



# Transporte XXI

Transitarios

**Intermodal Forwarding testa el ferrocarril con Europa**  
Pág. 9

Marítimo

**MSC invertirá 3,2 millones en su terminal de Valencia**  
Pág. 14

Carretera

**Lodisna desembarca en la última milla y abre filial en Tánger**  
Pág. 16

Informe

**Transporte de contenedores en el puerto de Algeciras**  
Pág. 26

Número 666 | Año XXXI | 15 Noviembre 2022

www.transportexxi.com

## Scan Global Logistics acelera el paso

El operador danés prepara nuevas compras en el mercado ibérico tras integrar a Horizon, Contenosa y a su filial Naypemar **Pág. 8**



SCAN GLOBAL LOGISTICS

Scan Global Logistics continúa el fuerte despegue de su actividad en España, iniciada en 2016 con la constitución de una sociedad en A Coruña.

**SONIA GARCÍA**

Presidenta de Asetrabi

**“Un paro en el transporte no es la solución”**



La presidenta de la patronal de transportes de Vizcaya no rehúye ningún frente. Sonia García subraya que “el problema de muchos autónomos es que piensan que solo llevan un camión” y apuesta por limitar la subcontratación.

**Pág. 36**

Servicios

**Merlin Properties agiganta su ‘stock’ logístico**

Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi), que sigue quemando etapas en sus planes ‘Best II’ y ‘Best III’, se aproxima a los 3 millones de metros cuadrados gestionados entre activos existentes y suelos pendientes.

**Pág. 18**

**BOLUDA LINES**

**DailyCanarias**

La flota + operativa  
El mejor Transit Time

boluda.com.es

Ferrocarril

**Transportes prevé reformular su plan de ‘ecoincentivos’**

El programa de ‘ecoincentivos’ diseñado por Transportes para impulsar el ferrocarril ha chocado con la cruda realidad económica actual, haciendo complicada su aplicación. El Ministerio ya está trabajando en una reformulación del plan de cara al próximo año.

**Pág. 34**



## QUÉ BIEN

La iniciativa europea para la descarbonización de la logística Lean & Green, coordinada en España por Aecoc, que ya ha superado el umbral de las 100 empresas vinculadas al proyecto. Durante el presente ejercicio, el programa ha sumado 21 nuevas compañías como AT Robles, Biatrans, Bidafarma, Cafés Baqué, Calsina Carré Carreras Grupo Logístico, Condis, Consum, DB Schenker, El Junza, El Pozo, Transgourmet Ibérica, J Cano, LG Electronics, Moldtrans, Noriega Grupo Logístico, PepsiCo, Primaflor, Rafa Grau, Transegre y Veepee. Desde su puesta en marcha en 2017, las empresas adheridas a Lean & Green han logrado reducir en más de un 20 por ciento sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), generando un ahorro en las emisiones de CO2 de 7 millones de toneladas, según destacan y Distribuidores.



## QUÉ MAL

La propuesta Euro 7 de la Comisión Europea para establecer normas de emisión de vehículos más ambiciosas ha sido acogida con cautela desde el sector. La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) ha mostrado su "preocupación por su rigurosidad, que pueda requerir en algunos casos que los vehículos se rediseñen por completo, con implicaciones de costos que son completamente desproporcionadas con respecto a los beneficios reales". Desde la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) señalan que "con los nuevos estándares de emisión de contaminantes para camiones Euro 7 tendrán que trasladar importantes recursos financieros y de ingeniería de los vehículos eléctricos de batería y pila de combustible al motor de combustión interna". Desnudar a un santo para vestir a otro.

## LA FOTO DE LA QUINCENA



## ALGECIRAS, NUEVE AÑOS OPERANDO MEGABUQUES

Parece que fue ayer, pero ya han pasado nueve años de la primera escala de un megabuque en Algeciras, el "Maersk McKinney Møller", de 18.000 TEUs (en la imagen). Desde entonces, las dos terminales de contenedores se aproximan a las 1.000 operaciones con gigantes que han ido creciendo en capacidad.

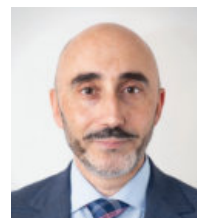
## SE MUEVEN

**Saül Garreta**

El arquitecto Saül Garreta es el nuevo presidente del Puerto de Tarragona en sustitución de Josep Maria Cruset, que ha dejado el cargo por los cambios en el Govern.

**Susana Velasco**

Gasnam refuerza su equipo con el nombramiento de la periodista Susana Velasco como nueva gerente de Comunicación de la asociación.

**David Benito Astudillo**

El Consejo de Ministros aprueba el nombramiento de David Benito Astudillo como nuevo director general de Aviación Civil del Ministerio de Transportes (Mitma).

**Virginia Muñoz**

La Asociación de Empresarios del Transporte de Valladolid ha elegido a Virginia Muñoz al frente de la asociación por un periodo de cuatro años.

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](mailto:javier.miranda@grupoxxi.com)

**Director**  
Alfonso Alday  
[a.alday@grupoxxi.com](mailto: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](mailto:publicidad@grupoxxi.com)  
**Suscripciones:** Belén Ruales  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto: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](mailto:transporte@grupoxxi.com)  
**Depósito Legal:** BI-708-92



EDITORIAL

# El paro no es la solución

El presidente de Fenadismser, Julio Villaescusa, ya lo dejó bien claro en un acto organizado para abordar la última normativa aplicable al transporte: “Este sector es muy propicio para ser utilizado por intereses políticos y crear conflictos”. Otrora protagonista de movilizaciones en la carretera y, por tanto, buen conocedor de lo que se mueve en este mundo, parece que no le falta razón. Y es que solo en clave política puede entenderse la nueva salida de pata de banco de Plataforma, organización minoritaria que no ha dado señales de vida en la última década -y problemas había para dar y tomar-, hasta el paro organizado en marzo, al que acaba de sumar una nueva convocatoria.

La excusa del líder de Plataforma, sin camión que mantener, es que los transportistas trabajan a pérdidas. Y aquí se vuelve a confundir al colectivo

que dice defender, al aprovechar el ruido para hacer creer que se puede establecer una “tarifa mínima de obligado cumplimiento”, imposible en una economía de libre mercado, que ni siquiera funcionó cuando estuvo vigente. El transporte por carretera, fruto del esfuerzo negociador del Comité, ha dado un paso de gigante en el último año, con medidas estructurales y coyunturales de gran calado. España puede presumir de contar con una de las legislaciones más avanzadas de Europa. Solo hace falta que los transportistas utilicen correctamente las herramientas a su alcance. Quedan temas pendientes, sí. Toca seguir negociando, pero el paro no es la solución. Y si no se logra evitar, al menos que el Gobierno, que tiene sindicalistas de gran nivel entre sus filas, recuerde que tan importante es el derecho a la huelga, como el derecho al trabajo.

# Repensar la sostenibilidad

El primer Congreso Internacional de Sostenibilidad Portuaria, organizado por el Puerto de Bilbao, ha supuesto una oportunidad para reflexionar sobre mejoras en la gobernanza, la transición energética, la conexión puerto-ciudad o la salud laboral. Los puertos están abordando numerosas inversiones en la electrificación de las terminales y en incorporar las energías verdes y combustibles más sostenibles para afrontar un reto tan complejo como es la descarbonización del transporte marítimo. Durante el evento, que coincidió en fecha con la 27 edición de la Cumbre del Cambio Climático celebrada en Egipto, Gunter Pauli, considerado “el Steve Jobs de la sostenibilidad”, ofreció una visión más activista, para “cambiar el chip de las estrategias a 2050, reflejadas en el análisis-parálisis, por la acción urgente”. El emprende-

dor belga abogó por la ciencia, la creación y la innovación para extender iniciativas empresariales de la economía azul, inspiradas en la naturaleza, y que están funcionando. Entre ellas, la embarcación “Porrima”, que recorre el mundo impulsada por placas solares, una cometa e hidrógeno, y al que seguirá en 2030 un barco con capacidad para transportar 50 TEUs empleando dichas tecnologías. Además, defendió cambiar los proyectos de expansión portuaria por reutilizar las actuales terminales y reemplazar los megabuques por embarcaciones de menor tamaño que puedan acceder a puertos pequeños. Ideas volcadas en la sostenibilidad ambiental que se olvidan de la vertiente económica. Un desequilibrio que las hace no realistas ante el continuo crecimiento de flujos. Como recalco Pauli: “la madurez consiste en mejorar los sueños”.

LA ROSCA

Alfonso Alday



Los transportistas no pueden seguir esperando llevar a un policía en su camión para hacer valer sus intereses

## Vivir del cuento

Manuel Hernández, presidente de Plataforma, organización minoritaria de transportistas autónomos y pequeñas empresas, ha vuelto a tener su minuto de gloria con la convocatoria de un nuevo paro indefinido, que muy pocos, incluso dentro del colectivo de autónomos que se arroga defender, respaldan.

Este personaje, que no cesa en su empeño de vivir del cuento, compartiendo ‘alfombra’ con la ministra de Transportes, argumenta que los transportistas siguen trabajando a pérdidas. Y la verdad, me cuesta creer esta afirmación lapidaria. De ser así, como canta Sabina, durarían “lo que duran dos peces de hielo en un whisky on the rocks”. El problema, muy preocupante, podría ser lo que ya anticipa la presidenta de Asetrabi en la entrevista que Transporte XXI publica en este número: “Las pequeñas empresas, y algunas grandes, no saben hacer números. No saben realmente qué es lo que deberían cobrar por un transporte”. Un escenario desolador en el que importa bien poco los logros conseguidos, en tiempo récord, porque si no son capaces de hacer valer las herramientas que ahora tienen a su alcance, como la prohibición de la carga y descarga, la indexación del precio del combustible o el régimen sancionador de lucha contra la morosidad en el transporte por carretera, entre otras, apaga y vámonos.

Los transportistas no pueden seguir esperando llevar a un policía en su camión para hacer valer sus intereses. Es hora de que las empresas, incluso los autónomos con un solo vehículo, sean conscientes de que tienen que hacer viable su negocio. Ahora está en su mano. Las medidas, que ya están dando sus frutos, son de gran calado. Negar lo evidente es una tomadura de pelo. “Puedes engañar a todo el mundo algún tiempo. Puedes engañar a algunos todo del tiempo. Pero no puedes engañar a todo el mundo todo el tiempo” (Abraham Lincoln).

a.alday@grupoxxi.com



## MIRAR SIN VER

Miguel  
Rocher

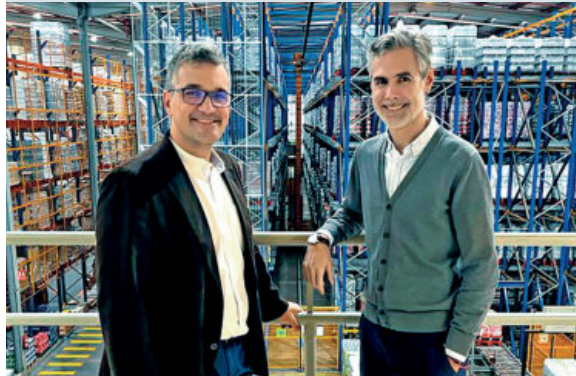
Hay que echar mano del oportunismo, buscando acólitos para la causa, que nos otorguen el poder de administrar

## Oportunismo

Comentar dicen, criticar sería más cierto, la vida de otras personas es humano y sí, la envidia tiene mucho que ver en esto. Envidia de la de verdad, porque la sana no existe, tan solo es una mala excusa para edulcorar cómo sucumbimos a la tentación. La crítica envidiosa es tolerante, siempre y cuando no esconda el oportunismo de tratar de sacar beneficio, espiritual o material, siendo el segundo el que se lleva la palma. Esa oportunidad oportunista de ponerse del lado de una supuesta mayoría, enarbolando esa falsa bandera para sacar tajada. Si es preciso sentenciar sin elementos de juicio la trayectoria de un jugador sin aristas en su carrera, pues se hace y sí, además, ha desarrollado una trayectoria profesional de éxito, mejor aún, por un diez por cien en el que la discreción no ha sido su mayor virtud, ni tiene porque serla. Después de un periodo de valle en el que los detractores de la ampliación del Puerto de Valencia y la Terminal Norte, estaban con la guardia bajada, llega el pico con mucha más virulencia en esta séptima ¿? ola, como si de un virus cualquiera se tratara. Postulados en redes sociales, prensa y micrófonos. Descolocado, me he puesto a pensar en esto de la arrancada de caballo y parada de burro, que reza el refranero popular. Y he salido de mi habitual ignorancia al comprobar el calendario de las próximas elecciones para las que quedan menos de seis meses, por lo que ahora mismo hay que echar mano del oportunismo, buscando acólitos para la causa, que nos otorguen el poder de administrar que parece espiritual, siendo como es, absolutamente material. Quizás algún día, esos aspirantes sean capaces de convencer con argumentos sólidos, formando a sus electores en aquello que desconocen, para que razonen con los elementos de juicio suficientes, la opción que les ayudará. “La política es el arte de impedir que la gente se meta en lo que sí le importa” (Marco Aurelio Almazán)

mrocher@operplus.com

## COMPLEMENTARIOS



La compañía gallega de distribución alimentaria Vegalsa-Eroski formaliza su adhesión al Clúster de la Función Logística de Galicia, que alcanza los 44 socios. En la foto, **Iago Domínguez** (izq.), gerente del clúster, y **Fernando Casal**, director de Logística de Vegalsa-Eroski.

## EL PASAVANTE LEGAL

El transitario, ante la integración vertical de las navieras, debe seguir reinventándose

Jesús Barbadillo



## Transitario

La globalización, la liberalización, la digitalización y, sobre todo, el hecho de que las grandes navieras multinacionales de contenedores no solo estén operando como tales, sino que además se estén convirtiendo simultáneamente en empresas transitarías (incluyendo a los comisionistas de transporte, operadores logísticos, NVOCC y asimilados), en terminalistas, en operadores portuarios y en otras figuras conexas, está obligando a los transitarios a seguir reinventándose.

Las citadas navieras cuentan con un potente sistema informático que interconecta a cargadores, destinatarios y demás partes interesadas en la carga y que, además, posibilita cerrar un flete, hacer un *booking* o seguir el *tracking* de las cargas sin intermediario alguno. El servicio ofertado también incluye el asesora-

miento logístico, el transporte puerta a puerta y la última milla de forma que, en la práctica, se ofertan unos servicios de transporte combinados e integrales a unos precios muy competitivos. Se trata de la llamada integración vertical, donde el Top 10 de las citadas empresas navieras controla en torno a un 90% del transporte marítimo mundial de contenedores.

Por ello, los transitarios no solo deben seguir apostando por el transporte *tramp* (frente al regular) y por el transporte de las mercancías que no vayan en contenedor, sino además seguir reinventándose hacia la especialización, cargas especiales, *project cargo*, mercancías peligrosas, graneles sólidos y líquidos y carga ro-ro, pues tienen una operativa y complejidad distinta a la del contenedor que recomiendan un asesoramiento integral especializado (embalaje, estiba, seguros, etc.) para cada caso concreto.

jesus.barbadillo@garrigues.com

## EL TÚNEL

Carlos  
Sánchez

Tan solo una cuarta parte del colectivo de conductores de camión en España tiene menos de 50 años de edad

## Penumbra

Según cálculos de la IRU, la organización internacional del transporte por carretera, en el mundo faltan 2,6 millones de conductores profesionales. Tan solo en Europa faltarían en torno al medio millón de conductores profesionales al cierre de 2022.

En España la situación es también bastante complicada. La edad media de los conductores profesionales supera los 50 años y tan solo una cuarta parte del total del colectivo tiene menos de esos 50 años. Además, según los expertos, en nuestro país se van a necesitar 15.000 conductores de camiones en los próximos cinco años. Con ese porcentaje tan alto de conductores de más de 50 años, y en ausencia de relevo generacional, en el plazo de 10 a 15 años la situación puede convertirse en dramática. Es una tormenta perfecta porque faltan conductores, mientras que la demanda de transporte en Europa está previsto que crezca un 60 por ciento en el horizonte del año 2050. Al mismo tiempo, destaca que solo el 2 por ciento de los conductores de camión sean mujeres.

También los cargadores están preocupados, como es lógico. Según un reciente estudio de Aecoc, la patronal de empresas de gran consumo, para el 89 por ciento de las empresas consultadas el principal reto vinculado a su transporte y logística es la escasez de conductores de camión, muy por encima del precio del combustible, que se sitúa en el 51 por ciento. Además, en el caso del transporte internacional, la situación es aún más complicada. Según un estudio de TDR Jobs, las ofertas de empleo para conductores de internacional se sitúan en torno al 50 por ciento, mientras que solo el 20 por ciento de los conductores tiene interés en realizar este tipo de transporte. Todo esto en un contexto en el que España tiene el dudoso honor de liderar las estadísticas de paro juvenil en Europa. Se acercan tiempos de penumbra en el sector si no se actúa con urgencia.

c.sanchez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Enric Tíco



Lo que pedimos los transitarios es que existan unas reglas del juego justas e iguales para todos

## ‘Consortia’: pequeñas mentiras, bulos y estadísticas

Recientemente he tenido la oportunidad de leer un escrito del responsable en España de una gran naviera a quien tengo una alta estima personal y también profesional, que había publicado en su Blog, en el que se pronunciaba sobre el *Consortia Block Exemption Regulation* (CBER). En dicho texto señalaba un hecho evidente: el CBER es plenamente legal. Cierto, como lo es la pena de muerte en algunos países. Otra cuestión muy diferente es que, tal y como indica el autor, el hecho de que una norma haya sido aprobada y sea legal no implica, ni mucho menos, que sea justa y buena para la sociedad. Y digo más, que una norma sea legal no implica que la aplicación que se hace de la misma también lo sea. No cabe duda de que existen muchos incumplimientos en la aplicación de las normas. Lo mismo ocurre con el CBER, tal y como explicaré a continuación. Vaya por delante una cuestión: el CBER prevé expresamente que las navieras estén excepcionadas del cumplimiento del artículo 101 del Tratado de funcionamiento de la UE en una buena cantidad de actividades, de modo que es cierto que el Reglamento permite a las navieras operar servicios conjuntos sin infringir las leyes europeas antimonopolio, pero las excepciones de la obligación de cumplir esa normativa en su integridad. Es decir, no incumplen la normativa, porque se les permite no tener que cumplirla.

Indica también el autor que una de las condiciones que impone el CBER es la de que las navieras que participan en estos consorcios tengan una cuota inferior al 30% sobre el servicio donde vayan a operar. Y ahí radica uno de los problemas que hemos detectado: cada vez son más los expertos independientes que afirman que las compañías navieras incumplen sistemáticamente dicho porcentaje. Esto es lo más sangrante del asunto. Hoy en día, el nivel de fiabilidad del servicio está en mínimos históricos, es decir, con el “maravilloso CBER” estamos recibiendo el peor servicio de la historia.

En cuanto al posible favorecimiento o no de la integración vertical, integración que se ha visto incrementada por el abuso que ha supuesto el CBER, resulta evidente que cuantos menos actores haya

en el mercado, menos competencia hay y, en consecuencia, peor funciona ese mercado y, por tanto, más perjudicado se verá el consumidor. Teóricamente, la actuación de los actores está controlada por las autoridades. El problema que existe es que la competencia en el transporte marítimo de línea no se controla en gran medida debido a la falta de organismos públicos especializados en este ámbito. Este es, precisamente, el gran problema que tenemos en la UE, donde existen autoridades no especializadas y reactivas pero no proactivas ante las denuncias. Hay excepciones, como la FMC que menciona el autor; precisamente, la FMC que sí tiene competencias amplias y ya ha comenzado a sancionar a las compañías navieras. ¿Casualidad?

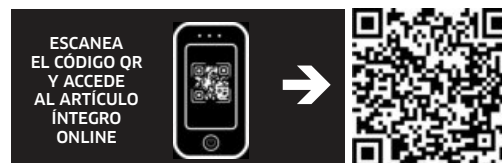
En relación con los “blank sailings”, considero que lo razonable es exigir que se cumplan los compromisos adquiridos con los clientes, pues esta es la base del mercado y del Estado de derecho y la condición para no romper la cadena de suministro. Además, estas herramientas generan una reducción artificial de la oferta.

Lo que pedimos los transitarios es que existan unas reglas del juego justas e iguales para todos, derogando el CBER e imponiendo a la actividad naviera el mismo régimen tributario que al resto (eliminando el trato de favor previsto por la OCDE). Resulta necesario frenar estas políticas intervencionistas de la UE que tienen como efecto beneficiar al más grande, perjudicando a todos los demás, especialmente al consumidor. Porque, entendiendo que en su día el *Consortia* tenía su explicación lógica y deseable, su ejecución especialmente en los últimos años, y el abuso provocado por sus máximos beneficiarios, provoca y provocará gravísimas consecuencias en la cadena de sumi-



nistro. Me pregunto: ¿por qué se quiere romper una cadena de suministro equilibrada, eficiente, basada en la confianza entre los que la llevamos a la práctica?. Una confianza que nunca se ha roto, pero de no derogarse el Reglamento *Consortia* caerá en saco roto. El gran perdedor, las alzas de precios que se están produciendo (ligadas a la paulatina desaparición de la competencia), y el consumidor.

Seguiremos luchando con los Grupos Parlamentarios del Parlamento, y también ante los juzgados para evitar los abusos que se siguen produciendo. Es nuestro deber. Por favor, hagamos un *reset* y volvamos al punto de inicio, que nunca hubiéramos habido de forzar.



LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



La mejor manera de aumentar la recaudación tributaria es recuperar la actividad económica perdida

## PGE 2023: Más impuestos

El Consejo de Ministros ha aprobado el Proyecto de Ley de los Presupuestos para 2023, que recogen un gasto público desmesurado y tienen carácter cortoplacista. Se trata de unos presupuestos irreales que contemplan unos ingresos disparatados que nadie tiene claro de dónde saldrán.

La ministra de Hacienda ha señalado que “ofrecen seguridad y estabilidad en este momento de incertidumbre”, una afirmación demasiado optimista teniendo en cuenta que las previsiones macro del Gobierno no coinciden con las de ninguna otra institución económica de referencia. Además, son antisociales porque aumentan la deuda y disparan el gasto público que posteriormente tendremos que pagar.

Los PGE 2023 asestan un nuevo golpe a las empresas mediante el aumento de impuestos, especialmente las cotizaciones sociales, lo que tendrá una influencia negativa en el empleo, pues cualquier intención de subir los salarios reales será absorbida por el nuevo impuesto al empleo. No se entiende que el Gobierno eleve los costes de contratación, que es la necesidad más importante que tenemos para batallar contra el desempleo. El sueldo de los funcionarios y las pensiones copan la mayor parte del incremento del gasto, lo que dinamita el tantas veces reclamado pacto de rentas. Además, refuerzan la inflación, puesto que estas dos partidas de gasto corriente están indexadas a la evolución del IPC del periodo anterior.

Mientras, nuestro tejido productivo afrontará en 2023 una presión fiscal sin precedentes, que se situará por encima del 11% del PIB, en un escenario protagonizado por la crisis económica, el elevado coste energético, la inflación o la guerra de Ucrania. La mejor manera de aumentar la recaudación tributaria es recuperar la actividad económica perdida, lo que no se producirá si aumenta la presión fiscal a las empresas.

## TRASLUCHANDO

Luis Figaredo



Parece evidente que existe una propensión (no ya una mera posibilidad) que los accidentes marítimos sucedan

## El "Prestige": más hiel que derecho

Parece obligado escribir sobre el "Prestige". No es el aniversario de su hundimiento, pero como eso no importa, todos los conocedores del tema (que dudo se hayan leído todo el expediente del incidente, más voluminoso, desde luego que los panfletillos o *podcasts* que circulan hoy en día) han decidido que ahora es el momento.

