0,06	0,27	20
14	Comercial de Transportes Joman SL	FVET	1980	8,15	+13%	7,18	5,65	5,08	4,43	+84%	0,19	0,83	31
15	Logística Chema Ballester SL	FVET	2013	7,53	-5%	7,92	7,34	7,03	7,11	+6%	0,30	3,08	80
16	Megatrac 2000 SL		1997	7,40	+15%	6,44	6,24	6,38	6,47	+14%	0,03	0,68	79
17	Alcotransa Grupo Logístico SL	FVET	1999	6,59	+11%	5,94	5,59	5,84	5,28	+25%	0,01	1,39	45
18	SUMR Transcontainer SL		1998	5,98	-9%	6,55	2,62	2,23	2,09	+186%	0,14	0,93	60
19	Ramírez Dolz SL		2007	5,61	-1%	5,66	4,80	6,32	6,61	-15%	0,05	1,51	4
20	Star Logisgroup F.Guillén SL	FVET	2011	5,43	-8%	5,87	1,94	1,24	1,19	+357%	0,02	0,14	8
21	Alfredo Roig Fons SL	FVET	1989	s.d.	+0%	s.d.	5,26	5,00	4,52	-100%	-0,05	1,63	50
22	Telemix Logistic SL	FVET	2007	5,07	-3%	5,25	5,17	4,56	3,67	+38%	0,04	1,45	64
23	Transportes Generales Celis SL		1999	5,04	+16%	4,35	5,00	5,23	5,06	-0%	-0,06	0,62	25
24	Aviargo SL		2013	4,61	+0%	4,59	4,15	4,07	4,26	+8%	0,10	0,83	32
25	Transeste Logística SL	FVET	2002	4,26	+2%	4,16	4,49	3,42	3,98	+7%	-0,04	0,65	4
26	Transportes Enrique Tomás Calpe SL	FVET	2016	4,06	+45%	2,79	1,87	1,23	0,62	+555%	0,19	0,45	32
27	José Miguel Arevalo SL	FVET	2003	4,03	-12%	4,59	s.d.	s.d.	s.d.	-	0,02	0,17	20
28	Toysan Transport SL		1995	4,01	-10%	4,45	3,88	3,35	2,99	+34%	0,14	0,42	32
29	Transportes Leopoldo Romero SL		1985	3,93	-0%	3,94	4,06	3,58	3,94	-0%	0,10	2,71	40
30	Transportes Toramo SL	FVET	1994	3,93	-5%	4,12	3,80	3,58	3,18	+23%	0,75	7,36	37
31	Operador Logístico Lopeval SL	FVET	2012	3,91	-1%	3,96	2,96	3,53	2,79	+40%	0,07	0,44	11
32	Tráficos Manuel Ferrer SL	FVET	1999	s.d.	+0%	s.d.	3,58	s.d.	3,47	-100%	0,02	1,23	45
33	Transportes Sebastián Tico SL		1997	3,50	+3%	3,40	3,35	3,38	2,82	+24%	0,05	0,49	29
34	Transportes Salom SA	FVET	1977	3,47	+2%	3,41	3,83	4,55	5,06	-31%	0,00	0,30	22
35	Logística Grupo Guillén SL	FVET	2008	s.d.	+0%	s.d.	3,33	2,61	1,69	-100%	0,01	0,18	2
36	Boluda Truck SL		1996	3,32	+10%	3,02	2,98	3,05	2,88	+15%	-0,18	0,17	43
37	Newcont Logística SL	FVET	2014	3,24	+7%	3,04	3,00	2,77	2,37	+37%	0,02	0,20	4
38	Transportes Rafa Solera SL		2007	3,23	+5%	3,07	2,78	2,48	1,96	+65%	0,06	1,00	32
39	Leader Transport SL		1990	3,10	-32%	4,56	3,66	2,15	1,61	+92%	-0,04	0,13	8
40	Syrtrans Operaciones Logísticas SA	FVET	1993	3,09	+72%	1,80	1,98	1,75	1,31	+136%	0,11	0,62	52
41	ALX Logística Integral del Transporte SL	FVET	2017	2,91	-19%	3,60	2,09	0	0	-	0,02	0,17	29
42	Ocean Truck SL		2010	2,89	-4%	3,01	2,59	3,14	2,18	+32%	0,15	0,68	10
43	Transportes Vicente Brull SL	FVET	1990	2,80	-6%	2,97	2,54	2,17	2,08	+35%	-0,04	0,61	38
44	Cisternas Hnos Fajardo SL	FVET	2011	2,80	+7%	2,61	2,66	2,63	2,20	+27%	0,11	1,37	25
45	Copitrans Logística SL		2015	2,58	+30%	1,98	1,47	0,82	0,37	+599%	0,03	0,25	36
46	Proyecta Liberitas SL	FVET	2003	2,55	-48%	4,89	4,95	4,25	4,99	-49%	-0,24	0,70	35
47	Patrick Logistics & Transport SL	FVET	2015	2,49	+29%	1,92	1,56	1,19	0,44	+461%	0,04	0,50	19
48	Eurotruck Logística SL	FVET	2000	2,45	-27%	3,38	3,38	3,55	3,56	-31%	0,00	0,22	24
49	Trans Laniet SL	FVET	1997	2,43	-7%	2,61	2,42	2,03	1,90	+28%	0,02	0,52	10
50	Transportes Pérez Amer SA	FVET	1983	2,41	-2%	2,45	2,48	2,45	2,39	+1%	0,17	1,86	22
51	Silotrailer SL		2008	2,40	-0%	2,40	1,11	0,09	0,27	+779%	0,02	0,21	15
52	Transportes Gruval SL	FVET	2012	2,32	-11%	2,60	2,51	2,17	1,76	+32%	0,04	0,88	28
53	Transportes Ireneo e Hijos SL		1985	2,22	-27%	3,06	3,11	3,53	3,56	-38%	-0,05	0,37	34
54	Maarif SL		2003	s.d.	+0%	s.d.	2,18	2,22	2,13	-100%	-0,03	0,07	7
55	Conte Trans 2000 SL		1996	2,03	-2%	2,08	2,28	2,50	2,36	-14%	0,01	0,07	20
56	Transportes Dolscar SL	FVET	2003	1,91	-29%	2,67	2,29	2,63	1,88	+2%	-0,47	0,11	22
57	Transeje SL	FVET	1991	1,80	+5%	1,72	s.d.	2,00	2,17	-17%	0,02	0,28	17
58	Totaltrailer Levante SRL		2001	1,79	-9%	1,97	2,17	1,82	1,74	+3%	0,04	0,15	20
59	Cargo Trans Expres SL		1993	1,77	+56%	1,13	1,73	1,25	0,92	+93%	0,01	0,12	3
60	Transportes López Gadea SL	FVET	2004	1,73	+5%	1,66	1,45	1,19	1,25	+38%	0,01	0,19	14

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

RK	EMPRESA	ASOCIACIÓN	AÑO CONSTITUCIÓN	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	2019	2018	2017	2016	%20/16			
61	Transportes Perales SL	FVET	1975	1,73	-12%	1,96	2,14	1,96	1,93	-10%	0,30	3,13	20
62	Transportes Pedro Chicano SL	FVET	2015	1,72	-27%	2,37	2,51	2,18	2,33	-26%	0,00	0,19	16
63	Transportes Cruz&Abad SL	FVET	2014	s.d.	+0%	s.d.	1,64	1,82	0,71	-100%	0,01	0,12	17
64	Operador Logístico Roigtesa SL	FVET	2004	1,58	+0%	1,57	1,26	1,28	1,19	+32%	0,01	0,09	2
65	Gallego Álvarez SL	FVET	1990	1,57	-7%	1,69	1,58	1,42	1,35	+17%	0,03	0,25	12
66	Transportes y Contenedores Lunara SL	FVET	2014	1,56	+1%	1,54	1,41	1,21	0,98	+59%	0,02	0,18	18
67	Indoarte Quality Logistic SL	FVET	2004	1,55	-8%	1,69	1,34	1,51	1,52	+2%	0,02	0,35	10
68	Servitrans Levante SL		1998	1,48	+0%	1,47	1,49	1,95	1,85	-20%	0,00	0,22	15
69	Bornay Logística SL		2018	1,44	-19%	1,78	0	0	0	-	0,00	0,08	14
70	Sheymitrans SL	FVET	2008	1,44	-28%	1,99	1,86	2,28	1,89	-24%	-0,24	0,20	14
71	Antonio García SL	FVET	1981	1,41	+7%	1,32	1,18	1,34	1,78	-21%	0,11	0,48	13
72	Linco Trans SL	FVET	2005	1,39	+10%	1,26	1,35	1,70	1,64	-15%	0,06	0,55	13
73	Royal Reefer SRL	FVET	2016	1,27	+44%	0,89	0,61	0,36	0,03	>999%	0,01	0,15	14
74	Valencia Trucks Port SL	FVET	1993	1,19	-10%	1,32	0,77	0,65	0,66	+81%	0,01	0,44	9
75	Transportes Integrales Hermofer SL	FVET	2009	1,14	+30%	0,88	0,63	0,46	0,52	+121%	0,05	0,12	13
76	Julián Peñarubia SL	FVET	2013	1,13	-7%	1,22	1,01	0,92	0,96	+18%	0,03	0,33	13
77	Transportes Manuel Beza SL	FVET	1993	1,10	-0%	1,11	1,08	1,10	1,06	+4%	0,06	0,62	10
78	Chema Ballester SL	FVET	1988	1,04	-18%	1,27	1,27	1,40	1,58	-34%	0,80	15,83	4
79	Nohazor SL		2005	s.d.	+0%	s.d.	1,04	1,07	1,50	-100%	0,01	0,09	4
80	Transportes Pellicer e Hijos SL	FVET	1977	1,01	-10%	1,12	0,74	0,63	0,82	+23%	0,00	0,12	11
81	Spain Road Logistics SL		2004	0,95	+20%	0,79	0,80	0,89	0,95	-1%	0,01	0,24	8
82	Jesús Company García Transport Intermodal SL	FVET	2001	0,89	-24%	1,17	0,90	0,98	1,11	-20%	0,02	0,49	7
83	Guillén Trucks SL	FVET	2013	0,87	+8%	0,80	0,70	0,63	0,78	+12%	0,01	0,29	10
84	Transportes Encarnación Giménez SL	FVET	1992	0,86	-19%	1,06	0,85	0,99	0,99	-14%	0,01	0,51	8
85	Bodelshausen SL		2005	0,82	-15%	0,96	0,94	0,90	0,96	-15%	0,06	0,44	6
86	Othar Logística SL	FVET	2006	s.d.	-100%	0,81	0,54	0,61	0,58	-100%	0,00	0,08	5
87	Transportes Aimar Levante SL	FVET	2001	0,77	-8%	0,84	1,09	1,29	1,40	-45%	0,00	0,07	10
88	Container Logistic Valencia SL	FVET	1999	0,75	-2%	0,76	0,75	0,68	0,71	+4%	0,00	0,24	6
89	Ausan Almacén y Transporte SL		2007	0,73	+9%	0,67	s.d.	0,75	0,67	+10%	-0,23	-0,15	9
90	Trans Gimeno SL		1976	0,73	-25%	0,96	1,02	1,06	1,16	-38%	0,01	0,41	-
	Otras empresas activas (43 empresas)			13,08	-20%	16,44	16,86	17,54	17,81	-27%	-0,28	2,30	151
	Empresas inactivas en 2020 (14 empresas)			-	-100%	1,56	8,14	12,85	15,26	-100%	-	-	-
	TOTAL CONTENEDORES PUERTO VALENCIA			422,15	-1%	428,26	392,31	377,72	350,94	+20%	5,43	115,22	2.701


Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.



fabrisem
... worldwide

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

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



Situación crítica

El puerto de Valencia necesita un segundo acceso para hacer frente al flujo de 14.500 camiones diarios que soportará en la próxima década

Antonio Martínez | Valencia
El Puerto de Valencia no solo se está jugando su conectividad marítima si se alarga el desvío actual del tránsito internacional fruto de la congestión de sus instalaciones. Un escenario que se ha producido en los últimos meses y que crecerá si no se activa la terminal de la ampliación norte, según advierte la Autoridad Portuaria.

Hoy, la conectividad terrestre está amenazada si no se ejecutan, en menos de cinco años, diferentes obras de modernización y ampliación de los viales terrestres, y se potencia decididamente el uso del ferrocarril.

Las cifras son contundentes.

De acuerdo a un estudio de la Universidad Politécnica de Valencia, firmado por el ingeniero Ricardo Insa, el puerto se juega continuar creciendo en volúmenes 'import-export' si no se acometen obras como el aumento de capacidad de la V-30 (autovía de circunvalación) y de la Nacional 335, proyectos redactados en 2015, así como la conclusión de una segunda circunvalación del área metropolitana, con un aumento de capacidad de la V-31 y de la autovía CV-36.

Con estas obras, las condiciones de congestión en los accesos "deberían mejorar en principio", siempre que se

El gran objetivo es aliviar la congestión del primer puerto de España en contenedores.



apueste por la inclusión del acceso Norte al puerto desde la V-21, "un túnel con dos calzadas separadas de dos carriles cada una", en el que "no existe peaje al transportista".

El estudio destaca que "el impacto del acceso norte al puerto sobre la V-30 no es decisivo en cuanto a reducir sensiblemente los problemas de congestión", pero vendría a liberar un flujo de 3.000 vehículos pesados de este acceso, de los que mil camiones tendrían como origen o destino la futura terminal norte en el año 2035.

El acceso sur tendría una intensidad media diaria de 14.515 camiones, de los que 11.496 vehículos serían portacontenedores y 2.900 tendrían como origen, o destino, la futura terminal norte, explotada por TIL.

El informe del ingeniero Insa viene a confirmar que si no se actúa de forma urgente "se producirá un deterioro considerable del nivel de servicio en los accesos" al puerto de Valencia, lo que tendría un efecto directo en el comercio exterior.

De hecho, las previsiones de la Autoridad Portuaria apuntan a un tráfico de más de 4 millones de TEUs de 'import-export' en el ejercicio 2035, una cifra que supone el doble del flujo actual que manejan las terminales. "Eso es imposible si no acometen actuaciones claras en accesibilidad", explican fuentes portuarias.