Decía Groucho Marx que la política es el arte de buscar problemas, encontrarlos, hacer un diagnóstico falso y aplicar después los remedios equivocados. Algunos, aún se lamentan de que las posibles responsabilidades políticas hayan quedado sin condenar. A pesar del varapalo que la Audiencia Provincial nº 1 de A Coruña aplicó a los que no pudieron o supieron demostrarlas entonces. ¿Pero se han preocupado en discutir la conveniencia para España de salirse de los Convenios de Limitación de Responsabilidad, de terminar con los privilegios de los navieros y establecer el derecho a recuperar el 100% de los daños causados? Pues no. No mola.

Repasando alguna de las notas que tenía me he encontrado con una tarjeta de un periodista de uno de los periódicos de gran tirada que me pidió llamarle si sabía algo de uno de los vicepresidentes del Gobierno. Ahí quedó su interés por la verdad. Y el mío por ese periódico.

Dice Nunca Mais que otro 'Prestige' es posible. El filósofo Popper dice que, si una cosa puede suceder en el tiempo, sucederá si se le da tiempo para que suceda. Parece evidente que existe una propensión (no ya una mera posibilidad) que los accidentes marítimos sucedan. Negar lo anterior es no solo negar la teoría de la propensión, sino negar la realidad. Y mantener los privilegios a los navieros, es la otra realidad que se quiere olvidar.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

## SAL GORDA

El ayuntamiento de Madrid incorporará más de un millar de nuevas plazas de carga y descarga de mercancías hasta 2025. Así lo contempla en el marco de su nueva Estrategia de Distribución Urbana de Mercancías (DUM) 360. En Madrid se generan diariamente cerca de 700.000 operaciones de carga y descarga de mercancías, según el consistorio que lidera **José Luis Martínez-Almeida**, y la ciudad dispone de 8.219 plazas. La localización de las nuevas zonas de carga y descarga se realizará bajo el criterio de proximidad a establecimientos del canal Horeca, que son los que requieren vehículos de mayor tamaño y más tiempo para realizar estas labores. El aumento de plazas complementará la puesta en marcha de la nueva aplicación móvil 'Madrid DUM 360', que permite digitalizar todo el sistema de reparto de mercancías y automatiza el control del uso de las plazas. La aplicación, impulsada por el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, **Borja Carabante**, estará en fase de pruebas hasta enero de 2023.

## LOGÍSTICA MEDIANTE

Quizás estemos ante una tendencia de alisamiento de los picos de demanda

Ana González



## 'Black Friday' 2.0

Las empresas de logística y transporte que operan en la última milla se preparan para el mayor pico de entregas del año. Con el *Black Friday* arranca en noviembre un periodo promocional que se extiende hasta las fiestas de Navidad y que concentra en torno al 40 por ciento de la actividad de comercio electrónico del año. Tiene su origen en los años 60 en Estados Unidos, cuando se comenzaron a ofrecer importantes rebajas el primer viernes después de la fiesta de Acción de Gracias con el fin de activar las ventas que marcaban el inicio de la campaña navideña.

El concepto fue exportándose a otros lugares del mundo, llegando a España en torno al año 2012 de la mano de grandes actores de la distribución. Poco

después se convirtió en el día de la fiesta del comercio electrónico, momento en el que las empresas logísticas implicadas debían reforzar capacidades y recursos para hacer frente a la demanda. A lo largo de estos años se ha extendido a todo el comercio, y podemos decir que ha pasado a ser una serie de promociones encadenadas que se extienden más allá de un viernes concreto en el mes.

El comercio electrónico sigue creciendo, pero este año se espera que el *Black Friday* sea un 5 por ciento inferior al año anterior. Sin duda el contexto inflacionista tiene algo que ver, pero también asistimos a cambios en los hábitos de compra ante eventos promocionales que aumentan su frecuencia y extensión en el tiempo.

Quizás estemos ante una tendencia de alisamiento de los picos de demanda que ayudarían a una mejor gestión de los parámetros logísticos.

cel@cel-logistica.org

## SHIPPERS &amp; CO.

Jordi Espín Vallbona



No puedo aceptar una nueva convocatoria de paro

## El día de la marmota

Escribo esta columna al límite del cierre de la edición con la persecución (amable) de mi editor, mientras estoy pendiente de la actualidad sin que haya actualizaciones más allá que sobrevivir a la logística en un bucle eterno de problemas y luchas.

Bill Murray, que estaba también en bucle "Atrapado en el Tiempo" en la famosa película de 1993, veía la misma marmota, pisaba los mismos charcos cada día y cometía los mismos errores, pero él no los concebía como tal, sino como su "supply chain" cotidiano que se repetía eternamente sin virarlo como un presente activo, ni tampoco proyectando ningún tipo de futuro constructivo. Era un presente anodino solo conducido por su piloto automático en que el conductor, él mismo, era una víctima directa de la cotidianeidad más pueril. Darse cuenta y cambiarlo era la clave para la solución.

¿Otro paro? ¿Más quejas reiteradas, denuncias y culpas a repartir? No puedo aceptar una nueva convocatoria de paro después de toda la nueva e ingeniería normativa que ha acontecido, que los cargadores hemos incorporado y de la que estamos todavía en plena digestión de su aplicabilidad operativa y contractual. Pero esta vez, los principales agentes del sector del transporte, igual que Bill Murray, han reaccionado al presente para constatar que es constructivo y que ha cambiado ¡Yes! ¡Bravo! Han salido en tromba y sin fisuras a explicar que el presente es edificante, y que el paro se rechaza, en una conjunción de voces diferentes que se afinan en un mismo tono de rechazo al paro. Pues manos a la obra; ahora debemos hablar del elefante que tenemos en la habitación y del que nadie quiere hablar: que los cargadores están ausentes de las negociaciones y que no existe mesa de negociación alguna. Los cargadores tenemos que estar en las negociaciones pendientes con los transportistas y el MITMA. Marmotas ya no, ahora son elefantes.

jespin@transprime.es

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



**Nicolas Olano**  
Presidente del Grupo Olano

El grupo francés de transporte frigorífico que dirige Nicolas Olano mantiene su ruta para facturar 600 millones de euros en 2023. Tras el reciente control de Transportes Caudete, que sigue a la de Devesa Express en junio, se prevén más adquisiciones.



**Vicente Boluda Fos**  
Pdte. Boluda Corp. Marítima

Vicente Boluda, presidente de Boluda Corporación Marítima, ha sido galardonado con el Premio Industria Azul 2022, en su IV edición, concedido por el Clúster Marítimo de Cantabria, cuya entrega tendrá lugar en Santander el 30 de noviembre.



**Ismael de Marcos**  
Presidente Ateia Aragón OLT

Ateia Aragón OLT, que preside Ismael de Marcos, ha celebrado el 20 aniversario de su constitución con una jornada sobre las perspectivas del comercio internacional. Ateia Aragón será la anfitriona del congreso de Feteia en 2024.



**Manuel Hernández**  
Presidente de Plataforma

El presidente de Plataforma intenta llevar de nuevo el caos a las carreteras con la convocatoria de un nuevo paro indefinido de transporte, que, al cierre de esta edición, había pinchado en hueso. El rechazo del sector, que apuesta por el diálogo, es unánime.

### PICOS DE ORO

Los problemas del sector se resuelven negociando y no con paros indefinidos

**Ramón Valdivia**

Vicepresidente ejecutivo de Astic

Sin sostenibilidad no hay futuro como puerto, empresa o sociedad

**Ricardo Barkala**

Presidente del Puerto de Bilbao

Los puertos hemos de contribuir a paliar la emergencia climática, tenemos que ser ecoeficientes

**Gerardo Landaluze**

Presidente del Puerto de Algeciras

El Gobierno ha cumplido todos los acuerdos con el transporte

**Raquel Sánchez**

Ministra de Transportes

Nuestro gran reto es diferenciarnos del servicio puerta a puerta de las navieras

**Ismael de Marcos**

Presidente de Ateia Aragón

Es el momento de poner el foco en nuestro planeta

**Miguel Borrás**

Director general de DHL Express España

### OJO AVIZOR

El *short sea shipping* va camino de batir nuevo récord en 2022, más con los 'ecoincentivos'

Eva Mármol



## Aliciente

Los tráficos de *short sea shipping* de los puertos españoles siguen navegando viento en popa. El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro no sabe ni de pandemias ni de guerras ni de inflaciones.

Ya logró su mejor registro histórico el año pasado. Y ha seguido por el mismo camino en el primer semestre de este ejercicio, superando en cuatro millones de toneladas los tráficos pre-pandemia.

Eso sí, el viento en popa no sopla por igual en los puertos de la fachada mediterránea que en los de la atlántica. Dejando al margen la diferencia de volúmenes entre una y otra fachada, las dársenas mediterráneas han crecido el triple que las atlánticas.

Todo parece indicar que habrá nuevo récord al cierre de este ejercicio. Más teniendo en cuenta un nuevo

aliciente en el último tramo del año: la subvención que recibe el transportista por viaje en el que sube el remolque o camión a alguna de las 16 líneas de *short sea shipping* subvencionables incluidas en el programa de 'ecoincentivos' del Mitma.

Y eso que habrá más de un transportista que embarque en Bilbao y que renuncie a tramitar el papeleo por 5,6 euros, la ayuda mínima, ya que el 'ecobono' está en función de la distancia ahorrada por carretera entre el puerto de origen y la frontera. Y seguramente habrá récord aunque no se beneficien los servicios con los importantes mercados marroquí y británico al no ser UE.

Si próximas convocatorias de los 'ecoincentivos' tienen en cuenta la distancia ahorrada en carreteras de Estados miembro e incluyen países no comunitarios, como reclama SPC-Spain, será miel sobre hojuelas para este transporte.

### AGENDA

**8-10 de febrero de 2023**

**Fruit Logistica**

Conferencia y Exhibición  
Berlín

[www.fruitlogistica.com/es/](http://www.fruitlogistica.com/es/)

**1-2 de marzo de 2023**

**Logistics & Automation**

Conferencia y Exhibición  
Bilbao

[www.bilbaoexhibitioncentre.com](http://www.bilbaoexhibitioncentre.com)

**21-23 de marzo de 2023**

**World Maritime Week**

Conferencia y Exhibición  
Bilbao

[www.bilbaoexhibitioncentre.com](http://www.bilbaoexhibitioncentre.com)

**9-12 de mayo de 2023**

**Transport Logistic**

Conferencia y Exhibición  
Munich

[www.messe-muenchen.de](http://www.messe-muenchen.de)

**5-8 de junio de 2023**

**SIL Barcelona**

Conferencia y Exhibición  
Barcelona

[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)

**6-8 de junio de 2023**

**Breakbulk Europe**

Conferencia y Exhibición  
Róterdam

[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)

**3-5 de octubre de 2023**

**Fruit Attraction**

Conferencia y Exhibición  
Madrid

[www.ifema.es/en/fruit-attraction](http://www.ifema.es/en/fruit-attraction)



Imagen de contenedores de Scan Global Logistics.

Transitarios

# Scan Global Logistics acelera el paso

El operador danés prepara para el próximo año nuevas adquisiciones en el mercado ibérico tras integrar a Horizon, Contenosa y a su filial Naypemar

**Iñaki Eguía** | A Coruña  
Scan Global Logistics continúa el fuerte despegue de su actividad en España, iniciada en 2016 con la constitución de una sociedad en A Coruña. El transitario danés, que el pasado año tomó el control del Grupo Contenosa y de su filial Naypemar Barcelona, seguirá creciendo con nuevas adquisiciones en la Península Ibérica, según revelaron a Transporte XXI desde la dirección de la filial española.

La multinacional danesa acometió una reestructuración societaria de su actividad en España, que incluyó Conmar Lines, Horizon International Cargo, y todas las marcas relacionadas con

el Grupo Contenosa, tales como Naviomar o Merzcar-go Forwarding. Tras su consolidación el pasado mes de abril, la operativa ibérica del grupo danés cuenta con tres líneas de negocio, Scan Global Logistics, Contenosa y Naypemar.

El grupo tiene una red de ocho oficinas en España

La dirección de la filial española adelantó que “el grupo Scan Global Logistics proyecta cerrar el actual ejercicio doblando su cifra de negocio, con 200 millo-

nes de euros, tras lograr un crecimiento exponencial en sectores como *retail*, automoción, minería y energías renovables”.

Entre los proyectos abordados por Contenosa, empresa del Grupo Scan Global Logistics, destaca la apertura de un servicio diario a Baleares, que se suma a la línea de cabotaje con las Islas Canarias, y con el que incrementa el volumen proyectado a cierre de 2022 en más de un 25 por ciento.

Los directivos de la filial española incidieron en el “fortalecimiento de Naypemar, su división transitaria agrícola, referente en cargas de alfalfas y de otros productos primarios, con

En 2023 incorporará dos negocios verticales industriales

sus conexiones hacia Medio y Extremo Oriente”.

El grupo transitario ha reforzado su red en España, que ya alcanza ocho oficinas y el centenar de empleados, tras las recientes aperturas en Madrid y Alicante. Además, desde la dirección avanzaron que “2023 significará más crecimiento para el Grupo Scan Global Logistics en el mercado ibérico, con una mayor expansión geográfica, que vendrá generada por tres futuras aperturas de delegaciones y con el establecimiento de dos nuevos negocios verticales industriales”.

## Expansión global

Desde la filial ibérica de la transitaria también detallaron que “entretanto, seguimos incorporando talento del sector, especialmente en el área comercial, *tradelanes* y producto, conforme con la máxima de la compañía de *extreme growth* y que afectará a todas las divisiones y áreas de negocio”.

Asimismo, los responsables de Scan Global Logistics encuadraron el desarrollo en el mercado ibérico dentro de una “expansión geográfica global extrema que ha tenido la compañía en el último año, con implantaciones de nuevas delegaciones en Emiratos Árabes Uni-



Transitarios

# Intermodal Forwarding testa el tren con Europa

La transitaria de Grupo VASCO desvía, en pruebas, tráfico por carretera al ferrocarril con destino a Polonia y República Checa, donde tiene oficinas que garantizan los retornos, con el objetivo de fomentar la intermodalidad

Eva Mármol | Barcelona

Intermodal Forwarding, la empresa que agrupa las actividades transitarias de Grupo VASCO, ha empezado a probar el transporte ferroviario para envíos a Europa que estaba realizando por camión. La compañía desvía flujos al tren con destino a dos países del este de Europa, República Checa y Polonia.

Son mercancías que traslada en camión a las dos terminales ferroviarias del sur de Francia que están junto a la frontera española, la de Mouguerre (en la fachada atlántica) y la de Le Boulou (en la mediterránea) para subir al tren. “Estamos testando la opción intermodal con clientes que ya trabajaban con nosotros y que están interesados en el transporte ferroviario porque sus propias empresas desarrollan proyectos sostenibles”, señala Mikel Lavin, director general de Intermodal Forwarding.

La compañía testa diferentes operadores ferroviarios y diferentes destinos en Polonia y República Checa. No es casualidad la elección de ambos países, ya que la transi-

taria tiene oficinas propias en los dos. Ello “nos da ventaja competitiva ya que nos facilita buscar los retornos de cajas móviles o contenedores facilitando la rotación de los equipos”, a la vez que evita los retornos en vacío. Lo complicado de este tipo de operativa es “coor-



Apuesta por el transporte intermodal.

dinar los transbordos y los acarreos en los destinos”.

El resultado de la prueba piloto determinará si el transporte ferroviario para estos destinos es una opción viable. De serlo, “lo comercializaremos como complemento al transporte por carretera”, añade el directivo. Al margen del desenlace de la experiencia piloto, la transi-

taria seguirá apostando por proyectos en transporte intermodal ante “desafíos como los medioambientales, la falta de conductores o el precio del combustible”.

## Nueva oficina en Barajas

En transporte aéreo, la compañía proyecta abrir oficinas en Madrid para potenciar las operaciones desde el aeropuerto de Barajas a principios del próximo año, que sumará a la que tiene en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

En transporte marítimo, Intermodal Forwarding está potenciando las operaciones de *project cargo*, especialmente de instalaciones fotovoltaicas, con la incorporación de personal especializado. Son operaciones que realiza sobre todo desde los puertos de Valencia y Bilbao. También impulsa “servicios entre países terceros, sin pisar España, gracias a nuestra red de correspondencias”.

Además de República Checa y Polonia, Intermodal Forwarding cuenta con oficinas propias en Bilbao y Barcelona, donde tiene la sede social. Está presente en otros países y en el resto de los principales puertos españoles compartiendo instalaciones con otras empresas de VASCO.

Las operaciones marítimas son la principal actividad de Intermodal Forwarding, con un peso del 50 por ciento en su volumen de negocio, el 30 por ciento lo aporta el transporte terrestre y el restante 20 por ciento el aéreo. La compañía tuvo unas ventas de 19,92 millones de euros en 2019, último año disponible en el Registro Mercantil. VASCO creó Intermodal Forwarding en 2017 para agrupar todas las actividades transitarias del grupo.

dos o Sri Lanka, entre otras, y con adquisiciones como la firma germano-estadounidense American Freight Line; Gelders Forwarding en los Países Bajos, Advention Logistics en Hungría o Sea-Air Logistics en Hong Kong.

Finalmente, adelantaron que “esta evolución continuará a mayor ritmo si cabe en 2023, con aperturas de nuevos mercados en Europa, Asia y África, así como en Estados Unidos, donde dispone de más de 40 oficinas, para seguir siendo el motor de crecimiento en América”.

**VASCO SHIPPING**  
www.vascoship.com

**COSCO SHIPPING**

PEOPLE YOU KNOW  
PERSONAS QUE CONOCES

International Maritime Container Transport

**Bilbao-Gijón-Vigo-Ferrol**

**E&P**  
REAL ESTATE ADVISORS

**Parque Logístico en Arroyomolinos**  
Alquiler desde 7.939 m<sup>2</sup> hasta 38.800 m<sup>2</sup>

www.estradapartners.com | + 34 91 513 52 55 | madrid@estradapartners.com

Aéreo

# Puente aéreo Madrid-Hong Kong

Cathay Pacific, que opera todavía al 60% de su capacidad de carga previa a la pandemia, retoma una ruta directa en la que prevé mover mercancías como perecederos, electrónica y piezas de automoción, entre otras

**Carlos Sánchez | Madrid**

Cathay Pacific Airways reactivó su actividad en España a principios del mes pasado con el retorno de la única ruta regular directa, sin escalas, entre Madrid y Hong Kong, que había quedado suspendida como consecuencia de la pandemia.

Inicialmente, la conexión ofrece una frecuencia de carácter semanal, con salidas todos los domingos desde el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y llegada todos los sábados. “A medida que la demanda siga mejorando, aumentaremos los vuelos a Madrid”, confirman fuentes de la aerolínea asiática a Transporte XXI.

La ruta es operada por un avión modelo Airbus A350-900 cuya capacidad bruta de carga, sin pasajeros, es de 36 contenedores LD3 o 14 planchas. El volumen total ronda, aproximadamente, los 150 metros cúbicos, según apuntan las citadas fuentes. En

La aerolínea retoma una ruta que puso en marcha en 2016

el caso de Barajas, la aerolínea con sede y *hub* mundial en Hong Kong emplea los servicios de Worldwide Flight Services (WFS) como operador de *handling* de carga.

Cathay Pacific ha retomado una ruta que inició en 2016 y suspendió con la pandemia, con el foco inicialmente puesto en los pasajeros. Sin embargo, a la par “trabajamos incansablemente para dar respuesta también a la demanda de transporte aéreo de mercancías con Europa”, confirman. La aerolínea se centra en la importación y exportación de todo tipo de car-

20

AVIONES  
CARGUEROS PUROS  
OPERA CATHAY EN  
EUROPA

ga, desde electrónica, productos perecederos, fruta, pieles, calzado, telefonía, piezas de automóviles, etc.

## Tráfico de carga

A escala global, la compañía transportó un total de 104.851 toneladas de carga tan solo en el pasado mes de agosto, lo que supone operar actualmente a casi un 60 por ciento de la capacidad de carga anterior a la pandemia. La recuperación de la actividad de carga ha sido, en todo caso, más acentuada que la de pasajeros, avanzan desde la compa-

28 aeronaves A350-900, 16 aeronaves A350-1000 y 58 aeronaves B777. En lo que se refiere a aviones puramente cargueros, la aerolínea opera también en Europa con una flota de 6 aeronaves B747-400ERF y 14 aeronaves B747-8E.

Por otra parte, la aerolínea asiática ha anunciado recientemente la firma de un acuerdo con la estadounidense Aemetis para la adquisición de 150 millones de litros de combustible de aviación sostenible SAF (Sustainable Aviation Fuel), con una mezcla al 40 por ciento. La entrega se producirá de forma escalonada a partir de

Inicialmente, operará una frecuencia semanal



CATHAY PACIFIC

ñía. “Para hacernos una idea, en el mismo período y a pesar de la mejora de la situación sanitaria, Cathay Pacific continúa operando por debajo del 20 por ciento en lo que al transporte de pasajeros se refiere”, matizan.

La flota de aviones que opera Cathay Pacific en Europa está compuesta por

2025 y durante un período de siete años en el aeropuerto de San Francisco (Estados Unidos). La cantidad adquirida permitirá a Cathay Pacific la reducción de más de 80.000 toneladas de emisiones de CO2 durante esos años, es decir, el equivalente a 1,3 millones de árboles.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

# valenciaPort



[valenciaport.com](http://valenciaport.com)

Cargadores

# Grupo Hafesa fija su mirada en el almacenaje

La distribuidora petrolífera invertirá 33 millones de euros en la puesta en marcha de una nueva instalación en el puerto de Ferrol y en las ampliaciones de sus terminales de Motril y Bilbao

**Carlos Sánchez** | Madrid  
Grupo Hafesa continúa adelante con sus planes de crecimiento en el negocio del almacenamiento de hidrocarburos.

El holding de empresas dedicado a la comercialización y distribución de productos petrolíferos tiene previsto asumir una inversión de 33 millones de euros en la puesta en marcha de una nueva planta de almacenamiento y distribución de hidrocarburos en el puerto de Ferrol, así como en las ampliaciones de sus terminales de los puertos de Bilbao y Motril.

Así lo puso de manifiesto el director general de Grupo Hafesa, Diego Guardamino, en el marco de un encuentro con los medios de comunicación celebrado en Madrid. Guardamino avanzó que en la puesta en marcha de la nueva planta de hidrocarburos del puerto de Ferrol tienen previsto destinar una inversión de 18 millones de euros. "La nueva planta empezará a operar a principios de 2024", adelantó. La compañía añadirá con esta nueva instalación una docena de tanques de almacenamiento a los 36 que ya tienen instalados en territorio español.

Guardamino confirmó que la compañía está realizando una

fuerte apuesta por el almacenamiento, por lo que a la nueva planta de Ferrol sumará las ampliaciones en sus terminales de los puertos de Bilbao y Motril, que representarán sendas inversiones de 8 y 7 millones de euros, respectivamente.

En el caso de la terminal que gestiona en el puerto de Bilbao, Grupo Hafesa, a través de su filial DBA Bilbao Port, proyecta una ampliación para el almacenamiento de gasolina, gasóleo y biodiésel que supondrá sumar 8.000 metros cúbicos adicionales a los 50.000 actualmente en servicio. Las previsiones de la compañía pasan por tener en marcha esta ampliación en 2024.

Por su parte, en su terminal del puerto de Motril, la firma tiene previsto diversificar su oferta con nuevas instalaciones para dar servicio a los productores de biodiésel de la zona, fundamentalmente procedentes de aceites y ácidos grasos. En concreto, el proyecto contempla sumar nuevos tanques y un cargadero, según avanzó el directivo. El desarrollo de este proyecto está previsto que esté ya operativo entre finales de 2023 y el primer trimestre de 2024.