Y es que flotistas consultados por Transporte XXI muestran su preocupación porque no se resuelvan los problemas de accesibilidad viaria. "Solo hay que venir a traer un contenedor a Valencia para ver el problema. Al final, la autovía de circunvalación converge en un único carril al puerto. Es

un embudo crónico que llevamos toda la vía reclamando que se solucione, pero ningún gobierno hace caso y eso que manejamos más de un tercio del comercio exterior de España", explican, con indignación.

Actualmente, cualquier "fallo informático, asamblea de trabajadores portuarios o un megabuque con un flujo de más de 4.000 operaciones te-

3.000

**CAMIONES DIARIOS
LIBERARÍA COMO
MÍNIMO EL FUTURO
ACCESO NORTE**



copitrans.com

**GRANDES PARA EL SERVICIO QUE NECESITES
PEQUEÑOS PARA CUIDAR LOS DETALLES**

SERVICIOS

- TRANSPORTE: NACIONAL E INTERNACIONAL
- MERCANCIAS PELIGROSAS
- CONTENEDORES CON TEMPERATURA CONTROLADA
- CONTENEDORES CON MERCANCIA A GRANEL
- OPERADOR DE TRANSPORTE 4299-1...



DÓNDE ENCONTRARNOS

OFICINA CENTRAL
Avda. Manuel Soto, 15
46024 Valencia
copitrans@copitrans.com
trafico@copitrans.com
Tel.: 902 160 671

Madrid-Coslada
trafico.mad@copitrans.com
Tel.: 902 160 671

Algeciras-Sevilla
trafico.sur@copitrans.com
Tel.: 956 102 045

Barcelona-Tarragona
trafico.bcn@copitrans.com
Tel.: 930 022 475






grupoperezycia.com

Pérez y Cia group 



las instalaciones que se ubicarán en la Zona de Actividades Logísticas vendrán “a complicar más la conectividad de la zona sur del enclave”, por lo

Los flotistas reclaman soluciones imaginativas

que reclaman “soluciones imaginativas e inversión en la accesibilidad con una ampliación de la V-30 con un aumento en el número de carriles y una modernización de los enlaces.

Estudio de Ineco

La consultora pública Ineco tiene el mandato de la Autoridad Portuaria de presentar un estudio sobre el acceso con cinco alternativas. La ejecución de un túnel urbano, tanto para camiones y trenes, mediante tuneladora con dos tubos, uno por sentido de circulación con dos carriles por tubo; la segunda sería un acceso mediante viaducto sobre el mar únicamente para tráfico portuario; la tercera contempla un túnel sumergido por el mar, con prefabricación de elementos de hormigón armado; la cuarta, un túnel marítimo con tuneladoras y, la última, un túnel bajo el paseo marítimo de Valencia.

restres nos supone una enorme cola, aparte de no poder digerir problemas logísticos como la gestión de vacíos, la inspección o la recogida de equipo nuevo”, añaden transportistas consultados.

Junto a esto, los transportistas explican que la futura intermodal de Fuente de San Luis o

Menor presión en las terminales

El arranque del último cuatrimestre de 2022 ha devuelto algo de tranquilidad en la operativa de las terminales y depósitos de contenedores de Valencia. Tras meses de congestión, con altos niveles de ocupación, que llevó a que las terminales mejoraran

su atención a los transportistas, la comunidad portuaria y logística ha constatado a través de la Marca de Garantía una menor actividad de entrega y recepción de contenedores y una reducción en la presión en los patios de las instalaciones portuarias.

TRAVESÍA AL MODELO DE PUERTO ABIERTO LAS 24 HORAS

Las terminales y depósitos de contenedores continúan avanzando en la mejora de sus horarios de atención al transporte terrestre, con un máximo de 15 horas de puertas abiertas en el caso de CSPTV.

	HORARIO ACTUAL		HORARIO PRECOVID	
	LUNES-VIERNES	SÁBADO	LUNES-VIERNES	SÁBADO
CSP Terminal Valencia	06:00 a 21:00	08:00 a 13:00	07:45 a 21:00	08:00 a 13:30
MSC Terminal Valencia	06:00 a 19:30	08:00 a 13:00	08:00 a 19:45	08:00 a 13:45
APM Terminals	06:00 a 20:00	08:00 a 13:00	08:00 a 21:30	08:00 a 13:30
Valencia Terminal Europa	08:00 a 13:30	Cerrado	08:00 a 13:30	Cerrado
	15:50 a 19:30	Cerrado	15:50 a 19:30	Cerrado
Teco Silla - Adif	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00
InterSagunto Terminales	08:00 a 20:00	Cerrado	08:00 a 20:15	07:00 a 13:00
Docks Logistics Spain	08:00 a 18:00	Cerrado	07:30 a 19:00	Cerrado
InterContainer depot 1	08:00 a 18:45	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
InterContainer Depot 2	08:00 a 18:45	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Recomar	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 18:00	Cerrado
Spanish Depot Service	08:00 a 18:25	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Trans Base Soler	08:00 a 18:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Setemar	07:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
Tymasa	07:00 a 19:00	Cerrado	07:00 a 19:00	Cerrado
Trans Ports	08:00 a 19:00	Cerrado	08:00 a 19:00	Cerrado
Spain Container Depot	08:00 a 18:25	Cerrado	08:00 a 18:55	Cerrado

Fuente: FVET-Puerto. Datos a 14/10/2022. Nota: Spain Container Depot cierra a las 18:00 horas su depósito de Ribarroja y las 18:25 horas el ubicado en el puerto. Las terminales CSPTV y MSCTV abren de 06:00 a 8:00 para la retirada de llenos y vacíos.

Trafmafe

**TRANSPORTE DE CONTENEDORES MARÍTIMOS
DEPOT · GRUPAJE Y TRASBORDO DE MERCANCÍAS**

Plaza Alquería de Culla, 4. Oficina 309
Edificio Albufera Center · Alfafar · Valencia · España
Tlfs: 961 107 936 · 961 225 272

trafmafe.es

Marítimo

Cepsa apuesta por los biocombustibles en Huelva

Construirá una planta de producción, almacenamiento y logística de aceite vegetal hidrotratado en el puerto exterior para la distribución de combustible diésel sostenible



Antonio Martínez | Huelva Cepsa reforzará sus actividades energéticas en el puerto de Huelva con la puesta en marcha de una planta de producción, almacenamiento y logística de aceite vegetal hidrotratado (HVO).

El complejo, que se ubicará en la zona de servicio del puerto exterior, dispondrá de una superficie de 26 hectáreas, una concesión que se encuentra actualmente en el proceso de trámite de competencia de proyectos, de acuerdo a la legislación portuaria española.

Tras realizar “de forma exitosa” pruebas durante los últimos meses para producir este tipo de aceite, cien por ciento renovable, a lo largo del pasado ejercicio, Cepsa quiere aumentar el coprocesamiento de

aceite vegetal, con el último objetivo de producir diésel cien por ciento renovable.

De esta forma, la instalación producirá combustible diésel con un 90 por ciento menos de sustancias contaminantes que

Para elaborar el diésel HVO se necesita hidrógeno

las actuales, convirtiéndose en la base de la estrategia de biocombustibles anunciada por la compañía.

El HVO es un diésel obtenido de manera sostenible cuya materia prima es el aceite de cocina usado y se obtiene me-

dante un tratamiento con hidrógeno como catalizador. La energética apuesta porque el HVO sea el combustible renovable del futuro.

La nueva planta está encuadrada en un multimillonario plan inversor que Cepsa va a destinar a sus instalaciones en Huelva bajo un montante de 3.500 millones de euros, según ha confirmado la compañía.

Entre sus objetivos a corto plazo está el desarrollo de la planta de HVO, para la cual se necesitan cantidades ingentes de hidrógeno que será suministrado por las instalaciones que la propia Cepsa tiene previsto levantar en el enclave onubense con energía procedente de fuentes renovables. De hecho, para poner en marcha esta planta, Cepsa construirá una

Instalaciones de Cepsa en Huelva.

planta de producción de hidrógeno verde en el Polo Químico de Palos de la Frontera.

Cepsa dispone en Huelva de una refinería que procesó 11,1 millones de toneladas de combustibles, flujos destinados a la demanda nacional y a la exportación, a la que se une la ubicada en Gibraltar, con un procesamiento de 12,4 millones de toneladas anuales.

Corredor de hidrógeno

Junto a esta inversión, Cepsa ha anunciado que afianzará a Bahía de Algeciras como “el puerto español energético líder” en la transición que la compañía está afrontando para descarbonizar la industria y el transporte marítimo. Para ello, además de la potenciación de sus instalaciones del Parque

Energético San Roque, cerca del enclave, la compañía ha alcanzado un acuerdo con el puerto de Róterdam para establecer el primer corredor de hidrógeno entre el sur y el norte de Europa.

La intención de la firma española con este acuerdo es asegurar una cadena de suministro de esta novedosa energía entre los puertos de Algeciras y Róterdam, con la exportación del hidrógeno producido en San Roque a través de vectores energéticos como el amoníaco o el metanol. Cepsa espera que esta ruta comercial esté operativa en 2027, a la que se sumará también otro corredor de energía limpia desde su parque energético de La Rábida, en Huelva.

En este sentido, Maarten Wetseelaar, consejero delegado de Cepsa, ha destacado la posición de España "para convertirse en líder mundial en la producción y exportación de hidrógeno verde, dada su ubicación estratégica, la abundante generación de energías renovables, y sus sólidas infraestructuras energéticas y puertos clave", como los de Algeciras y Huelva".

Cepsa exportará hidrógeno al norte de Europa

Por su parte, el objetivo del puerto neerlandés es establecer múltiples rutas comerciales para el hidrógeno verde, según ha asegurado Allard Castelein, consejero delegado de la entidad portuaria de Róterdam. El enclave pretende asegurarse un tránsito de 20 millones de toneladas de hidrógeno, "de las cuales solo 2 millones se producirán localmente", asegura.

En Róterdam, tanto el puerto como varias compañías privadas están desarrollando infraestructuras e instalaciones necesarias para la importación de hidrógeno verde, capitalizando desde el enclave la distribución en el noroeste de Europa de 4,6 millones de toneladas anuales en 2030, gracias a la conexión a través de hidroductos de los principales centros industriales en Países Bajos, Bélgica y Alemania.

Cepsa apuesta por liderar la producción de hidrógeno verde en la Península, con una capacidad de 2 GW en sus parques energéticos de San Roque, cerca de Algeciras, y Huelva, lo que le permitirá ser un actor relevante en Europa en el inicio de la próxima década.

Express

Caída del consumo en Navidad

Un informe de Packlink avanza que los españoles reducirán un 14% su gasto en la campaña que se inicia en 'Black Friday', si bien augura que el 'ecommerce' mantendrá los volúmenes

Carlos Sánchez | Madrid

Packlink, la plataforma tecnológica de envíos de paquetería, augura una campaña de Navidad similar en cuanto a volúmenes a la de 2021. Así lo puso de manifiesto Noelia Lázaro, directora de Marketing de Packlink, durante la presentación del informe 'Tendencias de compra en temporada alta', realizado por la compañía junto a la consultora Retail Economics.

El informe, en el que han participado más de 8.000 encuestados entre consumidores y minoristas de ocho países (España, Francia, Alemania, Italia, Reino Unido, Estados Unidos, Canadá y Australia), apunta a que los españoles reducirán un 14 por ciento el gasto en sus compras durante la campaña de Navidad, que se prolongará desde 'Black Friday' al período de rebajas en España. No obstante, "el impacto no se traducirá en un menor volumen de envíos online, ya que los consumidores optarán por otro tipo de productos más baratos, pero no reducirán sus compras", matizó Lázaro a preguntas de este periódico. En concreto, las empresas de todas las categorías de productos esperan mantener o aumentar el volumen de pedidos durante la temporada alta a pesar de la coyuntura desfavorable. La mayoría de las empresas encuestadas sitúan este crecimiento de pedidos entre el 1 y el 10 por ciento.

Por otro lado, el sector del comercio minorista está tomando medidas en su política de envíos online para tratar de paliar el incremento de costes experimentado en los últimos meses, según señala el informe. De los 226 comercios minoristas consultados en España, la medida más habitual es la de aumentar los gastos de

envío (34,7 por ciento), seguida por el cambio en los plazos de entrega (26,2 por ciento), el aumento de promociones (18,1 por ciento) o la eliminación de las devoluciones gratuitas (10,1 por ciento).

Gastos de envío

Esta decisión choca con el punto de vista de los consumidores, que valoran especialmente los gastos de envío y la rapidez de entrega al comprar por internet. Para el

30,3 por ciento de los encuestados, los gastos de envío suponen el elemento más importante a la hora de comprar por internet, mientras que el 20,8 por ciento se inclina por la rapidez de la entrega, el 18,7 por ciento por una entrega cómoda. Al mismo tiempo, el incremento de los gastos de en-



Los gastos de envío, en el punto de mira de minoristas 'ecommerce'.

vío choca también con la competencia a la que se ven sometidos los minoristas por parte de los grandes Marketplace.

Las categorías de productos que corren más riesgo de sufrir recortes por parte de los consumidores en España esta Navidad son la moda (26,7 por ciento) y los juguetes (20,4 por ciento).

Moda y juguetes, afectados por los recortes

Marítimo

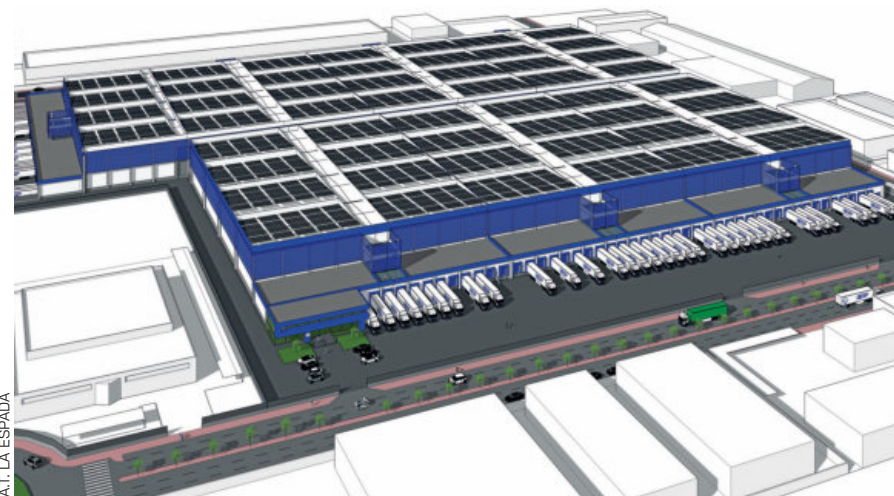
UECC afianza su apuesta por Santander

La naviera, a través de su filial RTBS, logra en el puerto una concesión para ocupar una parcela de 12.790 m2

Iñaki Eguía | Santander

La Autoridad Portuaria de Santander ha dado luz verde al proyecto de UECC, que consolida su apuesta por la dársena cántabra. El organismo ha otorgado una concesión a Roll Trailer Business Solutions (RTBS), filial de la naviera noruega, para la ocupación de una parcela de 12.790 metros cuadrados, en el espigón central de Raos, que ya utilizaba mediante autorización. El plazo de la concesión tiene una duración de 15 años. RTBS instalará una nave desmontable con marquesina, y tres muelles de carga, para realizar la actividad de consolidación y desconsolidación de mafis y contenedores transportados por vía marítima. Además, la entidad portuaria otorgó en junio a RTBS una concesión administrativa para ocupar una nave de 647 metros cuadrados, situada en la zona de servicio del puerto de Santander, por un periodo de 15 años. Esta instalación enclavada en una superficie de 2.188 metros cuadrados tam-

Imagen del nuevo almacén frigorífico de ESP Solutions en Alhama de Murcia.



A.T. LA ESPADA

Carretera

A.T. La Espada potencia el frío

La compañía, que opera con la marca ESP Solutions, abrirá a finales de 2023 en Alhama de Murcia un almacén frigorífico de 56.000 m2

Iñaki Eguía | Ceutí

A.T. La Espada ha iniciado la cuenta atrás para poner en marcha unas nuevas instalaciones en Murcia que multiplicarán su capacidad de almacenamiento frigorífico, destinada tanto para producto congelado como fresco.

La compañía de transporte por carretera, que opera con la marca ESP Solutions, abrirá a finales de 2023 un centro logístico, situado en una parcela de casi 100.000 metros cuadrados en el parque empresarial de Alhama de Murcia, y en la que asentará una nave con 56.000 metros cuadrados para temperatura negativa.

Los responsables del operador, con sede en Ceutí, destacaron "el importante salto cuantitativo y cualitativo" que supondrá la entrada en servicio de la nueva planta de frío. Este complejo contará con una capacidad para albergar hasta 120.000 palés, y dispondrá de 120 muelles de carga en los que operará la flota de 1.150 camiones de ESP Solutions.

El almacén frigorífico, diseñado por la empresa murciana ARAS Arquitectos + Ingenieros, "nos permitirá optimizar los recursos de toda la cadena de distribución logística en un entorno colaborativo y responder a las nuevas necesidades de servicio que demandan nuestros clientes", especificaron también desde el operador.

El complejo forma parte del proyecto ESP Storage

ESP Solutions ha planeado su expansión en Alhama de Murcia como parte del proyecto ESP Storage, que busca consolidarse como un referente en materia de almacenaje y servicios complementarios al transporte de mercancías, tanto terrestre como marítimo. El flotista también puso en marcha, en los últimos meses, unas instalaciones en Casa Alta-Ceutí para grupa-

je de frío, con 4.000 metros cuadrados de superficie, de los que 1.400 son refrigerados. Este desarrollo se suma a los 18.000 metros cuadrados de naves, de los que 8.000 son para productos refrigerados, en su actual sede central.

Ampliar cobertura

Por otra parte, el transportista murciano, conforme a su apuesta por alcanzar una cobertura completa en todo el territorio peninsular, puso en marcha este año una frecuencia diaria desde Murcia y Valencia con Baleares. Este desarrollo de ESP Solutions se verá reforzado tras la reciente entrada en su accionariado de Avior Capital y Blantyre Capital.

El transportista murciano, que obtuvo un volumen de facturación de 108,3 millones de euros en 2021, consolidará el crecimiento de doble dígito, registrado en los últimos cinco años, con la incorporación de los dos fondos de inversión, afianzando su expansión con la incorporación de nuevas líneas de negocio.



Operativa de UECC con carga industrial sobre mafis.

bién se destinará a labores de *cross-docking* y almacenaje de mercancías de palettería internacional, así como a las tareas administrativas relativas al embarque y desembarque de carga general y palettería en mafis.

UECC, que ha logrado, desde la pandemia, un fuerte desarrollo de su servicio 'puerta a puerta' para la carga de *breakbulk* sobre mafis, también tiene presencia en el puerto de Santander a través de su participación en Intermodal Sea Solutions (ISS), creada en 2009. El puerto otorgó en 2017 a ISS una concesión de 10.000 metros cuadrados en el espigón central de Raos por cinco años, actualmente en fase de renovación, para la recepción y expedición de cargas, *parking* y transferencia entre vehículos de mercancía del tráfico portuario.

Marítimo

Málaga reforzará su oferta portuaria

La Autoridad Portuaria invertirá 38 millones de euros en un nuevo muelle que permitirá ganar espacio para buques graneleros y portacontenedores de gran capacidad

A. Martínez | Málaga

Ganar capacidad para los tráficos agroalimentarios y mantener a Málaga como enclave estratégico en el Estrecho de Gibraltar para el tránsito de contenedores es el gran objetivo planteado por la Autoridad Portuaria de Málaga para los cuatro próximos años.

La intención de la entidad, que preside Carlos Rubio, es acelerar la puesta en marcha de una terminal polivalente para graneles sólidos en el nuevo muelle 8, que permitirá, a su vez, mejorar la capacidad del muelle 9, donde opera la terminal que explota Noatum, para grandes portacontenedores.

El muelle 8 es “el proyecto central” de la estrategia comercial del enclave dentro del desarrollo de la zona de poniente. Permitirá dotar al enclave de una superficie de 55.000 metros cuadrados que albergará el creciente volumen de granel sólido.

Puerto de Málaga invertirá 104 millones hasta 2027

El puerto se ha consolidado como un referente en el sur de España en los tráficos de importación de graneles agroalimentarios así como en la exportación de clínker y cemento para dar salida a los flujos procedentes de las fábricas de Málaga y Córdoba.

Junto a la explanada polivalente del muelle 8, con un atraque superior a los 300 metros para graneleros de gran porte con calados superiores a los 16 metros, el enclave ha definido la prolongación del muelle 9,



Un granelero operando en Málaga. Al fondo, la terminal de Noatum.

y conexión con el muelle 7. La obra permitirá la finalización del muelle 9, con un aumento de la línea de atraque de 110 metros.

Con esta prolongación, Noatum podrá atender dos buques portacontenedores de 18.000 TEUs de capacidad de forma simultánea.

El plan de inversiones de la Autoridad Portuaria cifra en 104 millones de euros las inversiones planificadas hasta 2027. La partida más importante es la destinada a nuevos muelles y atraques, con una previsión máxima de 42,9 millones de euros, con la intención de destinar en los próximos cuatro años un global de 35,9 millones de euros.

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

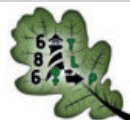
ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Marítimo

Puerto de Barcelona refuerza su marca en Tailandia

Empresas participantes en la misión empresarial organizada por la Autoridad Portuaria estrechan relaciones con sus agentes, establecen nuevos contactos o prospeccionan el mercado tailandés para su entrada en Asia

Eva Mármol | Bangkok

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha celebrado la misión empresarial a Tailandia, del 22 y al 28 de octubre, que ha contado con unos 40 participantes entre empresas, los presidentes de las asociaciones de la comunidad portuaria, miembros de la propia Autoridad Portuaria y representantes institucionales.

La misión comercial a Tailandia, la primera presencial tras la pandemia, ha sido atípica por no estar encabezada, como es habitual, ni por el consejero del ramo de la Generalitat ni por el presidente de la Autoridad Portuaria, Damià Calvet, por los cambios recientes en el

Los principales objetivos de la acción comercial se han conseguido

Gobierno catalán. Y también ha sido atípica porque el viaje previo de prospección no fue con tanta anticipación como en anteriores destinos por las limitaciones de la pandemia.

No obstante, “los objetivos principales se han conseguido”, señaló por videoconferencia Damià Calvet en la clausura de la acción comercial. El todavía responsable portuario al cierre de esta edición puso como ejemplo los más de 120 participantes tailandeses que atrajo la primera jornada de la misión dedicada a la presentación del puerto de Barcelona, los aproximadamente 80 inscritos en la jornada técnica aduanera, “ré-

cord histórico de participación” en este tipo de actividad que se celebra en todas las misiones empresariales, o los 70 participantes en la novedosa jornada técnica sobre innovación y *smart ports*.

Aunque la misión a Tailandia ha cumpli-

do la acción comercial para reforzar las relaciones con los colaboradores o agentes que ya tienen en el mercado tailandés. Es el caso de Leoproex (Promoción, Exportación y Servicios), que ya tenía agentes en la zona para su actividad transitaria. Además, “hemos contactado con potenciales nuevos agentes”, señaló José Manuel Pareja, director general de Leoproex.

Uno de los empresarios que más apretada ha tenido la agenda es la empresaria Montserrat Nomen. Y es que ha aprovechado la acción comercial por partida doble, como máxima responsable de Cargo Club Forwarders, transitaria, y Cargo Wine, *courier* especializada en el sector vinícola.



TRANSPORTE XXI

Los presidentes de las asociaciones de la comunidad portuaria.



J. MARTINEZ

Jornada de presentación del puerto ante empresarios tailandeses.



J. MARTINEZ

Damià Calvet participó online en la clausura de la misión.

do los objetivos fijados, Damià Calvet “apeló” a la comunidad portuaria a “debatir” para que la próxima edición “sea más exitosa en participación y en peso institucional”, añadió.

Empresas participantes en la misión han



A.P. DE BARCELONA



J. MARTÍNEZ

El embajador con empresarios y representantes de la comunidad portuaria en la recepción que ofreció.

Como transitaria, “hemos estrechado la colaboración con nuestros agentes” para tener más presencia en el mercado asiático, señala Montserrat Nomen.

Como Cargo Wine, la empresaria ha mantenido contactos con los dos miembros tailandeses de World Wine Cargo Alliance, red de transitarias especializadas en la ges-

ción de vinos promovida por la propia Cargo Club Forwarders y que, con apenas tres años de vida, ya está integrada por 106 empresas de 60 países.

El objetivo de la participación de Transcoma Shipping en la misión ha sido otro. La división marítima de Transcoma Grupo Empresarial ha elaborado un plan estraté-

gico de internacionalización de sus filiales dedicadas a esta actividad tras entrar en Estados Unidos con Transcoma USA, para operaciones de *offshore*, en 2016. El mercado del sudeste asiático es uno de sus prioritarios para crecer internacionalmente. La misión “nos ha servido para hacer una prospección de mercado manteniendo reuniones con agentes marítimos, operadores logísticos y otros perfiles”, señala Jordi Casals, director general de Transcoma Shipping. Estos contactos, junto con prospecciones en otros países, permitirán a la compañía decidir si entra en el mercado asiático y de qué forma, “valoramos todas las posibilidades”, añade el directivo, que estuvo acompañado en la misión por Ignacio Gomà, director general de Transcoma.

Asia seguirá siendo el destino de la próxima misión con la elección de India

Para la Escola Europea Intermodal Transport, la misión comercial ha sido útil para promocionar la herramienta educativa Port Virtual Lab, un laboratorio de simulación virtual de situaciones reales que se dan en una comunidad portuaria. “Nos ha permitido explorar nuevos mercados donde poder exportar Port Virtual Lab”, señala Marta Miquel, directora comercial de la Escola.

Las empresas participantes coinciden en valorar positivamente una acción comercial de este tipo bajo el paraguas del apoyo institucional que tradicionalmente tienen estas misiones, aunque en esta edición ha quedado descafeinada, así como el acto de hacer más comunidad portuaria que significa participar.

Asia seguirá siendo el destino de la próxima misión empresarial para 2023 con la elección de India, que ya lo fue en 2004.



Todos los integrantes de la misión, encabezada por Javier Vidal como vicepresidente del consejo de administración.

Marítimo

La 'vía Tarraco' reaviva la liberalización de la estiba

Las empresas afrontan una reestructuración del marco laboral en los muelles con una apuesta clara por las contrataciones directas abandonando la fórmula de los 'pools', que continúa muy consolidada en los grandes puertos

Antonio Martínez | Valencia
El negocio de estiba intenta abrir una nueva etapa en el entramado de las relaciones laborales en los muelles españoles. La vía abierta por las empresas estibadoras, primero en el puerto de Tarragona, y a continuación en los enclaves de Alicante, Almería, Motril, y Avilés supone "una nueva oportunidad empresarial" para reajustar el modelo de la estiba en España.

Las empresas accionistas de los centros portuarios de empleo de estos puertos, que se encargaban de facilitar personal estibador, han acordado su disolución en las últimas semanas. Con esta decisión, al amparo de lo convenido en el V Acuerdo Marco de Estiba y en el marco del proceso de modificación de la Ley 14/1994, de 1 de junio, que regula las empresas de trabajo temporal, las estibadoras pasarán a actuar directamente como empleadoras.

Aunque no todos los centros portuarios de empleo han arrojado luz sobre las condiciones, en el caso de Tarragona, las empresas se han comprometido a "mantener el empleo, sus condiciones laborales y retributivas y su convenio, lo que se ha trasladado a los representantes de los trabajadores".

En el caso de Tarragona, junto a la liquidación del CPE, en el que están integrados 130 estibadores, las empresas han empezado a contratar a personal procedente de empresas de trabajo temporal para dar sali-

da al fuerte crecimiento que los graneles sólidos están teniendo en el enclave. De hecho, el puerto espera completar en octubre un tráfico extraordinario de 400.000 toneladas de cereales de importación adicionales debido a las malas cosechas de España y Francia.

Con ello, la fotografía del modelo laboral de los puertos españoles no sería homogénea. Aunque, a primera vista, nada ha cambiado entre grúas y buques, de ratificarse estas disoluciones podrán rivalizar dos tipos de gestión en la estiba.

Por un lado, el 'control de las chapas' en los principales puertos españoles, aquellos enclaves dominados por el interés estratégico de las grandes navieras del contenedor, se mantendrá en los 'pools'. Es decir, el personal queda encuadrado en centros portuarios de empleo. De esta forma, las empresas estibadoras de los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona, Bilbao, Las Palmas, Tenerife o Vigo, seguirán manteniendo idénticas condiciones de contratación, bajo el poder del sindicato Coordinadora, dentro del pacto del V Acuerdo Marco de Estiba suscrito con la patronal Anesco.