La puesta en marcha de estas nuevas instalaciones de al-

**Diego Guardamino**  
Dir. Gral. Grupo Hafesa



“  
”  
Estamos haciendo una fuerte apuesta por el almacenamiento

Grupo Hafesa está presente en Bilbao, Motril, Gijón, Ocaña y ahora sumará Ferrol.



macenamiento vendrá a completar la nueva terminal interior del grupo en la localidad toledana de Ocaña, que está previsto que se inaugure en marzo de 2023.

Con todas estas actuaciones, Grupo Hafesa alcanzará los 500.000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento de hidrocarburos en territorio español, repartidos entre las terminales de los puertos de Bilbao, Motril, Gijón, Ferrol y la terminal interior de Ocaña.

## Hafesa Logística

Por otro lado, la compañía ha ampliado en los dos últimos ejercicios la capacidad de su filial Hafesa Logística, especializada en el transporte de hidrocarburos a estaciones de servicio, distribuidores y consumidores finales. La firma cuenta con una flota integrada por 22 camiones en propiedad y se encargará también del suministro por carretera desde las terminales del grupo en Bilbao y Mo-

tril, según confirmó Guardamino a Transporte XXI. Las previsiones del operador pasan por consolidar este servicio en 2023, sin que existan previsiones de aumento de flota por el momento.

A su vez, otra de las ramas de actividad del grupo se centra en la explotación de estaciones de servicio, muy enfocadas a las flotas de transporte de mercancías. La compañía cuenta actualmente con cinco estaciones de servicio, que también operan como gasocentros.

Grupo Hafesa es un holding empresarial español dedicado a la comercialización y distribución de productos petrolíferos, desde la importación, pasando por su almacenamiento y distribución, hasta su comercialización en gasolineras y gasocentros. El grupo tiene entre sus planes el salto al mercado internacional, "pero no a corto plazo", aclaró Guardamino a este periódico. En concreto, los

Hafesa sumará 500.000 m3 de capacidad de almacenaje

Carretera

# Olano sigue de compras

El grupo francés de logística refrigerada toma el control de Transportes Caudete, tras incorporar este año a la gallega Devesa Express, conforme al reto de alcanzar los 600 millones de facturación en 2023

**Iñaki Eguia | Albacete**

Olano continúa fortaleciendo su negocio de logística de temperatura controlada en España con la toma de control de Transportes Caudete, un operador fundado en 1967 en el municipio del mismo nombre de Albacete, con el que disponía de una estrecha relación desde hace dos décadas.

El grupo que preside Nicolás Olano ha anunciado la incorporación a su estructura de Transportes Caudete, para sumar “una flota frigorífica de 140 vehículos, una facturación de 20 millones de euros y una plantilla de 150 empleados”, según indica en un comunicado.

Esta operación se añade a la adquisición de Devesa Express, realizada el pasado mes de junio, y se encuadra dentro de la estrategia del grupo francés para lograr un crecimiento de un 25 por ciento y alcanzar una cifra de negocio de 600 millones de euros en 2023.

El operador galo disponía desde 2003 de una estrecha vinculación con el flotista castellano manchego al poner en marcha, al 50 por ciento, Olano Caudete Logística. Es-

ta compañía se creó para gestionar una plataforma refrigerada en Masalavés (Valencia), con una capacidad de 20.000 metros cúbicos, tras una inversión inicial de 3 millones de euros.

Esta sociedad conjunta, que desde 2020 se denomina Olano Valencia, incorporó en 2007 al grupo Stef, con un 20 por ciento de su capital y que posteriormente dobló, reduciendo Caudete su participación. Con

el nuevo socio se acometió un plan inversor de 2,5 millones de euros para casi triplicar la capacidad del centro de almacenaje de Masalavés, hasta los 58.000 metros cúbicos. Además, el complejo valenciano culminó en 2009 su tercera ampliación para dotarse de una capacidad de 88.000 metros cúbicos y 19.000 palés, tras un desembolso de otros 3 millones de euros.

La conexión de Olano con el transportista, que dispone en Caudete (Albacete) de unas instalaciones centrales con una superficie de 40.000 metros cuadrados, se intensificaron a partir de finales de 2016, con su entrada como accionista minoritario.



Transportes Caudete aporta una flota de 140 vehículos al Grupo Olano.



GRUPO HAFESA

mercados que tiene bajo la lupa son los de Portugal e Italia, en los que “nos encantaría replicar el modelo que tenemos en España”, resaltó.



**Los frigos suben al tren**

## ¡PREPÁRATE PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA!







[www.via.com](http://www.via.com)

Marítimo

# MSC crece en Valencia

Su terminal dedicada invertirá 3,2 millones de euros en aumentar la capacidad para optimizar los tráficos 'import-export' y atender la logística de contenedores vacíos

## MIRANDO A LA AMPLIACIÓN NORTE

La terminal de MSC en el puerto de Valencia continúa ganando superficie dentro de la ampliación sur del enclave para poder garantizar un servicio a los tráficos que gestiona la estibadora. El **retraso burocrático** que viene sufriendo la ratificación de la futura concesión de la ampliación norte está obligando a la instalación a activar todo su ingenio para conquistar espacios anexos a la terminal, y es que la no activación del proyecto del grupo naviero suizo en el puerto de Valencia está provocando el **desvío de ingentes cantidades de tránsito** a otros puertos del Mediterráneo Occidental, como viene denunciando la Autoridad Portuaria, que preside Aurelio Martínez.

MSC, a través de su división TIL, tiene previsto un desembolso superior a los **1.000 millones de euros** en las futuras instalaciones de la ampliación norte, con el establecimiento de una terminal robotizada.



KALMAR

### Antonio Martínez | Valencia

MSC Terminal Valencia aumentará su superficie operativa, con una inversión de 3,2 millones de euros, en los próximos meses para optimizar los tráficos de importación y exportación y atender la creciente logística de contenedores vacíos que demanda el comercio exterior.

La estibadora viene teniendo desde el año 2020 un aumento considerable en los tiempos de estancia de los contenedores de exportación, así como un incremento notable de su volumen, lo que incide en el número de equipos de vacío necesarios para dar salida a las peticiones de los embarcadores.

Para ello, la estibadora, que dirige Sven Valentin, ha solicitado una modificación sustancial de su concesión para incorporar una superficie de 18.837 metros cuadrados en unos terrenos situados en la denominada zona de Borax colindantes con la concesión de la terminal, que dispone actualmente de 383.000 metros cuadrados.

La zona que pretende anexionar MSC

Terminal Valencia se destinará a instalar una nueva área de *pre-gate*, dotándola de cuatro entradas, permitiendo, asimismo, la puesta en marcha de siete nuevas puertas de entrada para los camiones, y estableciendo en esta zona el área de ejecución de los procedimientos de los transportistas que pretenden acceder a la instalación.

En su propuesta a la Autoridad Portuaria, la empresa explica que "estas actuaciones permitirán a la terminal adaptarse con mayor flexibilidad a los flujos de camiones que acceden a la terminal", una vez terminadas las obras de adaptación de la red ferroviaria y viaria que está acometiendo el enclave en los últimos meses.

Con la actuación, la zona que actualmente mantiene la terminal para la operativa de *pre-gate* se quedará liberada de esta función, pasando a convertirse en un depósito de contenedores vacíos, ampliando así la capacidad de almacenamiento de la terminal. De esta forma, MSC Terminal construirá un bloque de una capacidad de

Un buque atracando en la terminal de MSC en Valencia.

1.770 TEUs para el apilado de contenedores vacíos.

La compañía ha solicitado que las obras e instalaciones fijas no desmontables que finalmente sean ejecutadas les resulte de aplicación las disposiciones contenidas en el pliego de bases del concurso para la explotación de la nueva terminal de contenedores de la ampliación norte, en el momento que resulte adjudicataria una sociedad del mismo grupo que MSC Terminal Valencia.

### Lámina de agua

Junto a esta inversión, la estibadora ha solicitado ampliar en 42.844 metros cuadrados su superficie mediante la incorporación al espacio de su concesión de la lámina de agua en la zona que se encuentra colindante al muelle concesionado, con una configuración física de 793 metros de largo y una anchura de 54 metros a contar desde el cantil del muelle.

La solicitud indica que no supone la obligación de efectuar trabajos de mantenimiento o reparación de la zona, a cargo de la Autoridad Portuaria dentro de sus obligaciones de toda la dársena sur.

40

HECTÁREAS DE ESPACIO ALCANZARÁ LA TERMINAL

# 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





Carretera

# Lodisna entra en la última milla

El transportista navarro abre una filial en Tánger, amplía la flota y sus almacenes en la Ciudad del Transporte de Pamplona

Iñaki Eguía | Imárcoain

Logística y Distribución de Navarra (Lodisna) acelera en el proceso de diversificación de su actividad troncal como transportista internacional urgente de carga completa con doble conductor. La compañía puso en marcha, a finales del pasado año, unos almacenes de 5.000 metros cuadrados en la Ciudad del Transporte de Pamplona, que inicialmente fueron destinados a acopiar productos de ayuda humanitaria para destinarla a Ucrania. Este espacio de almacenamiento ha aumentado hasta los 15.000 metros cuadrados en los últimos meses en el complejo de Imárcoain, conforme Lodisna ha materializado nuevos contratos con proyectos logísticos a medida para empresas de automoción y de otros sectores industriales.

El operador navarro también ha puesto en marcha recientemente un segundo eje de diversificación, con su entrada en la última milla. Lodisna prioriza la sostenibilidad y la calidad de servicio en este negocio de reparto de paquetería, operando con una flota eléctrica de furgonetas y motocicletas y con personal propio. "Pamplona se ha situado como la primera ciudad de esta

iniciativa de la última milla, con una vocación de extenderse, posteriormente, a otros municipios de la comunidad foral navarra", según incidieron desde Lodisna. Además, remarcaron que "las compañías de *ecommerce*, junto con las empresas con logística inversa y cualquier establecimiento comercial interesado en una red capilar, que incluye *minihubs* urbanos y gestión de *lockers*, podrán demandar su servicio de última milla sostenible".

En este sentido, el director de Lodisna, Igor Beguiristain, remarcó que es mentor de una *start-up*, promovida por el Centro Europeo de Empresas e Innovación de Navarra (CEIN) y su aceleradora Greentech, además de ser parte activa del Green Urban Mobility Lab y de la Plataforma por la Movilidad Sostenible.

En clave internacional, el transportista navarro está ultimando la creación en Tánger (Marruecos) de su segunda filial exterior, que se sumará a la de Lodisna France, abierta en 2012 con sede en Mouguerre, cerca de la frontera española. La compañía también ampliará durante este año en un 15 por ciento su flota de vehículos pesados,

Imagen de los almacenes y vehículos de Lodisna en la Ciudad del Transporte de Pamplona.

formada por unos 200 conjuntos con semi-remolques de lona, y en los que se incorporarán las primeras unidades eléctricas.

Igualmente, dentro de este ámbito para avanzar en la descarbonización, Lodisna está abordando el diseño de una hoja de ruta de sostenibilidad con un horizonte hasta 2030. Además de lanzar la última milla con flota eléctrica, la compañía ha industrializado los motores de sus vehículos pesados, ha mejorado el *software* de los camiones y reforzado la formación de sus conductores. "Unas acciones que han permitido recortar un 25 por ciento los consumos de carburantes en el último cuatrienio", señalaron desde el operador. Además, añadieron que "el avance en la digitalización de los procesos operativos para la toma de decisiones basada en datos, ha supuesto una reducción de 22 por ciento los kilómetros recorridos en vacío en el último año".

Por otra parte, Lodisna está embarcado en una hoja de ruta de transformación digital hasta 2025 que incluye 44 proyectos. Para liderar este desarrollo, el flotista navarro ha incorporado a Enrique Lezaun como director TIC, y también contará con la colaboración de centros tecnológicos, universidades, empresas de análisis de datos y de la plataforma Atlas Tecnológico, enfocada en acelerar procesos de transformación digital e innovación.

Junto con estos dos itinerarios para avanzar en los ámbitos de la sostenibilidad y transformación digital, Lodisna también está abordando el diseño del *roadmap* sobre innovación que definirá sus proyectos hasta el año 2030.

La flota, formada por unos 200 conjuntos, aumentará un 15%

Sus almacenes han crecido este año hasta los 15.000 m<sup>2</sup>



Marítimo

# Intercargo Asturias, a concurso

La caída de TEUs en Gijón pasa una gruesa factura a la sociedad, participada por Asturcoop y la Cooperativa Avilesina de Transportes, que ya en 2021 recortó sus ventas un 51% tras la salida de Casintra

**Iñaki Eguía** | Gijón

El puerto de Gijón mantiene su evolución a la baja en el tráfico de contenedores desde 2020. Un retroceso, en doble dígito, que ha provocado que uno de sus operadores referentes, Intercargo Asturias, haya iniciado su procedimiento concursal, tras quedar acreditada su estado de insolvencia inminente.

La cifra de negocio de la compañía, controlada por Asturcoop y la Cooperativa Avilesina de Transportes, se desplomó en un 51 por ciento en 2021, para situarse en dos millones de euros, según revela el Registro Mercantil. Intercargo Asturias inició en los últimos meses una nueva etapa tras la salida de Casintra, sociedad que ha desarrollado en el último año su propia división de logística de contenedor, Casintra Port, en una parcela de 15.000 metros cuadrados en el muelle de La Osa.

El operador generó dos millones de euros en 2021

El tráfico de contenedores del puerto de Gijón obtuvo su cota histórica en 2020 tras rozar los 85.000 TEUs, impulsados por la huelga de la estiba en la dársena de Bilbao, que se prolongó durante 57 días entre los meses de octubre y diciembre de dicho ejercicio. Las instalaciones de APM Terminals en Gijón, que el pasado mes de abril lograron una ampliación de 10 años de su concesión sobre una superficie de 44.000 metros cuadrados en el muelle de la Osa, registraron un 21 por ciento

menos de contenedores hasta octubre, con cerca de 39.000 TEUs.

El retroceso de los contenedores junto con el de productos siderúrgicos pro-

vocaron que la mercancía general en el puerto de Gijón bajase un 30,5 por ciento hasta octubre, tras superar el millón de toneladas. Sin embargo, la entidad

portuaria, que preside Laureano Lourido, elevó un 13,7 por ciento su tráfico total, al rozar los 16 millones de toneladas en el acumulado anual a octubre.

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

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

  
Port de Barcelona  
www.portdebarcelona.cat

Servicios

# Merlin Properties agiganta su 'stock' logístico

La socimi, que sigue quemando etapas en sus planes de desarrollo 'Best II' y 'Best III', se aproxima a los 3 millones de m2 gestionados entre activos existentes y suelos pendientes

## UNA HUELLA LOGÍSTICA CONSOLIDADA

Merlin Properties sigue avanzando en la ejecución de sus planes logísticos. La socimi mantiene, además, una reserva de suelo de más de 500.000 m2.

### BEST II

	SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE	INVERSIÓN	YIELD SOBRE COSTE
<b>ENTREGADO</b>	<b>255.660</b>		
A4 Pinto II	29.473	13,7	8,6%
A2 Cabanillas III	21.879	11,8	7,8%
A2 Cabanillas Park I F	20.723	10,8	7,9%
A2 Cabanillas Park I G	22.506	13,5	6,9%
A4 Seseña	28.731	15,5	7,7%
A2 Azuqueca II	98.757	54,7	8,1%
A2 San Fernando II	33.592	22,1	8,5%
<b>DESARROLLO EN CURSO</b>	<b>117.891</b>		
A2 Cabanillas Park II A	47.403	25,7	8,1%
A2 Cabanillas Park IH-J	70.488	42,5	6,9%
<b>RESERVA DE SUELO</b>	<b>214.275</b>		
A2 Cabanillas Park II	163.275	88,5	8,1%
A2 Azuqueca III	51.000	30,1	7,7%
<b>TOTAL BEST II</b>	<b>587.827</b>	<b>328,9</b>	<b>7,8%</b>

### BEST III

	SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE	INVERSIÓN	YIELD SOBRE COSTE
<b>ENTREGADO</b>	<b>107.690</b>		
Valencia-Ribarroja	34.992	26,3	7,2%
Sevilla ZAL WIP A	27.528	11,9	12,0%
Lisbon Park A	45.171	29,5	7,1%
<b>DESARROLLO EN CURSO</b>	<b>15.122</b>		
Sevilla ZAL WIP	15.122	18	9,0%
<b>RESERVA DE SUELO</b>	<b>375.189</b>		
Lisboa Park	179.693	118,1	7,1%
Madrid-San Fernando III	98.924	54,9	9,3%
Valencia	96.572	56,2	7,8%
<b>TOTAL BEST III</b>	<b>498.002</b>	<b>314,9</b>	<b>7,9%</b>

Superficie alquilable en m2. Inversión en millones de euros. Datos a 31 de diciembre de 2021. Fuente: Merlin Properties.

**Carlos Sánchez** | Madrid

Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi), gestiona un stock logístico próximo a los 3 millones de metros cuadrados. En concreto, la firma alcanzaba los 2.826.940 metros cuadrados al cierre del pasado ejercicio 2021, entre activos logísticos existentes y suelos pendientes.

Para seguir consolidando su huella logística en el mercado ibérico, Merlin Properties continúa avanzando en la ejecución de sus planes 'Best II' y 'Best III', que ya se encuentran desarrollados en un 65 y un 25 por ciento, respectivamente. La firma cuenta con una reserva de suelo de 589.464 metros cuadrados entre ambos planes (ver cuadro).

En el marco de estas actuaciones, Merlin terminó y alquiló en 2022 la nave de 'Cabanillas Park I H' a DSV, así como 'Cabanillas Park I J' también a DSV, marcando la culminación de 'Cabanillas Park I'. Además, también terminó y alquiló 'Cabanillas Park II A' a Logista.

El plan 'Best II' supondrá la puesta en marcha de un total de 587.827 metros cuadrados de activos logísticos,

para lo que Merlin destinará una inversión de 328,9 millones de euros. De ese total, la compañía ha ejecutado totalmente una superficie

bruta alquilable de 255.660 metros cuadrados, a los que se sumarán los 117.891 metros en ejecución. 'Best II' mantiene todavía una reserva de suelo de 214.275 metros cuadrados en la provincia de Guadalajara.

Por su parte, el plan 'Best III' alcanzará los 498.002 metros cuadrados una vez ejecutado en su totalidad y representará una inver-

sión total de 314,9 millones de euros. Actualmente, en el marco de este plan se han entregado 107.690 metros cuadrados de superficie bruta alquilable, cuenta con otros 15.122 en desarrollo y mantiene una reserva de suelo de 375.189. El plan 'Best III' incluye proyectos más allá de Madrid y su área de influencia, como son los casos de Valencia, Sevilla y Lisboa.

Ambos planes de desarrollo logístico está previsto que alcancen un yield o rentabilidad media sobre el coste próximo al 8 por ciento.

### Contratación

Merlin alcanzó un volumen total de contratación logística de 248.668



MERLIN PROPERTIES

metros cuadrados el pasado año, de los cuales 241.799 se corresponden con nuevos contratos y 6.869 con renovaciones. Las salidas superaron 78.067 metros cuadrados, por lo que la contratación neta fue positiva en 163.732 metros cuadrados, según refleja el último informe de gestión de la sociimi.

Los principales contratos firmados en 2021 fueron los 98.757 metros cuadrados de superficie de A2 Azuqueca II con Alcampo como inquilino y los 45.171 de Lisboa Park A que tienen como inquilinos a Olicargo, Rangel y DB Schenker. También en este período se firmó el contrato de alquiler de A2 Cabanillas Park I G (22.506 metros cuadrados) con 4PX, A2 Cabanillas Park I F (20.723) con Truck and Wheel, Barcelona-PLZ F (13.685) con Alfil Logistics, Sevilla ZAL (5.849 y 4.320) con Asmodee y Rhenus Logistics, y A2 San Fernando II (5.050) con Grupo Mox.

Al cierre de 2021, Merlin contaba con una superficie bruta alqui-

lable total de 1.368.078 metros cuadrados de instalaciones logísticas, frente a 1.221.716 en 2020. Por su parte, la superficie bruta alquilable ocupada se situaba en 1.328.048 metros cuadrados por los 1.191.574 del año anterior.

La ocupación física de los activos logísticos de Merlin se situaba en el 97,1 por ciento al cierre de 2021. Por su parte, la renta media pasante de los activos logísticos de la sociimi se situó en 4,2 euros por metro cuadrado y mes.

Los activos logísticos de Merlin alcanzaban al cierre de 2021 un GAV (Gross Asset Value) o valor bruto de activos de 1.324 millones de euros. Por zonas geográficas, el GAV de la firma en Madrid sumaba el 63 por ciento, en Cataluña el 23, en Sevilla el 5, País Vasco el 4 y otros el restante 5 por ciento. Además, por tipología de cliente, el 38 por ciento de los activos corresponden a 3PL monocliente, el 39 por ciento a 3PL multcliente y el 23 por ciento a usuario final.

€  
644

MILLONES DE  
INVERSIÓN DE  
MERLIN EN SUS  
PLANES  
LOGÍSTICOS



Infografía del proyecto 'Cabanillas Park II' de Merlin Properties.

Marítimo

## Vías automáticas para los trenes en Valencia

El puerto afronta la remodelación integral de su red ferroviaria mejorando la seguridad de las operaciones

**A. Martínez** | Valencia

El puerto de Valencia continúa avanzando en la remodelación integral de su red ferroviaria interior que permitirá un crecimiento de las circulaciones de convoyes, actuaciones que se vienen realizando en fases sucesivas para no perturbar la operativa.

El gran objetivo es la automatización de los movimientos en la red, con una mejora en las instalaciones de seguridad y la optimización y centralización de los flujos de trenes desde un puesto de mando ubicado en el Centro de Control Ferroviario.

En este sentido, dentro de su hoja de ruta, la Auto-

ridad Portuaria ha encargado a la consultora pública Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco) la realización de un documento que describa la nueva red ferroviaria que se está tejiendo, para poder implantar un enclavamiento de es-

Ineco trazará la nueva red ferropuertaria de Valencia

ta, controlado desde el centro de mando para la correcta explotación de las operaciones. Este documento trazará las vías actuales con las previsiones en la ampliación norte, con la descripción detallada de los planos e información de vías, catenaria, instalaciones de seguridad, intersecciones especiales, canalizaciones ferroviarias y centros de transformación.



**Software para la logística y el transporte de mercancías**

**TRANSKAL** **ADUR** software productions

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

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



A.P. DE MOTRIL

Marítimo

Operaciones de carga rodada en el puerto de Motril.

# Motril fija su mirada en Marruecos

Armas Trasmediterránea arranca un servicio bisemanal de carga rodada para la exportación de productos de alimentación entre el enclave andaluz y el puerto de Alhucemas

**Antonio Martínez** | Motril

El puerto de Motril se mantiene a la vanguardia de las oportunidades que surgen en el mercado del Estrecho de Gibraltar, donde está llamado a desempeñar un destacado papel en los próximos años.

Tras el inicio de operaciones en 2016 por la naviera alemana FRS, con una conexión diaria entre Motril y Tánger para el transporte de mercancías, un servicio que cesó su actividad en 2021, la apuesta de Armas Trasmediterránea por recuperar la conectividad para el transporte de carga rodada con Marruecos ha empezado a suponer un aliciente para las empresas de transporte y operadores logísticos de esta zona geográfica del sur de España.