Novedad histórica

Fuera de este selecto grupo, donde están las navieras Maersk, MSC, CMA CGM, Boluda, HMM y terminalistas como Hutchison, hay movimientos muy focalizados desde el mundo del granel sólido. Son

de mayor o menor calado, pero suponen "una novedad histórica", aunque los planteamientos de tener personal fijo provienen de la década de los noventa del siglo pasado.

En el fondo, las empresas de puertos de menor tamaño deciden acabar con la contratación en 'pool' y actuar como empleadoras de forma directa, garantizando sus condiciones a los mismos estibadores que ya había en los muelles.

Asistimos así a un periodo de subrogación contractual por parte de las empresas estibadoras en un modelo que se acerca a la esfera de un marco labo-

ral convencional lejos de las rigideces y problemas que se han venido generando con los 'pools'.

Fuentes próximas al Ministerio de Transportes han valorado muy positivamente la acción empresarial realizada, por ejemplo, en Tarragona. "No estamos hablando de un puerto menor, sino de un enclave estratégico ya que es el tercero en movimiento de granel sólido de España y el principal puerto en tráfico de cereales del Mediterráneo", indican estos medios. Desde esta posición, se ve con optimismo que otros puertos puedan emprender este cami-

Joaquim Coello
Presidente de Asoport



Las cosas empiezan a moverse



Operaciones de graneles sólidos en el puerto de Tarragona.

no por lo que señalan que “vamos a ver cómo concluye esta decisión, pero es muy importante que se haga en un puerto tan próximo a Barcelona, así como en un recinto controlado por el sindicato mayoritario”.

Silencio sindical

Medios empresariales consultados por este periódico explican que “el silencio empresarial con el que se están haciendo las cosas se entiende, aunque sorprende que el sindicato Coordinadora se mantenga ajeno a los movimientos que se están produciendo en las últimas semanas”. Por su parte, en el sector también se esperan movimientos en otros puertos como Málaga, Huelva o Pasaia, con un fuerte predominio de la actividad granelera, que, por el momento, no han dado pasos hacia su liquidación.

Fuentes empresariales dudan de que este camino pueda ser emprendido en otros puertos. “¿Hasta qué punto hay libertad en Valencia, Algeciras o Barcelona para disolver los Centros Portuarios de Empleo?”, se preguntan los medios consultados. “Dos pasos para

adelante y uno para atrás. Así llevamos treinta años”, matizan.

Medios jurídicos reconocen que “la extinción de los Centros Portuarios de Empleo es una medida legal que viene a reestructurar el negocio por un camino convencional, pero es una encrucijada difícil de plantear en otros puertos, bien por la dinámica de los tráficos de mercancías, por el poder sindical o por el convencimiento de las empresas de que con la unidad en un ‘pool’ se consiguen ventajas añadidas”.

5

CENTROS PORTUARIOS DE EMPLEO HAN DECIDIDO OPTAR POR LA DISOLUCIÓN

El “silencio” del sindicato mayoritario sobre el gobierno de los muelles de los puertos de menor dimensión ha sido criticado desde otras posicio-

nes. Los sindicatos Comisiones Obreras y Solidaridad Obrera han denunciado diversas situaciones de penalización para el colectivo de estibadores con la liquidación de los centros portuarios de empleo o con la situación actual que viven las bolsas de eventuales que dependen de los primeros, y que ya fue foco de conflicto en el caso del puerto de Bilbao, y que alerta a puertos como Valencia, con una gran masa de eventuales. Por su parte, desde el sindicato mayoritario se espera que fructifiquen las negociaciones abiertas en los puertos y llegar a un acuerdo con las empresas “para poder evitar la liquidación, dado que este asunto puede dilatarse en el tiempo y es reversible”.

V Acuerdo Marco

Por su parte, la patronal Asoport se muestra esperanzada del resultado del juicio celebrado el pasado mes de septiembre en la Audiencia Nacional contra el V Acuerdo Marco de Estiba, firmado por la asociación Anesco y el sindicato Coordinadora, al encontrar, como ya pasara con el IV Acuerdo Marco, que el convenio limita la actuación de las empresas estibadoras y es contrario a las leyes de Competencia. En el juicio, tanto Anesco como Coordinadora ofrecieron dos largos alegatos sobre su percepción de que el convenio supera la legalidad tras haber sido publicado el pasado 18 de mayo por el Ministerio de Trabajo en el Boletín Oficial del Estado.

Joaquim Coello, presidente de Asoport, indicaba a Transporte XXI, al cierre de esta edición, que “estamos a la espera de la recepción de la sentencia. Entendemos que va a ir bien, porque el fiscal era el mismo que el del IV Acuerdo, por lo que se sabía la historia. Esperamos que antes de diciembre haya sentencia”.

Por su parte, Coello ha expresado su satisfacción sobre la decisión empresarial iniciada en varios puertos para abandonar los ‘pools’. “Las cosas empiezan a moverse, más despacio de lo que nos gustaría”, indica Coello sobre los procesos de liquidación abiertos. “Hay más que están pendientes de determinadas cuestiones, pero que no han querido hacerlo todavía”, añade.

Travesía a la liberalización

Tras los sucesos de los años ochenta, con las huelgas a Contenamar, la carrera por la liberalización del modelo de estiba en España arrancó en Cartagena (Murcia). En 2008, la particular guerra del presidente de la Autoridad Portuaria, Adrián Angel Viudes, por acabar con el monopolio de la estiba de una única sociedad de contratación de estibadores, derivó en la liquidación de la sociedad participada mayoritariamente por el puerto.

A ello se sumó, tras la modificación legal de 2017, la aventura de Grupo Alonso en Sagunto con su decisión de abandonar la sociedad de estiba y, con ello, a asumir obligatoriamente a una docena de estibadores del pool’ compartido, contra su voluntad. Junto a ello, en Galicia, varias sociedades de estiba, A Coruña, Ferrol y Marín, dejaron de funcionar.

Y así se llega hasta 2021, donde en la travesía hacia la liberalización destaca el ‘proceso Bilbao’ como parte de la negociación entre empresas y sindicatos para abordar el cambio de ‘status quo’ de la estiba, aunque en el caso del enclave vasco, con un conflicto con los trabajadores eventuales y el Centro Portuario de Empleo (CPE) en concurso, “primó más la paz social que mejorar la estructura” de un negocio que mantiene el ‘pool’. Y ahora, tras la publicación del V Acuerdo Marco en mayo, se abre una vía hacia la liberalización, al poderse disolver los CPE con la asunción de la contratación directa por parte de las empresas.

“Una carrera de fondo, donde pesa más el futuro que el presente y hay que ir desterrando el pasado”, explican fuentes jurídicas. Al final, estos medios entienden que “pasará tiempo, el colectivo lo sabe, pero en el futuro, con la especialización y la automatización, cada empresa tendrá su plantilla. Solo habrá contratos temporales con empresas especializadas en la prestación de trabajadores cualificados”. Desde el propio sector se tiene claro que “el objetivo es acabar con intermediarios por lo que, en el aspecto laboral, vamos al cierre de los ‘pools’ como los hemos conocido en España en los últimos cuarenta años”.

El gran problema es la armonización del modelo entre puertos cercanos o entre aquellos que pelean por un segmento de tráfico. “Veremos a pequeña escala como se desvían buques porque, gracias a modelos emergentes, las estibadoras pueden ofrecer precios más competitivos para la carga o descarga de mercancías, lejos de la homogeneización que se pretende desde el sindicato”, auguran directivos del sector.

Plantillas fijas o bajo el ‘pool’, un doble modelo





TRANSPORTE XXI

Política

Justicia ‘castiga’ el boicot a Alonso en Sagunto

El Centro Portuario de Empleo es condenado por daños y perjuicios por “una auténtica omisión negligente” en la gestión de los estibadores ante la decisión de InterSagunto de abandonar el ‘pool’ del enclave a finales de 2017

Antonio Martínez | Valencia

Cinco años después de los sucesos acaecidos en la terminal de InterSagunto, en la segunda dársena del enclave valenciano, la Justicia ‘castiga’ el boicot sufrido por la filial de Grupo Alonso entre noviembre del año 2017 y mayo de 2018 tras su decisión de abandonar la sociedad de estiba, hoy Centro Portuario de Empleo del puerto de Sagunto.

La sentencia judicial, emitida por el Juzgado de Primera Instancia número 2 de Sagunto, es concluyente. El fallo, al que ha tenido acceso Transporte XXI, condena al Centro Portuario de Empleo del puerto de Sagunto a abonar a InterSagunto la cantidad de 577.648 euros, más intereses legales desde el 14 de marzo de 2019, con expresa imposición de las costas causadas, por haber infringido a la estibadora daños y perjuicios. Asimismo condena por el lucro cesante correspondiente ante los bajos rendimientos de los estibadores, la pérdida

del cliente Cotunav, que dejó de escalar en la instalación, y la falta de concreción en la tramitación judicial por parte del CPE de los 103 expedientes disciplinarios abiertos a los trabajadores portuarios del enclave.

Ante la documentación aportada por InterSagunto y clientes de la empresa estibadora, el juzgado constata los bajos rendimientos del personal de estiba en InterSagunto durante los meses que duró el boicot. Este afectó a las operaciones de buques y recepción y entrega de las navieras Nisa Marítima, Hapag-Lloyd y Cotunav. El conflicto motivó que la naviera Cotunav decidiera cambiar su escala en Sagunto de InterSagunto a la instalación gestionada por Noatum, “pero no en base a la libertad de contratación, sino de auténtica competencia desleal”, indica la sentencia

La reducción de los movimientos motivó que InterSagunto tuviera que utilizar más personal del necesario para proceder el remate de los buques, al haberse produ-

InterSagunto perdió las escalas de Cotunav por el boicot de 2017.

cido una disminución de las productividades del 44 por ciento, con gastos extraordinarios que la estibadora tuvo que asumir por contenedores que no se pudieron descargar en Sagunto (86.218 euros) y un lucro cesante establecido en 190.061 euros por la pérdida de 11 escalas de Cotunav en el periodo analizado, junto a los perjuicios originados tras pasar de tener una actividad de 20,3 movimientos a la hora a 11,4 movimientos a la hora. La reclamación ascendía a 577.648 euros más los intereses.

Bloqueo de la terminal

La sentencia destaca decenas de bloqueos sufridos por la terminal. Por ejemplo, en el caso de Cotunav, la naviera, a través de su agente Romeu y Cía, muestra una queja en diciembre de 2017 a la dirección de InterSagunto, denunciando que “los últimos buques operados han sido un desastre, debido al rendimiento de los estibadores, así como a su negativa a doblar turno”. Con posterioridad, Romeu comunica “el cese de nuestra actividad en InterSagunto por fuerza mayor y debido al citado e inesperado conflicto con los estibadores, que estaba provocando un rendimiento insostenible para la buena continuidad del servicio”.

En cuanto a los expedientes abiertos al personal, el tribunal entiende que hubo “una auténtica omisión de las obligaciones contractuales asumidas, pues lejos de recabar datos de InterSagunto para redactar un informe, y en consecuencia detallar de manera pormenorizada la sanción conforme refiere el artículo 58.2 del Estatuto de los Trabajadores, hizo ver que se habían tramitado dichos expedientes disciplinarios sin ser partícipes en

En Sagunto hubo “una inducción a la infracción contractual”

Marítimo

El consignatario “debe reinventarse”

Expresidentes de la asociación ACBE del puerto de Bilbao analizaron la evolución de un sector muy presionado por la globalización, la digitalización y el dominio de las grandes navieras



los mismos InterSagunto”. El juzgado indica que “la Sagep era plenamente consciente de la inadecuada tramitación de ellos, lo que implica una clara presunción de voluntad de no sancionar verdaderamente a los estibadores”. Y añade que los estibadores “eran plenamente conocedores de que pese a que se les notificare la sanción, la misma no sería ejecutada”.

Actuación del puerto

Entre las perlas que contiene la sentencia figura un escrito de la Autoridad Portuaria de Valencia de fecha 9 de febrero de 2018 en la comunicación abierta de los hechos que envió Puertos del Estado a la Comisión Nacional de la Competencia ante el boicot.

En este informe, el puerto explica que “la conducta coordinada consistió en la reducción deliberada del ritmo de trabajo en la operación de los buques pertenecientes a Cotunav, con el perjuicio para la misma al hacerle incurrir en costes superiores e impedirle cumplir con los compromisos suscritos con sus clientes, provocando un perjudicado reputacional y la pérdida de cuota de mercado. De hecho la naviera Cotunav se cambió de terminal, alterando por tanto las condiciones de competencia”.

En segundo lugar, advirtió de que “aunque se intenta castigar la conducta de InterSagunto al haber dejado de pertenecer a la Sagep, el castigo se aplica a la naviera Nisa Marítima que pertenece al mismo grupo empresarial”.

Y la Autoridad Portuaria concluye con una definitiva afirmación: “la situación es asimilable al castigo impuesto por los integrantes de un cártel hacia los que incumplen los acuerdos. El colectivo de estibadores induce a los estibadores que trabajan para las terminales a que no cumplan los deberes básicos contraídos con la terminal”, calificando la actuación como “inducción a la infracción contractual”.

La presidenta de ACBE, Virginia Navarro, con los ponentes de la jornada.

Iñaki Eguia | Bilbao

La Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores (ACBE) del Puerto de Bilbao, que preside Virginia Navarro, ha cerrado el calendario de actos conmemorativos para celebrar su centenario. Ha sido con una jornada centrada en la evolución de su labor, y que ha contado con la participación de tres de sus expresidentes de los últimos 25 años, Juan José Loredo, Miguel Aguirre y Gorka Ormazza, así como del abogado Juan Ignacio Beitia y el presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao, Jose Ángel Corres.

crecimiento de las compañías marítimas de portacontenedores, especialmente a partir de la pandemia, con un Top 10 que controla cerca del 95 por ciento de los envíos. Un dominio que está desplazando la actividad de las agencias locales de consignatarios a las globales, y que hace necesario su transformación”. Además, puso el foco en las cargas especiales, donde “el puerto de Bilbao cuenta con un gran futuro”.

Miguel Aguirre también resaltó que “la globalización está poniendo en peligro el futuro de los consignatarios. Las grandes na-

con una gestión propia del puerto de Bilbao y potenciando el *hinterland*”.

Digitalización

Por su parte, Juan José Loredo aseguró que “con la digitalización, el consignatario tiene que adaptarse para sobrevivir. Las navieras ofrecen su sistema informático para que operadores lógicos, cargadores y exportadores puedan pedir precios de fletes, hacer *booking* o seguir el *tracking* de las cargas sin intermediarios”. Por ello, defendió que “la tradicional función del consignatario como representante del armador en los puertos añade nuevas actividades como transportista o transitorio”, entre otras.

La necesaria adaptación del consignatario, eje del debate



TRANSPORTE XXI

La necesaria adaptación de la actividad del consignatario a los actuales tiempos, marcados por la globalización, la digitalización y la creciente presión de los gigantes navieros, fue uno de los mensajes continuamente repetidos por todos los participantes en la jornada, celebrada en la Cámara de Bilbao.

Juan Ignacio Beitia (Acctam abogados) resaltó “el desafío que ha supuesto el

vieras de portacontenedores tienen más peso económico que los gobiernos, por lo que cortapisan las decisiones locales”. A su juicio, “realizar pronósticos sobre el futuro del consignatario es muy difícil dado que los grandes armadores son quienes marcan ahora la pauta, y manejan la actividad portuaria”. Sin embargo, para contrarrestar este desequilibrio, apostó por “reforzar la intralogística,

En la misma línea, Gorka Ormazza puso de relieve que “con el avance de la tecnología, el consignatario debe aportar otras labores de valor añadido en un contexto de grandes *hubs*, centrado en la tecnificación, la eficiencia y el control de costes”. Asimismo, detalló que aunque el tráfico de contenedor tiene su propia evolución, también queda espacio para la navegación *tramp*, así como en la gestión de la mercancía general, la cargas ro-ro, transportes especiales, graneles sólidos y líquidos, que tiene unas operativas completamente diferentes a las del contenedor”.

Ferrocarril

El tren pone el foco en la calidad de servicio

El sector coincide en que es la fórmula para que el ferrocarril de mercancías gane masa crítica, en el marco de la jornada 'Rail Hub Ibérico', celebrada conjuntamente con 'ALIA Logistics Summit'

Carlos Sánchez | Zaragoza

El necesario equilibrio entre infraestructuras y servicios es la clave para que se produzca un impulso del ferrocarril de mercancías en España. Así se puso de manifiesto en la jornada 'Rail Hub Ibérico', organizada por la Alianza Europea Corredores.EU, el Centro Español de Logística (CEL) y el Clúster Logístico de Aragón (ALIA), en el marco de los actos del 'ALIA Logistics Summit' celebrados la pasada semana en Zaragoza. "Pensemos en el servicio y no tanto en las vías", resumió Iñaki Barrón, consultor internacional de la Alianza Corredores.EU.

El transporte ferroviario de mercancías tiene que ser competitivo gracias "al precio y la calidad de servicio", apuntó Juan Diego Pedrero, presidente de la Asociación Española de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP). "No podemos pensar en las infraestructuras como una panacea", recalcó.

En este sentido, puso el ejemplo del Corredor Mediterráneo, en el que "los cánones de la alta velocidad son inasumibles por las mercancías".

Pedrero recordó que "esas líneas se han construido para viajeros en alta velocidad, por lo que el tren de mercancías debería pagar un coste marginal para ser competitivo". En esta línea, insistió en que "es necesario que repensemos de modo global el tipo de servicio que el ferrocarril de mercancías va a dar", matizó.

Servicio

Para el gerente del Área de Mercado Intermodal de Renfe Mercancías, Julián Mata, es preciso reconocer que el tren no puede llegar a todas partes y que en España la industria no está al mismo nivel que en Francia o Alemania. Para Mata, se está haciendo un esfuerzo por parte de la Administración en materia de infraestructuras ferroviarias, pero "nos falta el capítulo del servicio" para que se produzca un crecimiento de esta actividad en España. En ese aspecto, Mata abogó por la necesidad de impulsar la colaboración con las terminales y las empresas de transporte por carretera.

Juan Diego Pedrero

Presidente de AEFP



El ferrocarril tiene que ser competitivo en base a precio y calidad de servicio

David Raposo

Director general de Marcotran



Carretera y ferrocarril son modos condenados a entenderse

Ramón Adé

Director de TMZ



Tenemos preocupación porque faltan maquinistas y material rodante

Idoia Galindo

CEO de Transfesa Logistics



El ferrocarril es ideal para largas distancias, pero necesita el apoyo de la carretera

En este ejercicio de colaboración entre modos también incidió el director general de Marcotran, David Raposo. El ferrocarril y la carretera "somos modos condenados a entenderse y ahora estamos ante una oportunidad histórica", afirmó y puso el foco en las autopistas ferroviarias como "concepto en el que trabajar para cuajarlo por parte tanto del tren como de la carretera". Raposo puso en valor el esfuerzo de una empresa de transporte por carretera como Marcotran que ha decidido que "debemos abrir camino en el marco de ese objetivo de colaboración" con la puesta en marcha de un tren semanal entre Algeciras y Zaragoza que sacará de la carretera 32 camiones en cada sentido y evitará 3,5 millones de kilómetros por carretera.

A su vez, Idoia Galindo, CEO de Transfesa Logistics, insistió también en la colaboración entre modos. "El ferrocarril es ideal para largas distancias, pero necesita el apoyo de la carretera para la primera y última milla", recordó Galindo. En referencia a las autopistas ferroviarias, "cualquier iniciativa para subir mercancía al tren es buena, pero no es el modelo más óptimo por todas las inversiones que requiere, tanto en infraestructuras como en material ferroviario", advirtió. En ese sentido, "nosotros abogamos por utilizar los activos que ya están a nuestra disposición, como son las unidades intermodales, tanto cajas móviles como contenedores", refrendó.

Por el contrario, Luis Vicente Moreno, director de Servicios Logísticos de Adif, señaló que las autopistas ferroviarias "nos tienen que permitir dar un salto cualitativo, porque si seguimos haciendo el intermodal tradicional este salto estará limitado". Para Moreno, "la comodidad es el futuro, tanto en terrestre con las autopistas ferroviarias como en el marítimo", por lo que se congratuló de la puesta en marcha, por primera vez en España, de los 'ecoincentivos', además de las ayudas a adquisición de vagones y locomotoras.

Mientras, Daniel Larriba, director de Logística de Samca y de la Terminal Intermodal de Monzón (TIM), resaltó "el mensaje

Gil (ALIA), Pedrero (AEFP), Galindo (Transfesa), Martín (Ejército), Raposo (Marcotran) y Mata (Renfe).

Las autopistas ferroviarias: un salto cualitativo



TRANSPORTE XXI

como terminal de la necesidad del máximo rigor en la planificación” de nuevas infraestructuras ferroviarias. En esta misma línea se expresó Ramón Adé, director gerente de Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que reclamó una mejor planificación también a nivel de la producción ferroviaria. Actualmente, “tenemos preocupación porque faltan maquinistas y material rodante”.

A su vez, Pedro Sas, director gerente de Aragón Plataforma Logística (APL), destacó el esfuerzo inversor en materia intermodal en las plataformas logísticas de Zaragoza, Huesca, Teruel y Zuera. Mientras, Michel Karagiosian, jefe de proyectos de infraestructuras de Europorte, puso sobre la mesa el interés de esta compañía gestora del Eurotúnel en impulsar la conexión ferroviaria con la Península Ibérica, a través de TMZ, y el sudoeste de Francia. Con este objetivo se va a impulsar “un estudio de análisis de demanda que permita diseñar un producto fiable”, avanzó Adé. “Es un proyecto ferroviario internacional que va a llevar tiempo”, matizó Adé.

Puertos

También tuvieron su espacio en la jornada los puertos, que generan más del 50 por ciento de los tráficos ferroviarios en España. El subdirector adjunto a presidencia del puerto de Valencia, Manuel Guerra, recordó que “hay que trabajar en tanto en las terminales intermodales como en los corre-

dores” y advirtió que el tramo Valencia-Castellón “corre peligro de saturación con su configuración actual, a la espera del túnel pasante y doble plataforma”.

Por su parte, Juan José Aguilar, jefe de División de Operaciones e Intermodalidad del puerto de Algeciras, señaló al ferrocarril como “clave para poder ensanchar nuestro *hinterland*”. Aguilar incidió en que la puesta en marcha de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, prevista para 2024, provocará “un salto importante” para un puerto que ha movido “más de 60.000 UTIs en el último año móvil, frente a las 35.000 de 2021 y las escasas 10.000 que movíamos hace muy poco”.

Mientras, Carlos Alzaga, director del puerto de Bilbao, resaltó el carácter intermodal de la dársena vasca, con un 23 por ciento de cuota de contenedores que se mueven ya por ferrocarril. No obstante, “aumentar la cantidad de surcos es clave para el desarrollo del tren en el puerto”, advirtió en referencia al proyecto constructivo de la variante sur ferroviaria.

A su vez, Santiago García-Milá, subdirector general de Innovación y Estrategia de Negocio del puerto de Barcelona, destacó la necesidad de concluir los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona. “Los puertos hacemos un esfuerzo importante en inversión en infraestructuras ferroviarias, pero el sistema no da para más”, apuntó García-Milá, que lamentó que lle-

var un tren a Francia cueste el triple que llevarlo a Zaragoza.

Por su parte, Pau Morales, responsable comercial en el área intermodal del puerto de Tarragona, recalcó que esta dársena ha incrementado más del 40 por ciento el tráfico ferroviario en los últimos años, aunque advirtió: “estamos empezando a acusar falta de capacidad en los tráficos por las obras del Corredor Mediterráneo”.

‘ALIA Logistics Summit’

La jornada ‘Rail Hub Ibérico’ puso el colofón a la convención anual ‘ALIA Logistics Summit’, que organiza el Clúster de Logística Innovadora de Aragón (ALIA), que contó con la asistencia de más de 320 personas en un acto celebrado en Zaragoza. La organización presidida por Eduardo Corrella cuenta con 12 años de trayectoria y ha experimentado un salto cualitativo en los dos últimos años pasando de 42 a 110 socios en este período.

ALIA es un clúster transversal en el que participan fabricantes, cargadores, centros tecnológicos, empresas de transporte, operadores logísticos, formadores y empresas ferroviarias, según explicó su gerente, Ángel Gil. Además, “está muy balanceado entre grandes, medianas y pequeñas empresas”, matizó a preguntas de este periódico.

Los reconocimientos de ALIA este año fueron a parar a Carmelo González, presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera; Fernando Gil, director general en España de BSH-Balay y el ayuntamiento de Zaragoza.

El sector pide el máximo rigor en la planificación ferroviaria

Servicios

Factor humano y tecnología

La falta de conductores profesionales de transporte de mercancías concentró los focos en una nueva edición de 'Logistics & Automation', que sirvió para poner en valor la transformación digital del sector

Carlos Sánchez | Madrid
'Logistics & Automation' celebró recientemente una nueva edición en Madrid con el foco puesto en la innovación, las nuevas tecnologías y el factor humano. Transporte XXI estuvo presente en el certamen con la distribución de ejemplares de su suplemento especial 'Logística Integral'.

La problemática de la falta de conductores profesionales de transporte emergió como uno de los asuntos claves en el presente y futuro del sector. Así se puso de manifiesto en una mesa redonda organizada por TDR Jobs, en la que se esbozó la situación actual y las posibles soluciones a adoptar.

La mesa, moderada por el delegado en Madrid de Transporte XXI, Carlos Sánchez, contó con la participación de Jorge Somoza, director general de CETM-Madrid; Laura Vega, directora de Recursos Humanos de Transportes García de la Fuente (TGF); e Ismael Carrón, técnico responsable de la formación de conductores profesionales de la Confederación Nacional de Auto Escuelas.

La edad media de los conductores de camión en España supera los 50 años

En la mesa se constató que, según cálculos de la IRU, en el mundo faltan 2,6 millones de conductores profesionales. Tan solo en Europa faltarían en torno al medio millón, mientras que en España se van a necesitar 15.000 conductores en los próximos cinco años. Todo esto en un ecosistema en el que la edad media de los conductores de camión en nuestro país supera los 50 años, solo una cuarta parte tiene menos de esa edad, y es palpable la carencia de relevo generacional.



Ismael Carrón, Laura Vega, Jorge Somoza y Carlos Sánchez.

En este mismo contexto, transportistas y cargadores han decidido dar un paso adelante en el impulso de la responsabilidad social corporativa (RSC) en el transporte de mercancías por carretera con la puesta en marcha de 'Truck Friendly Movement', plataforma impulsada

por la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), la Asociación de Cargadores de España (ACE), el Centro Español de Logística (CEL) y el Clúster Logístico de Aragón (ALIA).

En un acto celebrado en el marco de 'Logistics & Automa-

tion', la plataforma hizo entrega de la primera edición de los premios 'Truck Friendly', que reconocen la labor de aquellas empresas que tienen implantadas buenas prácticas o desarrollan proyectos o políticas activas destinadas a la mejora de las condiciones laborales de los conductores de camión.

Premios 'Truck Friendly'

Los galardonados fueron Disfrimur, en la categoría de empresa de transporte; Galletas Gullón, como empresa cargadora; y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como Administración Pública.

Juan Jesús Sánchez, director general del grupo Disfrimur, resaltó que la hoja de ruta de su compañía se centra en mejorar las condiciones de los conductores y en atraer a jóvenes a la profesión. Sánchez avanzó que la escuela de conductores que



Imagen de la mesa redonda organizada por TDR Jobs en 'Logistics & Automation'.

impulsan, en colaboración con Cáritas, ha cerrado recientemente su primera promoción con la incorporación de una decena de conductores. Por su parte, Alfredo Raúl del Barrio, responsable de Transporte del Grupo Gullón, avanzó que la compañía ultima la inauguración de un nuevo proyecto logístico en el que se contemplan servicios específicos para facilitar el descanso de los conductores, así como una zona de

'Truck Friendly Movement' quiere dignificar la figura del transportista

aparcamiento de camiones nueva. A su vez, María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad, y Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre, recogieron el galardón concedido al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La entrega de premios formó parte del acto de presentación del manifiesto 'Truck Friendly Movement: Por ti, por mi y por toda la cadena de suministro',

que tiene como objetivos la mejora de la percepción social del transporte de mercancías por carretera, dignificar la figura del conductor profesional y fomentar la convivencia en nuestras carreteras.