Hay que recordar que la naviera Armas Trasmediterránea reactivó este año sus servicios en la línea Motril-Nador y Motril-Alhucemas con motivo de la Operación Paso del Estrecho (OPE), tras un paréntesis de algo más de dos años. Para ambas líneas, la compañía posicionó el buque "Volcán de Timanfaya", con una capacidad para 1.000 pasajeros y 300 vehículos.

La línea marítima, impulsada por Armas Trasmediterránea, venía siendo utilizada para el transporte de pasajeros, turismos y furgonetas, y ahora se utilizará para la ex-

portación de mercancías secas y refrigeradas en camión ro-ro.

En este sentido, fuentes de la Autoridad Portuaria de Motril, que preside José García Fuentes, se congratulaban por haber logrado articular un primer embarque de prueba, con el cargamento de dos camiones, con ochenta toneladas en total, con mercancía agrolimentaria, en concreto "cargados de zumos en brik, cristal y lata, bebidas energéticas, papel higiénico, agua mineral y conservas", indicaron. La previsión de la compañía naviera es embarcar

alrededor de quince camiones semanales, con dos escalas de exportación, lunes y jueves. Este servicio, que venía siendo operado desde Almería hasta Nador, va a permitir incentivar los tráficos del operador local Hub Place, destacan fuentes del enclave. Esta compañía, que tiene prevista la apertura de una plataforma logística en Motril, viene gestionando flujos de productos españoles de alimentación para posteriormente enviarlos a Marruecos, donde son gestionados por su filial Logisticx Maroc, firma que se encarga de entregar la carga al comprador, destacan fuentes de la Autoridad Portuaria.

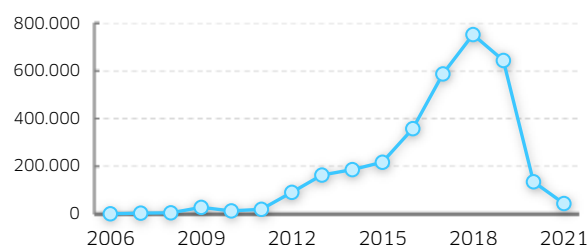
## Plataforma logística

Hub Place tiene previsto acometer la construcción de una plataforma en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Motril, bajo una inversión de 7,5 millones de euros, sobre una superficie de 10.000 metros cuadrados. El proyecto está estructurado en dos fases, tanto para carga seca como refrigerada. En la primera se colocarán infraestructuras para 1.581 palets en seco y 1.603 palés para refrigerado y congelado, mientras que una segunda fase se creará hasta un máximo de 3.480 palés en seco y 3.526 palés de refrigerado y congelado.

Esta empresa viene realizando transporte por carretera con rutas fijas y entrega diaria en los principales mercados mayoristas y plataformas alimentarias. El objetivo de las nuevas instalaciones es prestar servicios de logística, transporte y comercio entre Andalucía, el resto de España, Europa y el norte de África de forma flexible, para agilizar las transacciones comerciales a productores y distribuidores de la zona de influencia del puerto de Motril. La instalación será la primera en su tipo que existe en el sur de Granada, funcionando como almacén de depósito temporal y local autorizado para carga de exportación.

## MOTRIL QUIERE RECUPERAR TRÁFICOS

El puerto andaluz apuesta por el crecimiento de sus flujos de carga rodada, tras haber logrado en 2018 su récord histórico, con 755.660 toneladas.



Datos en toneladas. Fuente: Puertos del Estado.

Marítimo

# APM Terminals Valencia apuesta por la trazabilidad

La instalación es la primera de su división Gateways en España en dar información a navieras, transportistas y cargadores de sus sistemas operativos para conocer los posicionamientos

**Antonio Martínez** | Valencia  
APM Terminals Valencia ha implantado la trazabilidad de sus sistemas operativos en línea con sus clientes. La estibadora ha empezado a ofrecer en tiempo real los datos del estado de los contenedores desde sus sistemas operativos de terminal a sus propios sistemas internos. Esta información puede ser adquirida, mediante un sistema de APIs, por las líneas navieras, transportistas terrestres y cargadores que procesan volúme-

nes altos de información, según ha explicado la compañía.

La instalación es la primera de su división Gateways, que agrupa a las terminales de Barcelona, Castellón, Gijón y Valencia, que incorpora los datos en tiempo real, uniéndose a otras 19 terminales del grupo en el mundo que han incorporado estos sistemas de trazabilidad.

Hasta ahora, en España, solo la terminal de Algeciras tenía disponibles estas APIs de

transmisión de datos en tiempo real.

Con los sistemas, la terminal valenciana está ofreciendo datos en tiempo real para el seguimiento de contenedores y los calendarios de llegada y operación de los buques. Asimismo, los sistemas permiten rastrear los contenedores de importación, la administración de cita previa para camiones, obtener un listado histórico de la actividad de los contenedores y la búsqueda de *bookings* de exportación.

Con estos procesos de autoservicio de los datos, la estibadora permite evitar la necesidad de buscar la información de forma manual, con una alta precisión en las operaciones ya que la información sobre los contenedores es transferida a los clientes de forma automática, reduciendo los errores o el tratamiento de informaciones obsoletas. El

objetivo es mejorar la planificación para una mejor gestión de la cadena de suministro, facilitando el tratamiento de grandes lotes de información sin una manipulación manual. APM Terminals tiene la previsión de extender el sistema a otras siete terminales antes de que finalice el ejercicio.



Muelle de Llovera, operado por APM Terminals Valencia.

Por otro lado, la instalación de APM Terminals en Valencia incorporó el pasado 19 de septiembre un nuevo horario de apertura de puertas de 6 a 20 horas de lunes a viernes y de 8 a 13 horas los sábados.

Esto no es un paquete



Es el secreto de Papá Noel

Ho, ho, ho! Tus regalos, ya sean grandes o pequeños, nunca son solo paquetes para nosotros. Este año, Papá Noel está especialmente ocupado, así que hemos decidido echarle una mano. Porque lo que es importante para Papá Noel, también lo es para nosotros.

Gracias por elegirnos un año más.

[www.gls-spain.es](http://www.gls-spain.es)



**GLS**  
Parcels to People

Cargadores

# Forestal del Atlántico consigue más respaldo al metanol verde

La Xunta de Galicia declara proyecto industrial estratégico la iniciativa Triskelion, con una inversión de 176 millones en el puerto de Ferrol, para lograr una producción anual de 40.000 toneladas del nuevo recurso y otras 61.000 de oxígeno



FORESTAL DEL ATLÁNTICO

## Iñaki Eguía | Ferrol

Forestal del Atlántico, empresa que cuenta con una terminal de graneles líquidos en el puerto de Ferrol, ha recibido un nuevo respaldo para el desarrollo de su iniciativa Triskelion.

La Xunta de Galicia ha declarado como proyecto industrial estratégico su desarrollo centrado en la producción de metanol verde, a partir de dióxido de carbono captado en sus instalaciones portuarias de Mugardos, e hidrógeno generado por electrólisis del agua, utilizando la electricidad de origen renovable.

Con esta iniciativa, Forestal del Atlántico contem-

Instalaciones de Forestal del Atlántico en el puerto de Ferrol.

pla la fabricación de 40.000 toneladas de metanol verde y hasta 61.100 toneladas anuales de oxígeno. Esta producción, que se añadirá a su tráfico de más de 700.000 toneladas anuales de fueloil, metanol y urea, destinado a los sectores energético y químico, cubrirá la demanda energética de sus instalaciones en la terminal Mugardos del puerto de Ferrol, y otra parte se destinará como materia prima para la fabricación de biocombustibles.

La compañía mueve más de 700.000 toneladas

Triskelion, que maneja una inversión de 176 millones de euros y la creación de 40 puestos de trabajo directos, fue uno de los 15 proyectos europeos, seleccionados entre más de 200 presentados, para obtener financiación del Fondo de Innovación para el programa de asesoramiento del Banco Europeo de Inversiones (*Project Development Assistance*).

### PERTE de hidrógeno

Además, en el marco de los fondos del Plan de Recupe-

ración, Transformación y Resiliencia, el proyecto Triskelion opta por las ayudas del PERTE de Hidrógeno, dentro del programa de ayudas a la cadena de valor del hidrógeno renovable.

### Reganosa

Forestal del Atlántico es la tercera iniciativa declarada proyecto industrial estratégico por la Xunta de Galicia. Anteriormente, Reganosa, también controlada por Gadisa, y EDP lograron este reconocimiento para su proyecto H2Pole destinado a producir 14.400 toneladas de hidrógeno verde en As Pontes (A Coruña), tras un desembolso de

40

EMPLEOS  
DIRECTOS  
SE PREVE  
GENERAR

Marítimo

# Baleària abrirá la primera 'smart terminal' de Europa en Valencia

Estará operativa en 2025, bajo una inversión público-privada de 99 millones de euros, y preparada para atender un tráfico mensual de 8.000 camiones con Baleares, al que se sumarán flujos internacionales.

**Antonio Martínez** | Valencia  
Baleària Eurolíneas Marítimas, la compañía naviera que preside Adolfo Utor, construirá y explotará la nueva terminal pública ro-pax (carga y pasaje) del puerto de Valencia. Esta infraestructura se va a ubicar entre el Muelle de Poniente y el Muelle Perfecto Palacio, en la zona anteriormente ocupada por el astillero de Unión Naval de Valencia, y contará con una superficie de 107.000 metros cuadrados.

La inversión prevista por la compañía valenciana para desarrollar este proyecto va a superar los 37 millones de euros, mientras que la Autoridad Portuaria aportará otros 61,8 millones de euros en la puesta en servicio de los muelles.

La terminal tendrá en la innovación y la navegación inteligente sus principales señas de identidad. La instalación, cuya previsión es que entre en servicio en 2025, será una 'smart terminal', "una estación inteligente que permitirá la optimización y eficiencia de las operaciones tanto de carga como de pasaje", explica la compañía, completando el círculo abierto por la naviera con la puesta en marcha de 'smart ships' en su plan de flota.

Todos sus muelles estarán equipados con red de suministro eléctrico a los buques atracados, facilitando así parar los motores y sus emisiones cuando estén de visita en Valencia. La terminal reciclará el 100 por ciento de los residuos que

genere en una planta de biometa-no que se construirá expresamente para este fin, tratando los residuos de los buques y los propios del edificio para obtener biogás.

## Punto clave

La terminal dispondrá de cuatro atraques separados en un pantalán central para la operativa de dos buques ro-pax de hasta 200 metros de eslora. Junto al flujo de pasajeros, la naviera estima operar un tráfico mensual de 8.000 camiones con las Islas Baleares, así como flujos de carga internacional. Baleària estima una oferta diaria de bodega de entre 3.800 metros lineales y 5.000 metros lineales, con una ocupación de explanada del 90 por ciento.



165 millones de euros. Además, Sentury Tire también logró su declaración como proyecto industrial estratégico por parte de la Xunta de Galicia con la implantación de una fábrica en As Pontes que producirá 12 millones de neumáticos anuales. "Este desarrollo de la multinacional china, con una inversión prevista de 531 millones de euros, contempla cuadruplicar el tráfico de contenedores en el puerto de Ferrol, tanto por la exportación del producto elaborado como por la importación de materias primas", según destacó la administración gallega a través de un comunicado.

## Los Clasificados del Transporte

### CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

### CATALUÑA

MUDANZAS



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



### GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

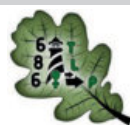
ESTIBADORES



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

### PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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





TRANSPORTE XXI

Servicios

# Mountpark, epicentro en Illescas

Entregará dos nuevas naves de 36.566 y 9.279 m2 en enero de 2023, mientras proyecta el impulso de un futuro desarrollo de un millón de m2 en un entorno próximo

**Carlos Sánchez** | Illescas

Mountpark Logistics, *joint venture* entre USAA Realco-Europe B.V. y Mountpark Fincos, continúa incrementando su cartera de activos logísticos con epicentro en Illescas (Toledo).

La compañía tiene previsto entregar en enero de 2023 las dos naves que construye actualmente a riesgo y que forman parte de su proyecto 'Illescas IV', situado en la Plataforma Central Iberum de la localidad toledana, limítrofe con la provincia de Madrid. Este desarrollo cuenta con una superficie de parcela de 90.000 metros cuadrados, sobre el que actualmente se construyen dos naves de 36.566 y 9.279 metros cuadrados, respectivamente.

La nave de mayor tamaño dispondrá de 47 muelles de carga y descarga, ampliables en otros 17 muelles más, altura libre de 11,5 metros, una playa de maniobras de 45 metros de ancho y una zona de oficinas de 1.000 metros cuadrados. Por su parte, la nave más pequeña contará con 8 muelles de carga y descarga, altura libre de 11,2 metros, una playa de maniobras de 40 metros de ancho y una zona de oficinas también de 1.000 metros cuadrados.

Mountpark dispone de más de 180.000 m2 de naves en Illescas

Mountpark tiene muy avanzadas las conversaciones para el arrendamiento de ambas naves, una de ellas a una compañía vinculada al *ecommerce*, según explicó el director de Desarrollo de Mountpark Iberia, Guillermo García-Almuzara, en una reciente visita a las instalaciones. Con estas dos nuevas incorporaciones a su cartera de activos, Mountpark cuenta ya con más de 180.000 metros cuadrados de naves en Illescas.

También en este mismo entorno geográfico, aunque no en la misma localidad, Mountpark planea "a medio plazo" el impulso de un nuevo desarrollo logístico de un millón de metros cuadrados de superficie, actualmente en fase de planeamiento, y que le permitirá acometer la construcción de naves de más de 100.000 metros cuadrados, según avanzó Leandro Greblo, director de Proyectos de Mountpark Iberia. "Las naves logísticas ca-

Estado actual del proyecto 'Illescas IV' que desarrolla Mountpark.

da vez serán de mayor tamaño", adelantó Greblo.

## Naves XXL

"La tendencia es que operadores logísticos y usuarios apuesten por concentrar todas sus naves en una misma plataforma de más tamaño", corroboró García-Almuzara. Mountpark está focalizada en naves XXL de "alta gama", con una creciente importancia por la sostenibilidad y "casi siempre a riesgo", matizaron.

Mountpark cuenta en nuestro país con varias plataformas, ubicadas todas ellas en Illescas. En el caso de 'Illescas I', se trata de una nave de 85.624 metros cuadrados ocupada íntegramente por Carreras Grupo Logístico para su logística multicliente. Por su parte, 'Illescas II' es una instalación de 44.747 metros cuadrados para la distribución del comercio *online* de Zalando, que gestiona el operador logístico GXO.

Mientras, 'Illescas III' es una plataforma de 12.430 metros cuadrados que opera desde hace unos meses TXT. A ellas se sumarán las dos naves de 'Illescas IV' que serán entregadas en el mes de enero.

Por otra parte, como ya adelantó este periódico, la firma de inmologística cuenta también con una pastilla de suelo de 92.000 metros cuadrados de su propiedad en Alcalá de Henares

(Madrid), en la que ha tenido que desarrollar un plan especial. En esta superficie, la compañía Mountpark tiene previsto un futuro desarrollo logístico de 42.000 metros cuadrados de nave.

Leandro Greblo y Guillermo García-Almuzara, directivos de Mountpark.





Cargadores

# Ford mete otra marcha en Valencia

El aumento de las exportaciones de la multinacional estadounidense por el puerto provoca un crecimiento del 26% en los flujos, con un volumen de 322.693 unidades hasta agosto

**A. Martínez** | Valencia  
El crecimiento en la producción de la planta de Ford España en Almussafes está provocando una progresión de los flujos de exportación de la multinacional estadounidense por el puerto de Valencia.

Con medias de 19.000 unidades mensuales producidas, el volumen aportado por Ford entre su instalación y la de Valencia Terminal Europa (VTE) es el núcleo principal de las 322.693 unidades hasta agosto, lo que está suponiendo un crecimiento del 26 por ciento de los flujos.

Con picos de crecimiento en la producción del 40 por ciento, según fuentes de la factoría, la mayor parte de los vehículos fabricados son del modelo Kuga, seguidos de la Transit Connect, y en menor medida la S-Max y la Galaxy, puesto que el Mondeo dejó de fabricarse a finales de marzo. Todo indica, salvo contratiempos, que la planta cerrará 2022 con una producción de 228.000 unidades, un dato que aún está lejos de su capacidad teórica, cifrada en 300.000 unidades, con una producción diaria de 1.400 coches.

## Mayor capacidad

La mejora de la capacidad productiva de la planta es un hecho destacable en los últimos meses tras un ejercicio 2021 que afectó a la multinacional como consecuencia de la crisis de los semiconductores y la falta de componentes por los efectos de la pandemia de la COVID-19.

Con el crecimiento de la actividad, fuentes portuarias creen que se podría reactivar uno de los proyectos del puerto de Valencia para poder edificar un silo en la terminal de Ford España en el Muelle de la

Xità lo que permitiría generar un mayor número de tráficos 'import-export' al poder albergar mayor músculo en su oferta de alma-

cenamiento. Para ello, también sería vital la puesta en marcha de servicios ferroviarios desde la propia instalación. Con la generación

del silo, el puerto pretende ubicar una instalación fotovoltaica como ya ha planteado en la instalación de Valencia Terminal Europa.

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

# Avanzando en competitividad

El tráfico 'import-export' en el puerto de Algeciras crece un 32% en los últimos cinco años por la alta conectividad marítima del enclave del Estrecho

**Antonio Martínez** | Algeciras  
Más de un millón de camiones pasan anualmente por las terminales del puerto de Algeciras. Un volumen incesante, alimentado por la progresión que están teniendo en el enclave la importación y exportación de contenedores y los flujos de las operaciones marítimas en el Estrecho de Gibraltar con el norte de África.

Las mercancías que cruzan el Estrecho disponen en Algeciras de una plataforma privilegiada que conecta el recinto andaluz con todos los grandes puertos internacionales, lo que va a permitir seguir incentivando en los próximos años el desarrollo de nuevos negocios de comercio exterior.

En la última década, Algeciras ha gestionado más de 3 millones de TEUs de carga local, con un mayor desarrollo de las exportaciones, aupándose como el principal enclave del sur de la Península Ibérica en el negocio del comercio exterior.

Solo en los últimos cinco años, el tráfico 'import-export' de contenedores creció un 32 por ciento. Con ello, el enclave se ha afianzado como tercer puerto español en 'import-export' fruto del crecimiento que está aportando su conectividad marítima de la mano de los tráficos intercontinentales con Asia y América.

Bahía de Algeciras canalizará 450.000 TEUs de 'import-export' en 2022

En 2021, el puerto logró afianzar un crecimiento del 11 por ciento en la carga local respecto al tráfico prepandemia, con un movimiento de 420.536 TEUs en contenedores llenos. Las previsiones de carga local apuntan a la posibilidad de alcanzar un tráfico de 450.000

TEUs en Algeciras en 2022. Al cierre del pasado mes de septiembre, con más de 300.000 contenedores llenos operados, de acuerdo a los datos oficiales de la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce, las terminales de APM Terminals Algeciras y TTI Algeciras crecían un 14,4 por ciento en flujos de importación, mientras que la exportación mostraba un estancamiento, con un ligero aumento del 0,5 por ciento.

Sumando la logística de vacíos, el puerto lograba un crecimiento conjunto del 11,6 por ciento, con un movimiento de 660.817 TEUs, situando a las instalaciones de la dársena como las terceras con mayores flujos en España en este tipo de actividad.

Para consolidar este crecimiento, transitarios consultados por este periódico coinciden en explicar que "está siendo fundamental la carga que se canaliza a través de compañías como Maersk y CMA CGM",



La carga local crece de un forma notable en Bahía de Algeciras.

que se han convertido en los últimos años en los dos grandes clientes del puerto de Bahía de Algeciras.

## Apuesta naviera

Estos medios explican que estos dos colosos navieros ofrecen una alta conectividad marítima dentro del competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar, que refuerza la labor comercial de la comunidad portuaria y logística encontrando nuevos nichos de carga. Junto a ellos, los transitarios suman a otras navieras que vienen presentando su oferta en la zona

RENDERING SERVICES  
BRINGING SOLUTIONS

[www.comport.es](http://www.comport.es)

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS



A.P. DE ALGECIRAS

como la surcoreana HMM y la china Cosco.

Operadores logísticos y transitarios consultados por Transporte XXI explican que “asistimos a un cambio en el modelo histórico del negocio de Algeciras, donde empezamos a ver los frutos del trabajo que se vie-

ne haciendo por incentivar los tráficos import-export”.

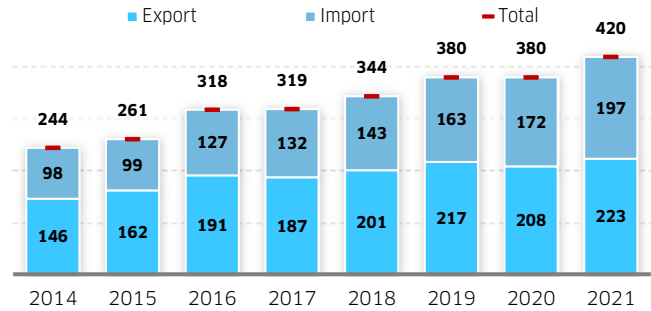
Estos medios matizan que “hoy somos atractivos para las navieras gracias a la conectividad que aporta el tránsito y los tráficos están evolucionando en su ‘mix’ porque mientras los volúmenes de tránsito han bajado fruto de la evolución de Tánger-Med, la carga local crece de una forma importante”. Para ello, los operadores reconocen que “la Autoridad Portuaria está haciendo las cosas bien, con una política comercial muy cercana al mercado que permite obtener nuevos frutos”.

En declaraciones a Transporte XXI, el presidente del enclave andaluz, Gerardo Landaluce, ha valorado el buen momento que vive la dársena del Estrecho pese a que “estamos viviendo un escenario económico y geopolítico complicado, marcado por la incertidumbre, la subida del precio de los combustibles, la distorsión del precio de las materias primas y los fletes marítimos, lo cual complica el correcto funcionamiento de la cadena logística”.

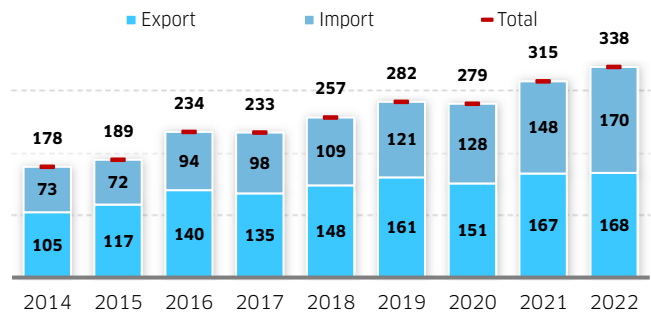
ALGECIRAS, CRECIMIENTO CONSTANTE

Los volúmenes de exportación e importación empiezan a igualarse en Algeciras con el paso de los años fruto del aumento de flujos procedentes de Asia y América.

AÑO COMPLETO



ENERO-SEPTIEMBRE



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

# WE ENJOY SHIPPING

## DESDE 1973 EN EL MUNDO MARÍTIMO

CONSIGNATARIOS DE BUQUES / TRANSITARIOS  
ADUANAS / LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

[www.mertramar.com](http://www.mertramar.com)

**ALGECIRAS**  
tel: (+34) 956 666 118  
[algeciras@mertramar.com](mailto:algeciras@mertramar.com)

**MADRID**  
tel: (+34) 914 355 191  
[madrid@mertramar.com](mailto:madrid@mertramar.com)

**CEUTA**  
tel: (+34) 956 518 170  
[agency.ceuta@mateos.gi](mailto:agency.ceuta@mateos.gi)

**MALAGA**  
tel: (+34) 952 930 737  
[malaga@mertramar.com](mailto:malaga@mertramar.com)

**GIBRALTAR**  
tel: +350 20071241  
[agency@mateos.gi](mailto:agency@mateos.gi)

**SEVILLA**  
tel: (+34) 954 296 320  
[sevilla@mertramar.com](mailto:sevilla@mertramar.com)

**LAS PALMAS**  
tel: (+34) 928 912 413  
[agency.laspalmas@mateosandsons.com](mailto:agency.laspalmas@mateosandsons.com)

**ULI - UNION LOGISTICA INTEGRAL S.L.U.**  
tel: (+34) 954 298 959  
[uli@unloin.com](mailto:uli@unloin.com)

## TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS



TRANSPORTE XXI

Alrededor de una treintena de empresas de transporte vienen dedicándose al acarreo de contenedores en el puerto de Algeciras.