'Truck Friendly Movement' reivindica cuestiones que permitan mejorar la vida profesional de los conductores, entre ellas que los polígonos industriales de España dispongan de áreas de estacionamiento específicas para vehículos pesados, del mismo modo que la normativa actual les obliga a contar con un espacio dedicado a zonas verdes y reciclado de residuos. Además, demandan la creación de aparcamientos seguros y dignos para camiones, así como flexibilizar el proceso de formación para convertirse en conductor profesional, lo que ayudaría a hacer más atractiva la profesión.

Jornada UNO

Por su parte, UNO celebró también en el marco de 'Logistics & Automation' la jornada 'Ecommerce: claves logísticas en los picos de demanda', en la que el presidente la patronal logística, Francisco Aranda, avanzó una caída de los envíos durante la temporada alta que va desde el 'Black Friday' a la campaña navideña. Aranda cifró esta caída de envíos en el 5,3 por ciento respecto a la campaña de hace un año.

"Concretamente, prevemos que durante este período se gestionen cerca de 100,3 millones de envíos, una cifra más moderada que la registrada el

UNO prevé que se gestionen 100,3 millones de envíos durante la Navidad

pasado año, cuando se alcanzaron un total de 106 millones de envíos, debido a los problemas económicos a los que viene haciendo frente nuestro país durante el último año", matizó Aranda.

La patronal logística aprovechó también el certamen para hacer entrega de los premios 'Líderes de la logística 2022' en una ceremonia que contó con la presencia de más de 200



Carlos Castán (ACE), Jaime Moreno y María José Rallo (Mitma), Marcos Basante (Astic) y Ramón García (CEL).

TRANSPORTE XXI



Foto de familia de los ganadores de los premios 'Líderes de la Logística 2022', que organiza UNO.



ACE se une a 'Mercancías al tren'. En la foto, Idoia Galindo (Transfesa) y Carlos Castán.

TRANSFESA

asistentes y que fue inaugurada por el consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, David Pérez. L'Oréal, Desigual, Domino's Pizza, Callaghan y Too Good to Go, se alzaron con los galardones a las empresas líderes de la logística en 2022.

La edición 2022 de 'Logistics & Automation', que se celebró en el pabellón 3 del recinto ferial Ifema de Madrid, registró un crecimiento del 39 por ciento de su superficie respecto a la

edición anterior. La feria, que tuvo lugar de manera conjunta con el Salón del Envase y del Embalaje (Empack), reunió durante dos días a más de 200 empresas expositoras de la industria auxiliar del sector logístico y del transporte, con una fuerte presencia de empresas tecnológicas y de automatización. La feria contó con la participación de compañías como Vahle, Ángel Mir, AR Racking, ULMA, TDI, TDR Jobs, Alfalland o Moldtrans, entre otras.



TDR JOBS

JOSE IGNACIO ZUDAIRE

Presidente del Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C)

“El ‘Fit for 55’ necesita neutralidad tecnológica”

El consejero de Petronor y presidente del BH2C, iniciativa traccionada desde las instalaciones de la refinería filial de Repsol en el Puerto de Bilbao, analiza los desarrollos que se requerirán para que el transporte avance hacia la descarbonización.

Iñaki Eguía | Bilbao

► La Unión Europea plantea unos objetivos muy ambiciosos para la descarbonización con la iniciativa ‘Fit for 55’. ¿Considera realista el cumplimiento de este exigente programa que se marca el reto de reducir en un 55 por ciento las emisiones en 2030?

Considero que debemos ser realistas y ambiciosos a la vez. La descarbonización es un trabajo de todos, implanta nuevos vectores energéticos como el hidrógeno verde, la electrificación sobre la base de energías renovables y los combustibles de cero emisiones netas. Todos trabajando juntos podemos alcanzarlos.

► ¿Cuál es su opinión sobre la falta de armonización de la política ambiental de la UE con el resto del mundo para poder rebajar las emisiones?

Está claro que Europa es únicamente el 8 por ciento de las emisiones del mundo y que gravar a nuestras empresas y no hacerlo con productos de la competencia en países de mayores emisiones genera una situación de penalización real. Si queremos apostar por la industria y la tecnología europea, debemos ser activos y procurar que todos juguemos con las mismas reglas

► ¿Hay tecnología suficiente para que el transporte de mercancías pueda cumplir con ‘Fit for 55’?

Creo que el transporte de mercancías está comprometido y está trabajando en diversos frentes que van desde el desarrollo del hidrógeno como combustible hasta los combustibles sintéticos de cero emisiones netas. Lo que sí debemos tener en cuenta y respetar es que sea la tecnología la que nos dé las res-



José Ignacio Zudaire es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco (UPV).

En su trayectoria fue **viceconsejero de Innovación y Energía** del departamento de Industria del Gobierno Vasco, **director general** de Zabalgardi y **vicepresidente** del **Ente Vasco de la Energía**, de **Naturgas Energía** y de la **Sociedad para la Promoción y Reconversión Industrial**. Es **consejero** de **Petronor** y de **Repsol Customer Centric** y **presidente** de **BH2C**.



puestas. Es decir, no prejuzgar que una u otra tecnología será la solución. Fijar los objetivos y dejar a las tecnologías competir, neutralidad tecnológica.

► La electrificación del transporte por carretera es uno de los pilares del ‘Fit for 55’. ¿Es posible acometer esta rápida sustitución de los motores de combustión interna?

Creo que la electrificación es una forma de descarbonizar, pero no la única. Dependiendo de la aplicación concreta debemos seleccionar la tecnología más eficiente. Por ejemplo, para el transporte por carretera, el hidrógeno, los biocombustibles avanzados y los combus-

tibles sintéticos, por su densidad energética, son más adecuados que la solución eléctrica.

► ¿Considera que los combustibles sintéticos son la vía más realista para que el transporte por carretera avance en su descarbonización?

Creo que son una alternativa real, tecnológica e industrialmente viable. Son combustibles de emisiones netas cero, compatibles con la flota de vehículos actuales y la infraestructura existente y permiten cubrir las necesidades energéticas de todos los sectores del transporte. La prueba más clara es la apuesta de socios como Repsol o Aramco en

la puesta en marcha de una planta de combustibles sintéticos en el puerto de Bilbao.

► **Esta planta de Petronor es una de las grandes iniciativas del Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C). ¿Qué destino principal tendrá su producción?**

Fundamentalmente a aquellos sectores del transporte que precisan de alta densidad energética y reducidos tiempos de repostaje para su funcionamiento, como son el transporte de largo recorrido, aviación, navegación...

► **¿Tienen ya acuerdos de comercialización con operadores de transporte?**

Tenemos numerosas cartas de interés de distintos operadores tanto de transporte por carretera, como de aviación. Hay un enorme interés por este producto. Los operadores entienden que es mucho más eficiente cambiar de combustible que de vehículo y tener que desarrollar toda una nueva infraestructura de carga.

► **La asociación Transcalit señaló recientemente que el coste de adquirir un camión de hidrógeno multiplicaba por cuatro el de un vehículo diésel. ¿Qué plazos prevén para que el nuevo vector alcance una mayor competitividad para el transporte terrestre?**

El hidrógeno renovable, como lo tuvo en sus inicios la industria eólica o la solar, debe tener su tiempo de desarrollo y el necesario apoyo. El plazo dependerá de ese apoyo, pero es innegable que el hidrógeno renovable nos puede dar garantía de suministro y estabilidad.

► **¿Qué iniciativas plantea BH2C en el transporte por carretera?**

Estamos empezando a trabajar con algunos proyectos en colaboración público-privada. De la mano de las administraciones públicas, Gobierno Vasco y diputaciones principalmente y de sus concesionarias, se contempla incorporar autobuses de hidrógeno. En el ámbito privado hay un proyecto de sustitución de cabezas tractoras de vehículos pesados para el transporte de mercancías. Para la operativa aeroportuaria disponemos de un proyecto para la propulsión con hidrógeno de equipamiento de asistencia en tierra de aeronaves como es el de "jardineras", tractores de manejo de maletas y otros vehículos auxiliares.

► **¿En qué fase se encuentran?**

El año que viene confiamos en poder ver en operación alguno de estos proyectos piloto o estar muy cerca de conseguirlo.

► **¿Cuántas hidrogeneras están previstas en BH2C?**

Con la primera generación de hidrógeno renovable en el primer trimestre de 2023 en Euskadi, se pondrá en marcha la primera red de hidrogeneras en colaboración con las Diputaciones Forales de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa. La hi-

drogenera de Bizkaia estará en el Parque Tecnológico de Abanto Zierbana, donde también se ubicará la plataforma logística de alimentación para el resto de las estaciones.

► **¿Qué papel va a cumplir el puerto de Bilbao en este nuevo ecosistema del hidrógeno?**

Es una infraestructura sustancial y que junto a contar con grandes consumidores, vinculados a la industria química o de refino, son dos de los elementos claves que Europa ha valorado para poner en marcha los Valles y Corredores de Hidrógeno.

► **¿Cómo se está preparando para ser un hub logístico del hidrógeno?**

La colaboración entre el Puerto de Bilbao y el BH2C es permanente y la existencia de un parque industrial y tecnológico portuario para el desarrollo del hidrógeno va a ser una clave esencial de nuestro desarrollo.

► **¿Qué volúmenes de tráfico portuario incorporará vinculados al BH2C?**

En este momento que estamos en los albores del desarrollo de la economía del hidrógeno no es fácil de prever. En una primera fase la producción y el consumo serán locales, dado que el objetivo es apoyar la descarbonización de la industria del territorio. En una segunda fase se iniciaría el despliegue de



Se trabaja en un proyecto de sustitución de cabezas tractoras para el transporte de mercancías

Para el Puerto de Bilbao hay dos proyectos de embarcaciones vinculadas con el hidrógeno

infraestructura para transportar el hidrógeno en redes locales que terminarán interconectadas entre sí y con la red gasista, para en una etapa posterior incorporar la exportación.

► **¿Está previsto establecer desde Bilbao corredores de hidrógeno con otras dársenas del norte de Europa?**

El tráfico de productos energéticos, con el carbón, el petróleo y el gas natural, ha tenido un gran peso, desde hace muchos años, en el puerto de Bilbao. No nos cabe duda de que a futuro mantendrá esta vocación con los nuevos combustibles renovables.

► **¿Se está analizando incorporar embarcaciones propulsadas por hidrógeno en el Puerto de Bilbao?**

En el BH2C tenemos incluidos dos proyectos relacionados con el ámbito naval y portuario. El primero tiene como objetivo el desarrollo de una embarcación propulsada por hidrógeno para el transporte de personas, mercancías y ocio a través de la ría. En el segundo proyecto, la embarcación podrá suministrar energía eléctrica generada mediante hidrógeno renovable a los buques atracados en el puerto.

► **¿Se está abordando desde BH2C proyectos de bunkering con metanol?**

El BH2C está trabajando con el hidrógeno renovable y en su producción a partir de diversas tecnologías. Una de las iniciativas es el diseño, fabricación, instalación y pruebas de la primera unidad comercial del sistema de generación eléctrico a partir del H2 renovable generado a bordo mediante el reformado de biocombustibles (metanol) para su aplicación tanto en la alimentación de los sistemas auxiliares de buques como de su propulsión naval. Además, socios del BH2C pueden estar trabajando en otras iniciativas que apoyen esta transición.

► **¿Se contempla alguna iniciativa vinculada al transporte ferroviario de mercancías empleando el hidrógeno?**

Tanto Talgo como CAF, socios del BH2C, están impulsando proyectos de desarrollo de trenes con hidrógeno, así que creo que podemos decir que se está trabajando en esta línea.

► **¿Qué próximos hitos tiene el BH2C?**

La generación de hidrógeno verde en Euskadi, que será en el primer trimestre de 2023, con un electrolizador de 2,5MW instalado en Petronor. Estará conectado al Parque Tecnológico de Abanto Zierbana al que dotará de energía y además alimentará a una hidrogenera para el transporte.

► **¿Cómo afecta a los proyectos la crisis generada tras la invasión a Ucrania?**

Por un lado, impulsa claramente, porque nos ha hecho ver a todos la urgente necesidad de tener estabilidad y garantía de abastecimiento energético. Pero al mismo tiempo, dificulta o encarece los suministros.

“Falta una regulación europea sobre el hidrógeno”

► **¿Qué es el Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C), cuántos socios agrupa y qué porcentaje representan los vinculados al transporte?**

Es una asociación, en la que participan 73 empresas y entidades, con el objetivo impulsar y consolidar un ecosistema basado en el hidrógeno renovable, y desarrollar la cadena techno-industrial para avanzar en la descarbonización. Vinculados al transporte están asociadas 11 empresas que incluyen a fabricantes de soluciones de movilidad y a operadores de flotas.

► **¿Qué inversiones contempla y en qué plazos?**

Cuenta con proyectos que supondrán una inversión de más de 1.500 millones de euros hasta 2026, y la generación de más de 2.000 puestos de trabajo directos y 6.700 indirectos.

► **¿Qué proyectos han arrancado?**

Entre los finalizados está H2Sarea, impulsado por Nortegas, que investiga y desarrolla soluciones tecnológicas para la distribución en la red del hidrógeno y sus mezclas con gas natural. Además, está en fase muy avanzada la primera generación de hidrógeno renovable en Euskadi, que alimentará el Parque Tecnológico Eskerralde-Meatzaldea, en Abanto y Zierbana.

► **NextGeneration EU tiene entre sus grandes objetivos el impulso del hidrógeno en el transporte. ¿Están llegando estos fondos europeos a las iniciativas en curso?**

Se están llevando a cabo la aprobación de los diferentes proyectos presentados, pero aún no hemos recibido los fondos.

► **¿Qué obstáculos hay?**

Creo que los principales obstáculos es la falta de una regulación europea sobre el hidrógeno que está generando muchas dificultades en todos los procesos.



María Tena (Aecoc), Alberto Madariaga (Eroski), Ismael Martínez (Campofrío), Adolfo Díaz (Gadisa) y Carmen Calama (Mahou San Miguel), en el congreso.

Cargadores

Más presión sobre la cadena de suministro

El gran consumo cifra entre un 10% y un 20% el incremento de costes por las interrupciones en logística y transporte, según se expuso en el XII Congreso de Supply Chain de Aecoc

Carlos Sánchez | Madrid
La cadena de suministro se encuentra inmersa en “un entorno complejo” que augura “más presión en la parte final del año que en el primer semestre”, según señaló José María Bonmatí, director general de Aecoc, en el marco del XII Congreso de Supply Chain que celebró la asociación en Madrid.