# Al servicio del contenedor

Las ventas de las empresas de transporte en el puerto de Algeciras crecen un 42% en los últimos cinco años, demostrando la progresión del enclave para la carga local en contenedor

**Antonio Martínez** | Algeciras

El transporte de contenedores en el puerto de Algeciras mantiene una notable salud económica fruto del crecimiento que los tráfic de importación vienen teniendo en los últimos años en el enclave andaluz.

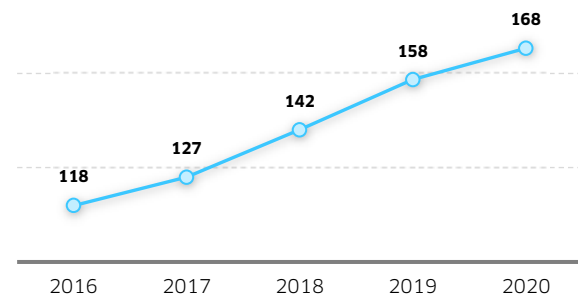
Flotistas y agencias dedicadas al transporte de contenedores por carretera, con sedes sociales en las provincias de Cádiz, Badajoz, Sevilla, Córdoba y Málaga, que operan regularmente en las terminales de Algeciras alcanzaron un volumen de negocio de 167,8 millones de euros durante 2020, según un estudio realizado por Transporte XXI con los datos de 18 compañías.

Esto supone un incremento en su facturación del 6 por ciento respecto a los 158 millones de euros que registró el sector en 2019, al hilo del crecimiento de los viajes operados por las compañías. De las 18 compañías analizadas, 16 obtuvieron beneficios y dos resultados negativos, mientras que solo seis compañías aumentaron su facturación durante 2020. La cifra global de beneficios fue de 2,39 millones de euros en el conjunto analizado.

En el informe elaborado por este periódico no se recogen los volúmenes de negocio aportados por otras compañías como, por ejemplo, Transportes Alonso Salcedo, Salgar, Torres, Ramírez Dolz, Copitrans,

## PROGRESIÓN DE TRÁFICO Y VENTAS

Un flota de más de 1.000 camiones viene operando a diario en las terminales del puerto de Bahía de Algeciras, bajo el soporte de 32 operadores.



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

Docks Logistics o Transportes Portuarios, al tener su domicilio social en Valencia o Barcelona, si bien estas compañías cuentan con un importante nicho de actividad en el puerto de Algeciras y, algunas de las cuales, pertenecen a la asociación local de transportistas.

Por otro lado, en la confección de este informe, al igual que los que viene realizando Transporte XXI desde el año 2005, se ha decidido no incluir a empresas transitorias y operadores logísticos que tienen flota propia o subcontratada pese a estar

dados de alta en la asociación local de transportistas, a fin de no desvirtuar los datos del informe.

Con ellas, extrapolando los datos, el sector del transporte de contenedores en Algeciras estaría formado por una treintena de operadores, manejando un volumen de negocio anual en el entorno de los 185 millones de euros, al incluir las actividades de las compañías de transporte con razón social fuera de la zona de influencia territorial del enclave, así como desagregar de las locales otras actividades como carga completa y frigorífica.

Durante 2020, las empresas con mayor volumen de facturación y que participan de las labores de acarreo de contenedores fueron Autransa, con 45,6 millones de euros, Transnoriega, con 39,9 millones de euros e Hispamaroc, con 17,89 millones de euros. Las tres disponen de amplias flotas dedicadas a esta labor, junto a los tráfic de mercancías en el Estrecho de Gibraltar, uno de sus principales nichos de negocio.

Por su parte, en la muestra analizada sobresale la actividad de Transportes Andaluces (Satransa), Transervicon, Altransa y Ematra, firmas de tradición en el negocio de transporte de contenedores en el enclave andaluz.

“Empezamos a tener protagonismo dentro del segmento del contenedor, al tiempo que algunos ya hemos decidido diversificar mercados en auxilio de nuestros clientes”, explica un flotista de Algeciras. Otro operador añade que “las tractoras de las empresas de Algeciras ya se van viendo en otros puertos peninsulares fruto de la negociación con transitorios y navieras, por lo que empezamos a sumar en otros mercados”. Estos medios revelan que la problemática local no es ajena a lo que sucede en puertos de la relevancia de Barcelona y Valencia, donde hay mucho mercado en manos de transitorios, aunque en el caso de Algeciras indican que “el papel de Maersk es determinante, a lo que se añade desde un tiempo a esta parte la carga de CMA CGM”, cuyos flujos vienen teniendo mayor protagonismo.

Por su parte, el sector local de transporte terrestre de contenedores mantiene una plantilla fija de 747 trabajadores, con un ingreso medio por empleado de 224.605 euros, a la que se añade la subcontratación con autónomos. Las empresas disponen de un patrimonio valorado en 36,5 millones de euros, según el informe realizado por este periódico.

El sector del transporte de contenedores en el puerto de Algeciras está estructurado bajo la patronal ATCBA, Asociación de Transportes de Contenedores Bahía de Algeciras, que representa a 32 empresas y autónomos con una flota de más de mil camiones.

El sector local logró ventas de 168 millones

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS

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

RK	EMPRESA	ASOCIACIÓN	AÑO CONSTITUCIÓN	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
				2020	%20/19	2019	2018	2017	2016	%20/16			
1	Autransa SL	ATCBA	1980	45,61	+3%	44,14	46,33	45,47	41,50	+10%	1,21	19,99	83
2	Operador de Transportes Transnoriega SL	ATCBA	2005	39,94	+42%	28,16	18,27	13,10	8,46	+372%	0,35	1,89	231
3	Hispamaroc SL	ATCBA	1996	17,82	-6%	18,93	16,15	13,75	10,41	+71%	0,05	2,91	70
4	Transportes Andaluces SL	ATCBA	1980	s.d.	-	10,22	10,20	8,30	8,47	-	0,08	0,44	37
5	Transervicon SL	ATCBA	1993	8,60	+0%	8,56	8,05	8,14	s.d.	-	0,16	1,44	11
6	Altransa SA	ATCBA	1991	8,59	-7%	9,25	10,75	9,83	10,82	-21%	0,36	3,15	13
7	Ematra SL	ATCBA	1993	8,17	+11%	7,38	6,30	4,96	6,15	+33%	-0,35	2,65	104
8	GBC Containers SL	ATCBA	2010	4,34	-13%	4,97	2,93	2,15	1,72	+153%	0,01	0,15	34
9	Caro Bautista y Sánchez SL	ATCBA	1982	4,26	-4%	4,45	4,38	3,72	3,81	+12%	0,20	0,92	49
10	Transportes de Contenedores por Carretera SL	ATCBA	1998	3,32	+4%	3,18	2,98	2,57	2,61	+27%	0,20	0,62	43
11	Tránsitos Julián SL	ATCBA	2008	3,01	-5%	3,16	2,40	1,96	1,78	+69%	-0,05	0,37	15
12	Operadora Gaditana de Transportes SL	ATCBA	2008	2,94	-12%	3,35	2,94	3,16	5,95	-51%	0,03	0,31	3
13	Opertransit Algeciras SL	ATCBA	2015	2,73	+12%	2,44	2,33	2,24	3,02	-10%	0,01	0,31	3
14	Transportes y Logística Roimo SL	ATCBA	2016	s.d.	-	2,65	2,81	2,99	0,29	-	0,01	0,04	2
15	Tránsito y Transportes Logísticos SL	ATCBA	1996	1,85	-33%	2,77	2,89	2,75	3,05	-39%	0,01	0,34	19
16	Galitrango SL	ATCBA	2006	1,74	+3%	1,69	1,66	1,31	1,27	+37%	0,03	0,72	14
17	Grupatrans Logística SL	ATCBA	2018	1,08	-44%	1,92	0,00	0,00	0,00	-	0,01	0,11	5
18	Transportes y Logística Degara SL	ATCBA	2013	0,91	-23%	1,19	0,60	0,50	0,60	+53%	0,04	0,19	11
<b>TOTAL CONTENEDORES PUERTO ALGECIRAS</b>				<b>167,78</b>	<b>+6%</b>	<b>158,42</b>	<b>141,96</b>	<b>126,90</b>	<b>118,06</b>	<b>+42%</b>	<b>2,39</b>	<b>36,56</b>	<b>747</b>

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.

**TTI ALGECIRAS**  
Total Terminal International Algeciras

ttialgeciras.com tti-algeciras

# A GREEN TERMINAL FOR MORE SUSTAINABLE LOGISTICS CHAINS

- GREEN, SMART deep-water container terminal.
- MALACCAMAX Ship-to-Shore cranes for megavessels.
- Electrified ZERO-EMISSIONS automated yard cranes.
- The best TRANSIT TIME to 120 direct ports.2010.
- LOGISTIC PLATFORM for Africa, America and Europe.
- STRATEGIC GATEWAY PORT for the Iberian market.
- Reaching 14 MILLION TEU mark since the first container moved in 2010.

# Apuesta por la eficiencia

Las terminales de Algeciras afianzan su operativa con mayor tecnología y equipos de apilado para dar salida a una media diaria de 1.200 contenedores llenos de 'import-export'

**Antonio Martínez** | Algeciras Terminales y Autoridad Portuaria de Algeciras vienen trazando un plan conjunto para afrontar con éxito el crecimiento que está teniendo en los últimos años el tráfico de contenedores de exportación e importación en una dársena que ha vivido históricamente del movimiento de flujos de tránsito internacional.

Hoy, las terminales de contenedores del puerto de Algeciras vienen trabajando una media diaria de 1.200 contenedores llenos de 'import-export', unos flujos que se vienen incrementando año a año de forma constante.

Para poder flexibilizar estas operaciones, las terminales vienen mejorando sus instalacio-

nes con la implantación de medidas activas con un diálogo fluido en los últimos tiempos por lo que se sigue avanzando, consiguiendo compromisos y mejoras para el futuro", según ha explicado Diego Piñel, presidente de la asociación de transportistas ATCBA a este período.

Puerto y las dos terminales vienen agilizando las operaciones

En el caso de APM Terminals Algeciras se ha decidido aumentar la eficacia de la instalación con la apertura de una puerta extra en horario de 6 de la mañana a 10 de la noche; la ampliación de 4 a 8 unidades de grúas RTG destinadas a la carga y descarga de los camiones y la implantación de un Plan de Contingencias para tratar el exceso de volumen que viene teniendo la compañía. Al

mismo tiempo, la empresa tramitó la creación de una mesa de trabajo de seguridad y el refuerzo de la misma dentro de la terminal con la creación de una zona de cierres de *twislock*, o el cambio de contenedores vacíos no aptos para la carga, entre otras medidas.

Por su parte, la terminal semiautomática, que opera TTI Algeciras ha ampliado en los últimos meses el número de puestos de carga y descarga operativos, que han pasado de 6 a 8 unidades, así como el número de grúas *shuttle carrier* dedicadas a la puerta, fijadas ahora en 4 por la mañana y 5 por la tarde. Por su parte, la empresa ha consolidado la apertura de una zona de incidencias o la implantación del sistema PASS, con barreras dinámicas, a la vez que también viene realizando el cambio de contenedores vacíos no aptos para la carga.

## Mejoras al transporte

Por su parte, el alto volumen de tráfico terrestre que viene gestionando el puerto de Algeciras ha llevado a la Autoridad Portuaria a implantar mejoras en sus accesos e instalaciones para lograr minimizar las esperas para acceder a las terminales a dejar o recoger el contenedor con la carga.

El objetivo de la Autoridad Portuaria es mejorar las condiciones de trabajo para los



Operaciones de control en el acceso sur al puerto de Algeciras.

transportistas y agilizar la creciente entrada de camiones especialmente en las terminales fruto de la apuesta de los clientes y a la alta conectividad alcanzada por el puerto andaluz, unas medidas acordadas en las mesas de trabajo que se vienen realizando con las terminales de contenedores, APMT Algeciras y TTI Algeciras y la asociación empresarial de transportis-

www.acerinox.com

# ACERINOX

Contribuyendo al progreso y la calidad de vida de una sociedad sostenible.





tas, ATCBA. Entre las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria destacan el carril denominado carril Levante Sin Papeles en el acceso norte al enclave, de uso exclusivo para los camiones cuyo contenedor o semirremolque haya obtenido el despacho aduanero por parte de la Agencia Tributaria, así como la autorización para la salida de tractoras sin conte-

nedor por los carriles destinados a automóviles.

En este punto, la Autoridad Portuaria está trabajando en soluciones de futuro, y recientemente sacó a licitación la asistencia técnica para el análisis de alternativas para el acceso norte que permitan dotarlo de más carriles de salida y mejoras en la automatización, ahora limitados por falta de es-

pacio. En paralelo, se ha comenzado con las obras de mejora de los controles de acceso desde el acceso sur.

Por otro lado, se ha implantado la gratuidad de la Terminal de Tráfico Pesado (TTP1) en horario de 10 de la noche a 9 de la mañana. Junto a ello, el puerto está flexibilizando las operaciones del transporte con

---

Infraestructuras para agilizar los flujos, vital para los transportistas

la apertura el pasado verano de la segunda terminal de tráfico pesado en Isla Verde, para la gestión de camiones y semirremolques, una instalación en la que se han invertido 3,6 millones de euros.

Por último, los transportistas destacan la instalación de aseos en las áreas críticas y zonas de restauración o el acceso a las cámaras del puerto para la visualización en cada momento del estado de los accesos a las terminales o salidas del recinto. Esta iniciativa se verá mejorada gracias al proyecto *Vision Row*, plataforma que permite a los transportistas conocer en tiempo real el estado de actividad y saturación, en su caso, de los accesos.

## Entre el control de las navieras y la dimensión peninsular

“Las navieras son cada vez más restrictivas y ceden cada vez menos los transportes”, explica un flotista de Algeciras.

Es el caso de Maersk, por ejemplo, que impuso en Algeciras la primera fase de su proyecto de control de la importación en España. La decisión, que posteriormente se trasladó a Barcelona y Valencia, ha venido impactando en “buenos resultados para los flotistas que trabajamos para la danesa”, indican estos medios.

Todo en un contexto donde “Algeciras no es ajeno a los costes energéticos y la falta de mano de obra para ejercer la profesión de conductor”, indican, aunque los empresarios consultados revelan que “no tenemos tanto problemas como en Barcelona o Valencia, ya que incluso hemos empezado a trabajar en estos puertos durante los últimos meses para ayudar a reequilibrar la oferta, con un escenario mejor de precios de transporte para nosotros”.

Así las cosas, el sector viene afrontando con adquisiciones de nuevo material ese crecimiento que están logrando por el aumento de los tráficos locales y las contrataciones en otros puertos, lo que está llevando a varios operadores de Algeciras a montar estructura propia en otros puertos españoles. El negocio da así la vuelta a la histórica llegada de flotistas de Valencia y Barcelona al puerto del Estrecho, dentro de un objetivo más amplio de establecer una talla peninsular para su actividad de acarreo de contenedores.

REAL  
AGENCY  
24 HRS  
365 DAYS

Algeciras  
Barcelona  
Cádiz  
Canary  
Ceuta  
Gibraltar  
Huelva  
Motril  
Tánger

WWW.BACOMAR.COM

# Vía libre al intermodal

El puerto de Algeciras, que moverá más de 50.000 TEUs por vía ferroviaria en 2022, impulsa un plan de inversiones para reforzar su conectividad ferroviaria con el interior peninsular



A.P. DE ALGECIRAS

Durante 2021, los tráficos ferropuertuarios en Bahía de Algeciras crecieron un 65 por ciento.

## Antonio Martínez | Algeciras

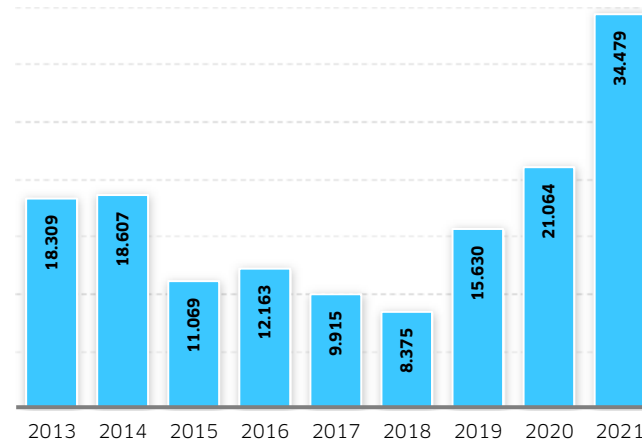
El intermodal viendo siendo una fuente de buenas noticias para el puerto de Bahía de Algeciras. El crecimiento de los tráficos 'import-export' está permitiendo crear una corriente progresiva en el tráfico ferropuertuario del enclave. Durante 2021, la terminal de Isla Verde Exterior tramitó un flujo de 34.479 TEUs, un 65 por ciento más que en 2020.

El tráfico supone haber logrado un 'año récord' como indicó la Autoridad Portuaria, ya que "este aumento de la actividad ha llevado a superar por primera vez los 30.000 TEUs en un año".

Durante el periodo analizado, en la terminal se operaron 955 trenes, con un flujo de carga por convoy de 35 TEUs. Los principales orígenes y destinos fueron las terminales madrileñas de Abroñigal y Coslada, Azuqueca de Henares en Guadalajara, Barcelona, Zaragoza y Marín (Pontevedra). El enclave gallego ha sido el último recinto con el que se ha aumentado la conectividad intermodal del puerto de Algeciras con

## CORRIENTE POSITIVA PARA EL INTERMODAL

El puerto de Algeciras ha aumentado un 120% el tráfico de contenedores por vía ferroviaria en los últimos dos años.



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

la puesta en marcha por parte de Maersk de un tren completo para contenedores reefer.

Este alto número de trenes está permitiendo consolidar un tráfico interanual en el entorno de 50.000 TEUs, con un ejercicio histórico para el ferrocarril, con el tratamiento de más de 1.000 trenes en las instalaciones de Isla Verde Exterior.

Para ello, está siendo clave el desarrollo de nuevos servicios con el centro y noroeste de España, así como la falta de limitaciones de circulación a los tráficos de mercancías, explica el presidente del organismo portuario, Gerardo Landaluze. "Este importante crecimiento de la demanda hace más urgente la ejecución de las mejoras previstas en el Ramal Central", destaca. Entre las últimas novedades está el tren de contenedores, traccionado por Transfesa Logistics, para el flota aragonés Marcotran, una de las empresas con mayor actividad en los tráficos de mercancías del Estrecho de Gibraltar.

Para seguir afrontando con garantías



estos crecimientos, el puerto de Bahía de Algeciras ha trazado un plan de ejecución de nuevas inversiones en sus conexiones e instalaciones ferroviarias. De su redacción se va a encargar la consultora pública Ineco por un montante de 1,6 millones de euros y un plazo de ejecución máximo de 32 meses.

Junto a estas infraestructuras, se persigue la duplicación y electrificación del tramo de línea ferroviaria entre el enclave y la terminal de San Roque, así como la eliminación de los pasos a nivel existentes y otras actuaciones encaminadas a mejorar la seguridad, fiabilidad y resiliencia de la red.

Entre las mejoras, la Autoridad Portuaria quiere ampliar la terminal ferropuertuaria de Isla Verde Exterior, que opera la empresa Fesava, para poder manipular trenes de mercancías de 750 metros y construir una instalación técnica fuera del recinto portuario para la clasificación y estacionamiento de los convoyes.

Fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluze, han explicado que “la gestión de los tráficos ferroviarios desde el puerto del Estrecho mejora la eficacia de la cadena logística global, tanto en tiempo como en coste, de las empresas que apuestan por Algeciras”, al beneficiarse de los tiempos de tránsitos del enclave con Asia.

En la ampliación de la terminal ferropuertuaria de Isla Verde Exterior se trata de dotar a la instalación de capa-

cidad suficiente para la gestión de mayores tráficos, dentro de las posibilidades de ocupación de suelo. En la actualidad, el haz de vías consta de 3 vías con longitudes útiles de vía 591, 629 y 591 metros, y el objetivo de la actuación es alcanzar los 750 metros en cualquier diseño de vía proyectada y permitir el paso de dos locomotoras unidas en las vías de maniobra.

#### Clasificación de trenes

Por su parte, para ganar capacidad de última milla, el puerto pondrá en servicio una instalación técnica ferroviaria dedicada para poder realizar las operaciones propias de la actividad ferropuertuaria. Esta instalación, en una zona próxima exterior al puerto, permitirá realizar paradas, estacionamiento de trenes, cruces, fraccionamientos o formaciones de trenes con origen y destino las terminales del enclave. Son una serie de operaciones que “por razones geométricas, técnicas y económicas no pueden ser realizadas en el interior de la red ferroviaria del puerto”, explican desde el enclave.

Este espacio exclusivo evitará la interrupción de los tráficos ferroviarios tanto en la estación de viajeros de Algeciras como del propio puerto. Al igual que con la terminal ferropuertuaria, Ineco deberá presentar un estudio de alternativas, analizando el número de vías de apartado a disponer en función de los tráficos previstos.

€  
1,6

MILLONES  
COSTARÁ EL  
ESTUDIO DE INECO  
PARA ALGECIRAS

## Autopista Ferroviaria

La Autopista Ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza echará a andar en 2024 una vez se concreten gran parte de las infraestructuras necesarias. Para ello, junto a la modernización de las vías, ya en marcha, será fundamental la segunda terminal ferropuertuaria que construirá en el enclave Rail & Truck Strait Union, la compañía constituida por Eco Rail, Marcotran y Continental Rail, para la correcta explotación en el enclave de los flujos procedentes de la Autopista.

Rail & Truck Strait Union pretende absorber con esta Autopista Ferroviaria una parte del tráfico de camiones por carretera y ofertando una alternativa intermodal y más respetuosa con el medio ambiente para transportar semirremolques hasta el centro de la Península Ibérica.

La intención inicial del operador es desplazar unos 15 camiones por sentido con un tren diario y escalar hasta los tres trenes diarios a medio plazo. La línea permite composiciones de unos 550 metros de longitud.

La inversión prevista por los promotores de la primera autopista ferroviaria española se eleva a 150 millones de

euros. El objetivo es adquirir locomotoras y vagones adecuados para un corredor que, en la actualidad, no se encuentra totalmente electrificado, material cuantificado en alrededor de 50 millones de euros.

#### Ayudas comunitarias

La iniciativa permitirá reducir la huella de carbono del elevado volumen de carga que se mueve entre ambos puntos de la Península. El propósito es que una parte de los 376.000 camiones que transitan por Algeciras cada año se desplacen al modo ferroviario. Para ello el protocolo contempla el compromiso de inversiones concretas tanto de Adif, en infraestructura, como de Rail & Truck, en material rodante.

La compañía se beneficiará de un marco de ayudas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) de más de 45 millones de euros para Rail & Truck destinada a la adquisición de locomotoras y vagones para operar en la Autopista Ferroviaria. Las ayudas se enmarcan en el Programa de apoyo al transporte sostenible y digital del Plan de Recuperación.

## España-Marruecos con AML

ALGECIRAS → TANGER MED
TANGER MED → ALGECIRAS



Hasta  
**8**  
salidas  
diarias

Puntualidad  
en la hora  
de salida

Compras  
a bordo

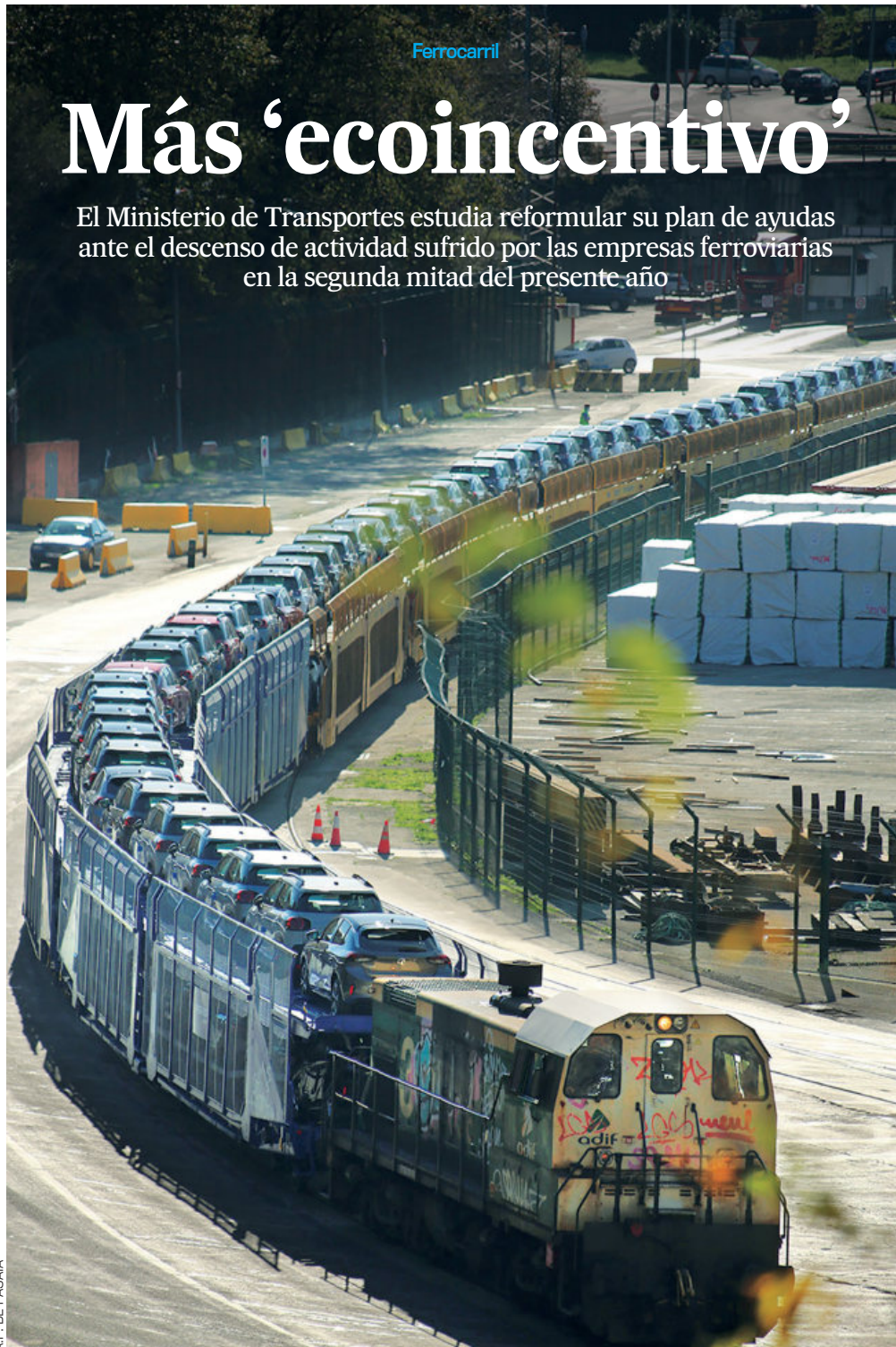
Zona para  
conductores

Edificio PERLA OFICINAS, Angle Avenue OUJDA et Avenue TANTAN, 11ème étage,  
90.000 TANGER, Tél.: + 212 531 06 50 65  
Agentes Portuarios: España: + 34 956 63 63 63 | Marruecos + 212 539 32 22 53

[www.aml.ma](http://www.aml.ma)



**AFRICA MOROCCO LINK**



Ferrocarril

# Más 'ecoincentivo'

El Ministerio de Transportes estudia reformular su plan de ayudas ante el descenso de actividad sufrido por las empresas ferroviarias en la segunda mitad del presente año

A.P. DE PASAIA

**Carlos Sánchez | Madrid**  
Los planes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) para tratar de impulsar los tráficos ferroviarios de mercancías en España deberán readaptarse a los nuevos obstáculos.

El programa de 'ecoincentivos' para la oferta diseñado por el Mitma de cara a los próximos tres ejercicios, en el marco del Plan de Recuperación,

Transformación y Resiliencia, ha chocado con la cruda realidad económica actual, haciendo complicada su aplicación. Ante esta situación, el equipo ministerial que capitanea Raquel Sánchez está trabajando en una reformulación de los 'ecoincentivos' de cara al próximo año, según ha podido confirmar Transporte XXI.

Según el plan inicial diseñado por el Ministerio, los 'ecoin-

centivos' se empezarán a aplicar desde un crecimiento mínimo del 8 por ciento en el volumen de carga transportado por las empresas ferroviarias. Sin embargo, "la situación actual anticipa que la mayoría de las empresas ferroviarias no van a pasar del empate o de un crecimiento mínimo al cierre de 2022", según confirman fuentes del sector.

La realidad es que el umbral

de crecimiento del 8 por ciento estaba siendo alcanzado sin dificultad por la mayoría de las empresas ferroviarias en la primera mitad del presente ejercicio, reconocen las mismas fuentes. Por el contrario, a partir del mes de junio la situación experimentó un giro radical, "con un significativo bajón en los tráficos", como consecuencia de la complicada situación económica actual.

"El negocio ferroviario está sufriendo mucho, porque es muy dependiente de la industria, de sectores como el químico, aluminio, metalúrgico o la automoción, que han experimentado una caída de actividad en los últimos meses", razonan las mismas fuentes.

El umbral del 8% de crecimiento para obtener 'ecoincentivos', muy lejano en 2022

Ante esta tesitura, en el sector son pesimistas en cuanto a la consecución de los 'ecoincentivos' correspondientes a 2022. No todo son malas noticias, sin embargo, porque al menos cuentan con el alivio de saber que la parte que no se aplique de los 20 millones asignados al ejercicio actual no se perderá, sino que se acumulará para el ejercicio 2023. Es por este motivo por lo que los operadores entienden que el rediseño de la fórmula para la obtención de los 'ecoincentivos' será trascendental en la búsqueda del objetivo de impulsar el negocio ferroviario en los próximos años.

## Cuestiones en estudio

Transportes deberá estudiar una serie de cuestiones que el sector ha puesto sobre la mesa para diseñar esta nueva vuelta de tuerca al programa de ayudas de los 'ecoincentivos'.

Entre ellas se encuentra que el ahorro de costes externos sea del 50 por ciento, tal y como preconiza la Unión Europea, y no del 30 por ciento como ha marcado el Ministerio. Esto se reflejaría en el valor unitario del 'ecoincentivo', que se elevaría, incrementándose el importe en euros por tonelada-kiló-

Imagen de un transporte de vehículos por ferrocarril en el puerto de Pasaia.

metro a aplicar. En la práctica, supondría una mejora del margen del 20 por ciento sobre lo planteado hasta ahora.

Otro aspecto a debate es que desde Transportes se ha apostado por utilizar las toneladas-kilómetro netas para calcular el 'ecoincentivo', mientras que en el sector consideran más lógico utilizar el tren-kilómetro, un ratio reconocido y acreditado por el propio Adif.

### Retornos en vacío

Al mismo tiempo, la ponderación de la ida y la vuelta con carga, en la línea de buscar la máxima eficiencia en el transporte, también genera rechazo en el sector, puesto que se recuerda que hay sectores como el de la automoción en el que esto es casi imposible de cumplir. "Un tren cargado de coches que llega a un puerto, vuelve vacío siempre", argumentan. En conjunto, "en el ferrocarril es más difícil conseguir una carga de retorno que en la carretera", señalan. Por este motivo, "entendemos que esa ponderación no debería ser tan importante", advierten las mencionadas fuentes.

Finalmente, otro aspecto clave es la duración de los 'ecoincentivos'. Desde el sector se sigue apostando porque vayan más allá de los tres años inicialmente previstos y que su aplicación se establezca a más largo plazo.

### Ferrocarril

# Fumata blanca para remodelar la terminal de Vilamalla

Grupos nacionales y multinacionales muestran interés por la instalación, ubicada junto a la frontera, en la que Generalitat y Adif invertirán unos 13,79 millones de euros en ampliarla y conectarla al UIC

**Eva Mármol** | Girona

Ya sí -parece- es la vencida para remodelar la terminal ferroviaria de Vilamalla (Girona), junto a la frontera francesa, que actualmente está en desuso. El consejo de ministros del 8 de noviembre dio luz verde a la firma del convenio entre el Adif y la Generalitat para las obras de remodelación y ampliación de la terminal, evaluadas en 13,79 millones y que financian al 50 por ciento ambas Administraciones.

La Generalitat hizo lo propio, con lo que ya solo queda cuadrar agendas para la firma. Y como Cimalsa, empresa pública de la Generalitat propietaria de la terminal, se ha anticipado y tiene el proyecto hecho, "las obras se podrán licitar en breve" una vez rubricado el acuerdo, señala Enric Ticó, presidente de Cimalsa.

La actuación consiste en la remodelación y ampliación de la terminal, que tiene ancho ibérico y que contará con ancho estándar (UIC) conectado al corredor que pasa por El Pertús. Podrá expedir/recepcionar convoyes de hasta 750 metros.

También saldrá a concurso la gestión y

comercialización de la terminal, "el objetivo es que el adjudicatario esté seleccionado cuando las obras finalicen".

En principio, no faltan novios, "estamos manteniendo contactos con grupos nacionales y multinacionales interesados porque la terminal, por su ubicación, es una gran oportunidad".

Vista aérea de la zona donde está la terminal.



En su día, mostraron públicamente interés por la instalación empresas como Tradisa o VIIA.

Aunque no hay todavía calendario, el horizonte de vigencia del convenio entre el Adif y la Generalitat está previsto que dure hasta el año 2025.



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



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

[www.captrain.es](http://www.captrain.es)

SONIA GARCÍA DÍAZ

Presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi)

# “Un nuevo paro en el transporte no es la solución”

La presidenta de Asetrabi no rehúye ningún frente. Sonia García subraya que “el problema de muchos autónomos es que piensan que solo llevan un camión” y apuesta por limitar la subcontratación. En clave de sostenibilidad, advierte de que “ahora, en precio, no es viable ningún vehículo que no sea con combustión de gasoil”, al tiempo que recalca: “no se puede incentivar el ferrocarril, si no funciona”.

Alfonso Alday | Bilbao

► **Sigue la escalada de los precios energéticos, la guerra en Ucrania, la inflación... ¿En qué situación se encuentra el transporte por carretera?**

De incertidumbre. Como la de todos los sectores. Después de una especie de ‘boom’ de transporte y falta de camiones, ahora no se sabe bien por dónde va a tirar.

► **La crisis ha golpeado con fuerza a la industria del acero, un buen termómetro para medir la temperatura del sector en la provincia de Vizcaya.**

El transporte es la vía para otro tipo de sectores. Da lo mismo el que sea. Y ahora, el consumo se ha frenado. Las industrias están bajando producciones, tirando de stock... ¿Hasta dónde? Nadie lo sabe.

► **¿Cuáles son los problemas más importantes a los que se enfrenta el transporte por carretera en este territorio?**

El problema es general. Históricamente estábamos en mejor posición debido al factor industrial y no depender solo del turismo, pero ahora está con muchísima incertidumbre y frenándose. Esperamos que no parándose.

► **¿Se ha logrado alcanzar los niveles prepandemia?**

Después de la pandemia se alcanzó rápidamente los niveles de 2019, pero ahora, con la guerra en Ucrania, ha vuelto a caer la actividad. La movilización de transportistas, que tuvo lugar en marzo, también hizo mucho daño a las empresas de transporte.

► **Plataforma amenaza con un nuevo paro. ¿Se espera un otoño caliente?**

Espero que no, porque ahora mismo, esa no es la solución.

► **¿Cómo cree que será 2023?**

Siempre soy muy optimista. Espero que, por fin, salga el sol y veamos más la luz, pero que no haya otro ‘boom’ de transporte como en pospandemia y pi-



Sonia García nace en Bilbao en 1972.

En 2011 se pone al frente de la empresa familiar de transporte por carretera Dagase.

Muy involucrada en la vida asociativa, en 2012 entra a formar parte de la Junta Directiva de Asetrabi, la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia. Y solo seis años más tarde, en 2018, toma las riendas de la patronal. Además, participa de forma activa en otras organizaciones, como Cebek o UniportBilbao, para defender los intereses del sector.

cos de actividad. Que la situación se vaya normalizando poco a poco, mejorando el trabajo y las condiciones, apoyándonos en la normativa que ha salido.

► **¿Los acuerdos “históricos” alcanzados con el Gobierno son la panacea a los problemas del transporte por carretera o queda mucho trabajo por delante?**

Son unos acuerdos muy importantes. El que podamos llevar a cabo las medidas que nos ha facilitado el Gobierno y repercutir a nuestros clientes nos ayuda mucho, porque ellos ahora también están muy concienciados con los problemas. Pero siempre quedan cosas por hacer. Es imposible mejorar todo de una vez, porque además teníamos muchos problemas estructurales. Hay que seguir trabajando. Lo que sí espero es que cuando la situación se normalice, podamos seguir haciendo uso de esas herramientas históricas.

► **¿Es el sector lo suficientemente maduro para utilizar las herramientas ahora a su alcance dirigidas a reequilibrar las relaciones con sus clientes?**

Por desgracia, no. Hace falta que las empresas, todas, y meto a los autónomos con un camión, porque muchos han pensado que son asalariados, y no, se conciencian de que tienen que hacer viable su negocio. Hemos pedido ayuda a la Administración, que saque leyes de obligado cumplimiento para que podamos tener más fuerza con nuestros clientes, porque estaba demostrado que era imposible, y ahora somos nosotros los que tenemos que hacerlo.

► **¿A qué tiene que seguir poniendo oídos la Administración?**

Siempre hay temas pendientes. Por ejemplo, limitar la subcontratación en la ley de la Cadena de Transporte, aún pendiente. Además, no implantar peajes, jubilaciones anticipadas, temas de seguridad social... Es decir, no gravar más los costes del transporte.

► **Los acuerdos incluyen la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, con excepciones, una reivindicación histórica del sector. ¿Cómo están respondiendo los cargadores?**

Hay de todo, pero sí están tomando nota. Se está cumpliendo. Y también el que no te hagan esperar, para evitar reclamaciones por paralización. Es un camino lento, poco a poco, de concienciación. Esperamos que no se frene.

► **La distribución comercial ha comenzado a facturar estos servicios a sus proveedores. ¿Tendrá repercusión en el precio del transporte?**

Todo el mundo que tiene una empresa, lo que quiere es que sea viable y rentable. No podemos cargar al transporte con más costes.

► **Los acuerdos también incluyen el desarrollo de la Ley de la Cadena de Transporte y se habla de “coste mínimo”. ¿Tiene sentido en una economía de libre mercado?**

Es una utopía y un mundo idílico. No podemos guiarnos por la ley de la cadena alimentaria, que se ha demostrado que no funciona. Y es triste decirlo, pero las pequeñas empresas, y algunas grandes, no saben hacer números. No saben realmente qué es lo que deberían cobrar por un transporte. Ahí sí que deberíamos hacer una mayor labor pedagógica.

► **El Gobierno apuesta por la concentración empresarial, pero vuelve a prorrogar los módulos, lo que perpetúa la atomización. ¿No es un contrasentido?**

Es una medida que nos limita la competitividad.

► **¿Se debería poner fin a este régimen de tributación?**

El sistema de módulos no es una opción viable. Hace falta un plan real, con uno o dos años de transición. Incluso, se puede incentivar para acelerar el proceso. Lo que ocurre es que el Gobierno sigue prorrogando los módulos y los transportistas no se van a preparar. Nadie hace caso

► **¿El sector necesita ganar músculo?**  
Sí. En Vizcaya, precisamente no hay grandes flotas de transporte.

► **¿Cuál es el modelo de empresa que defiende la patronal Asetrabi?**

No voy a decir cuál sería la flota ideal, pero el tamaño sí importa. Deberíamos ser capaces de crecer sin perder la identidad, haciendo colaboraciones. El problema es que no nos fiamos de nadie. Pensamos que nos va a quitar el cliente. Además, hay mucha empresa familiar y la transición es muy difícil. Hay un problema de relevo generacional.

► **¿Los autónomos son necesarios?**

Por supuesto, porque siempre hay picos de actividad. Eso sí, todas las empresas tienen que tener un número mínimo de camiones. Muchos de los problemas se solucionarían si se limita la subcontratación. El problema de muchos autónomos es que piensan que solo llevan un camión y la empresa es mucho más que conducir.



Las pequeñas empresas, y algunas grandes, no saben hacer números

► **En clave de sostenibilidad, ¿le parece acertada la política de Bruselas, que se ha marcado como objetivo alcanzar las cero emisiones en 2050?**

Hay que descarbonizar. ¿Cómo?, ¿cuándo?, es en lo que no puedo estar de acuerdo. Para una empresa, lo primero es la sostenibilidad económica. Y ahora, en precio, no es viable ningún vehículo que no sea con combustión de gasoil.

► **¿Ve realmente posible, a corto plazo, una alternativa al diésel para el transporte por carretera de larga distancia?**

No. Los fabricantes de vehículos tienen que seguir investigando para producir camiones viables. Que no ocurra como con el gas, que en principio no eran viables en potencia y, ahora, ni siquiera económicamente. Encima es gas, que sigue siendo un combustible fósil.

► **Entre los retos del sector también destaca la transformación digital. ¿Está siendo más lenta de lo que debería?**

Sí. Y la verdad es que muchas pequeñas empresas no están preparadas para afrontar la digitalización, o no quieren. Es como la apuesta por el tren, tendría que ser poco a poco, pero hay que ir dando pasos, porque eso facilita mucho todo. Cuesta tiempo, que no tenemos, dinero, que tampoco sé si será mucho, en realidad, y educación o concienciación. En este sector, algunas empresas piensan que solo son camioneros y conducen un camión. Y no es así.

► **Por último, el Gobierno mantiene su intención de no implantar peajes al transporte por carretera sin el consenso del sector. En Vizcaya, sin embargo, serán una realidad a partir del próximo año. ¿Cuál es su opinión?**

El anuncio que se hizo en Vizcaya también iba en la línea de alcanzar un consenso con el sector. Con eso lo digo todo. Si el consenso es decir “vamos a ponerlos y ver vosotros cómo se tienen que poner”, apaga y vámonos. El sector se ha negado siempre a la implantación de peajes, pero llegado el momento de que no hay vuelta atrás, ni siquiera con un paro, vamos a ver cómo mitigar el impacto. Y es lo que hemos intentado hacer con la Diputación de Bizkaia. Estamos mirando cómo puede ser menos oneroso. El sobrecoste va a ser bastante para las empresas. La entidad foral ya ha anunciado descuentos a partir de enero, gracias a la negociación abierta con las asociaciones, incluso un plan Renove.

► **Regirá el principio del ‘pago por uso’. ¿Solo usan las carreteras los camiones?**

Los peajes para el transporte pesado son discriminatorios, porque se aplican exclusivamente a un segmento, y tienen un claro afán recaudatorio. Somos la parte fácil.

► **¿Los peajes restan competitividad a la industria de Vizcaya?**

Sí, porque es lo que decimos: no podemos asumir este sobrecoste las empresas de transporte. Es una cadena.

► **Eso sí, como apunta, del mal el menos. La Diputación ha anunciado un paquete de medidas valorado en 5,6 millones de euros, que incluye descuentos y bonificaciones en las tarifas de peajes a partir del 1 de enero de 2023. ¿Qué lectura hace?**

Las ayudas, bienvenidas sean. Toca seguir trabajando para conseguir más.

► **El transporte apuesta por la armonización en el ámbito europeo. ¿Se debería empezar por dar ejemplo en España? ¿Es necesario avanzar hacia un único convenio sectorial y que la competitividad de una empresa no dependa de dónde esté localizada?**

Tener más de 50 convenios de transporte por carretera no tiene ningún sentido, pero es muy difícil cambiarlo.



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

Ahora mismo no es atractivo ningún sector para los jóvenes. Es evidente que hay que mejorar las condiciones de los transportistas. Y es un tema que no depende solo de la Administración.

► **¿La intermodalidad puede ayudar en ese camino hacia la descarbonización?**

La intermodalidad llegará, pero no me puedes obligar, ni poner una fecha límite, como ocurre con los vehículos propulsados por combustibles alternativos. Hay que dar pasos para ello y mi empresa ya se reinventará, pero ahora no es viable. No se puede incentivar el ferrocarril, si no funciona.

Marítimo

# La gobernanza portuaria requiere más cooperación

El primer Congreso Internacional de Sostenibilidad Portuaria, organizado por el Puerto de Bilbao, incide sobre la necesidad de cambiar los actuales sistemas de gestión para dar respuesta a retos como la integración vertical

**Iñaki Eguía | Bilbao**

La gobernanza del sistema portuario ha vuelto a situarse en el foco de atención durante el primer Congreso Internacional de Sostenibilidad Portuaria, organizado por la Autoridad Portuaria de Bilbao en colaboración con la Cámara de Comercio de Bilbao. Alberto Camarero, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), dinamizó la mesa redonda sobre gobernanza, que contó con la participación de Tommaso Spanevello, del puerto francés de Haropa; Sofie Coppens, de la Cámara de Comercio de Voka, en Amberes; y de José Ignacio Parra Santiago, de la UPM.

Tras destacar el proceso de jerarquización portuaria desarrollado en Francia, Italia o Bélgica, Camarero resaltó que “España mantiene una estructura muy similar en el último siglo, con 46 dársenas organizadas en 28 autoridades portuarias”.

Camarero detalló que “desde 1998 el marco estratégico portuario español apostó por un sistema de competencia con autosuficiencia económica, que ha sido muy proactivo en la captación de tráficos y de actividades de mayor valor añadido”. Sin embargo, añadió,

El futuro camina hacia una cogobernanza y cocreación

“también generó, en algunos casos, unas infraestructuras exageradas que no siempre han estado justificadas por su demanda”. Por ello, “el futuro deberá tender hacia una cogobernanza, que refuerce la cooperación y cocreación entre admi-

nistraciones, empresas y sociedad”, concluyó.

En la misma dirección, José Ignacio Parra enfatizó que la gobernanza de la red portuaria española “ha logrado grandes resultados en autofinanciación, si bien a nivel operacional es un sistema competitivo, pero especialmente entre sus propios miembros”. Por ello, este experto de la UPM también abogó por un “reagrupamiento o una colaboración mucho más estrecha entre las autoridades portuarias geográficamente próximas para incrementar su eficacia y los tráficos”.

Tommaso Spanevello recordó que con la integración en Haropa de las dársenas de Le Havre, Rouen y París “se reunieron tres ecosistemas diferentes y todavía estamos buscando encontrar el mejor modelo de gobernanza, para lo cual queremos integrar a todos los actores involucrados en su sostenibilidad”.