Bonmatí hizo hincapié, dentro de ese entorno, en la tensión que han añadido en el transporte las nuevas normativas aprobadas por el Gobierno, como la prohibición de la carga y descarga por parte del conductor o la Ley de Cadena de Transporte. Alguna de estas medidas, “afecta a la unidad de mercado”, sin que “tampoco aporten nuevos síntomas de eficiencia”, matizó.

Aecoc presentó en el congreso su informe ‘Perspectivas para la cadena de suministro del sector del gran consumo 2022’, en el que han participado 65 empresas del sector del gran consumo que generan “cerca del 80 por ciento del volumen de mercancías que se mueven en España”, según avanzó María Tena, directora de Logística y Transporte de Aecoc.

Uno de los aspectos que pone sobre la mesa el estudio es el incremento de costes provocado por las últimas interrupciones en logística y transporte. El 41 por ciento de las empresas consultadas estiman este incremento de costes entre el 10 y el 20 por ciento, mientras que el 32 por ciento lo sitúan entre un 5 y un 10 por ciento. “El parón vivido durante la pandemia y

situaciones imprevistas, como el conflicto en Ucrania o el paro del transporte, están tensando el funcionamiento de la cadena de suministro”, insistió Tena. En este contexto, “las empresas están asumiendo grandes sobrecostes para mantener los niveles de servicios y suministro”, recalcó.

El director de Operaciones de Eroski y presidente del Comité de Logística y Transporte de Aecoc, Alberto Madariaga, reconoció que “el reto que tenemos en los próximos meses es volver a recuperar los niveles de servicio que teníamos antes de las interrupciones que hemos vivido y cambiar el modelo de gestión para abordarlo”. Por su parte, el director de supply chain de Campofrío, Ismael Martínez, puso en foco en

la transformación digital “que nos permitirá alcanzar esa exigencia que requiere la nueva logística”. A su vez, el director de logística de Gadisa, Adolfo Díaz, puso de manifiesto cierta incertidumbre en relación con el comportamiento del sector del transporte y matizó que “no

“La logística debe atraer el talento y tecnologías innovadoras”

podemos pensar que somos enemigos, sino que tenemos que estar perfectamente alineados”. Por su parte, Carmen Calama, directora de logística de Mahou San Miguel, afirmó que “esta nueva logística tiene un rol muy claro en la estrategia de las compañías, muy apoyada en la digitalización”.

Operadores logísticos

El director general de Kuehne-Nagel en España, Miguel Ambielle, afirmó que después de un tiempo de crecimiento, diferentes tensiones en los modos de transporte están reajustando la situación. “Estamos en una fase de meseta”, indicó. El directivo quiso “reforzar el mensaje de cautela” respecto al futuro del mercado en España, si bien recordó que “tenemos la palanca de la exportación”.

Por su parte, el consejero delegado de DB Schenker en Iberia, Juan Carlos Moro, destacó la necesidad de alcanzar “acuerdos de cocreación”, en el marco de un compromiso con la sostenibilidad. En cuanto a las perspectivas de cara a 2023, “la palabra más usada es incertidumbre”, si bien “hay indicios, como los altos inventarios y un aprovisionamiento importante, lo que provoca que los fletes marítimos estén bajando”. No obstante, queda por ver qué sucederá después de la campaña de Navidad, advirtió.

Roberto Pascual, director general de DHL Supply Chain Iberia, apostó por “aprovechar que la logística tiene una visibilidad increíble y nos debe servir para atraer el talento y tecnologías innovadoras”. Pascual avanzó que “en los próximos meses vamos a lanzar una plataforma digital de transporte”.

Carretera

Nuevo operador digital

Fenadismer impulsa OkCargo, nueva plataforma de contratación directa entre cargadores y transportistas efectivos que elimina la cadena de subcontratación y ofrece el pago garantizado a 30 días

Carlos Sánchez | Madrid

Fenadismer ha puesto en marcha una nueva plataforma digital de contratación de transporte denominada OkCargo, que cerró su primera ronda de financiación por 2,5 millones de euros. La plataforma funcionará como un operador de transporte digital, que permitirá la contratación directa entre cargadores y transportistas efectivos, eliminando la cadena de subcontratación, lo que “permitirá ofrecer mejores precios a los transportistas”. Además, ofrece el pago garantizado a 30 días.

OkCargo viene a dar respuesta a “algo que siempre ha sido una asignatura pendiente” para Fenadismer, como es “participar en la contratación de transporte”, explicó Julio Villaescusa, presidente de la asociación en rueda de prensa celebrada en Madrid. “La mayor parte de los autónomos y pyme de transporte están vetados para participar en esa negociación de manera directa”, apuntó Villaescusa, por lo que OkCargo supone “otra forma nueva de entender la contratación por parte del pequeño transportista”.

La nueva plataforma tecnológica “no es una bolsa de cargas”, señaló Carlos Cancela, consejero delegado de OkCargo. “Nuestro objetivo es conseguir que el transportista efectivo pueda convertir el actual círculo vicioso por la subcontratación en un círculo virtuoso”, añadió Cancela. En este sentido, OkCargo nace como “un operador de transporte digital”, que ya cuenta con

su licencia como tal, dirigido a “la comercialización del transporte de carga completa, en el que Fenadismer es un socio estratégico”, matizó Luis Sanz, director de operaciones de OkCargo.

La plataforma cuenta con un calculador de precios, gracias a la utilización de algoritmos de inteligencia artificial, lo que permite la digitalización de todo el proceso, la eliminación de papeles y la optimización de rutas, reduciendo los kilómetros en vacío.

Nuevas medidas legislativas

Juan José Gil, secretario general de Fenadismer, resaltó que “en los últimos 12 meses se han aplicado más medidas legislativas en el sector que en los anteriores 12 años”. Gil lo calificó como “un avance muy importante para el sector, pero vamos a seguir trabajando por más”.

Por su parte, Julio Villaescusa aseguró que “tenemos que celebrar que en el sector se ha producido un cambio estructural” con la aplicación de las medidas aprobadas en los últimos 12 meses. “Tenemos una protección jurídica importante que nunca la hubo en un sector como el nuestro”, insistió. En este sentido, Villaescusa animó a los transportistas a utilizar estas nuevas herramientas legales, ya que “el más débil de los transportistas puede hacer valer sus derechos en estos momentos”, añadió. En todo caso, “vamos a necesitar mucha didáctica para que todo esto llegue a donde tiene que llegar”, advirtió.

La nueva plataforma “no es una bolsa de cargas”



Juan José Gil, Julio Villaescusa, Carlos Cancela y Luis Sanz, durante la presentación de OkCargo.



Los presidentes del Colegio de Tenerife y del Consejo General.

Servicios

Bruselas complica la vida a los aduaneros

El Foro Aduanero aborda la numerosa y novedosa normativa relacionada con el medio ambiente

Eva Mármol | Barcelona

Los agentes de aduanas de la Unión Europea se enfrentan al reto de una numerosa y novedosa normativa relacionada con el medio ambiente. Así se puso de relieve en el XVIII Foro Aduanero, organizado por el Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de España, celebrado, entre el 13 y el 15 de octubre, en Santa Cruz de Tenerife.

Una nueva normativa como el denominado ajuste fronterizo de carbono de la Unión Europea, gravamen que se empezará a aplicar a la importación de determinados productos a partir del 1 de enero de 2023 y con un periodo transitorio hasta finales de 2026. Otros ejemplos, el impuesto a gases fluorados de efecto invernadero, en vigor desde el 1 de septiembre, o el futuro impuesto a los plásticos.

“Es una nueva normativa que hemos de cumplir en nombre de nuestros clientes. Y debemos estar atentos, ya que asumimos

nuevas responsabilidades”, señala Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas.

El Foro Aduanero también abordó las recomendaciones dadas por un ‘Grupo de Sabios’, a instancias de la Unión Europea, para avanzar hacia la unión aduanera. Son unas recomendaciones que, inicialmente, el colectivo valora positivamente, como impulsar la figura del OEA (Operador Económico Autorizado). Otra propuesta es la creación de una Agencia Europea con competencias en materia aduanera para garantizar que se entienda por igual la normativa en todos los países para evitar el desvío de tráfico hacia fronteras con interpretaciones más laxas.

El Foro Aduanero contó con alrededor de 140 participantes. El Colegio de Agentes de Aduanas de Valencia será el anfitrión de la próxima edición en 2023. El Consejo General agrupa a 22 colegios que suman 480 agentes y representantes aduaneros.

Ferrocarril

Puerto de Valencia tendrá tracción propia en Sagunto

Ineco trazará las necesidades de locomotoras para optimizar la operativa de trenes de mercancías en sus nuevas instalaciones

Antonio Martínez | Valencia
La Autoridad Portuaria de Valencia planea la adquisición de locomotoras para el puerto de Sagunto a medio plazo, medios de tracción que permitirán avanzar en la autonomía de gestión de su tráfico ferroviario en el enclave.

Para ello, la entidad portuaria, que preside Aurelio Martínez, ha encargado a la consultora pública Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco), la redacción de un documento para trazar las necesidades de material auxiliar de tracción para las nuevas infraestructuras ferroviarias de recepción y expedición de trenes que conectarán con las terminales ferroviarias de los muelles Centro y Sur de la segunda dársena de Sagunto.

Actualmente, las vías existentes en el puerto de Sagunto son explotadas por ArcelorMittal con maquinaria propia, para el flujo de productos siderúrgicos, por lo que desde la Autoridad Portuaria se explica que “la existencia de tales medios de tracción se ha desvelado como el principal factor limitante para los servicios ferroviarios en el puerto y como elemento condicionante a la hora de

garantizar la calidad de dichos servicios”.

Con la adquisición de medios de tracción, el puerto puede independizar la explotación de las redes ferroviarias de la disponibilidad de locomotoras ajenas para prestar servicio a trenes de ancho internacional y ancho ibérico de 750 metros de longitud.

Desde la Autoridad Portuaria se entiende que “el uso de tracción auxiliar con menos potencia que las locomotoras de línea se traduce en un menor consumo de

energía de tracción que si los movimientos se hicieran con éstas, dado que los trenes son más cortos que el tren completo y los recorridos internos presentan pendientes con valores menores a los de la línea general”.

Entre las características que tendrán que tener las máquinas está que puedan dar servicio a las necesidades de tracción en ancho internacional e ibérico, y que la locomotora adjudicada “sea lo más estándar posible, evitando desarrollos *ad hoc*”.



Operaciones ferroviarias con bobinas de acero en el Muelle Sur del puerto de Sagunto.

Express

Asmen mantiene la senda de crecimiento

Ultima su nuevo *hub* en Valencia, abrirá una segunda sede en Portugal y desembarcará en Hungría

TXXI | Valencia
Asmen Distribución, operador de referencia de Tipsa en la Comunidad Valenciana, mantiene la senda de crecimiento apoyado por su plan de internacionalización y la apertura de nuevas instalaciones. El operador espera elevar este año su ventas un 10,3 por ciento, según informó la compañía a través de un comunicado. En el difícil 2020, el operador alcanzó una cifra de negocio de 10,5 millones de euros, de acuerdo al Libro Blanco del Transporte por Carre-

tera que elabora este periódico todos los años.

La ‘hoja de ruta’ trazada contempla la inauguración de la nueva plataforma de Asmen en Cheste a finales de este año. Como ya avanzó Transporte XXI, la instalación, que se convertirá en la segunda base más importante de Tipsa en España, ocupa una parcela de 14.000 metros cuadrados, con un almacén central de 10.000 metros cuadrados, el triple de superficie que el actual centro logístico. La nave estará dotada de seis

muelles de carga para camiones y seis para vehículos ligeros.

En clave internacional, el operador prevé abrir antes de finalizar este año una delegación en Lisboa, continuando con su crecimiento en Portugal, iniciado en 2019 tras su desembarco en Oporto. Además, Asmen amplió sus instalaciones en Leipzig (Alemania), que permiten a la compañía triangular todas sus operaciones en esa zona del continente, al tiempo que prevé abrir una nueva sede en Hungría.

T

FLASH

Política

Andalucía reclama el impulso de los corredores ferroviarios

“Estamos en un momento clave para potenciar el sistema logístico en Andalucía”. Así de contundente se mostró la consejera de Fomento del Gobierno andaluz, Marifrán Carazo, en el marco del IV Encuentro Andaluz de Logística. Carazo aprovechó la jornada para volver a reclamar al Ejecutivo de Sánchez que impulse el desarrollo de los dos corredores ferroviarios andaluces, cuya ejecución marcha a un “ritmo muy lento”. La consejera recordó que Andalucía “está haciendo su trabajo”, con una inversión prevista de 176 millones de euros hasta el año 2017 para potenciar las actuales áreas logísticas, que puede alcanzar los 300 millones en el horizonte de 2030.

Express

Logista Parcel obtiene la certificación ISO 22000 de seguridad alimentaria

Logista Parcel, red de transporte capilar a temperatura controlada de Logista, ha obtenido la certificación ISO 22000 de seguridad alimentaria por parte de TÜV Rheinland, que realizó los procesos de auditoría. Esta norma internacional especifica los requisitos para un sistema de gestión de la inocuidad de los alimentos. Logista Parcel cuenta con 64 delegaciones coordinadas en 10 plataformas, más de 1.900 vehículos y 2.000 colaboradores.

Servicios

TotalEnergies e Inquieto suman fuerzas para potenciar la movilidad sostenible

TotalEnergies e Inquieto, compañía de soluciones integrales para el reparto de última milla perteneciente al Grupo GAM, se unen para visibilizar y fomentar la movilidad sostenible. A través de este acuerdo de colaboración, la compañía energética dará apoyo a las soluciones integrales para movilidad eléctrica que ofrece Inquieto en todo el territorio nacional.

Carretera

Palibex suma servicios diarios a Suiza y Austria

TXXI | Madrid

Palibex refuerza su expansión internacional, uno de sus ejes de crecimiento, con la puesta en marcha de servicios diarios de palettería express a Suiza y Austria. Los dos nuevos destinos se suman a la lista de países europeos donde la red de transporte ya está presente (Alemania, Francia, Italia, Benelux y Polonia), además de Marruecos.