Sofie Coppens puso de manifiesto que “las autoridades portuarias de Bélgica están muy vinculadas a sus administraciones locales, que son las propietarias de suelos, se encargan de conceder concesiones a las empresas, además de ser operadores, reguladores y

La pandemia ha modificado los parámetros del sector naviero

constructores de comunidades. La tendencia en su gobernanza también se centra en reforzar la colaboración público-privada”.

Por su parte, Jan Hoffmann, responsable de la UNCTAD, destacó que “la pandemia ha supuesto un cambio en la tendencia de crecimiento de los últimos años en aspectos como

de la distancia promedio de la mercancía embarcada, del número de puertos en la red global del comercio, del índice de conectividad marítima, del tamaño de los portacontenedores e incluso de la cuota que controlan el Top 4 de las navieras y sus alianzas por encima del 80 por ciento”. A su juicio, “los precios de los fletes de contenedores, que se multiplicaron por nueve sobre la comparativa anterior a la pandemia, y que actualmente son un 60 por ciento más elevados que en 2019, es un problema que no está vinculado a la concentración de los armadores. Otros sectores como el petrolero, el gasero y el granelero siguen una evolución similar en los fletes, que también responde a la presión ejercida al dispararse la demanda sobre la oferta”.

Hoffmann culminó su intervención recomendando que “para reducir el impacto de la integración vertical, que actual-

Ponentes del primer Congreso de Sostenibilidad Portuaria.



mente está parada su alza aunque no sabemos si de forma temporal, es necesaria la colaboración y coordinación en la comunidad portuaria; la transparencia en su operativa; la capacitación de su personal; una estrategia a la hora de concesionar las terminales; y una competencia interportuaria”.

### Carta de Adhesión

En la apertura del congreso, Ricardo Barkala, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, destacó que “aunque en los últimos años se ha logrado un importante avance en sostenibilidad, todavía queda mucho camino por recorrer en sus vertientes económica, social y medioambiental”. Barkala puso en valor desarrollos en curso como el plan de transición energética del Puerto de Bilbao o el proyecto BilbOPS para electrificar los muelles, que en 2025 entrará en servicio tras unas inversiones de 51,8 millones de euros. Además, adelantó la próxima puesta en marcha de la Carta de Adhesión Bilbao Puerto Sostenible, para “avanzar en este ámbito clave para el futuro de la dársena, de las empresas y de la sociedad”.

Finalmente, Gunter Pauli, economista, empresario y pedagogo en favor de la sostenibilidad, invitó “a pasar a la acción de forma urgente en vez de trazar objetivos a 50 años como en la 27 Cumbre del Clima que se celebra en Egipto durante estos días”.



Participantes de la jornada organizada por la Fundación Guitrans Fundazioa en la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa.

### Carretera

## Fenadispermer tilda a Plataforma de “oportunistas”

Destaca que “en ningún país de la UE hay precedente de una protección jurídica como la que tenemos en España” y apunta que “lo que hay que hacer es saber utilizarla correctamente”

### Alfonso Alday | San Sebastián

El azar quiso que justo un día después de la convocatoria de un paro indefinido por Plataforma, la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa acogiese una jornada sobre la ‘Última normativa aplicable al sector del transporte’, la misma que la citada asociación minoritaria asegura que no se cumple.

El encuentro, organizado por la Fundación Guitrans Fundazioa en San Sebastián, contó con la participación de representantes de varias patronales integradas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), que se ha posicionado en contra de las movilizaciones.

Entre los ponentes figuraba Julio Villaescusa, presidente de Fenadispermer, cuya intervención no dejó a nadie indiferente. “En ningún país de la UE hay precedente de una protección jurídica como la que tenemos actualmente en España. Lo que hay que hacer es saber utilizarla correctamente y empezar a defenderse cada uno desde su posición”, destacó. Además, Villaescusa se mostró muy

crítico con Plataforma, organización que “después de haber estado una década sin haber dado un palo al agua, de buenas a primeras, en una situación límite, se erige defensor principal y a ultranza de lo que es este sector”. Sin paños calientes, aseguró que “eso es demagógico y oportunista”, tras recordar que “este sector es muy propicio a ser utilizado por intereses políticos y crear conflictos”.

El presidente de Fenadispermer aprovechó su disertación, bajo el título ‘cambio de paradigma en el transporte’, para poner en valor los acuerdos alcanzados con el Gobierno, con medidas de “gran calado”, fruto de un “importante esfuerzo negociador” a través del Comité, máximo órgano de interlocución con la Administración. “Somos nosotros los que tenemos que defendernos con las reformas estructurales que se han establecido”, concluyó.

En la misma línea se pronunció

el presidente del Patronato de la Fundación Guitrans Fundazioa, Ignacio Cepeda, que también hizo hincapié en la necesidad de “aplicar criterios de rentabilidad e implementar las medidas aprobadas”, en clara alusión, sobre todo, a la revisión obligatoria de los precios del combustible, la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores y no trabajar por debajo de costes.

Ambos, Ignacio Cepeda y Julio Villaescusa, participaron posteriormente en una mesa debate junto a Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie, y José Carlos López Jato, secretario técnico de Fertransa. Todos pusieron el foco en la prohibición de la carga y descarga, la necesidad de atraer a las nuevas generaciones y el factor humano. También participó en la jornada el director general de Transporte Terrestre del Mitma, Jaime Moreno. En clave positiva, recordó que hay datos objetivos que invitan a pensar que “estamos

en la buena dirección”, como la subida de los precios, el aumento del número de empresas o el crecimiento de las matriculaciones. Eso sí, todavía queda trabajo por delante.

Entre los temas pendientes, Moreno destacó la definición de estándares adecuados para zonas de carga y descarga, el establecimiento de códigos de buenas prácticas basadas en una responsabilidad social corporativa, mejorar la imagen del sector para atraer nuevos profesionales y limitar la subcontratación, “pieza clave que nos falta regular”.

Jaime Moreno (Mitma): “Estamos en la buena dirección”





Carretera

Imagen de las instalaciones de la Ciudad del Transporte de Pamplona.

# El camión busca captar profesionales

Representantes de las patronales Astic y Atfrie, Transportes Noriega, los sindicatos UGT y CCOO y AT Academia del Transportista mostraron su visión para garantizar el relevo generacional en una jornada organizada por la Fundación Corell

Iñaki Eguía | Madrid

La necesidad de avanzar en la mejora de las condiciones laborales y de jubilación, reducir la burocratización del acceso a la profesión y la formación fueron algunos de los ejes abordados durante el encuentro sobre "Captación y retención de trabajadores del sector del transporte", organizado por la Fundación Corell, y que contó con la participación de representantes de Astic, Atfrie, Transportes Noriega, los sindicatos UGT y CCOO, y AT Academia del Transportista.

"La sociedad demanda más transportistas de primer nivel con capacitación tecnológica. Un reto que aumentará en los próximos años dado que más de un 70 por ciento de los profesionales actuales de la carretera superan los 50 años de edad, tanto en España como en el conjunto de Europa, así como en Estados Unidos o Japón", según reveló Ramón Valdivia, vicepresidente

de ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic).

Valdivia propuso "menos barreras burocráticas para facilitar la incorporación de jóvenes y trabajadores de otros países al sector español del transporte por carretera, al ser una actividad necesaria para la economía, y que por su flexibilidad y capilaridad no podrá ser sustituida por el tren de mercancías".

## Preocupación por falta de oferta

Pedro Conejero, vicepresidente de la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie), aseguró que "hemos pasado en los últimos 30 años de una sistemática denigración a la profesión del conductor, porque el camión molestaba, a la actual preocupación de su falta de oferta".

A su juicio, "para la captación de transportistas se debe dignificar la

profesión en cuestiones como la equiparación de las condiciones laborales existentes en los 50 convenios provinciales en España, para que el coste del conductor no sea la variable de la competitividad de las empresas".

Conejero también urgió a "extender en toda Europa el acuerdo sobre la prohibición, alcanzada en España y Portugal, en la carga y descarga de mercancías y manipulación de palés por parte de los conductores de vehículos pesados, la regulación de las horas de espera en los clientes, así como a la implantación de una red continental de aparcamientos seguros".

## Carnet CAP

El representante de Atfrie criticó "el precio de 3.500 euros para disponer el carnet CAP de conductor de mercancías como barrera de entrada a la profesión". Para solventarla, Conejero apostó por "extender la experiencia francesa de que las empresas de transporte ayuden a esta inversión condicionada a un contrato de fidelización".

En este ámbito formativo, Luis Miguel Soto, de AT Academia del Transportista, reclamó facilitar la incorporación de profesionales a través de los cursos de formación *online* como con el grado medio de Formación Profesional, sin exámenes del CAP, de la misma forma que se logra con el acuerdo alcanzado entre las escuelas militares de conductores con la Dirección General de Tráfico.

También en la misma línea, María Isabel Carretero, de Transportes Noriega, destacó la importancia de la formación, tanto presencial como *online*, para la incorporación de conductores y lograr su fidelización, así como "que se les facilite el

Ramón Valdivia

Astic



Menos barreras burocráticas para el acceso de jóvenes y extranjeros

Pedro Conejero

Atfrie



Es imprescindible dignificar la profesión del transportista



Eventos

# La logística de Mango, hacia la omnicanalidad

Su 'hub' de distribución mundial B2B y seis centros satélite B2C serán omnicanales y contará con un 'stock' único en 2023



acceso directo y gratuito a la profesión tras dos años de curriculum.”

Por su parte, Francisco Vega, responsable del sindicato CCOO, expuso que “la profesión necesita un mayor reconocimiento para lo cual abogó para que el grado medio de Formación Profesional sea la única vía de entrada. Además, enfatizó que “la atomización del sector del transporte tampoco ayuda a la captación y retención de conductores, al facilitar una continua rotación de profesionales que buscan mejorar sus condiciones laborales en empresas de mayor dimensión”.

Vega también incidió en que “tras el acuerdo nacional en el transporte para la carga y descarga de mercancías alcanzado este año se logre una homologación en las negociaciones colectivas provinciales, y en avanzar en la jubilación parcial para facilitar el relevo generacional”.

## La clave del salario

Por su parte, Diego Buenestado, de UGT, remarcó que “el salario es clave en la estabilidad de las plantillas, como se refleja que hace años no había problemas de contratación de transportistas, y que actualmente en el INEM hay parados que cuentan con la capacitación de conductores, y prefieren trabajar en almacenes, con sueldos más reducidos pero que les permiten pasar las noches en sus domicilios”.

Finalmente, el responsable de UGT también denunció la “competencia desleal de los falsos autónomos, de la que se benefician las empresas cargadoras, y que hace necesario impulsar una negociación de ámbito estatal en la que converjan los convenios provinciales, para posteriormente buscar una mayor uniformidad en la UE”.

Miguel Soto

Academia Transportista



Hay que facilitar la entrada de profesionales con formación online

Francisco Vega

CCOO



La atomización del sector no ayuda a incorporar transportistas

Eva Mármol | Barcelona

El centro logístico de Mango en Llicà d'Amunt (Barcelona), hub de distribución mundial B2B que abastece a 2.100 tiendas de 110 países y 11 almacenes, así como seis plataformas satélite B2C serán todas omnicanal. Además, la multinacional textil funcionará con un stock único, independientemente del canal de venta. Todo ello será a lo largo de 2023.

Se trata de la transformación logística de Mango “para llegar a la omnicanalidad”, señaló Antonio Pascual, director de Supply Chain de Mango, en el marco de una jornada organizada por International Economic Forum in Logistics, foro de reflexión de la asociación BCL (Barcelona-Catalunya Centre Logístic) y la escuela de negocios IESE.

Una de las piedras angulares para esta transformación de Mango es la ampliación en 90.000 metros cuadrados de su hub y que convertirá este centro logístico B2B en omnicanal, una transformación ya en marcha y que culminará el próximo año.

Ya está en funcionamiento, y dando buenos resultados, el cambio del modelo de entrega de las mercancías desde esta plataforma. Mango ha pasado a gestionar directamente los envíos. Los camiones subcontratados recogen las prendas y las trasladan a microhubs para hacer la última milla cerca de las tiendas.

En el caso de Seat, el pro-

yecto de la multinacional alemana de fabricar vehículos eléctricos desde la planta de Martorell (Barcelona) es una oportunidad para digitalizar la cadena de suministro, hacerla más sencilla y acercar a los proveedores, señaló Enric Martí, director de Logística de Seat.

## Los fletes seguirán a la baja

Los fletes del transporte marítimo ya han bajando y, seguramente, bajarán más ya que descenderá la demanda con una oferta en aumento.

Mesa en la que se abordó el transporte marítimo.



El vehículo eléctrico transforma la cadena de suministro

Como los armadores “no han aprendido demasiado” y “no quieren perder cuota, habrá una guerra importante (de precios) y los fletes bajarán sustancialmente”, pronosticó Jordi Trius, presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona.

No obstante, ante un escenario de descenso de la demanda, “las alianzas navieras tienen palancas” para actuar, puntualizó Jordi Espín, secretario general de Transpire y Strategic Relations Manager en European Shippers Council (ESC).

Cargadores

# El transporte de vehículos, en depresión

En 2021 se movieron 4,33 millones de unidades por carretera, barco y ferrocarril en España, lo que supuso un descenso del 5,1% respecto a 2020 y del 21,4% sobre 2019, según datos de Anfac

**Carlos Sánchez | Madrid**

Los tráficos de vehículo terminado en España cayeron en 2021 por segundo año consecutivo. El volumen transportado el pasado año se situó en 4,33 millones de unidades, lo que representó un descenso del 5,1 por ciento respecto a 2020 y del 21,4 por ciento respecto a 2019, según datos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

La carretera ha sido el modo de transporte que mejor comportamiento ha reflejado en lo que al tráfico de vehículos terminados se refiere, con una cuota modal del 44,7 por ciento en 2021, frente al 42,0 por ciento que logró en 2020 y el 40,9 por ciento en 2019. “La distribución modal ha experimentado un cambio, que suponemos que será transitorio, en el que la carretera se ha visto favorecida gracias a su mayor flexibilidad”, apuntó Aránzazu Mur, directora del área económica y logística de Anfac, durante la rueda de prensa de presentación de la edición 2021 del informe de valoración logística de la patronal de automoción.

## Cuota modal

Por su parte, el marítimo redujo su cuota modal hasta el 43,7 por ciento desde el 44,0 por ciento de 2020 y el 45,3 por ciento de 2019. El modo más perjudicado fue el ferrocarril, con una cuota del 11,6 por ciento en 2021, frente al 14,0 por ciento de 2020 y el 13,7 por ciento de 2019. Mur insistió en que este descenso de la cuota del ferrocarril “todo apunta a que será transitorio”.

Atendiendo al índice de valoración logística que se obtiene en función de una consulta con los asociados de Anfac, se registró “un nivel bajo en el transporte de vehículos por parte de la carretera y el ferrocarril”, según señaló Mur. En concreto, la carretera obtuvo una valoración de 3,9 sobre 5, similar a la del año anterior, mientras que el ferrocarril mantuvo también el

3,3 sobre 5 obtenido el año anterior. Mientras, el marítimo logró situarse en un 4,0 sobre 5.

## Modos de transporte

En el caso del marítimo, cuatro de los ocho puertos analizados experimentaron una mejora en sus valoraciones. “El 40 por ciento de los vehículos transportados pasaron por puertos con una valoración por encima de 4 sobre 5”, destacó la responsable de logística de Anfac. El informe refleja que los puertos de Pasaia y Tarragona consolidaron su liderazgo en este sentido.

El transporte marítimo movió un total de 2.034.629 vehículos el pasado año, lo que representó una caída del 5,3 por ciento respecto al ejercicio anterior y se quedó muy lejos de los 2.838.171 vehículos transportados por este modo en 2019.

En el caso de la carretera, la irregularidad en los flujos pasó factura a la eficiencia del transporte internacional, según el informe. El crecimiento del 10,2 por ciento en el volumen de camiones operados frente a la caída del 2 por ciento en el número de vehículos transportados refleja “el aumento de los retornos en vacío y la ineficiencia en

general que padeció este modo de transporte”, afirmó Mur. En este sentido, Anfac alerta de la problemática detectada en el capítulo de la capacidad de los servicios para el transporte de vehículos. “Nos preocupa porque en algún momento retornarán los volúmenes de transporte habituales”, advirtió la directiva.

A su vez, “el transporte por ferrocarril ha sufrido por la fuerte irregularidad de los flujos de transporte y su imprevisibilidad”. En todo caso, “el 36 por ciento de los vehículos que llegaron a los puertos para su exportación en 2021 lo hicieron por ferrocarril”, recordó Mur, lo que “sigue haciendo del ferrocarril un transporte fundamental para el sector”.

El informe de valoración logística de Anfac extrae como principales conclusiones la necesidad de avanzar en flexibilidad y adaptabilidad a las fluctuaciones que se generan en el mercado, así como afrontar las dificultades en la capacidad y la calidad de los medios terrestres (aumento de masas y dimensiones de los camiones, longitud de los trenes, etc). También señala el estudio como claves la necesidad de avanzar en la multimodalidad y comodalidad, en base a autopistas ferroviarias o *short sea shipping*; digitalización de los procesos y adaptación a las nuevas tecnologías de propulsión.

## Logística de automoción

El director general de Anfac, José López-Tafall, recordó la importancia del informe de valoración logística de la patronal de automoción, al ser “el termómetro de la calidad de los servicios logísticos” en ese sector. Tafall recordó que el coste logístico re-



Jaime Moreno, flanqueado por José López-Tafall y Aránzazu Mur.



presenta en torno al 10 por ciento de los costes totales de fabricación de un vehículo, “lo que da idea de su relevancia” para la industria de la automoción.

En España, “se mueven 230.000 camiones al año y más de 5.000 trenes para el transporte de vehículos terminados”, apuntó. El 86 por ciento de la producción de vehículos en España se exporta con dirección a más de 120 países y la media de la distancia recorrida en el transporte se sitúa en los 2.300 kilómetros por vehículos.

En la presentación del estudio también estuvo presente el director general de

Transporte Terrestre, Jaime Moreno, que puso el foco en las ayudas orquestadas para la utilización de vehículos de transporte de mercancías menos contaminantes. “Era necesario ese empujón tanto para la parte de los transportistas como la de propia oferta, es decir, de los fabricantes de camiones”, aseguró.

Moreno también hizo referencia a las 44 toneladas, cuyo calendario de implantación pretenden aprobar en los próximos meses de la mano con el Comité Nacional de Transporte por Carretera. La intención es que “los beneficios que genere la medida también redunden en los transportistas, es decir, que esos beneficios sean compartidos”, afirmó Moreno.

44,7%

CUOTA MODAL DE LA CARRETERA EN EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN 2021

El puerto de Tarragona ha consolidado el servicio con Turquía.



Marítimo

## El ‘short sea shipping’ sigue imbatible

El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro supera en casi cuatro millones de toneladas los flujos prepandemia en los primeros seis meses de 2022

Pasaia y Tarragona (en la imagen), los puertos mejor valorados por Anfac.

**Eva Mármol | Barcelona**  
El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro sigue navegando con el viento en popa tras registrar una actividad histórica en los puertos españoles el año pasado. Este tráfico bate nuevo récord con un total de 15,2 millones de toneladas transportadas (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) en los primeros seis meses del año, según el último Observatorio de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Ello supone el 19,7 por ciento más que en el mismo periodo de 2021 y superar en casi cuatro millones de toneladas (+32,9 por ciento) los flujos prepandemia. Los puertos de la fachada mediterránea continúan acaparando esta actividad al canalizar más del 88 por ciento de los tráficos (13,5 millones de toneladas) y son los protagonistas de esta evolución al crecer el triple (+ 21,6 por ciento) que los del arco

atlántico (+6,8 por ciento) en comparación con el primer semestre de 2021.

Los mercados francés y belga son los que han tenido un mejor comportamiento para los puertos de la fachada atlántica con crecimientos del 32,2 por ciento y del 13,7 por ciento, respectivamente. Estos mercados reflejan el comportamiento de servicios como los de Flota Suardiaz desde el puerto de Vigo con Saint-Nazaire, en el primer caso, o de CLdN desde Santander con Zeebrugge, en el segundo.

El arco mediterráneo crece el triple

Para las dársenas del arco mediterráneo, destaca la evolución de los países del norte de África, sobre todo con Marruecos (+39,8 por ciento). Las líneas mixtas entre los puertos de la fachada mediterránea y Marruecos han regresado al

poder volver a transportar pasajeros y que se suprimieron durante la pandemia, como es el caso de la autopista del mar de Tramediterránea entre Almería y Nador.

La otra cara de la moneda es el TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancías. Los puertos de ambas fachadas movieron 550.000 vehículos, el equivalente a 1,3 millones de toneladas de este tipo de carga, el 5,6 por ciento menos respecto al primer semestre de 2021. El descenso ha sido generalizado en ambas fachadas.

El global del transporte marítimo de corta distancia en el sistema portuario español, incluyendo tanto internacional como de cabotaje y todo tipo de tráficos (ro-ro, graneles y contenedores), ha saldado el primer semestre del año con un total de 140 millones de toneladas movidas, el 6,6 por ciento más en comparación con 2021. Y ello supone también superar el registro del primer semestre de 2019 (134,7 millones de toneladas).



PUERTO TARRAGONA

Marítimo

# Arranca el 'hub' logístico del frío en Huelva

Frigoríficos Portuarios del Sur invertirá 34 millones de euros en el desarrollo de las nuevas instalaciones sobre una concesión del puerto onubense a 35 años

**Transporte XXI | Huelva**

La compañía Frigoríficos Portuarios del Sur (Friportsur) invertirá 34 millones de euros en el desarrollo del *hub* logístico del frío en el puerto de Huelva, cuya construcción ya ha arrancado.

Durante el acto de colocación de la primera piedra, la presidenta de la entidad portuaria, Pilar Miranda, destacó que con las nuevas instalaciones "pretendemos convertirnos en el enclave de referencia del suroeste de Europa para la mercancía a temperatura controlada". Miranda puso en valor el esfuerzo inversor de Friportsur, adjudicataria de la concesión a 35 años, así como el proyecto pionero e innovador tecnológico y energético desarrollado por E4Efficiency. Esta empresa, filial de Enagás, empleará el frío generado por la planta regasificadora de GNL en el puerto onubense para reducir en un 50 por ciento el coste de la energía y en un 90 por ciento la huella de carbono.

El *hub* logístico del frío del puerto de Huelva ha recibido el apoyo de la Junta de Andalucía, a través de la Agencia de Innovación y Desarrollo de Economía

IDEA, mediante un incentivo de 5,64 millones para la puesta en marcha de la primera fase, cuya inversión subvencionable asciende a 14,12 millones de euros.

El proyecto incluye un almacén frigorífico autoportante y automatizado, una nave para recepción y expedición de mercancías, túneles de congelación y cámara, sala de máquinas, taller y oficinas, con una capacidad de almacenamiento de 180.000 metros cúbicos; los equipos de refrigeración industrial (compresores, evaporadores, in-

tercambiadores), las instalaciones frigoríficas necesarias (paneles, aislante, cubiertas) y un sistema de almacenaje automático de alta densidad.

En el acto de colocación de la primera piedra del *hub* logístico del frío también participaron la consejera de Economía, Hacienda y Fondos Europeos de Andalucía, Carolina España, el presidente de Friportsur, Jose Luis Vallines, y su CEO, Salvador Urbistondo, así como el alcalde de Palos de la Frontera, Carmelo Romero.



Acto de colocación de la primera piedra del *hub* logístico del frío en el puerto de Huelva.

Aéreo

## DHL, líder en la red de Aena

La integradora mantiene el primer puesto en actividad carguera, que ocupa desde la pandemia

**Eva Mármol | Barcelona**

European Air Transport (EAT) mantiene el liderato en la red de Aena, posición tradicionalmente ocupada por Iberia y a la que escaló la integradora de DHL con la pandemia.

EAT ha movido un total de 120.568 toneladas de mercancías en los primeros nueve meses del año, de acuerdo con las estadísticas de Aena. Se trata de una actividad ligeramente superior (+0,7 por ciento) en relación a los flujos que registró hasta septiembre de

2019. Aunque no ha recuperado el liderato, Iberia, que mantiene la segunda posición con la que finalizó el pasado año, sí está creciendo en actividad carguera al retomar los vuelos de pasajeros, llegando a sumar 95.385 toneladas de mercancías movidas, hasta septiembre. Eso sí, todavía está lejos (-24,76 por ciento) de la actividad pre-pandemia.

Qatar también mantiene el puesto, el tercero, con 67.379 toneladas transportadas, el 19,27 por ciento menos en relación al

acumulado hasta septiembre de 2019. Air Europa ha saltado de la octava posición en la que finalizó el pasado ejercicio a la cuarta, con 55.572 toneladas, gracias a la recuperación de las conexiones de pasajeros. Ha desaparecido de las estadísticas la rusa Airbridge Cargo, cuarta en 2021, al dejar de operar por la guerra en Ucrania.

La red de Aena sumó 734.985 toneladas, hasta septiembre, el 4,3 por ciento más respecto a 2021, pero todavía el 3,9 por ciento menos que en 2019.

T

FLASH

Express

**Logista Parcel afianza su relación con Baxter**

Baxter España, compañía mundial de tecnología sanitaria, ha cerrado un acuerdo con Logista Parcel, red de transporte capilar a temperatura controlada de Logista, para realizar la distribución y transporte en España de los productos de la compañía. Con este acuerdo, que se extenderá durante 2 años, Logista Parcel amplía y consolida su relación con Baxter, con la que ya distribuía productos termolábiles a temperatura controlada con su servicio 'Frioforma'. La compañía de transporte expedirá ahora también desde Valencia los envíos de Baxter a todos sus clientes en el mercado español.

Servicios

**El Congreso Latinoamericano de Puertos calienta motores**

La XXX edición del Congreso Latinoamericano de Puertos, que se celebrará del 28 al 30 de noviembre en Santos, el principal puerto de Brasil, calienta motores. La feria ya completó 110 marcas y empresas que estarán presentes en esta cita con sus ofertas. En estos espacios destacarán cuatro pabellones con presencia portuaria de Estados Unidos, Países Bajos, Brasil y Argentina, y un Tech Show con innovaciones de alta gama para la industria, simuladores y experiencias de realidad virtual. Por otra parte, la Fundación Valenciaport, realizará un estudio para promover la mejora de la productividad portuaria en América Latina y Caribe.

Operadores Logísticos

**Noatum Logistics amplía su presencia en Valencia**

Noatum Logistics ha incrementado la superficie de sus instalaciones con la formalización de un acuerdo para el arrendamiento de dos nuevas naves logísticas en Valencia. Con una superficie de 3.455 y 3.108 metros cuadrados, respectivamente, ambas naves están ubicadas en el polígono industrial El Oliveral en Ribarroja del Turia.

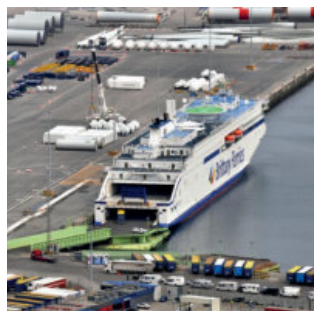
Marítimo

## Brittany Ferries refuerza la ruta España-Irlanda

TXXI | Bilbao

Brittany Ferries refuerza su servicio marítimo entre España e Irlanda al incorporar el ferri "Salamanca", uno de los más grandes de la compañía, con 2.758 metros lineales de carga rodada y capacidad para más de 100 remolques. Este movimiento responde al crecimiento de esta línea, que ha disparado sus tráficos desde la entrada en vigor del 'Brexit'. En concreto, en su último año fiscal (de noviembre de 2021 a octubre de 2022), esta línea elevó su tráfico un 172 por ciento respecto a los niveles prepandemia, alcanzando las 13.644 unidades de carga, con una tendencia creciente hacia el transporte no acompañado, según datos de la naviera francesa. Esta modalidad representa

ya el 45 por ciento. El barco, que también opera en las rutas entre España y Reino Unido, es el primero de los cuatro buques de GNL encargados por Brittany Ferries. "Este paso representa una apuesta decidida en nuestro plan a largo plazo para conectar España e Irlanda", apuntó Roberto Castilla, director de la naviera en España.



A.P. DE BILBAO

Ferrocarril

## La ampliación de TMZ sigue quemando etapas

TXXI | Zaragoza

Las obras de ampliación de la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), adjudicadas a una UTE por un importe de 5,5 millones de euros en una primera fase, de un total de 10,5 millones, arrancarán antes de finalizar este año. Los trabajos, con una duración de cuatro meses, se realizarán en los terrenos urbanizados por Mercazaragoza, en una superficie de 33.166

metros cuadrados. El proyecto supone incrementar la terminal de carga, extendiendo las vías para operar trenes de hasta 750 metros e incrementando el área de depósito de contenedores.

El consejo de administración de TMZ también solicitó a Mercazaragoza una reserva de suelo de 10.179 metros cuadrados. Maersk se ha adjudicado la totalidad de los 42.000 metros cuadrados de la ampliación.



Las obras de ampliación de TMZ arrancarán antes de finales de este año.

TMZ



## ESTIBADORA SEVILLANA SACA MÚSCULO

La compañía, participada por Lamaignere, Suardiaz y Aspe, coordinó la descarga de 9.500 toneladas de urea granular del "Tomini Mistral, uno de los mayores buques de fertilizantes que han operado en Sevilla. El barco, procedente del puerto de Damietta (Egipto), tiene 180 metros de eslora.

Aéreo

## Latinoamérica 'coge vuelo'

IAG Cargo recupera servicios desde Madrid a Venezuela y Brasil y aumenta capacidad con destinos como Chile, México y Ecuador

Carlos Sánchez | Madrid

IAG Cargo, la división de transporte de mercancías de International Airlines Group (IAG), sigue recuperando la conectividad con Latinoamérica, que se redujo como consecuencia de la pandemia. La compañía, que ha incrementado la capacidad con destinos como Chile, México y Ecuador, acaba de sumar dos nuevos servicios desde su centro de operaciones del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con Caracas (Venezuela) y Río de Janeiro (Brasil), operados por Iberia. La aerolínea española avanzó recientemente que recuperará estas conexiones con tres frecuencias semanales en la presente temporada de invierno.

Se trata de los dos últimos destinos que tenía pendientes de recuperar Iberia con América desde que se suspendieron los vuelos comerciales al inicio de la pandemia, con lo que la compañía restituye la capacidad con la que contaba a principios de 2020 con Latinoamérica y Estados Unidos.

Los servicios que operará Iberia con Caracas serán realizados con un avión A350 y los de Río de Janeiro con un A330-200.

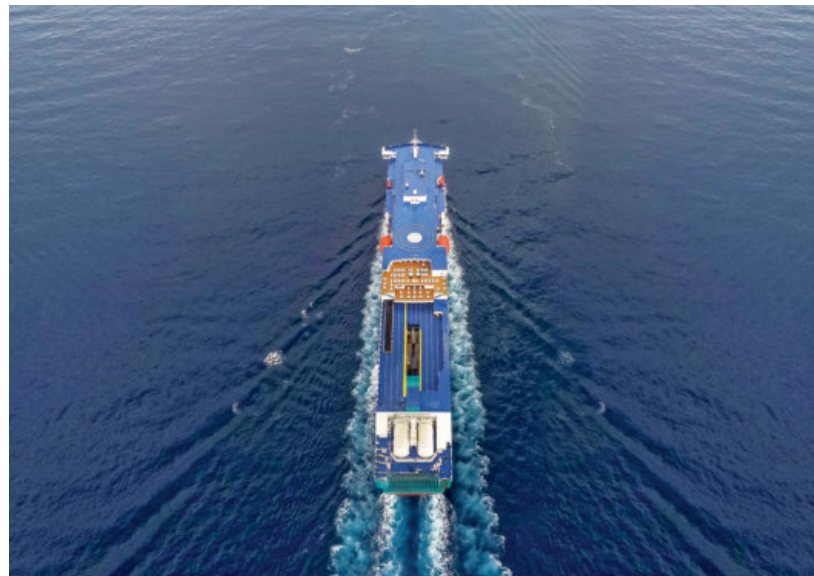
Según avanza IAG Cargo, estas rutas facilitan el transporte de productos perecederos y alimentos que se cultivan en la zona, como flores, papayas, mangos e higos. Todos los

años, IAG Cargo transporta grandes volúmenes de productos perecederos desde América Central y del Sur a los mercados europeos a través de su servicio 'Constant Fresh', diseñado para optimizar su vida útil mediante el uso de los ajustes de temperatura de la bodega de la aeronave supervisados estrechamente a lo largo del vuelo, señalando desde la compañía.

El centro de operaciones de IAG Cargo en el aeropuerto de Madrid-Barajas manipula más de 200.000 toneladas de mercancías todos los años, con servicios frecuentes a Fráncfort, Ámsterdam y Estocolmo. Además, tiene un peso específico importante en el transporte de moda de los fabricantes españoles con rumbo a Latinoamérica y Estados Unidos.

Por su parte, Iberia alcanzó un tráfico de 91.287 toneladas de enero a septiembre en la pista madrileña, lo que supone que se mantiene todavía un 16 por ciento por debajo de los volúmenes gestionados en ese mismo período de 2019. Iberia se sitúa actualmente en una cuota del 22 por ciento sobre el tráfico total de mercancías en Barajas.

Según Aena, el aeropuerto madrileño movió más de 411.800 toneladas hasta septiembre, un 13 por ciento más con respecto al mismo período del año anterior.



BALEARIA

La ruta entre Canarias y Huelva de las navieras Baleària y Fred. Olsen aumenta sus servicios.

Marítimo

## Más oferta entre Canarias y Huelva

Baleària y Fred. Olsen incorporan un segundo buque de carga rodada, lo que permitirá ofrecer tres salidas semanales

### Transporte XXI | Huelva

El servicio marítimo conjunto de las navieras Baleària y Fred. Olsen, que une las islas Canarias con la Península, a través del puerto de Huelva, alcanza las tres salidas semanales.

Las dos compañías han anunciado, a través de un comunicado, que ante el incremento de la demanda incorporarán un segundo buque a la línea regular, con un buque destinado en exclusiva al transporte de carga rodada. Esta salida semanal se sumará a las dos que realiza el buque “Marie Curie”.

El nuevo buque tendrá su salida desde el puerto de Las Palmas de Gran Canaria los martes a las 20 horas y desde Huelva los sábados a las 8 de la mañana, conectando con el resto del Archipiélago mediante los *fast ferries* de la naviera canaria Fred. Olsen.

Las compañías han explicado que la ampliación “surge del incremento de la demanda desde Canarias hacia Península, como resultado de varios acuerdos con el sector hortofrutícola canario”. En especial, ambas navieras llegaron a un acuerdo con la Federación Provincial de Asociaciones de Exportadores de Productos Hortofrutícolas de Las Palmas en el marco de la feria Ifema, por el que la ruta incrementa en más de un 200 por ciento las exporta-

ciones de tomates isleños hacia los diferentes países europeos, además de otros productos como el plátano. El nuevo horario “beneficia a los horticultores canarios, que gracias al sistema en rodado permite posicionar a primera hora de los lunes la mercancía en los mercados europeos”, indican las navieras. Por otro lado, la temporada navideña presenta unas previsiones de un importante incremento de tráfico en el sentido contrario, desde Península hacia Canarias, en el que se espera un 40 por ciento de aumento de los flujos.

### Tránsito menor a las 40 horas

El servicio ofrece un tránsito de menos de 40 horas. En concreto, 34 horas para el sentido Península a Canarias y 38 en sentido inverso, “especialmente importante para la logística de los productos perecederos”, recalcan. Asimismo, el modelo de transporte rodado “permite disponer de la mercancía de manera inmediata al llegar a su destino, sin necesidad de los elevados tiempos de recogida característicos del transporte en contenedores”.

El serviciomarítimo, con cuatro años de andadura, presenta una alta demanda de pasaje y de carga, que en muchos de sus viajes origina ocupaciones del 100 por ciento.

Marítimo

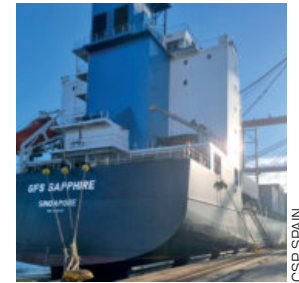
## Nuevo servicio exprés entre España y Turquía

### TXXI | Valencia

La compañía Cordelia Container Shipping Line impulsa un nuevo servicio exprés entre Turquía y España. Se trata de una línea semanal, cubierta por dos buques portacontenedores, el “GFS Sapphire”, que operó recientemente en la terminal valenciana de CSP Spain, en el estreno de la conexión, y el “Sea Dragon”, ambos con una capacidad de cerca de 700 TEUs.

Este servicio, primero de la compañía que conecta

Turquía con España, hace escala en cuatro puertos: Estambul (Kumport), Gebze (Beldeport), Valencia y Barcelona.



CSP SPAIN

Carretera

## Dachser mantiene su apuesta por la IA

### TXXI | Madrid

Dachser, en colaboración con Fraunhofer IML, ha desarrollado y puesto en práctica un innovador concepto

para la logística de grupaje con el uso de inteligencia artificial (IA).

En la denominada “Terminal @ILO”, se crea una imagen digital completa de todos los bultos, activos y procesos de una terminal de tránsito, un ‘gemelo digital’, de forma totalmente automática y en tiempo real. El ‘gemelo digital’ agiliza los procesos de entrada y salida y proporciona información continuamente actualizada sobre la ubicación de cada paquete.



DACHSER

Servicios

## Montepino inicia su periplo internacional

### TXXI | Madrid

Bankinter Investment y Valfondo, gestora de la cartera logística Montepino, han alcanzado un nuevo hito al firmar el primer proyecto internacional de Montepino. La empresa llega a Portugal, como estaba previsto, con la compra de suelo finalista en Lisboa. Se trata de una parcela con una su-

perficie de 414.000 metros cuadrados y una superficie alquilable de 147.000 metros cuadrados. Los trabajos de urbanización están actualmente en marcha, con un avance superior al 60 por ciento, por lo que Valfondo proyecta poder empezar las obras este año. CBRE ha asesorado a Montepino para esta operación.

Marítimo

## Uniport pone rumbo a Reino Unido

La comunidad portuaria de Bilbao organiza una misión a Liverpool y Londres para impulsar sus servicios

**TXXI | Bilbao**

La comunidad portuaria de Bilbao pone rumbo a Reino Unido, uno de sus principales mercados, con un tráfico de 2,8 millones de toneladas en 2021, para promover sus servicios logísticos multimodales. Uniport, asociación para la promoción y mejora competitiva del puerto, realizará los días 23 y 24 de noviembre dos presentaciones y encuentros B2B presenciales en Liverpool y Londres, bajo el lema *“Take the bypass to the Iberian Peninsula and the Canary Islands”*.

El puerto de Bilbao se presenta como un “buen aliado” del comercio de Reino Unido con España, que el pasado año registró un tráfico de más de 15 millones de toneladas. Cerca del 30 por ciento del comercio despachado en modo marítimo y el 17 por ciento del total de mercancías intercambiadas utilizan los servicios y las instalaciones del puerto de Bilbao.

El encuentro se produce en un momento en el que los nuevos requisitos del ‘Brexit’ para el comercio con la UE y la emergencia climática potencian el uso de modos de transporte más eficaces y sostenibles, que “representan una oportunidad para que las empresas británicas sean competitivas en el mercado español”, destacan desde Uniport. El puerto de Bilbao cuenta actualmente con cerca de 20 servicios marítimos semanales con Reino Unido e Irlanda.



Operativa en el puerto de Bilbao.

T

FLASH

Carretera

### Cooperativa Avilesina apuesta por UTA Edenred

UTA Edenred, proveedor de servicios de movilidad en Europa, continúa su crecimiento en el mercado ibérico con la ampliación de su cartera de clientes. La compañía ha cerrado un acuerdo con la Cooperativa Avilesina de Transportes para ser su socio de movilidad en el ámbito de carburantes y peaje. La colaboración se concreta en el suministro de la tarjeta UTA Card para su flota de 137 vehículos.

Servicios

### Cat Lift Trucks mejora sus carretillas

Cat Lift Trucks optimiza la productividad de sus carretillas retráctiles N2, que distribuye Alfa Land. La mayoría de los cambios son internos, relacionados con el software, la electrónica y los controladores, pero también incluyen dos opciones externas. La primera son dos joystick que pueden seleccionarse como alternativa a la unidad de control hidráulico táctil incluida de serie. La otra opción nueva son dos pedales que permiten cambiar el sentido de la marcha.

Transitarios

### Geodis se posiciona en el sur de España

La línea de negocio de Freight Forwarding de Geodis, proveedor global de logística, ha establecido un nuevo centro de servicios para los clientes de las regiones de Andalucía y Extremadura en España. La nueva oficina, ubicada en Sevilla, está operativa desde octubre.



Maersk y el Ministerio de Transportes firman un protocolo para impulsar la descarbonización.

Marítimo

## Maersk se vuelca en España

La naviera impulsará el desarrollo de combustibles marinos verdes

**TXXI | Madrid**

Maersk ha puesto su punto de mira en España para impulsar los combustibles marinos verdes. La naviera ha firmado un protocolo de colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que sienta las bases para implantar en España la producción a gran escala de combustibles cero emisiones para sus barcos, como el metanol de origen renovable. El objetivo es producir millones de toneladas de *e-metanol* que alimente a todos sus buques antes del año 2040, comenzando por una veintena de barcos de gran tamaño que

empezarán a funcionar con metanol verde entre 2023 y 2024, según informa el Ministerio a través de una nota. En el caso de España, la producción anual podría alcanzar los dos millones de toneladas, con un proyecto que plantea una inversión, junto a socios privados nacionales e internacionales, del entorno de 10.000 millones. Además, la creación potencial de empleo es de 85.000 puestos de trabajo directos e indirectos. Según los trabajos de la naviera, Andalucía y Galicia reunirían las condiciones para acoger dos plantas para la producción de combustibles verdes.

Política

## Gasnam lidera NEWBunker

Analizará sistemas de propulsión marina con hidrógeno y amoníaco

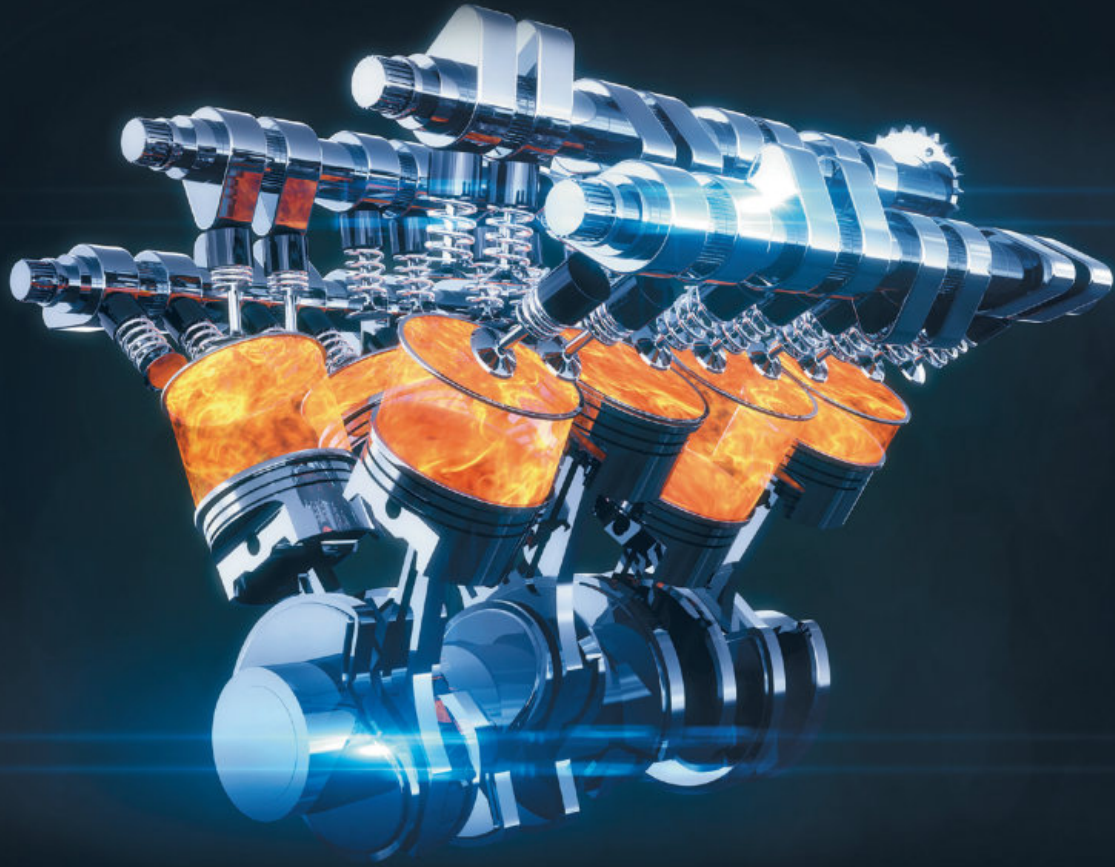
**TXXI | Madrid**

Gasnam está liderando el proyecto NewBunker, centrado en el análisis del estado del arte en sistemas de propulsión marina vinculados con el amoníaco y el hidrógeno, conforme a su reto de avanzar hacia un transporte marítimo descarbonizado. La iniciativa cuenta con la dirección técnica de Gas Natural Comercializadora, del grupo Naturgy, la participación de ESK, Fundación Cidaut, Tesicnor, Siport21 y AEI-Foro Marítimo Vasco.

El proyecto ha recibido una concesión de ayudas por cerca de 175.000 euros en la convocatoria 2022 destinada al apoyo a agrupaciones empresariales innovadoras (AEI) para mejorar la competitivi-

dad de las pequeñas y medianas empresas.

Entre las navieras que están apostando por el amoníaco se encuentra Grimaldi, que recientemente ha firmado un pedido para la construcción de cinco nuevos PCTC (Pure Car Truck Carriers) con el astillero China Merchants Heavy Industries Jiangsu. Este acuerdo además prevé una opción para cinco unidades adicionales, por una inversión total de aproximadamente 1.000 millones. El armador japonés “K”Line también trabaja en un proyecto, con Itochu Corporation, NS United Kaiun Kaisha, Nihon Shipyard y Mitsui E&S Machinery, para operar con barcos alimentados con amoníaco antes de 2028.



# Nunca un motor había conseguido un funcionamiento tan optimizado

*Conviertes un líquido en energía y movimiento y ves cómo todo fluye dentro de un ritmo sincronizado. El mejor motor funciona con la mayor eficiencia. El Puerto de Algeciras es el motor para que tu producto llegue en las mejores condiciones a tu cliente final. Un motor que cuenta con las mejores piezas: una Comunidad Portuaria altamente especializada con una oferta logística global, PIF operativo 24/7 y conexión directa con más de 200 puertos de 75 países.*

**Queremos formar parte de tu estrategia: [comercial@apba.es](mailto:comercial@apba.es)**

[www.apba.es](http://www.apba.es)

**Puerto de Algeciras** 