Los tiempos de tránsito para Austria y Suiza son de 96 horas desde el *hub* de Palibex en Barcelona. Los envíos corren a cargo del corresponsal Libra Logistic-Grupo Online, con el que también prestan servicios de palettería exprés en Alemania.

El director Internacional de Palibex, Lluís Gay, explica que “Austria y Suiza son mercados

más pequeños que los que ya estábamos comercializando”. No obstante, “resultan muy atractivo”, ya que “los clientes buscan la fiabilidad del servicio por encima de todo”, añade.

Desde Palibex apuntan que “estos nuevos servicios internacionales constituyen una oportunidad y cuentan con un gran potencial de futuro”.



PALIBEX

Servicios

La ‘start-up’ Trucksters se pone en modo eléctrico

TXXI | Madrid

La *start-up* española Trucksters, operador de transporte tecnológico español basado en relevos de camiones, ofrecerá transporte de larga distancia 100 por cien eléctrico en toda una ruta completa en el último semestre de 2023. Previamente, en los primeros meses del próximo año, ya operará con varios camiones eléctricos e irá aumentando su número con el

transcurso de los sucesivos cuatrimestres.

Uno de los retos de la *start-up* es acelerar la transición hacia un modelo de transporte por carretera de larga distancia sin emisiones, un tipo de servicio que representa el 40 por ciento del mercado de transporte total. Trucksters también aspira a aumentar la cuota modal del transporte por carretera frente al aéreo.



TRUCKSTERS

La iniciativa de Trucksters se alinea con los objetivos del Plan “Fit for 55”.



UNIORTBILBAO LLAMA A LA PUERTA DE MADRID

La comunidad portuaria de Bilbao organizó dos encuentros empresariales con cargadores y operadores logísticos del área de Madrid, principal mercado para el puerto de Bilbao por volumen de toneladas, detrás del País Vasco. Uniport presentó las novedades en servicios multimodales.

Marítimo

Cádiz capta fondos europeos

La segunda fase de la terminal de contenedores del puerto gaditano y su acceso ferroviario recibirán una ayuda de 15,6 millones de euros

TXXI | Cádiz

El puerto de Cádiz ha logrado un fuerte empujón financiero para acometer la segunda fase de la nueva terminal de contenedores. La Comisión Europea ha dotado una partida de 15,6 millones de euros, a través de los fondos Connecting Europe Facility (CEF), para apoyar la inversión de 52 millones que acomete Compañía Gaditana de Contenedores (Concasa), estibadora controlada por Boluda Shipping. La ayuda, que supone un 30 por ciento de la inversión total, servirá para ejecutar las obras de la instalación, así como la segunda fase de su acceso ferroviario. Este proyecto consiste en la prolongación de los ramales para el acceso de trenes de hasta 750 metros de longitud hasta la dársena.

La primera fase de los ramales de ferrocarril, con un importe previsto de 6,7 millones de euros, estará financiada con fondos del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia de los Fondos Next Generation EU. La Autoridad Portuaria recibió, el pasado mes de octubre, 5,5 millones, correspondiente al 35 por ciento de la subvención, en concepto de anticipo.

Concasa gestiona actualmente el tráfico de contenedores en la terminal del muelle Reina Sofía, que tiene limitaciones técnicas en línea de

ataque, calado y capacidad de superficie, además de carecer de conectividad ferroviaria. Para superar estos obstáculos, la entidad, que preside Teófila Martínez, impulsó unas nuevas instalaciones para contenedores, a ejecutar en dos fases, con una superficie total de 38 hectáreas, una línea de atraque de 1.099 metros, 16 metros de calado y cuya fase 1.1 fue adjudicada a Concasa, en diciembre de 2017, para su explotación.

La estibadora gaditana también logró el pasado mes de julio la concesión para la construcción y explotación de las fases 1.2 y 2 de la nueva terminal de contenedores. Concasa ha asegurado un tráfico mínimo de 200.000 TEUs durante los dos primeros años de explotación de la instalación, de 250.000 TEUs durante el tercer y cuarto ejercicio, y de 350.000 TEUs a partir del quinto ejercicio de actividad.

Para asegurar la operativa, Concasa se ha comprometido a instalar cuatro grúas STS, modelo *post-panamax*, de nueva construcción, que llegarán a un máximo de seis cuando se complete la segunda fase de la terminal de contenedores.

Concasa movió en el acumulado anual hasta agosto más de 150.000 TEUs, lo que supone un avance del 9,5 por ciento con respecto al mismo período del ejercicio anterior.



Esta edición ha contado con más de 300 profesionales participantes.

Carretera

El foro WConnecta muestra su utilidad

El evento genera oportunidades de negocio en el transporte por carretera al casar oferta con demanda

Eva Mármol | Barcelona

El foro WConnecta ha vuelto a demostrar su utilidad como punto de encuentro para generar oportunidades de negocio entre operadores logísticos ofertantes de cargas y proveedores de transporte. La decimosegunda edición que ha cumplido el evento, celebrado en Barcelona, avala el interés y lo provechoso que es para los participantes esta iniciativa, organizada por las bolsas de carga Wtransnet y Teleroute, pertenecientes al Grupo Alpega.

WConnecta reunió a más de 300 profesionales de alrededor de un centenar de empresas el pasado día 21. La participación internacional ha alcanzado el 46 por ciento esta edición.

El evento superó los 40.000 minutos de *networking* gracias a los casi 5.000 contactos en las denominadas rondas *speed networking*, encuentros rápidos entre ofertantes de carga con ofertantes de camiones o de ambos. Un total de 424 entrevistas se realizaron en el otro escenario de contactos, el *cargo area*. En este caso, son encuentros concertados previamente y más prolongados que reúnen a operadores ofertantes de importantes volúmenes de carga con proveedores de transporte.

WConnecta, una iniciativa de Wtransnet antes de pertenecer al Gru-

po Alpega, es una acción “muy destacada para seguir ayudando al sector a que crezca”, señala Olga Álvarez, *communications & events manager* del Grupo. Es más, este tipo de eventos “ayudan a la internacionalización”, sobre todo de pequeñas y medianas empresas que no cuentan con suficientes medios para comercializar sus servicios en el exterior y que tienen la oportunidad en WConnecta.

Ampliación de nicho

Grupo Alpega ha ampliado su nicho de actividad al adquirir la plataforma Road Heroes, portal de empleo especializado en conductores profesionales, que ha hecho su puesta de largo en el marco del foro WConnecta. La incorporación de Road Heroes “responde a la visión holística de las soluciones que ofrecemos en el campo del transporte”, señalan fuentes del Grupo Alpega.

Las bolsas de carga tienen dos actores, las empresas de transporte y los operadores logísticos. Ahora, “sumamos un tercer actor, el conductor”. Las bolsas de carga del Grupo y el portal de empleo generan sinergias. “Ofrecemos una solución nueva que no había en el mercado”. Tampoco es ajena a la operación la problemática de falta de conductores existente en Europa.

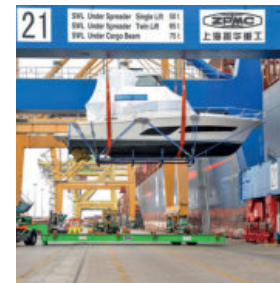
Marítimo

Project cargo en la terminal de CSP Spain

TXXI | Valencia

La terminal valenciana de CSP Spain fue testigo de una operativa inédita de carga de proyecto en sus instalaciones. En concreto, la descarga de tres yates al agua. La carga, procedente de Australia, llegó a Valencia a bordo del portacontenedor “APL Savannah”, de la naviera CMA CGM. Las dimensiones de los yates promediaban entre las 25 y 37 toneladas y el más grande cuenta con una eslora de más de 20 metros, una

manga superior a los 5 metros y una altura de 8 metros. En la operación participó Peters & May, especialista en operativa de yates.



CSP SPAIN

Carretera

Trans Jaylo reduce su huella de carbono

Iñaki Eguia | Tudela

Trans Jaylo ha obtenido el Certificado de Inscripción en el Registro de huella de carbono, compensación y

proyectos de absorción de CO2. Dentro de su compromiso medioambiental, el operador navarro completará en 2023 la renovación de su flota de 140 cabezas tractoras bajo la norma Euro VI Step D. La intermodalidad y la eficiencia energética de su sede en Tudela son otros ejes del plan sostenible. Jaylo, que generó un negocio de 22,2 millones de euros en 2020 según el Registro Mercantil, alcanzó 26,36 millones en 2021, aseguró su directiva.



Servicios

Prologis eleva un 20% su portfolio en España

TXXI | Madrid

Prologis ha incrementado un 20 por ciento su *portfolio* en España tras la compra de la cartera europea de Crossbay. Esta operación permite sumar más de 242.000 metros cuadrados de superficie logística a Prologis, con los que alcanza los 1,5 millones de metros cuadrados en España.

Mediante esta transacción europea, valorada en 1.585 millones de euros y realizada a través de Prologis European Logistics Fund, la multinacional estadounidense incorpora 26 instalaciones en España: ocho almacenes logísticos en Barcelona, siete en Madrid, otros siete en Valencia, tres en Sevilla y uno en Vigo.

Transitarios

Cacesa colabora en un programa de desarrollo

Recibió a una delegación empresarial del sur de África

TXXI | Madrid

Compañía Auxiliar al Cargo Express (Cacesa) llevó recientemente a cabo, en su plataforma logística de San Fernando de Henares (Madrid), una *masterclass* en el marco del Programa de Desarrollo Ejecutivo Global (GEDP). Este programa de desarrollo tiene como objetivo “crear líderes responsables y preparados para el futuro, que puedan llevar a sus organizaciones a niveles más altos de crecimiento y éxito en una economía globalizada”.

Cacesa recibió a una delegación empresarial de países del sur de África. La Delegación estuvo compuesta por medio centenar de ejecutivos de empresas y altos directivos con entre 5 y 10 años de experiencia en puestos de responsabilidad. La mayoría de los directivos presentes en el encuentro procedían de Sudáfrica, pero también contaban con representación otros países del cono sur africano, como Botsuana, Zimbabue y Suazilandia. Los directivos que forman parte de este programa de desarrollo pertenecen a distintos sectores económicos, desde el transporte y la logística, minas, tecnologías y telecomunicaciones, finanzas, manufacturas o farmacéutico, entre otros.

Las instalaciones logísticas de Cacesa en San Fernando, cuya principal actividad es el comercio electrónico transfronterizo, cuentan con 29.000 metros cuadrados y fueron inauguradas en 2021.



Imagen de la visita de la delegación africana.

T
FLASH

Carretera

Palletways presenta su nuevo servicio Hubdrop

Palletways Iberia, red de distribución exprés de mercancía paletizada, perteneciente a Imperial, del grupo DP World, presenta Hubdrop, nuevo servicio para clientes internacionales de gran volumen con el que se reducen los plazos de entrega. Los clientes que envían grandes volúmenes de carga internacional pueden ahora consolidar sus pedidos y dejarlos en el *hub* de destino más cercano. La red de miembros de Palletways en la zona o país de entrega se encargará entonces de entregarlos.

Servicios

Cabify Logistics, nueva línea de negocio de Cabify

La plataforma de movilidad Cabify abre un nuevo capítulo en su diversificación de soluciones de movilidad con el lanzamiento de la marca Cabify Logistics. Una nueva línea de negocio para impulsar el servicio de paquetería y envíos de última milla para empresas.

Marítimo

El tráfico de Puertos de Las Palmas, al alza

El sistema portuario de la provincia de Las Palmas mantiene el crecimiento del tráfico total de mercancías en el acumulado anual hasta septiembre. En concreto, encara el último trimestre con un avance del 3 por ciento con respecto al mismo período del año anterior, y un 8,73 por ciento por encima de los registros prepandemia.



La secretaria de Estado de Transportes mantiene un encuentro con responsables del puerto.

Marítimo

Algeciras reclama ferrocarril

Transportes se compromete a una mayor agilidad en las inversiones

TXXI | Algeciras

La labor de la Autoridad Portuaria de Algeciras, que preside Gerardo Landaluze, está logrando en tiempo récord concienciar al Gobierno sobre la necesidad de incentivar las inversiones en conectividad.

La reciente visita de Isabel Pardo de Vera, secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, muestra parte de este compromiso por mejorar las condiciones de competitividad de un puerto que viene reclamando en la última década mayor agilidad en las inversiones en las infraestructuras terrestres aún pendientes.

En su reunión con los directivos portuarios, Pardo de Vera garantizó el apoyo e impulso del Gobierno a la conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla y al resto de conexiones terrestres que necesita el enclave para incentivar la intermodalidad. La secretaria de Estado de Transportes concretó que Adif va a proceder a una electrificación provisional de la línea, mientras se construye una variante en el tramo de Ronda hasta Bobadilla, sin esperar así los resultados de la evaluación de impacto ambiental ordinaria, la cual mantiene el proyecto paralizado desde 2020.

Servicios

Incubadora de Logística 4.0

El CZFB gana una convocatoria de ayudas para su creación

TXXI | Barcelona

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona ha ganado una convocatoria pública de ayudas de la Fundación Incyde de las Cámaras de Comercio españolas para crear y poner en marcha una Incubadora de Alta Tecnología en Logística 4.0, que estará ubicada en el DFactory Barcelona. El proyecto cuenta con la financiación de los fondos FEDER que gestiona Incyde en un 50 por ciento. El objetivo principal tras este acuerdo es prestar servicios al colectivo empresarial, científico y tecnológico de diferentes sectores asociados a la cadena de valor de la logística susceptibles de la industria 4.0, añadiendo valor tecnológico tanto a los productos como a

los procesos. Javier Collado, director general de la Fundación Incyde, destacó que “con este centro ya son 23 las Incubadoras de Alta Tecnología puestas en marcha por Incyde en toda España. Por su parte, Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB, recordó que “el sector logístico se encuentra en un momento clave para su desarrollo”. Por ello, añadió Navarro, “queremos potenciar y reforzar nuestro papel como agente económico y conector acogiendo una incubadora que impulsará el desarrollo de la logística 4.0”.

El impacto directo que se espera de la potencia Logística 4.0 se concentra en el sector de la Manufactura Avanzada.

CIMALSA

Innovación en Logística y Movilidad
al servicio de las empresas y las personas

Impulsamos
y gestionamos
plataformas logísticas
multimodales con un
modelo de gestión propio
y en colaboración
público-privada



CIMALSA
Logística i mobilitat

30C
30 ANYS CIMALSA 1992-2022



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori