

Transporte XXI

Operadores Logísticos

TVS Logistics crece en 5PL con dos nuevos clientes
Pág. 10

Marítimo

Boluda, un gigante del remolque marítimo en expansión
Pág. 12

Ferrocarril

El tráfico internacional penaliza a Abroñigal
Pág. 15

Transitarios

JSV Logistic impulsa el ferrocarril entre Burgos y Barcelona
Pág. 17

Número 672 | Año XXXII | 01 Marzo 2023

www.transportexxi.com

Lotrans Portes salta al ferrocarril

La empresa de transporte por carretera estrena el año subiendo de forma regular remolques a las dos autopistas ferroviarias de VÍA con Luxemburgo y Calais Pág. 8



LOTRANS PORTES

La compañía empezó a operar regularmente en las autopistas ferroviarias de VÍA el pasado mes de enero.

BEATRIZ VALENCIA
Presidenta de la patronal frigorífica Aldefe

“Queremos ser sector electro-intensivo”



Beatriz Valencia advierte que han llegado a duplicar sus facturas energéticas mensuales y “eso es inasumible para una empresa”, por lo que pide que los operadores que “cumplan los criterios para ser electrointensivos, lo puedan ser”.

Pág. 30

Carretera

Transitalia, rumbo a Baleares

Transitalia refuerza su apuesta intermodal en España, con un fuerte plan inversor en el mercado Península-Baleares, una nueva línea de negocio para la compañía. Para su entrada en este tráfico, el operador ha comprado a Lecitrailer una flota de 40 semirremolques P400.

Pág. 18

BOLUDA LINES
Daily Canarias
+ flexibilidad horaria
boluda.com.es

Carretera

AupaTrans diversificará su negocio de frío

AupaTrans, especializada en transporte a temperatura controlada, planea la diversificación de su negocio con la apertura de un centro logístico para refrigerado y congelado. El proyecto podría ver la luz en dos o tres años, según confirman desde la empresa.

Pág. 22



QUÉ BIEN

Carreras Grupo Logístico, que este año celebra su 90 aniversario, continúa su ruta en la descarbonización del transporte. La compañía, de la mano de Repsol, ha iniciado un proyecto piloto para utilizar combustible renovable en algunas de sus principales rutas. Una solución que, según destacan desde la compañía, permitirá la reducción de hasta un 90 por ciento de las emisiones respecto a un gasóleo convencional. Desde 2015, Carreras apuesta por combustibles sostenibles, formando parte de su ADN. De hecho, toda su flota está preparada para la utilización de este combustible en la actualidad, resaltan desde el operador, convencido de “lograr el objetivo de conseguir la siguiente estrella Lean & Green durante 2023”. La compañía, además, recuerda que se trata de una “opción realista e inmediata” para la reducción de emisiones.



QUÉ MAL

Los intentos del Gobierno español para que Francia acelere las obras ferroviarias para dar continuidad al Corredor Mediterráneo al otro lado de Los Pirineos parece ser que han caído en saco roto. Un reciente informe del Ministerio de Transportes del país vecino confirma que la culminación del desdoblamiento de la línea ferroviaria entre Perpiñán y Montpellier no llegará antes de 2040. Según este informe, la modernización del tramo entre Béziers y Perpiñán será una realidad en 2042, solo dos años antes del último calendario dado por el Ejecutivo francés. Más ligera irá la primera fase, entre Béziers y Montpellier, cuyas obras Francia ha declarado de utilidad pública y que estará finalizada entre 2033 y 2035. Persiste el riesgo de cuello de botella en Francia para las mercancías del Corredor Mediterráneo.

LA FOTO DE LA QUINCENA



ESPACIO ESTRATÉGICO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL

Grupo Caliche inaugura un centro logístico en Picassent (Valencia), que tiene un laboratorio de calidad de la firma Dr. Lippert para analizar en origen productos hortofrutícolas. Con una capacidad de 30.000 palés, será el eje de su actividad internacional. Al acto acudieron empresarios y directivos del sector.

SE MUEVEN

**Miguel Pardo**

El Grupo Grimaldi refuerza su área institucional. Miguel Pardo ejercerá el cargo de director de Relaciones Institucionales de la naviera en España.

**Borja Vindel**

La consultora inmobiliaria Estrada & Partners incorpora a su equipo de Madrid a Borja Vindel como nuevo director nacional de logística.

**Martín Visiers Lecanda**

Martín Visiers ha sido reelegido presidente del Colegio de Agentes de Aduanas de Irún, que ha renovado su Junta de Gobierno para los próximos cuatro años.

**Casimir Lindholm**

Cargotec ha nombrado a Casimir Lindholm nuevo presidente y consejero delegado de Cargotec a partir del próximo 1 de abril. Sustituirá a Mika Vehviläinen.

EDITORIAL

Nueva etapa en Transportes

El escandaloso error en la definición de las dimensiones de los trenes del contrato de renovación de la flota de ancho métrico para Asturias y Cantabria, cuyo diseño impedía su circulación por las vías, ha salpicado de lleno a la cúpula del Ministerio de Transportes.

A escasos meses de las elecciones autonómicas en dos territorios clave para los socialistas, el partido de Pedro Sánchez ha entrado en escena y las consecuencias no se han hecho esperar. La ministra Raquel Sánchez, tras apartar a dos técnicos intermedios de Renfe y Adif, se ha cobrado la cabeza de la 'número dos' del Departamento, Isabel Pardo de Vera, secretaria de Estado de Transportes, y expresidenta de Adif, y de Isaías Táboas, presidente de Renfe, dos pesos pesados. Se trata así de taponar la herida y aplacar los ánimos de los presi-

dentos de las comunidades afectadas, el cántabro Miguel Ángel Revilla, y el asturiano Adrián Barbón. Y es que el cabreo está más que justificado, porque el error de bulto supone un retraso considerable en la fabricación. Y lo realmente grave es que la empresa adjudicataria ya lo advirtió a principios de 2021 y desde entonces ni una sola palabra.

En clave electoral, además, con el cese de Pardo de Vera y Táboas, el presidente Sánchez lanza un mensaje a sus socios de Gobierno de que los errores tienen consecuencias. Ahora bien, en el caso de los trenes habría que preguntarse sobre la responsabilidad de la ministra, pese a esa sensación de que no hace falta derramar más sangre. Por si acaso, ya se encargó de vender a Cantabria y Asturias que los Cercanías serán gratis hasta 2026, cuando se entreguen los trenes. ¡Ahí es nada...!

Hiperrealidad eléctrica

La reciente propuesta de la Comisión Europea para revisar el Reglamento de estándares de emisiones de CO2 de vehículos pesados tiene visos de hiperrealidad. El texto presentado defiende una transformación mayoritaria, durante la próxima década, del actual 99 por ciento de la flota con motor de combustión a camiones de batería y pila de combustible. Los obstáculos no proceden del sector del transporte de mercancías por carretera, que lleva muchos años concienciado con el reto ambiental, a través de su continua renovación de vehículos con motores cada vez más eficientes. Ni tampoco por parte de los fabricantes de camiones, completamente volcados en desarrollar nuevos modelos de gran autonomía, con tiempos rápidos de recarga y con unos precios asumibles para renovar la totalidad de los camiones con emisio-

nes de CO2. La incapacidad de atenerse a la realidad procede de quienes marcan el objetivo de una descarbonización casi total, en un periodo de 15 años, y a través de unas tecnologías en fase piloto, para producir unos vehículos cuyas prestaciones y costes totales todavía no están en condiciones de competir con la solvencia demostrada por los motores de combustión. Todo ello agravado con una falta de inversión para desplegar la infraestructura de abastecimiento o la ausencia de una fiscalidad que favorezca la renovación de la flota a las nuevas tecnologías. Y siendo optimistas en que para 2040 se disponga del incremento de generación energética demandado y a unos precios competitivos. Un gran desafío en el que Europa también debe mantener su posición referente en la fabricación de camiones de cero emisiones.

LA ROSCA

Alfonso Alday



El presidente de Plataforma, vuelve a levantar la mano para decir: "estoy aquí, no me he ido"

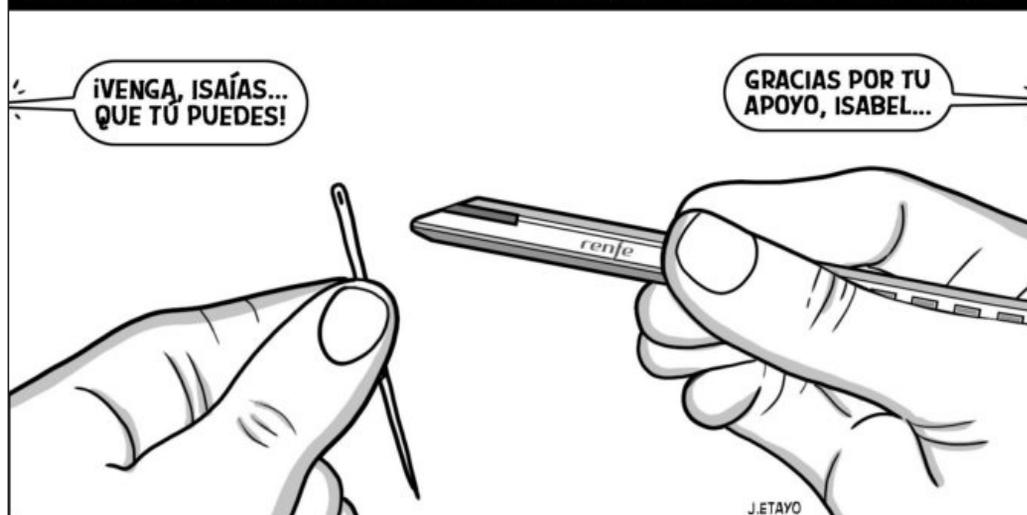
Bucle sin fin

El 2 de febrero se celebró el Día de la Marmota, una tradición de gran arraigo en Estados Unidos y Canadá para predecir el fin del invierno, según el comportamiento del animal cuando sale de hibernar. Todos los años el mismo ritual. Pues bien, en el transporte por carretera, todos los días son 2 de febrero. Un bucle sin fin. Y eso que desde la firma de los ya famosos acuerdos con el Gobierno, que marcan un antes y un después, parecía que el sector iba a dejar atrás el síndrome de Calimero. Pero no, todo sigue igual o, más bien, unos pocos pretenden que no cambie el *statu quo*.

El presidente de Plataforma, Manuel Hernández, organización minoritaria protagonista de la última huelga salvaje de transporte, ha vuelto a levantar la mano para decir al mundo: "estoy aquí, no me he ido". Hernández no solo se arroga la representatividad de todos los transportistas, sino que está convencido de que es el centro del sector. Y en ese 'orden y mando', ha remitido un escrito al Ministerio de Transportes para pedir una reunión con la ministra, el director general de Transporte Terrestre y la subdirectora general de Inspección. El objetivo: "trasladarles de primera mano la situación del sector desde dentro". Como si no lo hubiese hecho ya el Comité Nacional, máximo órgano de interlocución con la Administración, al que sigue ninguneando.

Entre los puntos a tratar, recogidos en la misiva, más de lo mismo, precios del transporte, 44 toneladas, la ley de la Cadena de Transporte... Los temas que ya negocia el Comité. Además, Plataforma pide al Ministerio que organice una reunión con CETM, a los que califica de "operadores de transporte", y con las asociaciones de cargadores ACE y Aecoc "si de verdad se quiere evitar futuros conflictos". Parece que no hay más organizaciones, ni Fenadismer, ni Astic, ni Atfrie, ni UNO, ni Fetransa... Si esa es su idea de lo que es el transporte por carretera, desde dentro, Hernández ha vuelto a quedar retratado.

LA SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y EL PRESIDENTE DE RENFE DIMITEN POR EL ESCÁNDALO EN LOS TRENES DE ASTURIAS Y CANTABRIA



EL TÚNEL

Carlos
Sánchez

La carretera es un jugador prácticamente imbatible. El ferrocarril debe buscar su complicidad

Simbiosis

El ferrocarril de mercancías se encuentra ante una oportunidad histórica en España. Al menos así lo creen desde la Administración y también la mayoría de las empresas ferroviarias y de los operadores intermodales. Pero, ¿por qué ahora? Los expertos consideran que se dan unos condicionantes como nunca antes se habían producido y que parece que juegan a favor del impulso de las operativas intermodales. Desde las exigencias sociales cada vez más generalizadas en la línea de contribuir a la descarbonización, a la escasez cada vez más acuciante de conductores profesionales en el transporte por carretera. Todo esto parece empujar inequívocamente en la dirección del incremento de la cuota del ferrocarril.

Sin embargo, detenerse en el punto de partida resulta descorazonador. Una reciente encuesta de Aecoc demuestra que las operaciones ferroviarias siguen siendo residuales para el sector del gran consumo, uno de los mayores generadores de cargas de la economía española. Contrasta esta situación con la demanda cada vez más acusada de estas mismas empresas para subirse al tren. Es un quiero y no puedo de manual que alguien debería encargarse de desatascar.

Más allá de la adopción de políticas nacionales y europeas que contribuyan a estimular la utilización del tren de carga, como es el caso de los ecoincentivos, todos debemos tener claro que la carta ganadora solo puede venir de la mano de la colaboración entre la carretera y el ferrocarril. Porque se quiera o no, la carretera es un jugador prácticamente imbatible. No se trata, por tanto, de ponerle piedras en el camino, sino de buscar su complicidad. En este contexto, la apuesta por las autopistas ferroviarias parece haber obtenido el visto bueno de todas las partes implicadas como una fórmula óptima para avanzar en esa simbiosis tan deseada entre carretera y ferrocarril. Veremos.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



El director del portal de empleo especializado en la captación de conductores de camión TDRJOBS, **Damián Matute**, y la Country Manager para España y Portugal de la plataforma de bolsa de cargas TIMOCOM, **Africa Narbona Gil**, suscriben un acuerdo de colaboración.

VICIOS DE TRANSITARIO

China decidió terminar con la política de COVID cero y los efectos ya se están notando

Jesús Cuéllar



Vuelos a China

La política de COVID cero de China ha llevado su crecimiento económico al 3% en 2022, por debajo del objetivo oficial del 5,5%. El segundo peor dato desde 1976. La explicación es que la base de la recuperación no fue según lo planificado. La situación mundial continuó siendo complicada e internamente hay una contracción de la demanda, a lo que se añaden problemas de producción. Además, la ciudadanía explotó en protestas. Así las cosas, China terminó con la política de COVID cero y los efectos ya se están notando.

Desde el punto de vista de la carga aérea, el cierre generalizado a los viajes internacionales había llevado a eliminar gran parte de los vuelos y con ellos la capacidad en bodega de los aviones de pasaje. Con las

programaciones de la nueva temporada, casi todas las aerolíneas están apostando por restablecer o aumentar frecuencias. Las europeas Lufthansa, British Airways, Air France-KLM o las estadounidenses Delta Air Lines, United Airlines, y American Airlines lo harán a partir de marzo. Las chinas también hacen lo propio. Así, Cathay Pacific y Air China han recuperado rutas directas con Madrid.

Tanta nueva oferta probablemente no vaya en paralelo a la evolución de la demanda y por tanto se prevé una moderación de los precios de los fletes que podría servir de aliciente al aumento de las operaciones con China. Lo seguro es que ya se está generando una fuerte polémica desde las aerolíneas occidentales acusando de “competencia desleal” a las chinas, que siguen sobrevolando Rusia y realizan rutas más cortas y económicas. Las consecuencias de la guerra llegan a todos los ámbitos.

jesus@cuellar.eu

EL CATALEJO

Antonio
Martínez

Tener el corazón verde es hoy calidad imprescindible para hacer negocios. Cualquier impacto debe estar muy medido.

Corazón verde

La loca carrera por ser el más sostenible en el transporte y la logística se está acelerando. La distribución comercial inició el camino de esta deriva hacia lo verde que va a inundar el sector en los próximos ejercicios. En España, Disfrimur y Acotral para Mercadona, Fuentes para Consum o Primafrio para la alemana Edeka, son algunos de los primeros ejemplos. Y ya hemos empezado a ver circular tractoras eléctricas de Volvo por puertos como Valencia en la operativa cotidiana de Grupo Torres o InSide Logistics, acreando contenedores sin problemas.

No sé ahora dónde van a empezar a situarse ciertos movimientos, del lado del rancio conservacionismo, para denunciar la ‘mala praxis’ ambiental del transporte de mercancías. Si en el lado marítimo, el buque deja de contaminar aires, mares y océanos, y en el lado tierra, camiones y trenes transitan con una política de cero carbono, ¿qué habrá que denunciar ahora?

Quizás las pancartas de “Salvemos el planeta” empiezan a quedar superadas por los acontecimientos de un sector que ha ido siempre por delante de la vida real. Eso sí, a costa de sacrificar su rentabilidad, todos los días del año, por aquello de ser esenciales. Habrá que esperar para conocer el impacto de varias de las medidas que se anuncian. Quedan años para determinar si tecnologías en desarrollo como el hidrógeno verde y otros rumbos energéticos como el metanol son rentables y aceptables para la operativa de una industria que ha visto emerger la sostenibilidad como una nueva oportunidad de negocio.

Pocos empresarios son reacios a implantar estas políticas en sus negocios. Tener el corazón verde es hoy calidad imprescindible en la economía real. Lo vamos a seguir comprobando, latido a latido. Es una revolución, más allá de que cualquier impacto deberá estar muy medido para que aporte la lógica rentabilidad. Esa será la verdadera sostenibilidad empresarial.

a.martinez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

José Luis Martínez Lázaro



La aduana de Melilla sigue cerrada “a cal y canto” a día de hoy después de haberse celebrado la reciente reunión de alto nivel

De milongas o mentiras

El 1 de agosto de 2018, Marruecos decidió unilateralmente bloquear las importaciones por la única aduana terrestre de España y de Europa, que estaba operativa desde 1959, a petición de Marruecos; y, sin embargo, siguió exportando por esa misma aduana hacia Melilla -sin ningún problema ni cortapisa por parte de España- áridos, material de construcción, pescados, mariscos, frutas y verduras, entre otras mercancías, hasta que con el cierre fronterizo por la pandemia en marzo de 2020 se interrumpieron todos los tráficó de mercancías.

Nuestro Gobierno no tuvo ninguna reacción diplomática, más allá del anuncio de la creación de una Comisión “técnica” entre las Direcciones Generales de Aduanas de ambos países. Comisión que califico como absurda, pues no había ni hay razones técnicas que impidan este tránsito de mercancías, como nos reconoció en 2019 la propia directora general de Aduanas de España. Por supuesto, nada de pedir apoyo a la Unión Europea, como hizo hace unos meses cuando Argelia bloqueó las importaciones desde España.

En estos casi cinco años de bloqueo injustificado, que incumple los Tratados de buena vecindad suscritos con España y varios Tratados internacionales, el daño experimentado por la economía melillense es muy alto. Las cifras del tráfico portuario de 2017 y las de 2022 reflejan esta realidad. El tráfico en contenedor casi ha desaparecido y la mercancía general se ha reducido en más del 50 por ciento. Las operaciones de estiba de tráfico “lo-lo” no se realizan desde principios de 2019. Los déficits de explotación de la Autoridad Portuaria se solucionan gracias al Fondo de Compensación, pero los de las empresas y los perjuicios a sus trabajadores que operábamos en los muelles... ¿quién los compensa?

El 7 de abril de 2022, el presidente de nuestro Gobierno -desde Rabat- nos ilusionó a los melillenses con el acuerdo alcanzado con Marruecos para el restablecimiento de la plena normalización de

la circulación de personas y de mercancías. Le creímos. En septiembre del pasado año, el ministro de Asuntos Exteriores, José Manuel Albares -desde Nueva York- anunciaba la reapertura de la aduana comercial para enero y el 7 de enero de este año, el mismo ministro aseguraba que la reapertura de la aduana de Melilla se produciría como estaba previsto antes de esa fecha faltaba una semana. Luego se retrasó hasta el 2 de febrero. Y le creímos...

Y llegó el día 27 de enero y se llevó a cabo una primera prueba de una expedición comercial de exportación con una furgoneta conteniendo unos bastidores metálicos montados en Melilla y calificada como “hito histórico” por nuestro Gobierno. Parece ser que las 36.000 expediciones de exportación y las 45.000 de importación efectuadas desde 2010 a julio de 2018 no les debían parecer suficientes “pruebas” ni a nuestro Gobierno ni a los vecinos. El paripé de tal “hito histórico” -que no reapertura- no fue más que una milonga, pues la aduana de Melilla sigue cerrada “a cal y canto” a día de hoy después de haberse celebrado la reciente reunión de alto nivel (RAN).

Para colmo, la justificación dada por el ministro Albares, tras la celebración de la RAN, de que la aduana de Melilla va a estar operativa -sin fecha determinada, claro- de forma gradual y progresiva y que ya se ha creado una comisión para desarrollar una nueva hoja de ruta, nos pone los pelos de punta. Se oye hablar de una aduana “regional” y de una lista de productos que van a ser los únicos que se permitan transitar por nuestra aduana. Todo lo relativo a la reapertura de la aduana ha sido una milonga, cuando no una mentira.



Por otra parte, los empresarios de Melilla llevamos seis años esperando que el Gobierno apruebe el RD que permita aplicar la bonificación al transporte de mercancías aprobada por la Ley 3/2017 de los PGE 2017 y que en la posterior Ley 6/2018 se estableció que fueran de aplicación a los transportes realizados desde 1 de enero de 2016. En Canarias y Baleares ya la vienen disfrutando desde hace años. Y, en Melilla, no, simplemente porque al Gobierno no le ha dado la gana de hacerlo en todo este tiempo. Otra milonga más...

Y aún nos siguen pidiendo los políticos que sigamos confiando en su palabra.

MUTATIS MUTANDIS

José Manuel Vassallo



El Gobierno de España se comprometió con la Comisión a establecer un sistema de pago por uso

Nueva Directiva Euroviñeta

La Unión Europea sigue dando pasos en su política de pago por uso de carreteras. Recientemente aprobó la Directiva 2022/362 de 24 de febrero de 2022 por la que se modifica la Directiva sobre aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras, conocida coloquialmente como Directiva Euroviñeta. La norma no obliga a aplicar peajes, pero establece los criterios en caso de que las Administraciones públicas de los Estados miembros quieran hacerlo.

El nuevo texto legislativo incorpora importantes reformas. Es de celebrar que extiende su ámbito de aplicación a los vehículos ligeros y autobuses. Establece también que los sistemas de pago por tiempo (viñetas) deben ir desapareciendo progresivamente, lo que conduce a un escenario futuro en el que se imponga el pago de peajes por distancia. Además de las componentes por infraestructura, contaminación y ruido que definidas en la última versión de la Directiva, incorpora una tasa por emisiones de CO2 variable a lo largo del tiempo en función de la evolución de la eficiencia del parque, y una tasa por congestión aplicable a los tramos que sufran congestión de modo recurrente.

En el contexto de las reformas fiscales necesarias para recibir los fondos del Plan de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea, el Gobierno de España se comprometió con la Comisión a establecer un sistema de pago por uso el primer trimestre de 2023, o sea ahora mismo. No obstante, de acuerdo a noticias aparecidas recientemente en prensa, el Gobierno ha decidido aplazar su implantación a 2024, probablemente por el riesgo que una medida como esta tiene en un año electoral. No obstante, la patata caliente sigue en la mesa del gobierno que llegue, sea del signo que sea.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

Hemos caído en exceso de optimismo al considerar que tantos y tan complejos asuntos que necesitan “arreglo” en el sector podrían desenmarañarse vía BOE en pocos meses

Legislar con cabeza

Seamos esclavos de las leyes para poder ser libres”. No sé si Cicerón andaba en lo cierto o no, sobre todo a la vista del esprint legislativo de los últimos meses con la abolición del delito de sedición, la rebaja de las penas por malversación o la ‘Ley del solo sí es sí’.

Entiendo que la realidad legal debe evolucionar, pero, por favor, hagámoslo con cabeza y calma. La prisa nunca es buena consejera y menos en temas legislativos que tan imprevisitas consecuencias ‘efectos indeseados’ lo llaman algunos- pueden acarrear.

Así estamos con la ‘Ley de Cadena del Transporte’ o las fechas para modificación de pesos y dimensiones de los camiones. Creo que tanto el Gobierno como nosotros mismos en el Comité Nacional del Transporte por Carretera hemos caído en exceso de optimismo al considerar que tantos y tan complejos asuntos que necesitan “arreglo” en el sector podrían desenmarañarse vía BOE en pocos meses.

Con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana nos habíamos embarcado en un plazo de seis meses (ya cumplido) para establecer una nueva regulación limitativa de los eslabones de subcontratación que abundaron siempre en nuestra actividad; pero para regularlo debidamente, considero que se necesita más tiempo de análisis, estudio y maduración. No podemos permitirnos fallar. Que no nos esclavicen los plazos; estudiemos a fondo las implicaciones de esta medida.

Hemos normalizado que nuestro Ejecutivo se haya convertido en una fábrica de decretos-leyes y, aunque los propósitos de muchas de estas normas sean loables, la urgencia que imprime esta manera de dictar disposiciones legislativas en algunas ocasiones dificulta su meta.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El comercio electrónico seguirá tirando del mercado inmologístico en los próximos años, desmintiendo así los análisis más pesimistas que se han ido prodigando en los últimos tiempos. Esa, al menos, es la visión del vicepresidente y *country manager* de Prologis España, **Cristian Oller**. El enfriamiento en los planes de expansión de la capacidad logística de Amazon, verdadero motor del mercado en España y en buena parte del mundo occidental en los últimos años, no va a suponer una marcha atrás generalizada. Para Oller, muchas empresas no han desarrollado todavía su canal *online* y es algo que tendrán que hacer sin falta a corto plazo, “porque si no, estarán fuera del mercado”, advierte. A su vez, la preocupación por la escasez de suelo logístico cualificado en Barcelona y, en menor medida, en la zona de la primera corona de Madrid, está justificada. De ahí que estén empezando a consolidarse nuevas operaciones de regeneración de activos logísticos obsoletos, con una especial incidencia en los dos grandes mercados españoles.

TOP LOGÍSTICA

La diversidad de género es posiblemente la asignatura pendiente en sectores como la logística, donde hay claras oportunidades



Equipos logísticos

Son muchos los estudios que demuestran que las compañías con mayor diversidad en su plantilla obtienen resultados financieros por encima de las medias de su industria. Además del impacto positivo en resultados, son más capaces de atraer talento, mejorar la satisfacción de sus empleados, su experiencia de cliente y la toma de decisiones.

Dentro de la diversidad, la de género es posiblemente la asignatura pendiente en sectores como la logística, donde hay claras oportunidades y ventajas para aquellos que lideran la transformación hacia entornos operativos más diversos. Las compañías líderes en diversidad están mejor posicionadas para afrontar algunos retos que sufrimos, como la actual y prevista escasez de mano

de obra en puestos operativos de almacén o en el colectivo de conductores/as.

Tener más mujeres en puestos operativos de almacén y transporte, aporta ventajas como una mayor estabilidad y flexibilidad, mayor integración y trabajo en equipo, así como mayor fiabilidad, productividad y mejora continua. ¿Qué podemos hacer? Lo primero es identificar cuáles son las barreras reales, y evitar evaluaciones generalistas sobre que las mujeres no están preparadas o dispuestas a desempeñar ciertos puestos de trabajo en la logística. A continuación, definir un plan concreto con las medidas identificadas para eliminar dichas barreras, así como fomentar el acceso de mujeres en los diferentes niveles de la organización.

El plan de diversidad no debe ser solo un compromiso de la dirección, sino una iniciativa estratégica compartida y promovida por todos los empleados.

Blog: forodecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez

Casi siempre, los voceros de la política son ignorantes de lo técnico, se mueven por cálculos electorales, más aún en año de municipales, autonómicas y generales. Y mucho más si apuntan nubarrones

Merecido

Hacer leña del árbol caído. Recuerdo la primera vez que a un máximo dirigente de Adif lo oí decir que había que cambiar esa empresa, modernizarla y adaptarla a los tiempos actuales, transformarla usando la digitalización. No pude evitar que se me pusiese una gran sonrisa. Ahí empezó esta historia de admiración.

También recuerdo la primera vez que escuché a un alto dirigente de “este nuestro Ministerio” afirmar que era necesario primar las decisiones técnicas sobre las políticas, aunque estas últimas influyan siempre.

Pero casi siempre, los voceros de la política son ignorantes de lo técnico, se mueven por cálculos electorales, más aún en año de municipales, autonómicas y generales. Y mucho más si apuntan nubarrones.

Pero como dice el refrán, “donde no hay mata, no hay patata” y aquí, matas hay muy pocas.

Es un principio universal en este país pasar del peloteo incluso vergonzoso, a hacer leña cuando el árbol cae, además recordando mientras se trocea la leña y para quien quiera escucharlo que “eso ya lo decía yo, ya sabía que iba a acabar así” el pobre árbol. En fin.

Y ya que estamos hablando de primeras veces, también esta es la primera vez, en la que nadie hace ni amago de cortar la leña, más bien al contrario. Es unánime el reconocimiento, las loas y buenas palabras hacia este árbol recién caído, o más bien talado como es este caso.

Creo que es merecido el respeto, el cariño, el reconocimiento público al mérito como en este caso, y el desmérito hacia quien sacrifica un brazo, el diestro, el más útil y eficaz que tenía, para satisfacer las miserias de esos que solo ven lo que tienen a menos de dos palmos de la nariz.

Gracias Isabel.

jmmartinezmourin@gmail.com

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Luigi D'Auria
CEO de Transitalia

Transitalia se ha lanzado al mercado Península-Baleares con un fuerte plan inversor. La compañía, que dirige Luigi D'Auria, ha adquirido una flota de 150 semirremolques a Lecitrailer, de los que 40 se dedicarán al tráfico regular con las islas.



Vicente Boluda
Pdte. Boluda Corp. Marítima

Boluda Towage, la línea de negocio de Boluda Corporación Marítima centrada en el remolque portuario, costero y *offshore*, así como en salvamento marítimo, suma y sigue. Con la compra de Smit Lamnalco se convierte en la empresa líder mundial del sector.



Cristian Oller
Vicepresidente de Prologis

Prologis extiende su huella logística en territorio español, con un total de 1,5 millones de metros cuadrados de espacios logísticos gestionados. En 2003, la firma destinará 8,6 millones de inversión a dos nuevos desarrollos en Guadalajara y Barcelona.



María Jesús Montero
Ministra de Hacienda

Astic denuncia que, al cierre de la presente edición, apenas el 5 por ciento de sus empresas asociadas había recibido la bonificación de los 20 céntimos por litro de combustible de enero y menos del 10 por ciento la devolución del 'gasóleo profesional' de ese mes.

PICOS DE ORO

Poner barreras y limitar el comercio internacional nunca ha generado riqueza

Miguel Borrás

Director general de DHL Express España

La logística aérea urbana se presenta como un vector disruptivo de crecimiento

Carlos Capitán

UAS & UTM Solutions Team Lead de NTT DATA

Los puertos seguimos siendo desconocidos para las administraciones

Gerardo Landaluce

Presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras

El plan 'Mercancías 30' condena al aislamiento de León

Justo Fernández

Coordinador provincial de Ciudadanos

Es fundamental que España aumente el tráfico por tren

Aurelio Martínez

Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

Hay que trabajar con la vista puesta en proteger y la eficiencia y competitividad de nuestros puertos

José Luis Almazán

Vicepresidente ejecutivo de PIPE

HORIZONTE

El gigante asiático rompió en 2022 otra marca en su dominio como constructor naval global

Iñaki Eguia



China

Los astilleros chinos registraron el pasado año una cuota de mercado del 47 por ciento, con 14,6 millones de toneladas brutas compensadas (CGT). Esta cifra supone adelantar, por primera vez, la suma de la producción conjunta de Corea del Sur y Japón, con 7,8 y 4,8 millones de CGT, respectivamente, según revelan los últimos datos publicados por BIMCO. El nuevo hito se añade al logrado en 2009, año a partir del cual China se posicionó como líder global, tras expandir su capacidad desde una cuota inferior al 10 por ciento en la que se encontraba a principios de este siglo.

Los astilleros del gigante asiático también dominan la cartera de pedidos de barcos que se entregarán en los próximos años. De los 109,1 millones de CGT actualmente demandados, el 45 por ciento co-

rresponden al gigante asiático, mientras que el 34 y el 10 por ciento se encuentran en manos de los constructores navales de Corea del Sur y Japón, respectivamente.

Europa trasladó, durante las tres últimas décadas del siglo XX, una gran parte de su demanda de construcción naval a Japón, en busca de menores costes. Posteriormente este desplazamiento de los pedidos del Viejo Continente se extendieron a los astilleros de Corea del Sur y China.

Ahora, Europa también corre un alto riesgo de perder actividad en su potente industria del automóvil ante el salto tecnológico, del histórico predominio de los motores de combustión, a la electrificación. La UE encabeza, con su ambiciosa normativa, esta iniciativa en pro de la sostenibilidad ambiental eléctrica que, según como se desarrolle, puede volver a reforzar la sostenibilidad económica del gigante asiático.

i.eguia@grupoxxi.com

AGENDA

21-23 de marzo de 2023
World Maritime Week

Conferencia y Exhibición
Bilbao

www.bilbaoexhibitioncentre.com

21-23 de marzo de 2023
eMobility Expo World Congress

Conferencia y Exhibición
Valencia

www.emobilityworldcongress.com/

9-12 de mayo de 2023
Transport Logistic

Conferencia y Exhibición
Munich

www.messe-muenchen.de

7-9 de junio de 2023
SIL Barcelona

Conferencia y Exhibición
Barcelona

www.silbcn.com

6-8 de junio de 2023
Breakbulk Europe

Conferencia y Exhibición
Róterdam

www.europe.breakbulk.com

12-14 de septiembre de 2023
Global Mobility Call

Conferencia y Exhibición
Madrid

www.ifema.es

3-5 de octubre de 2023
Fruit Attraction

Conferencia y Exhibición
Madrid

www.ifema.es/en/fruit-attraction

Carretera

Lotrans Portes salta al ferrocarril

La empresa de transporte por carretera estrena el año subiendo de forma regular remolques a las dos autopistas ferroviarias de VÍA con Luxemburgo y Calais



VIA

Empezó a operar regularmente en enero en las autopistas ferroviarias.

LOTRANS PORTES SL

	2021	%21/20	%21/17	2020	2019	2018	2017
Ingresos explotación	20,23	+11%	+19%	18,22	19,17	17,60	16,99
Ebitda	1,32	+10%	+24%	1,20	1,00	0,92	1,06
Resultado d.i.	0,22	-25%	-33%	0,29	0,11	0,02	0,32
Patrimonio neto	4,41	+5%	+11%	4,19	3,90	3,79	3,97
Empleados	64	+14%	+19%	56	57	62	54

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

Eva Mármol | Barcelona
Lotrans Portes, empresa de transporte por carretera, ha estrenado el año dando el salto a la intermodalidad ferroviaria. La compañía catalana empezó a principios de enero a subir regularmente sus remolques a las dos autopistas ferroviarias de VÍA entre Can Tunis/Le Boulou con Luxemburgo y entre Le Boulou y Calais. Lotrans apuesta fuerte por la intermodalidad con una flota de un centenar de semirremolques P400 que está recibiendo a lo largo de este ejercicio.

El objetivo es “alcanzar, sin ser ambiciosos, los 2.000 camiones evitados de la carretera” en el primer año operando, señala Jesús Lozano, director general y tercera generación al frente de la empresa familiar. Los tráficos que Lotrans sube al tren son tanto flujos que antes movía por carretera como “nuevos clientes que han entrado directamente en el intermodal”.

Faltan conductores

Esta apuesta responde a que “faltan conductores y camiones”, además de las exigencias medioambientales. Lotrans tiene claro que el futuro del transporte por carretera pasa por la intermodalidad. Y es por ello que “queremos convertirnos en proveedores de intermodal” antes de que la capacidad comience a estar algo limitada y, por lo tanto, cueste más “hacernos con una cuota significativa”, añade el empresario.

El objetivo de la compañía es seguir creciendo en intermodalidad ferroviaria incorporando más rutas, pero a más largo plazo. “Hemos empezado a estudiar el tren para el transporte nacional, pero todavía es un proyecto en fase muy embrionaria”. Utiliza también el barco para algunos servicios con Italia.

Lotrans cuenta con una flota de 292 semirremol-

ques y 170 tractoras, además de las unidades P400 para el transporte multimodal. La compañía, que trabaja directamente para los clientes finales del sector industrial, está especializada

30

MILLONES
DE FACTURACIÓN
ES EL OBJETIVO
PARA 2025

tanto en carga completa como en fraccionada y tienen similar peso las operaciones nacionales e internacionales. Hace también, pero en menor medida, paquetería. Igualmente, ofrece

servicios logísticos complementarios al transporte. Para ello, cuenta con 45.000 metros cuadrados de plataformas en Sant Boi de Llobregat (Barcelona), sede central de la compañía, y l'Arboç (Barcelona). Prevé

OPTIMIZAR

Además de la intermodalidad, Lotrans Portes tiene en marcha otras **iniciativas** para **reducir la huella ambiental**, como es la participación en un proyecto de Repsol de **biocombustible renovable**. “Lo que no invirtamos en ecología, lo pagaremos en impuestos”, asegura el empresario.

La compañía cuenta con un departamento de mejora de procesos que trabaja en aspectos como la **optimización de la carga**, “no solo para beneficiarnos nosotros, también ayudamos a nuestros clientes a que mejoren sus procesos” para, por ejemplo, aprovechar mejor el vehículo. Lotrans también trabaja en la **conducción eficiente** y “estamos obsesionados por reducir los kilómetros en vacío”.

El origen de Lotrans Portes, a cuyo frente está la tercera generación, se remonta al año 1964.

crecer en 20.000 cuadrados más en la provincia de Barcelona este año. Una ampliación que responde al “aumento de la demanda” provocada por factores como que “cada vez quedan menos microempresas de transporte en el mercado y a la relocalización de producciones en Europa para depender menos de Asia”.

Lotrans cerró el pasado ejercicio con un volumen de negocio de 24,7 millones de euros, según la propia compañía. Ello supone un crecimiento del 22,1 por ciento en comparación con 2021, cuando tuvo unas ventas de 20,22 millones, de acuerdo con el Registro Mercantil. “Nuestro objetivo es llegar a los 30 millones de euros de facturación en el año 2025. Somos pequeños y nos tenemos que hacer más grandes”. Y es por ello que la compañía está interesada en crecer vía compras, “y no lo hemos hecho antes porque no ha salido la oportunidad en el mercado”.

Marítimo

Martínez: “La terminal norte es un proyecto de Estado”

La Autoridad Portuaria confía en que el Consejo de Ministros autorice la apertura del concurso para la contratación de las obras del muelle antes de que finalice el mes de marzo

Antonio Martínez | Valencia

La terminal norte del puerto de Valencia “es un proyecto de Estado, de Gobierno. Es la mayor obra que se ha hecho en la historia portuaria de España”. Así lo aseguró a Transporte XXI, Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria. “Es algo que conoce perfectamente Puertos del Estado”, matizó.

Preguntado por la problemática judicial que envuelve a la actuación, Martínez señaló que el recurso “no tiene por qué retrasar” la autorización pendiente del Consejo de Ministros para la tramitación del concurso de contratación de las obras del muelle. Allí se asentará la instalación semiautomatizada de TIL, el brazo de terminales del gigante naviero MSC, que estima invertir más de 1.000 millones de euros.

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid tiene encima de la mesa una petición

Aurelio Martínez

Pdte. A.P. de Valencia



Es la mayor obra portuaria en la historia de España

de la Comissió Ciutat-Port, una organización vecinal de Valencia, para suspender la eficacia de la Resolución de 30 de marzo de 2021. En ella, el Ministerio de Transición Ecológica otorgó a la Autoridad Portuaria la condición de órgano sustantivo en el proyecto de ampliación norte y, por lo tanto, la capacidad de decidir someterlo o no a evaluación ambiental.

Martínez indicó que “se han presentado recursos” para salvar este asunto. “No es necesario que Puertos del Estado emita ningún informe anexo” a los que ya existen para que el Consejo de Ministros permita que la Autoridad Portuaria licite el concurso de la obra, matizó.

El consejo de administración de la entidad aprobó en diciembre de 2022 el proyecto constructivo del muelle y el dragado de la zona de influencia por 542,7 millones de euros y un plazo de 58 meses.



Moving for sustainability

21st to 23rd March, 2023
Valencia, Spain












+5000
ATTENDEES



+700
INNOVATIONS
SHOWCASED



4
C-LEVEL AGENDAS

+340 international speakers talking about:

Batteries & Hydrogen

Transport Infrastructures

Trucks & Logistics

Aeronautics

Digital & Technologies

Urban Mobility

Automotive Initiatives

Vessels & Smart Ports

Micromobility

Government & Manufacturers Initiatives

Global Partner Leaders





Global Partners





Institutional Partners








Organized by:



Get your free Business Pass at www.emobilityworldcongress.com CODE: 4L7B5

Operadores Logísticos

TVS crece en 5PL con dos nuevos clientes

La compañía, filial del conglomerado industrial indio TVS Group, consolida también servicios a un nuevo perfil, pequeños y medianos transitarios que no tienen capacidad para ofertar servicios logísticos

Eva Mármol | Barcelona

TVS Logistics Iberia ha crecido en operaciones 5PL (de las siglas en inglés *fifth party logistics*) con la captación de dos nuevos clientes de motocicletas eléctricas, que se suman a otra empresa de este mismo sector que ya tenía.

Los servicios 5PL incluyen desde la financiación de la compra del material, su traslado y la gestión de los *stocks* hasta dejar las piezas en la cadena de montaje.

“Hemos mejorado los servicios de la gestión completa de la cadena de suministro, ayudando, incluso, a la financiación del inventario de compras, lo que nos ha permitido ganar clientes en 5PL”, señalan fuentes de la filial peninsular del conglomerado industrial indio TVS Group. Es más, “podríamos haber captado más clientes, pero lo descartamos porque no eran proyectos lo suficientemente sólidos con garantías”, añaden los mismos medios.

Descartaron proyectos no suficientemente sólidos

Paralelamente, la compañía ha consolidado un nuevo perfil de cliente, transitarios de pequeño y mediano tamaño que no tienen capacidad para ofrecer servicios logísticos “y necesitan un *partner* fiable para hacer estas operaciones”. TVS trabaja principalmente para fabricantes y distribuidores, sobre todo del sector industrial.

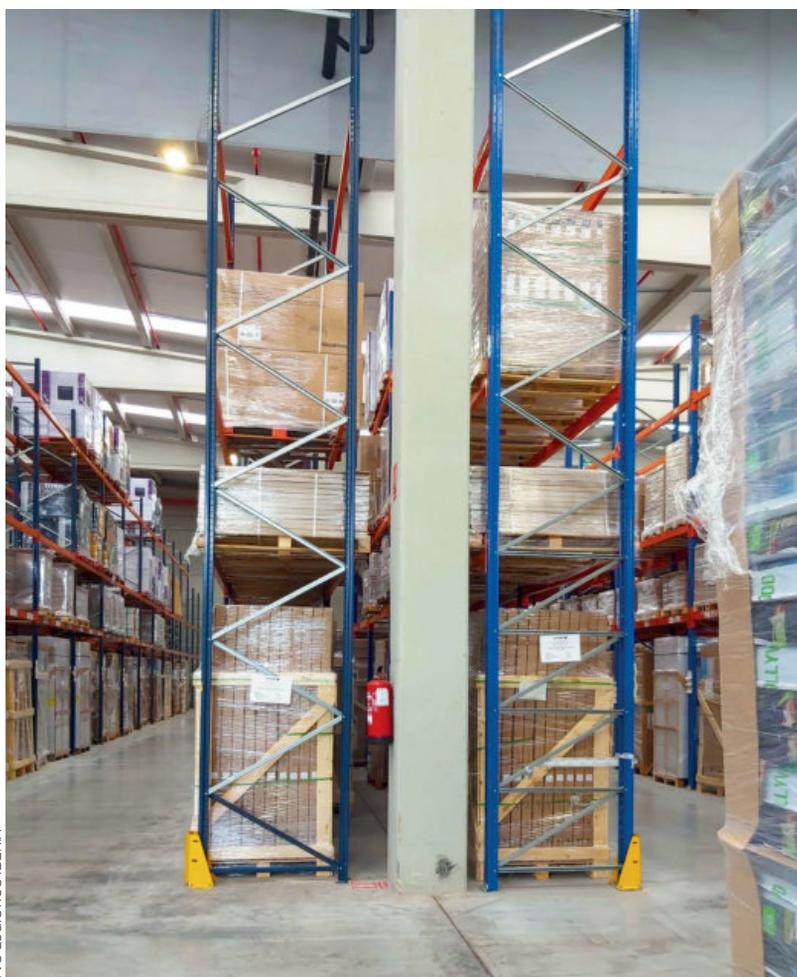
La compañía ultima un nuevo contrato para la gestión de la cadena de suministro de operaciones de *ecommerce* de un distribuidor que implicaría crecer en capacidad logística en Cataluña.

Además, espera concretar, a lo largo de este año, una operación de servicios logísticos de piezas de repuesto para una em-

presa distribuidora de un numeroso parque de maquinaria industrial. Incluiría gestionar desde la compra de recambios hasta la distribución de la pieza al punto final para la reparación.

El operador logístico, que tiene la sede

Sus plataformas son multicliente.



TVS LOGISTICS IBERIA

TVS LOGISTICS IBERIA SL

Ingresos de explotación: **18,53** m.€

Ebitda: **0,97** m.€

Resultado d.i.: **0,27** m.€

Patrimonio neto: **2,47** m.€

Empleados: **85**

central en El Prat de Llobregat (Barcelona), espera también que cuaje alguno de los *tenders* a los que se está presentando para operaciones tradicionales 3PL, segmento en el que está especializado en el *retail*.

TVS se ha convertido en uno de los destacados operadores logísticos con sede en Cataluña. Está en el ‘Top 10’ de principales operadores logísticos en esta comunidad autónoma, según el último Libro Blanco del sector publicado por Transporte XXI. Registró un volumen de negocio de 18,52 millones de euros en 2020, último ejercicio que aparece en el Registro Mercantil. Alcanzó unas ventas de 20,5 millones en 2021 y cerró el pasado ejercicio con una facturación de unos 22 millones, de acuerdo con los datos facilitados por la propia compañía. “Nuestro objetivo es llegar a los 26 millones de euros” en 2023.

TVS Logistics Iberia opera en el mercado español desde casi 20 años. Inicialmente fue una *joint venture* entre TVS Group (51 por ciento) y Transcoma (49 por ciento) creada en 2004 para gestionar la cadena de suministro de clientes españoles del sector de la automoción y sus componentes que tenían proveedores en el mercado indio.

No descarta seguir creciendo vía adquisiciones

En el marco del plan de expansión de sus actividades en el mercado europeo, la multinacional india se hizo con la totalidad de TVS en el año 2010, que depende orgánicamente de la matriz británica TVS Supply Chain Solutions (antigua Multipart Holding). Además, TVS está presente en el mercado español con Rico Logistics y, más recientemente, con Nadal Forwarding, transitaria que adquirió hace unos cinco años a través de TVS Asianics.

La multinacional no descarta seguir creciendo inorgánicamente. “El español es un mercado que interesa en India. Si hay una buena oportunidad,

podríamos ejecutar una compra”, añaden desde la filia.

TVS Iberia cuenta con una plataforma de alrededor de 7.000 metros cuadrados de superficie en el término municipal de Gavà (Barcelona) y unas instalaciones de 55.000 metros cuadrados en Riba-roja de Túria (Valencia), ambas multicliente. En esta última, ganó 10.000 huecos adicionales optimizando el espacio e invirtiendo en tecnología el pasado año.

Ferrocarril

FGC quintuplica tráficos de potasas

El operador ferroviario público supera las 500.000 toneladas transportadas en ancho métrico al puerto de Barcelona

Eva Mármol | Barcelona
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) prácticamente ha quintuplicado el transporte de potasas desde las minas de ICL Iberia al puerto de Barcelona en dos años.

El operador ferroviario público ha pasado de mover, por ancho de vía métrico, 137.018 toneladas de este producto para su exportación en 2020 a alcanzar las 539.860 toneladas en 2022. Este crecimiento es debido tanto a la ampliación de las instalaciones del grupo minero en Súrria (Barcelona) como a la terminal que ICL estrenó en el muelle Álvarez de la Campa de la dársena catalana en 2020.

Un crecimiento que seguirá a la largo de este año ya que culminarán las inversiones previstas en las minas y en la terminal para alcanzar la máxima capacidad, según apuntó José Alberto Carbonell, director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en la presentación de los resultados de 2022 (más información páginas 20 y 21).

Evolución dispar

Lo otros dos servicios de mercancías de FGC, que son para Seat, han tenido un comportamiento dispar. En el caso de Autometro, sociedad controlada por FGC y con participación minoritaria de Captrain, ha movido un total de 88.157 vehículos nuevos del fabricante desde su planta de Martorell al puerto de Barcelona para la exportación. Ello supone un incremento del 9,1 por ciento en comparación con 2021 sin llegar a tráficos prepandemia (102.631 vehículos).

Cargometro, también controlada por FGC con el mismo socio, ha cerrado el ejercicio con un total de 912 circulaciones para el

transporte de piezas entre las fábricas de Seat por la red en ancho ibérico del Adif. Esta actividad supone el 17,1 por ciento menos que en 2021 y el 27,9 por ciento menos en relación a

2019. La producción en la fábrica de Seat en Martorell se vio afectada, como las plantas de otros fabricantes, por las disrupciones en la cadena de suministro por la escasez, un año más, de

microchips. El operador ferroviario FGC está ampliando su flota de locomotoras para los servicios de ICL Iberia y Autometro, así como de vagones tolva para la multinacional minera.

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

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente


Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat

Marítimo

Boluda, un gigante mundial del remolque marítimo en expansión

El grupo formaliza la adquisición de la compañía neerlandesa Smit Lamnalco y alcanza una flota de 600 buques valorada en 6.000 millones de euros



TRANSPORTE XXXI

Antonio Martínez | Valencia Boluda Corporación Marítima, a través de su división Boluda Towage, ha formalizado el acuerdo de compra de la empresa neerlandesa Smit Lamnalco, el quinto operador mundial de remolque de buques, con una flota de 111 remolcadores y 1.600 trabajadores, según ha adelantado el grupo.

Suma y sigue. Con esta operación, que aún está sujeta a las aprobaciones reglamentarias de varios países, Boluda Towage se convierte en líder mundial, reforzando su presencia en mercados estratégicos de futuro para el operador español como Australia, Oriente Medio y África Occidental. La española suma una capacidad de intervención en 50 países y 148 puertos mundiales, bajo una flota de 600 buques.

La adquisición de Smit Lamnalco, que estaba participada al 50 por ciento por Boskalis Group y Rezayat Group, permite a Boluda posicionar al grupo español por delante de Svitzer, la filial de remolque de la todopoderosa naviera Maersk, que tiene una flota de 440 remolcadores. La firma neerlandesa,

que estaba valorada entre 800 y 900 millones de euros, presta servicios en terminales portuarias con una base de clientes global y diversificada en los segmentos de gaseros, petroleros y graneleros.

El presidente de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda Fos, adelantó la conclusión de la operación el pasado 24 de enero en el marco de un desayuno empresarial, acto en el que valoró la división de remolque del grupo en 6.000 millones de euros, una cantidad que no incluye sus divisiones naviera y portuaria.

Tras el cierre de la adquisición, Boluda explicó que el grupo “nunca ha dejado de crecer y transformarse”. El liderazgo en el sector de remolque, añadió el empresario valenciano, “es la consecuencia lógica de las evoluciones anteriores que, a lo largo de los años, nos han convertido en el número uno en servicios logísticos portuarios y en el sector del remolque”.

Vicente Boluda reconoció que “el sector se encuentra en un punto de inflexión, afectado por la emergencia climática y las tensiones geopolíticas”.

Remolcadores de Boluda en el puerto de Valencia.

BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA

	2021	%21/20	%21/17	2020	2019	2018
Ingresos de explot.	596,58	-1%	+30%	604,52	531,77	472,40
Ebitda	112,35	-35%	+56%	173,89	90,03	73,40
Resultado d.i.	44,23	-71%	+99%	152,09	28,47	20,03
Patrimonio neto	781,75	+10%	+25%	712,02	548,42	668,36
Empleados	1.308	+3%	+12%	1.267	1.234	1.201

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

Además, el transporte marítimo está en el centro de estas cuestiones, “enfrentando retos como nunca antes”, matizó.

Oferta diversificada

Por su parte, Vicente Boluda Ceballos, vicepresidente ejecutivo de Boluda Towage, manifestó que la operación de adquisición de Smit Lamnalco “será fructífera para nuestros clientes que se beneficiarán de un equipo consolidado, una oferta diversificada y una mayor capacidad de intervención e innovación”.

Boluda ha ido engordando su división de remolque en los últimos años. A su inicial e histórica adquisición del operador francés Les Abeilles en 2007 por 270 millones de euros, hoy, bajo la denominación de Boluda France, la compañía ha venido reforzando puntualmente

su entramado con otra serie de adquisiciones, de menor o mayor tamaño, entrando en mercados emergentes y estratégicos.

En el ejercicio 2017, adquirió la empresa alemana de remolque URAG y sus filiales, URAG International y L&R. En 2019, procedió a la adquisición de la empresa Kotug Smit Towage, que opera en países del Mar del Norte (Reino Unido, Países Bajos, Bélgica y Alemania). Y en 2021, adquirió la holandesa Isked Towage & Salvage y sus actividades de remolque portuario en Eemshaven (Países Bajos), Lubeck (Alemania) y Lisboa (Portugal), así como sus actividades *offshore*. A finales del ejercicio 2021, compró la escocesa Caledonian Towage, su última adquisición hasta la operación de Smit Lamnalco.

Servicios

Frioluz y Eulen compiten por el PIF de Las Palmas

El futuro operador gestionará el centro de inspección por un plazo de tres años

Antonio Martínez | Valencia

Frioluz Coldstore y Eulen han presentado ofertas al concurso abierto por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para los servicios de gestión de las Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías (IFCM) del Puerto de Las Palmas. Este servicio viene prestándolo Grupo Eulen en el enclave canario desde el año 2017.

El procedimiento abierto permitirá adjudicar un nuevo contrato por tres años, con opción a dos ejercicios más, por un importe de 717.010 euros, dado que el actual vence el próximo 2 de abril.

El servicio que prestará la empresa seleccionada permitirá ofrecer labores de apoyo a los organismos inspectores de los trabajos de control fronterizo en las IFCM del enclave, para el reconocimiento de

mercancías según las exigencias de la Unión Europea. En concreto, se trata de auxiliar a las inspecciones de Sanidad Exterior, Aduanas, Soivre, servicio fitosanitario y Sanidad Animal.

La empresa concesionaria debe realizar la manipulación de puertas y rampas de los muelles de carga, la coordinación del posicionamiento de contenedores, gestión de precintado y desprecintado de contenedores, la descarga total o parcial de mercancías y los controles de pesaje y recuentos de mercancías en cumplimiento de las directrices de los servicios de inspección, entre otras actuaciones.

Entre los requerimientos del pliego, el operador deberá tener dos carretillas elevadoras eléctricas con capacidad de carga de al menos 2.500 kilogramos y una transpaleta eléctrica para el manejo de hasta dos toneladas. Por su parte, el mínimo de medios humanos deberá de ser de siete trabajadores para los trabajos de operaciones, administración y limpieza.

La concesionaria deberá desarrollar y tener implantado en un máximo de tres meses un *software* al que tengan acceso los operadores y los servicios de inspección para que se puedan conocer con antelación las demandas de posicionado y planificar la inspección. La aplicación deberá incorporarse al proyecto de levante sin papeles y al sistema automatizado de recepción y entrega de contenedores de la Autoridad Portuaria.

En los últimos tres años, el centro de inspección de Las Palmas trató el reconoci-

miento de 5.800 contenedores, siendo 2019 el ejercicio con un mayor número de operaciones, con 2.395 contenedores. En 2020 se tramitaron 1.641 contenedores, mientras que en 2021 se revisaron 1.764 unidades, en su gran mayoría contenedores de 40 pies.

Por su parte, hay que recordar que la Autoridad Portuaria de Las Palmas tiene prevista acometer una inversión de 12 millones de euros en unas nuevas instalaciones fronterizas para el control de las mercan-



Terminal de OPCSA en el puerto de Las Palmas.

A.P. DE LAS PALMAS

cías, bajo una superficie de 13.744 metros cuadrados, en los rellenos de la Dársena de La Esfinge, como adelantó Transporte XXI. La instalación, con 27 muelles, permitirá las operaciones diferenciadas de productos industriales y de productos de origen animal y no animal y vegetal, tanto de consumo humano como no humano, procedentes de la Unión Europea y de terceros países, así como aquellos productos sometidos a especiales medidas de protección.

GLOBAL MBLTY CALL
Sustainable Mobility
World Congress & Expo

Connecting the sustainable mobility ecosystem.

Sponsored by:

In cooperation with:

12-14 Sep 2023

Recinto Ferial ifema.es



A.P. DE A CORUÑA

Marítimo

A Coruña abre paso a la eólica offshore

La entidad portuaria aprueba el desarrollo sur de la dársena exterior para fabricar componentes de aerogeneradores marinos, a la vez que tramita los proyectos impulsados por Candieira Offshore Wind y Moncobra

Iñaki Eguía | A Coruña

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha iniciado 2023 con el reto de “arrancar con la industria vinculada a la energía eólica marina, para exportar grandes piezas a Francia y el Reino Unido, y con la generación y almacenamiento de hidrógeno y amoníaco verdes”. Así lo expuso su presidente, Martín Fernández Prado, en el balance

anual del pasado ejercicio. Con este objetivo, el consejo de administración de la entidad portuaria gallega aprobó, recientemente, desarrollar la zona sur de la dársena exterior de A Coruña, para destinarla a las empresas interesadas en instalar plantas de fabricación de componentes de eólica marina.

De forma complementaria, la Autoridad Portuaria sacó a

concurso la asistencia técnica para la definición de los trabajos necesarios para poner en explotación el nuevo espacio de 60 hectáreas en Punta Langosteira. El contrato, licitado por 937.000 euros y un plazo de cuatro años, incluye el análisis y redacción de los proyectos de habilitación de la zona sur, tanto de obras marítimas (muelles, dragados...), como los de viales, redes de servicios o controles de acceso.

El desarrollo de la industria eólica *offshore* en Punta Langosteira, enmarcado dentro de proyecto Green Port, ya ha recibido sus dos primeras solicitudes, que actualmente se encuentran en fase de trámite de competencia de proyectos. Martín Fernández Prado adelantó que solo “la menor de las dos fábricas planificadas estima la creación de 400 puestos de trabajo”.

Candieira Offshore Wind ha presentado una propuesta para la construcción y explotación de una planta de prefabricación y montaje de plataformas flotantes para aerogeneradores. Esta compañía, del grupo Saitec, realizó el pasado año la botadura de su primer aerogenerador flotante en el puerto de Bilbao. Este proyecto, denominado DemoSath, tiene en curso testar una turbina flotante

El puerto exterior de A Coruña desarrollará la zona sur.

conectada a la red eléctrica, de 2MW, con potencia para abastecer a 2.000 hogares.

Por otra parte, Moncobra ha solicitado, al mismo tiempo, una concesión para la construcción y explotación de una planta de prefabricación y montaje de grandes componentes para la industria eólica marina y proyectos modulares análogos. La empresa, del grupo Cobra, perteneciente a la multinacio-

Dique flotante “Kugira” en el puerto de A Coruña.



Ferrocarril

El tráfico internacional penaliza a Abroñigal

La terminal intermodal madrileña registró un descenso del 4,8% en sus volúmenes en 2022, afectada por un último trimestre plagado de incidencias en la red ferroviaria francesa

Carlos Sánchez | Madrid

El centro logístico ferroviario del Adif de Madrid-Abroñigal, la principal terminal interior en volúmenes intermodales en España, registró en 2022 un tráfico de 89.972 UTIs (unidad de transporte intermodal). Esto supuso un descenso del 4,8 por ciento respecto al ejercicio anterior, según datos oficiales facilitados por el Adif a Transporte XXI.

“La caída del tráfico ha tenido mucho que ver con la afectación de los tráficos internacionales por obras y huelgas en Francia”, señalan a este periódico fuentes de UTE TILO Madrid Abroñigal, la sociedad integrada por Renfe Mercancías y Transervi, filial de Transfesa Logistics, que se encarga de explotar la terminal madrileña bajo la modalidad de a riesgo y ventura.

Las conexiones internacionales, junto a los tráficos con Canarias y la red intermodal de Renfe Mercancías son los tres grandes impulsores de los volúmenes gestionados en Abroñigal. “El año estaba siendo bueno hasta octubre, pero los meses de noviembre y diciembre han supuesto un paso atrás”, matizan las mismas fuentes.

Los flujos internacionales se vieron afectados por “muchas anulaciones”, que, en algunos momentos, “supusieron entre el 20 y el 30 por ciento de los tráficos, como consecuencia de obras y huelgas en Francia”,

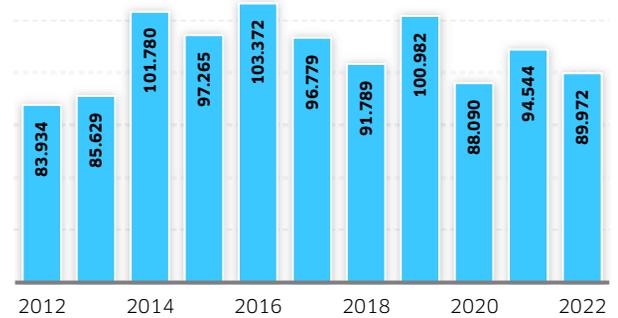
apuntan. Actualmente, en Abroñigal operan regularmente una decena de conexiones internacionales a la semana. La alemana Kombiverker mueve 6 trenes a la semana, mientras que el operador ferroviario belga Linesa opera entre 3 y 4 semanales.

Por su parte, la cifra de trenes gestionada en la terminal madrileña ascendió a 2.962 unidades, lo que supone un descenso del 4,3 por ciento, según los datos del Adif. Esto supone una ratio de ocupación de en torno a 30 UTIs por composición, en la línea de lo registrado un año antes.

Las previsiones de cara a 2023 arrancan con cierto grado de incertidumbre. Por el momento, “no hay síntomas de mejoría, porque siguen afectando las huelgas y los cortes por obras en Francia, aunque las expectativas están puestas en una mejoría a

RECUPERAR LAS 100.000 UTIS, MÁS DIFÍCIL

Abroñigal ha logrado hasta en tres ocasiones en la última década superar las 100.000 UTIs anuales gestionadas, pero la pandemia ha supuesto un traspiés.



Datos en UTIs. Fuente: Adif.



La terminal de Abroñigal cuenta con 230.000 m² de superficie en pleno corazón de Madrid.

partir del mes de marzo”, reconocen las mismas fuentes.

Horizonte 2024

UTE TILO Madrid Abroñigal rubricó con el Adif en verano de 2020 la prórroga del contrato de concesión de la explotación de la terminal madrileña hasta 2024. Esta prórroga supuso la ampliación de la concesión hasta el límite máximo de diez años previsto en la adjudicación del contrato por parte del Adif a finales de 2014. UTE TILO firmó en 2018 una prórroga de dos años más hasta finales de 2020, del plazo de cuatro años inicialmente acordado.

A partir de octubre de 2024 está previsto que el nuevo nodo logístico de Vicálvaro del Adif tome el relevo de la histórica Abroñigal. Mientras, UTE TILO sigue realizando renovaciones y reparaciones en las grúas pórtico y reach stacker con las que opera en la terminal, evitando que se produzca ninguna incidencia en la operativa.



nal francesa Vinci, también avanzó en 2021 su interés por asentar en el puerto de Gijón una planta de componentes de aerogeneradores offshore.

El puerto exterior de A Coruña ha acogido, en los últimos años, la construcción de cajones de hormigón para un aeropuerto de Filipinas y para el puerto escocés de Aberdeen, empleando los diques flotantes “Kugira” y “Tarifa Primero”.



ACCIONA

Marítimo

APMT Valencia optimiza el tránsito de camiones

La estibadora incorporará una sexta puerta de entrada a su instalación en el tercer trimestre, que dispondrá de lectura automática de contenedor, camión y peso

Antonio Martínez | Valencia

APM Terminals Valencia mejorará el tránsito de camiones en el acceso de su terminal de contenedores, una concesión situada en los Muelles de Levante y Llovera del enclave español, instalación con una capacidad superior a los 1,3 millones de TEUs.

El objetivo de la dirección de la terminal es colmar en el tercer trimestre de 2023 el proyecto de ampliación de sus accesos, con la apertura de una nueva puerta para camiones, según han confirmado a Transporte XXI fuentes de división APM Terminals Spanish Gateways, que gestiona las instalaciones de Barcelona, Valencia y Gijón, bajo el timón de Carlos Arias.

Con la nueva puerta, con lectura automática de contenedor, camión y peso, la terminal pasará de 5 a 6 entradas, lo que supone un incremento del 20 por ciento en las posibilidades de tratamiento de camiones en la instalación.

La terminal viene ofreciendo en los últimos meses sensibles mejoras en sus operaciones terrestres. Desde el último tercio del pasado ejercicio, la instalación facilita información en tiempo real sobre el estado de la puerta. “Se trata de una herramienta útil a disposición de clientes y transportistas que les ofrece una imagen completa del tráfico en la terminal y puede ayudarles a planificar su trabajo”, explican desde APM Terminals Spanish Gateways.

La instalación “es la única terminal del puerto de Valencia que ofrece imágenes en

tiempo real de las cámaras de la puerta”, explican desde la compañía, matizando que “los detalles del sistema están disponibles en la página web”. Entre los datos disponibles a los que tienen libre acceso los transportistas está el tiempo de estancia de los camiones, desde que entran hasta que salen de la terminal, en media general y por tipo de transacción, tanto en tiempo real, como por horas de las últimas 24 horas y la media diaria de los últimos 30 días.

Trazabilidad

Este servicio se añade al programa de trazabilidad de las operaciones marítimas y terrestres que viene aplicando la compañía estibadora en el puerto de Valencia en los últimos meses.

Como adelantó Transporte XXI, APM Terminals Valencia está ofreciendo 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 volúmenes altos de información. 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 ex-

millones de euros. El programa está permitiendo un mejor uso del patio de contenedores de la instalación.

En este sentido, entre las inversiones a completar durante 2023 por la compañía estibadora está el desarrollo del proyecto Fortaleza, que supone la puesta en marcha de un nuevo taller de mantenimiento, adaptado al volumen de trabajo actual de la instalación y que unificará todas las tareas de mantenimiento y reparación de equipos en una sola área. APM Terminals

Valencia invertirá 3,1 millones de euros en las nuevas instalaciones, que constan de un edificio de 2.145 metros cuadrados ubicado en el muelle de Levante.

El edificio estará inspirado en una pila de contenedores metálicos, con un contenedor por cada uno de los usos previstos: control de accesos, oficinas, comedor, vestuarios y salas auxiliares. El edificio principal tendrá 12 metros de altura y capacidad para diez puestos de revisión y reparación simultánea de maquinaria.

Al mismo tiempo, la estibadora prevé acometer otros proyectos de optimización de las áreas de la instalación, con la puesta en marcha de servicios de valor añadido para contenedores refrigerados, estacionamiento de vehículos externos e internos y nuevas zonas de apilamiento.

Ante este conjunto de inversiones, valo-

€
8,6

MILLONES DE EUROS
SE DESTINAN A LA
TERMINAL
MULTICLIENTE



Puertas de acceso a APM Terminals Valencia.

portación, con el objetivo de mejorar la planificación para una mejor gestión de la cadena de suministro, facilitando el tratamiento de grandes lotes de información sin una manipulación manual.

Hay que recordar que APM Terminals Valencia instaló en 2022 el sistema operativo NAVIS N4, con una inversión de 4,75

millones de euros, la dirección de APM Terminals Valencia ha solicitado una prórroga de 4 años de duración mediante la modificación sustancial de su concesión, que, una vez aceptada por la Autoridad Portuaria, alargará el plazo del contrato hasta el ejercicio 2041, como adelantó Transporte XXI en su edición digital.



Transitarios

JSV impulsa el ferrocarril entre Burgos y Barcelona

Renfe arranca un tren de contenedores entre las terminales de Miranda de Ebro y Best, reforzando la apuesta del operador por una logística sostenible

A. Martínez | Valencia
Renfe Mercancías ha arrancado el ejercicio retomando el tráfico ferroviario entre Burgos y Barcelona, unos flujos que la compañía dejó de realizar en 2021. Y lo hace en exclusiva para la transitaria JSV Logistic, con un tren de contenedores entre la terminal de Miranda de Ebro y la instalación ferropuertuaria de Best en Barcelona, según han confirmado a Transporte XXI fuentes del grupo que dirige Sonia Herzog.

plataformas de la compañía pública con contenedores de 20, 40 y 45 pies de JSV Logistic.

Como adelantó este pe-

Operaciones intermodales de JSV Logistic.

riódico, el operador viene planificando una red de trenes propios de mercancías que conectarán con su plataforma intermodal de Mi-

randa de Ebro (Burgos), con el Mediterráneo, donde el papel del puerto de Alicante tenderá a progresar en los próximos años con la puesta en marcha de una terminal dedicada en el Muelle 11 de la dársena.

Apuesta intermodal

JSV Logistic tiene como objetivo el desarrollo de corredores libres de carbono desde el norte de España con su instalación portuaria que permitirá dar salida y entrada a tráficos directos con las islas Canarias, que viene siendo el centro del negocio. No obstante, esta apuesta también permitirá la canalización de tráficos de media distancia en el Mediterráneo y con el norte de Europa, donde la compañía ya viene tomando posiciones en los últimos años. El operador viene demostrando “un corazón verde” en la gestión de sus tráficos, con una firme apuesta por el desarrollo de la intermodalidad.

23

PLATAFORMAS DE RENFE ACARREÓ EL PRIMER TREN

Con ello, la empresa ferroviaria avanza en el desarrollo de la logística sostenible que quiere posicionar JSV Logistic en sus flujos entre el interior de España y el Mediterráneo.

Fuentes próximas a Adif han explicado a este periódico que el primer convoy, traccionado por una locomotora eléctrica del modelo 253 de Renfe, acarreó 23

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

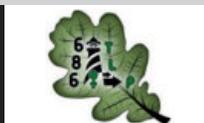
ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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





TRANSTITALIA

Carretera

Transitalia, rumbo a Baleares

El operador intermodal adquiere una flota de 40 semirremolques P400 para reforzar el flujo de mercancías en los buques de Trasmed, la naviera de Grupo Grimaldi, desde los puertos de Barcelona, Valencia y Sagunto

Antonio Martínez | Valencia

Transitalia está reforzando su apuesta intermodal en España, desembarcando con un fuerte plan inversor en el mercado Península-Baleares, una nueva línea de negocio para la compañía.

Para su entrada en este tráfico, el operador, que trabaja en España a través de su filial Transitalia 2004, ha adquirido a Lecitrailer una flota de 40 semirremolques homologados P400. Las unidades permitirán reforzar el flujo de mercancías en los buques de Trasmed, la naviera de Grupo Grimaldi, que se encarga de los tráficos ro-pax desde los puertos de Barcelona, Valencia y Sagunto con las Islas Baleares.

Esta flota de 40 unidades, ya fabricadas, forma parte de un pedido realizado por Transitalia a Lecitrailer de 150 semirremolques P400 que están en producción, encargándose la empresa española, afincada en Zaragoza, de la fabricación completa del chasis y carrozado.

Lecitrailer viene trabajando para el operador italiano desde hace una década. Los equipos adquiridos tienen una limitación de altura a cuatro metros e incorporan una suspensión especial y cuatro puntos de anclaje reforzados que permiten el izado completo del vehículo a plena carga para su po-

sicionamiento en los vagones ferroviarios. De la flota de los 150 semirremolques, una primera partida de 40 unidades “entran en Baleares” y otros irán al servicio de autopista ferroviaria “entre Verona y Colonia”, explica Juan Carlos Arocas, director de Área de Negocio y Desarrollo del operador intermodal.



TRANSTITALIA

La compañía estima que “va a necesitar equipo, porque el mercado de Baleares demanda muchos semirremolques”, por lo que no descarta incrementar su número en los próximos meses, “ya que estamos teniendo una alta aceptación y nos están solicitando crecimiento”. Transitalia apuesta

Transitalia dispone de más de 360 tractoras y 2.500 trailers.

en su flota por los semirremolques P400, “un estándar de la compañía porque van a todos lados y sirven para cualquier destino de los que hacemos”, indica Arocas.

Por su parte, la compañía está a la espera de una entrega de 80 tractoras Iveco, para aumentar su flota de transporte y que se van a incorporar “de inmediato” a las operaciones.

En este sentido, Transitalia mantiene una política activa de compromiso con la sostenibilidad. Arocas explica que “nuestra apuesta es el carbono cero y vamos a seguir por ese camino”, por lo que el operador no descarta adquirir tractoras que reduzcan las emisiones dando cumplimiento al programa “Going Green”, que el operador ya viene ejecutando en los últimos años.

La compañía dispone de una flota regular propia de 360 tractoras, de las que 260 son Euro 6, y otras cien unidades son de gas natural licuado. Junto a esta flota, la empresa mantiene en su red más de 2.500 trailers homologados P400, cien semirremolques frigoríficos, 350 portabobinas, 50 cisternas, 100 semirremolques para el transporte de cristal.

Transitalia, fundada en 1984, arrancó operaciones en España en el ejercicio 1995 con un primer transporte en la ruta regular entre Salerno y Valencia.

Su actividad supone una “historia de éxito” en la apuesta por la intermodalidad. El operador gestionó un volumen de negocio en todo el grupo de 194 millones de euros en 2021, según datos de la compañía.

Transitalia reforzará su flota con 80 tractoras Iveco

Carretera

Desaceleración de flujos en Algeciras

La patronal ATCBA advierte de un fuerte descenso en los tráficos import-export que han provocado que un 40% de la flota portuaria se encuentre sin actividad regular en los dos primeros meses del año

A. Martínez | Valencia
Operadores y flotistas apuntan a un “fuerte descenso” en la actividad ‘import-export’ en el puerto de Bahía de Algeciras en el arranque de 2023. De hecho, fuentes de la Asociación de Transportes de Contenedores Bahía de Algeciras (ATCBA), patronal que representa a 32 empresas y autónomos con una flota de más de mil camiones, detallaban a Transporte XXI que “un 40 por ciento de la flota de transporte está parada”.

Estos medios señalaban que “en enero y febrero se resiente mucho el contenedor” en las terminales del puerto por lo que “hay poco trabajo”. Eso sí, “esperamos a ver si la coyuntura reactiva los tráficos en marzo”, explica Diego Piñel, presidente de ATCBA.

Año complicado

De idéntica forma se manifiesta Antolín Isidro, consejero delegado de Satransa, uno de los flotistas de referencia en el puerto de Algeciras. “Todo el volumen se ha venido abajo y la previsión no es buena, según nos indican transitarios y navieras, por lo que aventuramos un año complicado”, destaca Isidro.

Otros operadores locales clarifican que se espera que al terminar el Año Nuevo Chino “remonte un poco la situación en marzo, porque, pese a que enero y febrero suelen ser tranquilos, si ha habido una importante bajada de volúmenes”.

En este sentido, el presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, ya avisó de una reducción de flujos en la presentación de resultados del recinto, realizada el pasado 17 de enero. “Va a ser un año con una pequeña desaceleración en los primeros me-

ses”, alertó. Igualmente, Landaluce avanzó que, en 2023, el sector también obtendrá mejoras gracias a “una tendencia de las na-

vieras a la navegación lenta, lo que representará una mayor puntualidad de los servicios marítimos y unos fletes más competitivos y

estables”. Algeciras viene de un 2022 notable para el ‘import-export’, alcanzando un crecimiento del 20 por ciento, con 855.815 TEUs.

OEA

Operadores Económicos Autorizados

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

Empresas de Servicios a las Empresas

Transporte Internacional de Mercancías



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

<div style="text-align: center;">  <p>CALSINA CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	<div style="text-align: center;">  <p>AIRPHARM SA c. Margarita Nelken, 4-6 Prologis Park San Fernando 28830 San Fernando de Henares Tel. 917 482 980 E-mail: airpharm@airpharm.com www.airpharm.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
<div style="text-align: center;">  <p>BERNARDINO ABAD SL México, 1 11004 Cádiz Tel. (+34) 956 228 007 info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.es</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Representantes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Operadores de MMPP <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones 	<div style="text-align: center;">  <p>FINISTERRE AGENCIA MARÍTIMA S.A.</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones <input checked="" type="checkbox"/> Estiba <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Seguros
<div style="text-align: center;">  <p>CASINTRA PORT</p> <p>Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas 	<div style="text-align: center;">  <p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
<div style="text-align: center;">  <p>COMA Y RIBAS SL</p> <p>Obradors, 7. Pol. Industrial Santiga 08130 Santa Perpétua de Mogoda Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	<div style="text-align: center;">  <p>Arola End to end International Trade Partners</p> </div> <p>AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL Palaudarias 11-13 08004 Barcelona Tel. 933 24 94 94 E-mail: informacion@arola.com www.arola.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Asesoramiento en IIEE, Derecho Aduanero y Comercio Internacional <input checked="" type="checkbox"/> Consultoría en logística internacional <input checked="" type="checkbox"/> Agente consignatario de buques <input checked="" type="checkbox"/> Consultoría en Mercancías Peligrosas <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Servicios aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consultoría OEA <input checked="" type="checkbox"/> Depósito Fiscal de Bebidas Alcohólicas

Marítimo

Inyección inversora en el puerto de Barcelona

La Autoridad Portuaria destina 300 millones al Plan de Electrificación de Muelles, a la modernización de las infraestructuras y a las tecnologías, entre otras actuaciones, en tres años

Eva Mármol | Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona arranca el año con un plan de inversiones de 300 millones de euros para el periodo 2023-2025 entre obras que comienzan y licitaciones que saldrán a concurso y se desarrollarán a lo largo de este año, el próximo y algunas ejecuciones se prolongarán hasta 2025.

Un plan de inversiones que responde a los ejes prioritarios de la Autoridad Portuaria de Barcelona como es la descarbonización de la actividad portuaria y marítima. Y la estrella de la descarbonización es el Plan de Electrificación de Muelles, evaluado en un total de 120 millones de euros y que se lleva unos 45 millones del plan de inversiones 2023-2025.

El último consejo de administración de la Autoridad Portuaria aprobó sacar a licitación, por 14 millones de euros, la piedra angular para la electrificación de los muelles, que es una nueva subestación eléctrica. La actuación, que debe recibir el visto bueno del consejo de ministros, incluye la construcción de la nueva subestación y su conexión mediante una línea de alta tensión soterrada con la futura subesta-

La nueva subestación, la piedra angular del plan

ción Cerdà de Red Eléctrica de España. Además, la Autoridad Portuaria sacará a licitación próximamente la construcción de la red de media tensión que unirá todas las terminales incluyendo una conexión subterránea que conectará el muelle de la Energía con el de Adosado.

Otro de los ejes prioritarios de la Autoridad Portuaria es “la actualización de la infraestructura portuaria”, señaló Lluís Salvadó, presidente de la Autoridad Portuaria.

Una modernización que pasa por ampliar calados, nuevos amarres y atraques y nuevas fases de los muelles Contradique y Adosado, entre otras actuaciones, y que se lleva unos 200 millones del plan de inversiones. Una de estas actuaciones, que también ha recibido el visto bueno del último consejo de administración de la Autoridad Portuaria, es la remodelación del muelle Contradique Norte, espacio que liberó la terminal ICL Iberia al trasladarse al muelle Álvarez de la Campa y donde creará la terminal de Grimaldi, ubicada en el colindante muelle Costa. Las obras, evaluadas en unos 22 millones de euros, incluyen la construcción de un muelle de cajones delante del actual y una nueva plataforma ro-ro en la intersección con el muelle Costa,

A la izquierda, muelle Contradique, a la derecha, terminal de Grimaldi.

Los resultados económicos del pasado ejercicio de la Autoridad Portuaria “son un punto de partida que nos permite afrontar la inversión de 300 millones de euros”, señaló Lluís Salvadó en la presentación del

balance de 2022. La Autoridad Portuaria logró récord de ingresos al sumar una cifra de negocio de 181 millones de euros el año pasado, el 20 por ciento más que en 2021 y superando en nueve millones la anterior mejor marca de 2019. Y ello conseguido pesar de “contexto convulso”

marcado por la guerra de Ucrania, la crisis energética o las repercusiones de la política de ‘cero Covid’ en China, aseguró el presidente de la Autoridad Portuaria.

Los beneficios ascendieron a 63 millones de euros, el 66 por ciento más que en

Récord de ingresos para afrontar el plan inversor



PUERTO DE BARCELONA

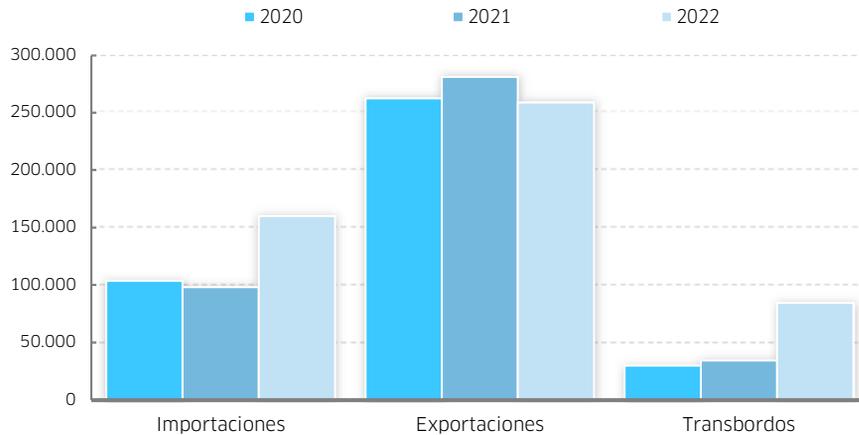
lo que permitirá operar dos ferris en paralelo, uno en cada muelle.

Otro paquete inversor importante se lleva la tecnología con el despliegue de la red 5G, la seguridad con la instalación de 200 nuevas cámaras o la ciberseguridad, entre otras inversiones tecnológicas.

2021. El endeudamiento bancario se redujo en 18 millones, hasta los 124 millones, mientras que el *cash flow* se situó en los 101 millones (+19 por ciento) y el saldo de tesorería llegó a los 231 millones, el 4 por ciento más en relación al ejercicio precedente.

HUB DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

De los 159.927 vehículos nuevos que importó la dársena catalana el año pasado, casi 32.000 unidades fueron vehículos eléctricos fabricados en China para su distribución en el mercado nacional y europeo.



Vehículos nuevos. Datos en unidades. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

También récord de tráfico

La Autoridad Portuaria de Barcelona logró récord de ingresos fruto de una actividad también histórica, los 70,9 millones de toneladas de mercancías que pasaron por la dársena catalana en 2022, el 6,9 por ciento más que en 2021.

El tráfico de contenedores alcanzó los 3,5 millones de TEUs, prácticamente el mismo flujo que en el ejercicio precedente (-0,3 por ciento). En contenedores llenos, el tráfico de exportación retrocedió el 5,9 por ciento, hasta los 754.316 TEUs. Tuvo que ver sobre todo en esta evolución negativa la reducción de las exportaciones de carne de cerdo a China, que se está recuperando de su peste porcina, y el cierre del mercado argelino.

En cambio, las importaciones crecieron el 3,4 por ciento, hasta los 631.769 TEUs, debido “a la fuerte demanda interna”, señaló José Alberto Carbonell, director general de la Autoridad Portuaria, en la presentación de los resultados.

El tráfico de transbordo aumentó el 4,5 por ciento, superando los 1,3 millones de TEUs. Un tráfico que resultó favorecido por el incremento de las importaciones. Y ello genera que

“navieras procedentes de Asia escojan Barcelona como primer puerto de escala tras cruzar el canal de Suez”, añadió el directivo.

Los graneles sólidos cerraron el ejercicio con 4,5 millones de toneladas y un crecimiento del 2 por ciento en relación a 2021. Contribuyeron al saldo positivo sobre todo los tráfico de potasa (+53 por ciento) y los cereales y harinas (+64

La importación creció sobre todo por la fuerte demanda interna

por ciento). Los graneles líquidos sumaron 15,5 millones de toneladas, el 26,9 por ciento más. Los dos claros culpables fueron la gasolina (+113 por ciento) y la importación de gas natural (+39,1 por ciento). La planta de Enagás en la dársena catalana, una de las de mayor capacidad en Europa, se ha convertido en estratégica para abastecer de GNL a países europeos como Italia y Países Bajos.

El puerto de Barcelona se ha situado como *hub* eu-

ropeo para la distribución de vehículos eléctricos de diversos fabricantes que producen en China.

Y ello ha provocado el crecimiento del tráfico de vehículos nuevos por la dársena, eso sí, todavía lejos de los volúmenes de 2017 o 2018, años en los que se superaron las 800.000 unidades movidas anualmente. El pasado ejercicio cerró con 591.000 vehículos nuevos, el 18,4 por ciento más que en 2021. Las exportaciones bajaron el 7,9 por ciento, hasta las 258.788 unidades, sobre todo por la falta de microchips, que ha ralentizado la producción de vehículos en fábricas españolas y del resto de Europa.

En cambio, las importaciones aumentaron el 63 por ciento, debido a las nuevas marcas chinas o fabricantes que producen en el país asiático y que “apuestan por el puerto de Barcelona para distribuir en España y Europa”, añadió Carbonell. De los 159.927 automóviles importados, el 20 por ciento fueron eléctricos. Y la elección del puerto catalán como *hub* favoreció, a su vez, el transbordo, que se disparó el 145,7 por ciento, hasta las 84.569 unidades.

El ferrocarril, la tercera apuesta estratégica

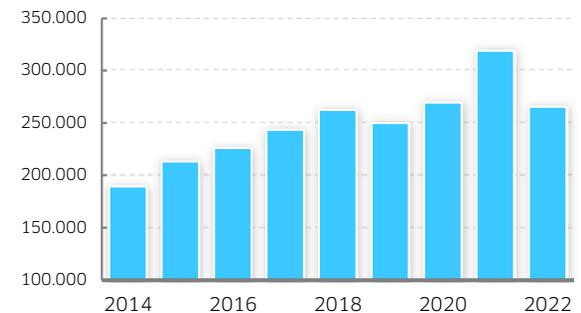
Además de la descarbonización y la modernización de la infraestructura portuaria, el tercer eje prioritario de la Autoridad Portuaria de Barcelona es la apuesta ferroviaria, señaló Lluís Salvadó, que preside la institución desde noviembre, en el Cercle d'Infraestructures.

El puerto de Barcelona ha alcanzado una cuota actual de entre el 14 y el 15 por ciento en el transporte de contenedores por ferrocarril, “lo que nos acerca a los puertos europeos” del norte punteros en flujos ferroporuarios. No obstante, para subir esta cuota, son imprescindibles los nuevos accesos terrestres, viarios y ferroviarios, recordó Salvadó. Un proyecto que, ahora sí, ya está encarrilado ante el “absoluto alineamiento” del Ministerio de Transportes, la Generalitat y la Autoridad Portuaria para tirarlos adelante.

Salvadó repasó los avances en este ámbito como el Plan Director Urbanístico (PDU) de la Terminal Logística Intermodal, un nodo que ocupa 68 hectáreas de superficie e incluye seis terminales, entre ya construidas y proyectadas. O la sociedad conjunta entre el Adif y la Autoridad Portuaria, pendiente de aprobar por parte del consejo de ministros, para el desarrollo y gestión de este nodo ferroviario.

CUOTA DEL 13,5%

Un total de 265.560 TEUs entraron/salieron por tren del recinto portuario en 2022, el 16,7% menos que en 2021 por la caída de la exportación.



Datos en TEUs. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

El responsable portuario abogó por “seguir creciendo en el ámbito de las terminales intermodales” y establecer alianzas con el otro puerto catalán de interés general, Tarragona, para colaborar en este campo.

Por otra parte, Salvadó alertó de que el corredor en ancho de vía internacional o estándar entre Barcelona y Francia “será del todo insuficiente” una vez completado el Corredor Mediterráneo y de cumplirse los objetivos de trasvasar carga del camión al tren fijados por la Comisión Europea.

Carretera

AupaTrans diversificará su negocio de frío

La transportista, que acaba de ampliar su flota con 30 nuevas unidades, proyecta dar el salto a las operaciones logísticas con la apertura de una plataforma para refrigerado y congelado

Carlos Sánchez | Granada
AupaTrans Transporte Internacional, especializada en transporte a temperatura controlada, planea la diversificación de su negocio con la puesta en marcha a medio plazo de un futuro centro logístico para refrigerado y congelado.

“El proyecto es algo más que papel, está avanzado y esperamos que pueda ver la luz en el plazo de dos o tres años vista”, confirman a Transporte XXI fuentes de la empresa.

La instalación logística de AupaTrans está previsto que esté ubicada en el entorno de Alhendín (Granada), donde tiene

situada su sede central. “Creemos que es importante para nuestra compañía dar el salto a las operaciones logísticas a temperatura controlada”, afirman.

AupaTrans ha ido diversificando su actividad y, en la actualidad, realiza todo tipo de transporte: refrigerado, congelado, pretemperatura y carga seca con lona. No obstante, el principal nicho de negocio de la transportista está en la temperatura controlada, con especial relevancia en el ámbito de las frutas y hortalizas.

Aunque operan también para otros sectores, “el mayor

porcentaje de nuestros clientes tienen que ver con la alimentación y en un 80 por ciento son clientes de la zona del sureste de España, principalmente de Almería y Murcia”, aseguran.

La compañía es fruto del empeño personal de Francisco Ruiz Benavides, su fundador y director general. Ruiz, que inició su andadura en el transporte como autónomo en 1999, puso en marcha la compañía hace una década. “El crecimiento de la compañía en estos años se ha basado en esfuerzo, dedicación y mucho trabajo”, reconocen desde la firma granadina.

AupaTrans ha ampliado recientemente su flota con 30

nuevos camiones de la serie S del fabricante Scania. De ellos, 29 unidades cuentan con un motor de 13 litros con 500 CV de potencia y una unidad con motor de 13 litros y 540 CV de potencia. La empresa cuenta con una flota propia compuesta por más de 70 camiones, con una mayoría de Scania, pero también con unidades de otros fabricantes como Mercedes e Iveco.

La empresa realiza transporte internacional, principalmente, con conexiones con el centro de Europa, hacia destinos como Alemania, Países Bajos, Bélgica, Francia y Suiza. “En Reino Unido no estamos haciendo nada por las dificultades que comporta ese mercado”, reconocen desde la firma transportista.

AupaTrans Transporte Internacional mantiene un nivel de crecimiento significativo en los últimos años, alcanzando una cifra de ingresos de 10,2 millones de euros en 2021, lo que supuso un incremento del 28,9 por ciento respecto al año anterior, según datos oficiales del Registro Mercantil.

AupaTrans concentra buena parte de sus clientes en el sureste de España

AUPATRANS TTE. INTERNACIONAL SL

Ingresos explotac: **10,20** m.€

Ebitda: **1,14** m.€

Resultado d.i.: **0,14** m.€

Patrimonio neto: **0,88** m.€

Empleados: **83**



AupaTrans Transporte Internacional acaba de incorporar una treintena de tractoras Scania de la serie S de 500 y 540 CV de potencia.



A.P. DE BILBAO

Imagen aérea del Espigón Central del puerto de Bilbao, donde está previsto el desarrollo de una segunda terminal de contenedores.

Marítimo

Puerto de Bilbao espera una “oferta potente” que impulse el contenedor

El presidente de la entidad advierte que si la propuesta no es positiva para el futuro de la dársena, “quedará desierto” el concurso de una segunda terminal

Alfonso Alday | Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao espera una “oferta potente” para la construcción y explotación de una segunda terminal de contenedores en el Espigón Central, con una inversión estimada de 100 millones de euros, que “no sea solo trasladar los tráfi- cos de un muelle a otro”.

Así lo avanzó el presidente de la entidad, Ricardo Barkala, tras confirmar el interés de varias navieras del Top 5 mundial y terminalistas internacionales, que “tienen el convencimiento de que Bilbao puede jugar un rol muy importante para descongestio- nar los grandes puertos del norte de Euro- pa y ser receptor y emisor de mercancías a la costa este de América”.

Eso sí, sin paños calientes, Barkala ad- virtió que si la propuesta no es positiva pa- ra el futuro del puerto y garantiza un au- mento neto del tráfico, “quedará desierto” el concurso abierto. “No vale cualquier co- sa”, apostilló, después de reiterar que la “implicación, apoyo y compromiso con la actual terminal -que gestiona CSP Iberian Bilbao Terminal- es incuestionable”.

Como ya adelantó este periódico, la Au- toridad Portuaria convocó el pasado mes de enero un concurso público para la adju- dicación de una segunda terminal de con- tenedores en la última gran superficie con-

cesionable en el Espigón Central, casi me- dio millón de metros cuadrados, la ‘milla de oro’ de la dársena. El plazo de presen- tación de ofertas concluye a finales de abril y se espera que la adjudicación se realice en verano.

El anuncio ha causado cierto escepticism- o en una parte del sector, que cree que “no hay tráfico suficiente para dos termi- nales”, teniendo en cuenta, además, la in-

fraestructura disponible actualmente, con capacidad para 2 millones de TEUs, frente a los menos de 500.000 TEUs movidos en 2022. Expertos consultados por Transpor- te XXI aseguraron que la caída del conte- nedor no está relacionada con la existencia de una única terminal, poniendo el foco en “los problemas de conectividad vía *feeder* para el tráfico *deep sea*”, lo que facilita el desvío de carga por ferrocarril a los puer- tos *hub* del Mediterráneo, junto al “Brexit y los problemas logísticos en Reino Unido”.

No opina igual la Autoridad Portuaria. “Bilbao tiene que ser ambicioso en ocupar espacios, no solo en la *hinterland*, donde ya estamos haciéndolo con el *short sea* en el norte de Europa y Reino Unido, sino que tenemos ampliar nues- tro ámbito de captación de tráfico a toda la costa este de América, y África también”, subrayó Barkala.

El máximo responsa- ble del organismo por- tuario realizó estas de- claraciones durante la presentación del balance de 2022, ejercicio que se cerró con un movimiento de 32,7 millones de toneladas y un crecimiento del 5,1 por ciento, por encima de la media del sistema portuario español (+3 por ciento). Un dato “positivo”, pese a no alcanzarse aún los niveles pre-pandemia, con el lunar, precisamente, del contenedor, que registró una caída del 8 por ciento en el número de TEUs. Un descenso que el presidente de la entidad achacó a la “ralentización de la economía, sobre todo de Europa y, en especial, de Reino Unido, país que sigue sien- do el principal mercado del puerto”. Como aspectos a valorar, recordó el estableci- miento de una línea transoceánica con Es- tados Unidos para el transporte de con- tenedores, de la mano de la naviera Ellerman City Liners. “Una muy buena noticia”, con- cluyó el presidente de la entidad portuaria.

HUB ENERGÉTICO

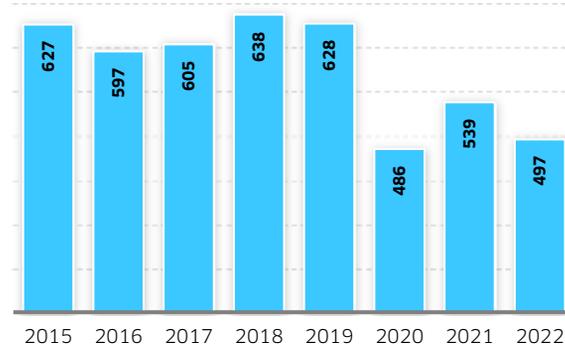
La evolución positiva del tráfico del puerto de Bilbao en 2022 se debió, sobre todo, al incremento de los **graneles líquidos**, que crecieron un 15 por ciento impulsados por la situación energética global. El crudo de petróleo y el gas lideraron el tráfico general con subidas del 30 y el 34 por ciento, respectivamente.

La **mercancía general convencional**, por su parte, aumentó un 2 por ciento. Dentro de este ámbito, destacó el tráfico ro-ro y el *project cargo*, en concreto el mercado eólico.

Por el contrario, los **graneles sólidos** se desplomaron un 19 por ciento.

EL CONTENEDOR NO RECUPERA EL PULSO

El puerto de Bilbao no logró superar el pasado año la barrera de los 500.000 TEUs (-8%) y sigue lejos de los niveles previos a la pandemia.



Datos en miles de TEUs. Fuente: Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Bilbao.

Marítimo

Baleària prioriza su expansión en el mercado norteafricano

Su presidente Adolfo Utor admite la “posibilidad” de hacer frente a la adquisición de Armas Trasmediterránea, “una oportunidad” para desembarcar en el tráfico interinsular de Canarias, un objetivo histórico de la naviera

Antonio Martínez | Valencia

Baleària atravesó la complicada travesía del ejercicio 2022 registrando las mejores cifras de transporte de pasajeros y mercancías en sus 25 años de historia.

Su presidente Adolfo Utor presentó el pasado 24 de febrero en Denia (Alicante), la sede central de la naviera, los resultados de la compañía durante el pasado año. La naviera logró unas ventas de 563 millones de euros, un 42 por ciento más que en 2021, superando así su récord anterior a la pandemia, los 452 millones de euros que la compañía logró en 2019.

Baleària reforzará en 2023 su expansión en el mercado norteafricano, al tiempo que admite la posibilidad real de hacer frente a la adquisición de Armas Trasmediterránea para entrar en el mercado del tráfico interinsular de Canarias, un objetivo histórico de la compañía valenciana.

A preguntas de Transporte XXI sobre el interés de Baleària en tomar el control de Armas, Utor explicó que “la posibilidad existe, se puede y se debe contemplar”. Además, añadió, “los actuales propietarios no tienen vocación de permanencia, estamos muy pendientes, posicionados y entendemos que van a tratar de ponerla en resultados, algo que es complicado”.

Objetivo histórico

Utor avanzó que “estamos en la parrilla, pero llevo hablando de Trasmediterránea desde hace veinte años”, aunque “nuestros crecimientos siempre han sido orgánicos” desde la adquisición de Buquebús. Y señaló que “no voy a hablar de porcentaje de interés, porque no sabemos que van a hacer los fondos, pero la oportunidad puede existir”. También reconoció que “puede algún problema en aspectos de competencia en el Mar de Alborán, no en el tráfico interinsular canario”, indicando que “hay muchas formas de realizar la operación, pero no sabemos lo que quieren hacer, y existen fórmulas”.

Con todo, Utor no considera prioritaria la adquisición de Armas, “solo si se pone a tiro”, porque “para nosotros es más estratégico el Caribe y la renovación de la flota, junto a los mercados del norte de África, que Armas Trasmediterránea”. Eso sí, confirmó que ha habido “conversaciones espontáneas y poco reguladas”.

Por otra parte, el presidente de Baleària defendió el papel fundamental que está suponiendo Huelva para el desarrollo del tráfico *ro-pax* entre la Península y las Islas Canarias. “Huelva es el puerto de Canarias y no contemplamos desdoblarnos en otros puertos, sino que más bien desde Huelva podemos empezar a realizar tráfico con Marruecos”, adelantó.

En este sentido, un objetivo estratégico es “explorar nuevos tráfico con Marruecos” ante el crecimiento de la relocalización de industrias en el país magrebí, destacó Utor. Asimismo, estudia desarrollar tráfico con Túnez y Libia, así como recuperar un mayor flujo comercial con Argelia, un claro efecto de que “la política afecta a las empresas”.

En clave doméstica, no descartó la posibilidad abierta de reabrir la Autopista del Mar desde el norte de España, que “está en *stand by*”. No obstante, reconoció que “hoy no apetece mucho abrir nuevos tráfico, sino consolidar lo que tenemos”.

Baleària generó un crecimiento del 6 por ciento en sus tráfico de carga rodada en el conjunto de sus líneas regulares en 2022, con un volumen de cerca de 7 millones de metros lineales, cifra que equivale al movimiento de 521.000 camiones. La compañía señaló que los datos suponen “reafirmar el liderazgo en el transporte de mercancías de

Baleares y consolidar el crecimiento en el Estrecho de Gibraltar, el Mar de Alborán y Canarias”.

Utor explicó que Baleares tiene hoy “un crecimiento muy estable, en un mercado que ha crecido”, indicando que la explosión que hubo de demanda en 2022 se va a ir atenuando, aunque “aún hay oportunidades de crecimiento, ya que actualmente vamos por encima de la facturación del año pasado”.

Los flujos nacionales crecieron un 6 por ciento, respecto a 2021, con 5.365.000 metros lineales, mientras que el tráfico internacional superó el 6 por ciento de progresión, con 1.672.000 metros lineales.

563

MILLONES DE EUROS EN VENTAS EN 2022

Baleària creció un 6% en carga con 521.000 camiones



BALEÀRIA

25
AÑOS

El 76 por ciento de sus tráficos de mercancías se concentró entre Península y Baleares, mientras que los flujos internacionales, mayormente concentrados con el norte de África y Argelia, fueron el 24 por ciento. Por su parte, los servicios entre Huelva y Canarias suponen el 5 por ciento, mientras que los tráficos con Ceuta y Melilla son el 2 por ciento, en ambos casos.

Inversiones

La naviera ha completado sus inversiones de 380 millones de euros en diez buques con motores con gas natural, y a la adquisición de flota, destacando en 2022 la botadura del primer *fast ferry* eléctrico, el "Cap de Barbaria", que empezará a operar este verano en Baleares, y arrancó la construcción del *fast ferry* "Margarita Salas".

En cuanto al terreno económico, Utor destacó que "se han obtenido unos ingresos históricos gracias a un gran despliegue y eficiencia comercial y al trabajo e implicación de todos los equipos". Explicó que la compañía registró un Ebitda histórico, con 140 millones de euros, gracias "a una eficiente gestión del gasto y una adecuada capacidad de adaptación a un entorno volátil, así como las acertadas decisiones tomadas en el mercado de derivados del combustible".

Utor adelantó que la compañía va a ir virando, de nuevo, al tráfico de gas natural licuado, siempre que los precios acompañen, ya que "ser sostenible no pasa por el suicidio", anunciando que "todos los buques volverán a consumir gas porque es la mejor solución para combatir el cambio climático". Hay que recordar que el alto coste de la energía obligó en octubre de 2021 a la naviera a sustituir por fuel bajo en azul la utilización de gas natural licuado.

Terminal de Noatum en el puerto de Málaga.



Marítimo

Málaga lanza su plan de crecimiento

El puerto aumentará su endeudamiento en 44 millones de euros para la financiación de las inversiones que dotarán al enclave de mayor capacidad para los tráficos de graneles y contenedores

A. Martínez | Valencia

La Autoridad Portuaria de Málaga ha arrancado su plan de expansión que permitirá iniciar los procedimientos para dotarse de mayor capacidad para tráficos de graneles sólidos y contenedores, sus flujos estrecha, junto al movimiento de vehículos nuevos.

Para ello, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria, que preside Carlos Rubio, ha autorizado dos operaciones de financiación ajena que permitirán poner en marcha su plan de inversiones entre 2023 y 2026.

En concreto, el puerto ha activado el procedimiento para la contratación de dos préstamos a largo plazo por importe de 40 y 4 millones de euros, respectivamente. El primero se dedicará a la financiación del plan de inversiones, con un plazo mínimo de amortización de quince años, que podrá ser ampliado en un 10 por ciento. El segundo servirá para la financiación del nuevo edificio de aduanas, con un plazo de amortización de cuatro años.

Con esta financiación, el enclave podrá ganar capacidad para los tráficos agroalimentarios y mantener al puerto de Málaga como enclave estratégico en el Estrecho de Gibraltar para el tránsito de contenedores. En concreto, el objetivo

es la creación de una terminal polivalente para graneles sólidos en el nuevo muelle 8, que permitirá, a su vez, mejorar la capacidad del muelle 9, donde opera la terminal para explora Noatum, para grandes portacontenedores.

Más superficie

El muelle 8 permitirá añadir 55.000 metros cuadrados para atender el creciente volumen de granel sólido, bajo una inversión en el entorno de los 38 millones de euros. Con estos nuevos espacios, se podrá atender a una mayor cuota en la importación de graneles agroalimentarios así como en la exportación de clínker y cemento.

Por su parte, la intención del enclave es proceder a la finalización del muelle 9, con un aumento de la línea de atraque de 110 metros, prolongación que permitirá a la terminal que explota Noatum atender dos buques portacontenedores de 18.000 TEUs de capacidad de forma simultánea.

Al cierre de 2021, el puerto de Málaga tenía una deuda con entidades de crédito de 27 millones de euros a largo plazo y 9,8 millones de euros a corto plazo, según los datos de Puertos del Estado.

Equipo directivo de Baleària en la presentación de resultados de 2022.



Operadores Logísticos

Ontime, el nuevo gigante español

El grupo, que potencia su actividad en el negocio de la última milla con la integración de Envialia, supera ya los 600 millones de euros de cifra de ingresos anuales

Carlos Sánchez | Madrid

Ontime ha vuelto a dar un nuevo golpe en la mesa en su estrategia de crecimiento, tanto orgánico como inorgánico, con la reciente adquisición de Envialia, después de varios meses de colaboración entre ambas compañías.

La integración de la firma especializada en mensajería y paquetería hace que el grupo liderado por Carlos Moreno de Viana-Cárdenas supere los 600 millones de euros anuales de facturación y se convierta en el nuevo gigante español de la logística.

Envialia, que estaba en el punto de mira de Ontime desde hace tiempo, había alcanzado un acuerdo el pasado verano para dar entrada en su accionariado a The Capital Global Services. La autodefinida como primera plataforma global de financiación en España adquirió el 69 por ciento del capital de Envialia, mientras que el vicepresidente y consejero delegado de la compañía, Francisco Martínez López, mantenía el restante 31 por ciento del capital y continuaba al frente de la sociedad.

El objetivo de la entrada del fondo de inversión suponía para los responsables de Envialia asegurar un mayor músculo financiero para que la

firma de paquetería pudiese afrontar futuras inversiones, según confirmó el propio Martínez a este periódico por aquellas fechas. “La entrada de capital es clave y necesaria para afrontar las inversiones que

requiere este negocio”, puesto que “somos una de las pocas compañías que quedan en el sector sin el respaldo de un correo público”, matizó.

Paralelamente, Envialia alcanzó en esas mismas fechas un acuerdo con Ontime para participar en el proyecto ‘Proximity’, que se centra en aportar valor añadido y “capilarizar” el express, la palettería industrial y el servicio de entregas voluminosas con montaje y actividades auxiliares.

Precisamente, esta es una de las razones principales que aduce Ontime para haber ejecutado la compra de Envialia. “Con este paso, se pretende acelerar la implantación de ‘Proximity’”, un proyecto impulsado por Ontime desde hace meses, “entendiéndolo como el encaje de futuro para la distribución urbana sostenible, desde el punto de vista económico, social y medioambiental”, afirman desde la compañía.



ONTIME

Ontime, que ya contaba con una red propia de agencias repartida por toda España y Portugal, complementada por delegados independientes, incorpora a su estructura más de 200 agencias y la red de arrastres de Envialia. La firma adquirida, que gestionaba más de 85.000 expediciones diarias de paquetería y comercio electrónico el pasado año, desaparecerá como marca en el mercado en el curso de los próximos meses.

Ontime gestiona una flota propia de más de 3.600 vehículos.

dedicados para grandes corporaciones y logística integral.

Una vez conformado el nuevo gigante logístico español, la hoja de ruta contempla el salto al mercado internacional, como avanzó hace unos meses su fundador y consejero delegado. “Nuestro plan para salir a Europa dará inicio en 2025”, señaló Moreno de Viana-Cárdenas, tal y como se hizo eco este periódico. “Hay espacio para cuatro o cinco compañías europeas grandes y Ontime quiere ser una de ellas”, anticipó.

GRUPO ONTIME CORPORATE

	2021	%21/20	%21/17	2020	2019	2018	2017
Cifra de negocio	606,48	+8%	+26%	559,45	508,84	488,52	481,95
Ebitda	23,52	+0%	+34%	23,44	22,90	21,12	17,59
Resultado d.i.	1,60	-43%	-31%	2,83	3,88	3,39	2,32
Patrimonio neto	90,34	+31%	+80%	69,09	48,23	53,28	50,26
Empleados	4.941	+2%	+16%	4.857	4.498	4.423	4.267

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

Con esta nueva integración, Ontime se convierte en uno de los operadores de referencia en la última milla en el mercado español, lo que se suma a su papel destacado en la carga completa tras la adquisición de Acotral, así como en los servicios

Estructura

El grupo Ontime, que supera los 3.600 vehículos en flota propia, cuenta actualmente con cerca de medio centenar de instalaciones logísticas en España y Portugal, que suman más de 250.000 metros cuadrados de superficie de almacenamiento de manera conjunta. En el marco de su plan de expansión, la compañía ha incrementado su capacidad operativa en los últimos meses con la apertura de nuevas plataformas logísticas en Jerez de la Frontera (Cádiz), La Carolina (Jaén), Santander, Crevillente (Alicante), Albacete, Quart de Poblet (Valencia) y Tarragona.

Envialia desaparecerá como marca en el curso de los próximos meses



Puerto de Huelva avanza en el refuerzo de su negocio energético que supone actualmente un volumen de alrededor de 25 millones de toneladas anuales.

Marítimo

Puerto de Huelva planea abrir una nueva terminal de graneles líquidos

El enclave onubense dispondrá de una instalación que acogerá a buques graneleros y multipropósito, ganando mayor capacidad para la atracción de inversiones que generen nuevos tráficos energéticos

A. Martínez | Valencia
El Puerto de Huelva reforzará su negocio energético en los próximos años debido a la alta demanda de esta tipología de tráficos. Para ello, la última iniciativa de la Autoridad Portuaria, que preside Pilar Miranda, es activar el procedimiento para la creación de una nueva terminal de graneles líquidos que cubra las necesidades actuales y futuras que se proyectan.

La terminal tendrá más de 1.200 metros de nuevo muelle

muelle Ingeniero Juan Gonzalo, tendrá una longitud aproximada entre 1.200 y 1.350 metros lineales de muelle, finalizando a unos 250 metros al norte del pantalán de Enagás. El objetivo de la futura terminal es compatibilizar los tráficos de graneles líquidos con actividades multipropósito.

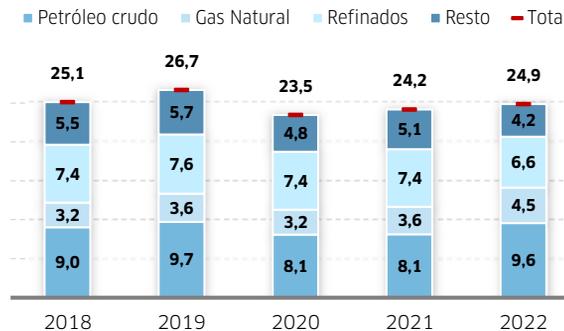
La Autoridad Portuaria planteará la construcción de la futura instalación por fases de manera que no afecte a la operativa de las actuales concesionarias de

El enclave onubense alberga actualmente diversas terminales de graneles líquidos en la zona denominada como puerto exterior, con una extensión de 3,5 kilómetros, instalaciones que comprenden nueve pantalanes y 13 atraques, con calados de entre 8 y 13 metros. Asimismo, todas las instalaciones están conectadas a la red interior del puerto con más de 110 kilómetros de tuberías, así como a la red de gasoductos y oleoductos de España, y a la red ferroviaria de interés general.

La futura terminal, que estará ubicada al sur del

EL FLUJO DE REFINADOS SE REDUJO EN 2022

El petróleo crudo y el gas natural licuado aumentaron su protagonismo en los tráficos energéticos del enclave que movió 24,9 millones de toneladas.



Datos en millones de toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva.

los pantalanes en uso, que operan las empresas Leatransa y Atlantic Copper. Estos pantalanes se deberán desmontar según se vaya avanzando en la ejecución de las nuevas instalaciones.

El puerto avanza que la tipología de construcción será un muelle de gravedad de cajones de hormigón, en el que podrán operar graneleros de hasta 50.000 toneladas de peso muerto y buques multipropósito de hasta 250 metros de eslora. El calado final del muelle será de 14 metros, tras acometer operaciones de dragado que servirán para el relleno del futuro recinto.

end to end
LOGISTIC
LOGÍSTICA DE MERCANCÍA PELIGROSA Y NO PELIGROSA

+34 615 62 61 88
www.endtoendlogistic.com
operations@endtoendlogistic.com

Medatlantic
Customs & Global Logistic Operator
Offshore Services
Airfreight Services Specialist

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

TRACE CERTIFIED IATA

C/ Ferreras, 24 - 1ª Planta, 35098
Las Palmas de Gran Canaria
Tel. +34 928 461 097 | medatlantic@medatlantic.es
www.medatlanticmanagement.es

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

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

Ferrocarril

Las autopistas ferroviarias levantan interés

La 'ventanilla única' del Adif mantiene en estudio una decena de proyectos de itinerarios en ancho ibérico y tres más en ancho UIC, según se puso de manifiesto en una jornada de Aecoc

Carlos Sánchez | Madrid

Las autopistas ferroviarias están levantando un significativo interés en el sector, según puso de manifiesto el director de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno, en el marco de la jornada 'Camino hacia la intermodalidad en Gran Consumo', organizada por Aecoc en Madrid.

La Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de autopistas ferroviarias del Adif mantiene actualmente en estudio una decena de proyectos de itinerarios en la red de ancho ibérico y otros tres más en ancho estándar o UIC, reconoció Moreno. Esta 'ventanilla única' impulsada por el Adif se encarga de valorar la infraestructura (gálibos, calidad de la línea, etc) para establecer la viabilidad de los distintos proyectos.

El sector del Gran Consumo utiliza el ferrocarril de manera "residual"

Moreno avanzó que la autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia cuenta ya con la plena viabilidad de la infraestructura y solo está a la espera de la entrega de los vagones específicos, que está prevista para el último trimestre de 2023.

Por su parte, la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, que cubrirá un trayecto de 1.070 kilómetros, "cuenta con un escenario más complicado, porque es necesario realizar actuaciones sobre 46 túneles y 60 pasos superiores, para lo que se ha destinado un presupuesto de cerca de 100 millones de euros", matizó Mo-

reno. En este caso, "ya están finalizados todos los proyectos constructivos y se espera que en el segundo semestre de 2023 se proceda a licitar las obras", avanzó.

La secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, aseguró que es el momento de impulsar la intermodalidad porque se aúna "el interés de los cargadores, la fortaleza de la gobernanza pública, inversiones y línea de ayudas muy enfocadas a las necesidades del sector a corto plazo, así como el interés de las empresas ferroviarias y operadores logísticos de acercarse a la realidad de sus clientes", afirmó.

En el curso de la jornada, el responsable de Transporte de Aecoc, Javier Jaso, presentó los resultados de una consulta realizada a más de 50 empresas del sector del Gran Consumo, que representan más del 80 por ciento del volumen de mercancías que mueve el sector. El diagnóstico establece que el 76 por ciento de las empresas consultadas considera que no se dan las condiciones para alcanzar el objetivo de la iniciativa 'Mercancías 30' del Ministerio de Transportes de incrementar la cuota del ferrocarril de mercancías en España del 4 al 10 por ciento en 2030.

Pese a que el 41 por ciento

de las empresas encuestadas afirma utilizar el ferrocarril en su operativa, "de manera continuada lo hacen muy pocas, siendo mayoría las que lo hacen de manera esporádica o residual", señaló Jaso. De hecho, en el 80 por ciento de esas

terés de los cargadores por el intermodal es total desde hace tiempo" y reflejó que su compañía realiza el trasvase de más de 5.000 toneladas al mes al ferrocarril, "lo que supone sacar 2.500 camiones al año de las carreteras".



TRANSPORTE XXI

Aecoc analizó la situación actual del transporte intermodal.

compañías supone menos del 5 por ciento de sus volúmenes totales, mientras que en el 19 por ciento representa entre el 5 y el 10 por ciento, y solo en el 1 por ciento alcanza entre el 10 y el 20 por ciento.

Por su parte, Sonia Herzog, CEO de JSV, aseguró que "el in-

termodal de Renfe Mercancías, cuestionado sobre la entrada del nuevo socio industrial en la pública, apuntó que se está "avanzando adecuadamente en las negociaciones con las tres navieras y esperamos que, en breve, nos permita pegar ese

gran salto de la mano con un socio estratégico”.

A su vez, Adrián Fariña, responsable de Transporte de Capsa Foods, mostró su pesimismo sobre el objetivo del 10 por ciento de cuota ferroviaria en 2030, porque “es una aspiración muy grande y aunque sí que veo el interés, no veo los mimbres para hacer el cesto”. Para Fariña, “los costes del ferrocarril son muy difíciles de encajar”.

Potenciar el intermodal

Por su parte, Josep Serveto, CEO de Serveto, lamentó la diferente apuesta que se realiza por el ferrocarril en otros países europeos en relación con España. Para Serveto, “es fundamental potenciar el transporte intermodal”.

La apuesta de Mercadona por el tren

El responsable de Transporte Ferroviario de Mercadona, Álvaro Coronado, consideró que “el ferrocarril es un gigante dormido”, por lo que avanzó que el objetivo de su compañía es que se convierta ya en 2023 en “la principal herramienta en el transporte sostenible de larga distancia”.

Mercadona mueve 10.000 cargas por ferrocarril al año, frente a los 2,5 millones de viajes anuales, “lo que supone una cuota de apenas un 1 por ciento, pero queremos que crezca”, afirmó Coronado. En todo caso, “si quitamos la distribución a tiendas y la temperatura controlada y nos centramos en distancias a partir de 300 kilómetros, este porcentaje se elevaría al 8 por ciento”.

La compañía que preside Juan Roig abastece a una docena de centros logísticos con tráficos ferroviarios y operan en una docena de líneas ferroviarias, según avanzó Coronado. “Utilizamos tanto trenes cliente como trenes multicliente”, así como “el tren convencional y autopistas ferroviarias europeas”, matizó.

8%

CUOTA DEL TREN EN TRÁFICOS DE LARGA DISTANCIA DE MERCADONA

Coronado afirmó que el ferrocarril aporta ventajas como “ahorro de emisiones, un impacto menor en la sociedad, así como un servicio de garantías y regularidad”.

Al mismo tiempo, también ofrece “versatilidad, porque las terminales ferroviarias nos sirven como lanzaderas en las que regulamos los stocks y eso también es una virtud importante para nosotros”, resaltó. En esta línea, “tenemos la convicción de seguir potenciando el ferrocarril en nuestra logística”, insistió el directivo de Mercadona.

Sonia Herzog
CEO de JSV



Sacamos 2.500 camiones al año de las carreteras

Idoia Galindo
CEO de Transfesa Logistics



Cada vez más operadores logísticos se suben al tren

Josep Serveto
CEO de Serveto



Es fundamental potenciar el transporte intermodal

T

FLASH

Servicios

Cimalsa licita la primera fase de Logis Montblanc

Cimalsa, empresa pública de la Generalitat de Cataluña que promueve centros de transporte y plataformas intermodales, ha sacado a licitación las obras de la primera fase de Logis Montblanc (Tarragona), donde estará ubicada una plataforma logística de la cadena de supermercados Bon Preu. La actuación ha salido a concurso por un montante de 11,81 millones (IVA incluido) y un periodo de ejecución de un año y cinco meses, según las bases de licitación. Además, Cimalsa ha sacado a concurso los servicios de dirección de esta obra por 331.549 euros (IVA incluido).

Ferrocarril

Zaragoza-Canfranc-Pau busca el impulso europeo

El proyecto de reapertura de la línea internacional ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau sigue dando pasos adelante. En la actualidad, media docena de acciones, que suponen una inversión conjunta de 18,18 millones, optan a la última convocatoria de los fondos del Mecanismo Conectar Europa, según ha confirmado el Gobierno de Aragón. Estos proyectos han sido presentados por el Ministerio de Transportes, el Gobierno de Aragón, Adif, el Ministerio de Transición Ecológica y Solidaridad de Francia y el Gobierno de Nueva Aquitania.

Servicios

Finaliza la reindustrialización de los terrenos de Nissan

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) ha adjudicado la licitación para el arrendamiento de los terrenos, que hasta hace un año ocupaba Nissan, a la empresa Goodman, grupo que mantiene en propiedad, desarrolla y gestiona espacios logísticos y empresariales. Goodman, único candidato que había concurrido a dicha licitación, garantiza la continuidad industrial con un proyecto vinculado a la movilidad eléctrica.



BEATRIZ VALENCIA VALLEPUGA

Presidenta de la Asociación de Explotaciones Frigoríficas, Logística y Distribución de España (Aldefe)

“Queremos ser considerados sector electrointensivo”

Beatriz Valencia, presidenta de Aldefe, subraya que “cualquier ayuda sobre nuestra factura energética nos viene bien, porque hemos llegado a duplicar las facturas mensuales y eso es inasumible para una empresa”.

Por eso, reclama que los operadores que “cumplan los criterios para ser electrointensivos, lo puedan ser”, como sucede en distintos sectores industriales.

Carlos Sánchez | Madrid

► Fue nombrada presidenta de Aldefe el pasado mes de junio. ¿Por qué se decidió a dar el paso y cómo ha sido su aterrizaje al frente de la asociación?

Me lo propuso el anterior presidente, Julián Corriá. Era algo que no me había planteado en ningún caso, porque dirigir mis propias empresas me da mucho trabajo. Era todo un reto, entrar en un mundo desconocido, porque yo nunca había encabezado una representación institucional. Al final, lo acepté, un poco también con la idea de apretar un poco una clavija que tenía ahí guardada, la de convertirnos en un sector electrointensivo.

► ¿Cuáles son sus objetivos principales para este mandato?

El tema de la electrointensividad y también la problemática de los gases fluorados. Los gases fluorados están muy penalizados, en general, pero hay un tipo de gases fluorados a A2L que no están penalizados y que son respetuosos con el medio ambiente. El problema es que para incorporar esos gases en nuestros equipos nos obligan a tener una certificación UE. Por eso estamos trabajando con AENOR para ver si hay posibilidad de que certifiquen los equipos una vez adaptados a los gases fluorados a A2L y que podamos abaratar nuestro suministro de gases. Supondría dar un paso más con una certificación que, al final, nos diferenciaría. Y es que, con la posibilidad de certificar nuestros equipos, queremos también separarnos del papel del almacenista general, porque realizamos un almacenaje específico para terceros con unas características específicas. Es un reto para avanzar un poco más hacia la especialización y que el cliente lo valore, porque esto es un plus de calidad.

► Aldefe tiene su origen en la antigua Asociación Nacional de Explotaciones Frigoríficas de España, fundada en 1977. ¿Cómo ha sido la evolución de la asociación en este cerca de medio siglo de vida?

El sector se va especializando cada vez más y esta es una asociación fundamental para darle su sitio. Además, Aldefe negocia el convenio colectivo. Por eso, lo lógico es que si tú entras en ese convenio, entras en Al-

defe, porque vas a poder aportar tus ideas, qué cosas quieres incorporar o cómo te gustaría que se enfocaran ciertos aspectos. Es una asociación que tiene mucho peso y que está en la Junta Directiva de CEOE y CEPYME. La asociación ayuda, asesora y también damos formación. Este año daremos cursos de formación en áreas relacionadas con la logística de frío, competencias digitales, sostenibilidad, etc.

► Usted llegó a la presidencia afirmando que el sector frigorífico es un sector estratégico.

Lo creo plenamente. Si no existiese nuestro sector, no se podría almacenar el producto refrigerado y congelado. En España, los fabricantes no tienen capacidad de almacenar todo lo fabricado y si no existiese nuestro sector se incrementarían los precios. Variabilizar este coste es algo muy importante para los fabricantes de alimentación, farmacia y otros sectores como la aeronáutica, por ejemplo, en el que hay determinadas piezas que tienen que estar en congelado. Por eso es tan importante tener un sector de almacenaje de frío regulado, normativo y potente.

► ¿Qué nivel de representatividad tiene Aldefe en el sector frigorífico?

Nuestro sector cuenta con 7 millones de metros cúbicos de capacidad de almacenaje refrigerado y congelado, que representa en torno al 80 por ciento dentro de la asociación.

► ¿Cuál es el perfil de las empresas que forman parte de Aldefe?

Todas las que tengan almacenaje de frío. Cada miembro de la asociación paga por sus metros cúbicos de frío, es decir, que no todo el mundo paga la misma cuota. Todos están representados y todos pueden inscribirse en nuestro convenio colectivo, que es un convenio estupendo.

► ¿Cuándo finaliza el convenio actual?

El convenio actual está en vigor hasta diciembre de 2023.

► La factura energética de las empresas que realizan almacenamiento a temperatura di-

rigida ha llegado a suponer el 50 por ciento de su cuenta de explotación en 2022, después de los fuertes incrementos experimentados en el precio de la electricidad. ¿Ha mejorado la situación?

El 50 por ciento ha sido en algunas empresas, no todas han llegado a ese 50 por ciento, afortunadamente, pero a pesar de que el precio de la energía ha bajado, sigue siendo un coste muy importante para todas. La variabilidad del coste de la energía es muy mala para nuestro sector, porque no sabes lo que vas a poder repercutir. Eso es lo peor, porque no somos capaces de anticiparnos.

► ¿La solución pasa porque el sector frigorífico sea considerado un sector electrointensivo, como las industrias química o siderúrgica? ¿Qué ventajas les aportaría?

Lo primero es que tiene ayudas significativas y eso, al final, aminora nuestra factura energética. Cualquier ayuda sobre nuestra factura energética nos viene bien, porque hemos llegado a duplicar nuestras facturas mensuales. Eso es inasumible para una empresa. Nuestro sector no tiene un margen tan grande como para asumir esos incrementos. Para ser considerados sector electrointensivo no pedimos nada más allá de que se aplique el concepto de electrointensividad sin contemplar CNAEs. Hay un cálculo en base a consumo energético que cumplimos todos en el sector, pero lo que dice la normativa es que, además de eso, tienes que tener unos CNAEs concretos, que son todos industriales. Es decir, la industria química, la siderúrgica, o sea, todos industriales. Para el sector servicios no existe. Entonces, solo pedimos que el que cumpla los criterios para ser electrointensivo, lo pueda ser, independientemente del CNAE que tenga, o bien que se introduzcan nuestros CNAEs entre los que pueden ser considerados electrointensivos.

► ¿Es urgente conseguir ese balón de oxígeno?

Absolutamente. No pedimos una “paguita”.

La variabilidad del coste de la energía es muy mala para nuestro sector, porque no sabes lo que vas a poder repercutir



Beatriz Valencia Villapuga asumió la presidencia de **Aldefe** en junio de 2022.

Es licenciada en **Ciencias Económicas y Empresariales** por la Universidad Pontificia de Comillas, **Mastercourse en Manufacturing Planning** en el IIR, Curso e-Procurement en Cranfield 'From strategy to value' y CPIM Certified in Production and Inventory Management (APICS).

Es **CEO de Friovaldi, Canal Logístico y Valplus Logística**.

Con anterioridad, fue directora financiera y de Operaciones de la División de Tuberías del Grupo Uralita y consultora de Accenture en su área de Strategic Services.

Pese al incremento brutal de nuestros costes, esto no ha redundado en incrementos brutales de tarifas, porque, al final, lo que hacemos es ajustar nuestros márgenes. Pero va a llegar un punto en el que, o bien obtenemos una solución, o esto va a ser muy complicado. Y, ojo, porque al final cuando la cosa se vuelve complicada pueden aparecer malas prácticas. Entonces, para evitar que nadie caiga en la tentación, lo que pedimos es simplemente que lo mismo que se da a otros sectores, se pueda dar al nuestro. Siempre y cuando las empresas cumplan los requisitos establecidos, no porque seamos más simpáticos o guapos.

► **¿Han conseguido alguna ayuda específica por el coste de la energía como sector frigorífico?**

Como sector, nada. Las que tiene todo el mundo, pero como sector específicamente, nada de nada.

► **¿En qué medida se han ido modernizando las instalaciones logísticas de frío en España?**

Las máquinas ahora son mucho más eficientes, con lo que, al final, el consumo es

muy inferior. La tecnología evoluciona de una forma brutal y se mejora la eficiencia de los paneles para que tengan menos desperdicio de frío, los abrigos de los muelles son muchísimo más aislantes, etc. Las puertas automáticas de cierre, antes no las había, los arcos de corrientes de aire para que no salga el frío y la humedad. Todo esto es importante porque la humedad de las cámaras provoca muchos problemas de hielo y también es un problema de cara a la seguridad y la prevención de riesgos laborales. La eficiencia energética es fundamental económicamente.

► **¿En el sector frigorífico existe la competencia desleal?**

Cada vez menos, porque es muy complicado. Este sector representa una inversión potente. Además, se supone que si te

metes en frío tienes que estar certificado y contar con todos los permisos para poder tener frío industrial. Por otra parte, el Ministerio de Industria certifica las instalaciones y cada dos por tres las verifica. Te obligan a tener un control sobre tu instalación y no hacer ninguna tontería. Y Sanidad, lo

Espero que nadie opte por destrozarse el mercado para coger posiciones

mismo. A su vez, el mismo cliente te exige. No creo que a nadie se le ocurra meter producto en una empresa que no tenga registro sanitario, por ejemplo. Es muy complicado, por eso en este sector 'pirateo', por así decirlo, si lo hay es cada vez más residual.

► **El almacenamiento y transporte frigorífico ha protagonizado en los últimos meses importantes operaciones de la mano de Lineage Logistics, Olano, Stef o Americold. ¿Continuará esta tendencia?**

Hay una tendencia a la concentración. Los grandes van comprando a los medianos y los medianos a los pequeños. De todos modos, en este sector siempre va a haber un hueco para el competidor local, porque el operador local te da un servicio que no da un grande.

► **¿Qué tipo de servicio?**

Un grande tiene un montón de clientes, por lo que un operador local te da mucha más flexibilidad. Para decirte voy a cargar ahora en 10 minutos, por ejemplo. Este tipo de cosas en un operador grande ya no existen. Por eso creo que siempre va a haber *players* pequeños y medianos que pueden jugar.

► **¿Aun así la concentración seguirá ganando terreno?**

Sin duda, cada vez se va a concentrar más el mercado. Hay jugadores ya grandísimos. Logista ha comprado, Stef también, Logifrió lo mismo, por poner ejemplos. Ahora mismo hay una tendencia a la concentración tremenda y pienso que va a seguir.

► **¿Aterrizarán más operadores internacionales a corto plazo?**

Los operadores internacionales van a hacerse más fuertes en España a través de adquisiciones. Creo que van a ser unos años muy moviditos en este sentido. Unos años en los que la competencia se va a intensificar. Lo que yo pido es que la gente no se vuelva loca en guerras de precios para hacerse un hueco. Porque eso, al final, va a perjudicar a todos. Si se emplea la guerra de precios para ganar volumen, esto va a desestabilizar al sector. Espero es que no se llegue a eso. Es decir, que el que entre lo haga a través de la adquisición de operadores actuales para ocupar su nicho en el mercado. De manera ordenada y no a través de herramientas comerciales agresivas. Espero que nadie opte por destrozarse el mercado para coger posiciones.

► **La Ley de la economía circular trae un nuevo impuesto especial a los envases de plástico no reutilizables. ¿Qué consecuencias tendrá en las empresas de Aldefe?**

Influye más a los fabricantes. A los fabricantes les influye infinito. En nuestro caso, nos afecta en el retractilado. En lo que no sacamos como palé completo, sino que tenemos que hacer *picking*. Al fin y al cabo, el retractilado se hace con plástico. Entonces es otro gasto más a sumar. A nuestro sector le dan por todos los lados. Por la parte de transporte, también nos cae la subida del gasoil. La electricidad, como decía, nos toca de pleno. Nuestro sector es muy complicado.

Carretera

La presión de la UE para electrificar genera inquietud

Desde AOP, Aessgan y Astic, entre otras asociaciones, coinciden en la falta de seguridad de la propuesta para que el transporte pesado descarte, en la próxima década, los motores de combustión, que concentran el 99% de la flota



Iñaki Eguía | Bilbao

La Comisión Europea avanza en la tramitación de sus objetivos de cero emisiones para los vehículos pesados nuevos a partir de 2030. Para ello, ha propuesto disminuir progresivamente las emisiones de CO2 de los camiones, en comparación con los niveles de 2019, con una rebaja del 45 por ciento en 2030; un 65 por ciento menos desde 2035; y un recorte del 90 por ciento después de 2040.

Desde la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) destacan que en la propuesta de revisión del Reglamento de estándares de emisiones de CO2 de vehículos pesados, publicada el pasado 14 de febrero, “no se reconoce ningún papel a los ecocombustibles”.

Según su análisis, el planteamiento de la Comisión Europea de reducir las emisiones del 90 por ciento para 2040, “obliga a

los fabricantes a pasar casi totalmente a los vehículos de batería y pila de combustible. Unas tecnologías en fase de desarrollo que solo representan el uno por ciento de la flota pesada, y a través de programas piloto”.

La última propuesta de la UE no reconoce a los ecocombustibles

La asociación, que preside Luis Travesedo, incide en que “dada la incertidumbre sobre la disponibilidad de baterías, la infraestructura de recarga y la electricidad renovable adicional, y el potencial de los ecocombustibles, sorprende que la Comisión Europea fuerce un enorme cambio en la logística europea, excluyendo una alter-

nativa que podría ser parte de la solución”.

Para la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos “la Comisión Europea confunde el objetivo, que no es electrificar, sino alcanzar la neutralidad climática”. En este sentido, considera que “solo tiene en cuenta las emisiones del tubo de escape, cuando la reducción de emisiones en el transporte debería abordarse desde la producción de energía hasta su consumo en el vehículo, pasando por su transporte y distribución”.

AOP recuerda que “en la actualidad, el 98 por ciento de los vehículos pesados funcionan con combustible líquido, lo que permite hasta 1.500 kilómetros de autonomía y una gran seguridad de suministro”. Por ello, resalta que “el sector más afectado es el transporte por carretera, que mantiene el mercado único en movimiento las 24 horas del día, los 7 días de la se-

Mercedes-Benz eActros LongHaul, cuya producción se inicia en 2024.

mana. Y con la normativa propuesta se restringen las tecnologías que podrán utilizar en el futuro para seguir cumpliendo este papel esencial”.

En la misma dirección, desde la Asociación Empresarial Small Scale de Gas Natural (Aessgan) ven esta propuesta con “mucha incertidumbre al considerar que no existe un estudio completo ni las suficientes certezas sobre la posibilidad real de lo que supondrá la transformación de la actual flota pesada, que en un 99 por ciento funciona con motores de combustión interna alimentados por gasóleo, así como por gas natural”.

A juicio de su secretario general, Manuel Lage, “entre los puntos no desarrollados por la propuesta de la Comisión Europea se sitúan la falta de soluciones tecnológicas válidas para los camiones con motores eléctricos dedicados a las grandes rutas; los elevados costes



de adquisición y mantenimiento de la futura flota pesada; el correspondiente despliegue de infraestructuras de recarga eléctrica y de hidrógeno sin desarrollar; y las enormes disponibilidades de potencia eléctrica instalada que serán necesarias para las recargas de las futuras flotas de camiones eléctricos”.

Motores de combustión

Ante dichas variables pendientes de resolver, Aessgan defiende “la certidumbre y seguridad que ofrecen los motores de combustión, alimentados por biocombustibles gaseosos y líquidos, cuya efectividad ya está demostrada, así como por hidrógeno, lo que permitirá seguir avanzando en la reducción de las emisiones de CO2 en el transporte pesado, compatibles con la continuidad de la industria productiva, los servicios de suministro, mantenimiento y los costes actuales”.

Desde la asociación de transportistas Astic comparten el comunicado de IRU, que señala que “todas las opciones para lograr la neutralidad en carbono deben permanecer abiertas. La UE no puede permitirse experimentos aquí”. Además, recalcan que “actualmente hay 7 millones de vehículos pesados en las carreteras de la UE. Si como sector, solo podemos contar con un 10 por ciento de ventas nuevas de vehículos con motores de combustión, hay dudas de que sea una opción real y práctica”. Además, IRU, el Consejo Europeo de Cargadores (ESC) y FuelsEurope reclamaron que los combustibles neutros en carbono sean reconocidos como una solución a la descarbonización.

Neutralidad tecnológica

Por su parte, la asociación de transportistas europeos UETR ha pedido la “creación de un entorno normativo y operativo viable y propicio para garantizar la combinación energética y la neutralidad tecnológica de la UE”. Para ello, consideran clave “el apoyo financiero y las medidas de acompañamiento para las empresas del transporte por carretera”. También exigen “un marco europeo común, que incluya directrices para los fabricantes de vehículos y la ayuda estatal para los beneficios fiscales, la reducción de los costes de producción y los incentivos de compra”.

Desde Anfac consideran que el objetivo del 45 por ciento de reducción de CO2 para 2030 es “muy ambicioso”. Según ha trasladado ACEA, “significa que más de 400.000 camiones de cero emisiones tendrían que circular por las carreteras y al menos 100.000 nuevos camiones de cero emisiones deberían matricularse al año. Esto requeriría más de 50.000 cargadores de acceso público para camiones que deberían estar en funcionamiento en solo 7 años, de los cuales 35.000 deberían ser de alta potencia”.

Para el suministro de hidrógeno a los camiones con pila de batería, ACEA especifica que este objetivo “exigirá unas 700 estaciones de recarga. Un desa-

fío enorme dado que hoy en día casi no existen las adaptadas a las necesidades específicas de la flota pesada”.

Ángel Rodríguez Lagunilla, presidente de Iveco España y Chief Manufacturing Officer de Iveco Group, también apuntó

Reconocimiento de los combustibles neutros

que “consideramos que la descarbonización del sector del transporte no se podrá alcanzar mediante una única energía o tecnología, se debe tener en cuenta las diferentes necesi-

dades y misiones de los distintos clientes”. En su participación en la tercera edición del Foro Anfac “La Movilidad de Tod@s”, el responsable de Iveco incidió que “además de la electrificación también tendrán un papel estratégico los motores de combustión propulsados por combustibles con bajo y nulo contenido en carbono y procedentes de fuentes renovables, como el biometano o el biocombustible HVO”.

En la misma jornada de Anfac, Antonio García Patiño, presidente de Daimler Truck España, expuso que “somos conscientes de lo importante que es colaborar. No se trata solo de fabricar camiones eléctricos, que los tenemos, se necesita la implicación social y política de la sociedad para que su uso se normalice. Esto pasa por mayor inversión en infraestructuras y una buena gestión del cambio de modelo”.

En 2035, sin nuevas furgonetas con motor de combustión

El Parlamento Europeo también aprobó, el pasado 14 de febrero, el acuerdo por el que se revisarán las normas en materia de emisiones de CO2 de las nuevas furgonetas. La legislación adoptada traza la senda para reducir a cero en 2035 las emisiones de CO2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos. Para ello, a partir 2030 marca el límite del 50 por ciento para las furgonetas en comparación con el nivel de 2021.

Desde UNO aseguraron “estar muy sorprendidos con la decisión del Parlamento Europeo. Nos parece una normativa extremadamente exigente”. La Organización Empresarial de Logística y Transporte de España explicó que “nuestro sector está haciendo una importantísima apuesta para lograr el objetivo de cero emisiones, pero consideramos que se ha establecido un horizonte temporal muy ajustado en 2035, para lograr una transición total de los combustibles fósiles a la tecnología verde”.

La organización empresarial, que preside Francisco Aranda, recalco que “las empresas del sector no pueden cambiar sus flotas de un día para otro, de forma abrupta”. En opinión de Aranda, “es imperante que se pongan en marcha paquetes de ayudas económicas para tal fin y que se ejecuten con la mayor celeridad posible los fondos Next Generation”. El análisis de UNO resaltó que “la ausencia de este apoyo de la administración provoca que las empresas en solitario tengan que acometer esta transformación estructural, a pesar de estar atravesando una fase muy complicada debido al contexto de incertidumbre económica. Necesitamos seguridad jurídica”.



Nikola e Iveco fabricarán 100 vehículos eléctricos de celda de combustible (FCEV) para GP Joule.



Marítimo

Un impuesto deslocalizador de escalas

Los dos puertos de interés general catalanes y las asociaciones de los colectivos afectados presentan alegaciones al nuevo tributo que gravará las emisiones de los buques de más de 5.000 GT

E.M./C.S/A.A. | Barcelona
El anteproyecto de ley del impuesto sobre las emisiones portuarias de los barcos de más de 5.000 GT de las Generalitat ha hecho saltar las alarmas en el sector, empezando por los dos puertos de interés general catalanes, Barcelona y Tarragona, al considerar que podrían perder competitividad y, por lo tanto, tráficos.

Y es que el 83 por ciento de los buques que escalan en el puerto de Barcelona y casi el 77 por ciento de los que atracan en Tarragona superan los 5.000 GT, según la propia memoria de evaluación del impacto del tributo en base a los datos del año 2019 (el último antes de la pandemia), y, por lo tanto, pueden resultar potencialmente afectados por el nuevo impuesto.

De prosperar el anteproyecto de ley, cuyo plazo para presentar alegaciones ha finalizado, el gravamen

Más del 70% de los buques que escalan superan los 5.000 GT.

afectará también a los cinco puertos autonómicos gestionados por Ports de la Generalitat.

Además de las Autoridades Portuarias de Barcelona y Tarragona, han presentado alegaciones la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, la Asociación Española de Consignatarios de Buques, CLIA y Anesco, entre otros.

Paralelamente, estas asociaciones y otras entidades, nacionales e internacionales, del sector logístico, marítimo y portuario, hasta sumar un total de 23 organizaciones, han hecho un comunicado conjunto de rechazo a un tributo que va en contra de “conseguir una legislación marítima lo más uniforme posible”. Un tributo que supondrá “una pérdida de competitividad de los puertos de Cataluña”, “el desvío de determinados tráficos a otros puer-

tos cercanos” o “el encarecimiento de las importaciones y las exportaciones de las mercancías” que entran/salen de los puertos catalanes y que acabaría “afectando a todo el sector industrial y productivo, especialmente de las empresas catalanas”.

Además, el nuevo tributo supondría “una doble imposición”, ya que “el acceso y la estancia de los buques en los puertos ya está sujeta al pago de una tasa”, que cuenta con bonificaciones ambientales.

Lluís Salvadó, presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, ha alertado públicamente del riesgo de que el puerto de Barcelona pierda escalas de prosperar el proyecto en su actual redactado. El anteproyecto contempla una implantación progresiva del nuevo tributo que va desde un euro por kilogramo de emisiones de NOx (óxido

de nitrógeno) y PM (partículas) en el primer año de aplicación hasta los 3,5 euros en 2026.

El tributo de un euro “es lo que se acordó en el *Parlament* en 2017 y es una tasa gestionable”, aseguró Salvadó. Los 3,5 euros “tendrían un impacto sustancial”. Es más, “sería el primer impuesto ambiental de la Generalitat que generaría deslocalizaciones” porque “una gran superficie o un vehículo no se pueden deslocalizar, pero una escala sí”. Es más, “si se desplaza la escala, se desplaza la contaminación” y puede llegar a generar más tráficos por carretera.

El nuevo tributo es un impuesto ambiental cuyo objetivo es reducir las emisiones de óxido de nitrógeno y de partículas de los buques de más de 5.000 toneladas de GT durante las operaciones de maniobra, atraco y fondeo en los

3,5

EUROS
EL KILO DE EMISIONES NOX Y PM

Política

“Nueva etapa” en Transportes y Renfe

El escándalo de los trenes de Asturias y Cantabria se lleva por delante a la ‘número dos’ del Ministerio y al presidente del operador público

Alfonso Alday | Madrid

A escasos meses de las elecciones autonómicas del 28 de mayo, el escándalo de los nuevos trenes comprometidos para Asturias y Cantabria, cuyas dimensiones eran incompatibles para circular, se ha llevado por delante a dos pesos pesados del Ministerio de Transportes. La ministra Raquel Sánchez se ha cobrado la cabeza de la secretaria de Estado, Isabel Pardo de Vera, presidenta de Adif cuando se adjudicó el contrato, y del presidente de Renfe, Isaías Táboas.

El vacío dejado no ha tardado en cubrirse. David Lucas, hasta la fecha secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, releva a Isabel Pardo de Vera, mientras Raúl Blanco, exsecretario general de Industria y Pyme del Ministerio de Industria, cesado en diciembre tras el fiasco del Perte del coche eléctrico, toma las riendas de Renfe.

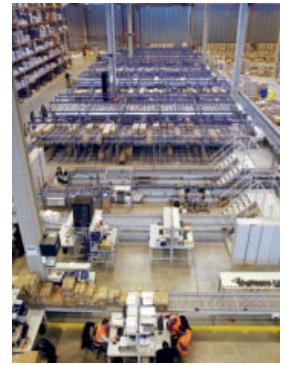
“Ahora comienza una nueva etapa en el operador ferroviario y en la Secretaría de Estado”, destacó Raquel Sánchez, que queda muy tocada tras su segundo gran examen después de la huelga de transportistas y sin mucho margen de maniobra en año electoral.

Los nuevos nombramientos refuerzan el perfil político del Ministerio. El nuevo secretario de Estado, Doctor en Derecho por la Uni-

versidad Carlos III de Madrid, fue elegido senador electo por Madrid en la XII legislatura, alcalde de Móstoles, portavoz del PSOE en el Ayuntamiento de Madrid y teniente-alcalde de Getafe. Por su parte, el nuevo presidente de Renfe, Licenciado en Economía por la Universidad de Barcelona, ostentaba el cargo de director general de la Fundación Escuela de Organización Industrial. Blanco también desempeñó los puestos de director de Desarrollo Económico y Empleo en el Ayuntamiento de L’Hospitalet de Llobregat, gerente de Estrategia Industrial en la Dirección General de Industria de la Generalitat de Catalunya y jefe del Servicio de Estudios y Publicaciones del CIDEM, Departamento de Trabajo e Industria de la Generalitat de Catalunya.

La designación de David Lucas como nuevo ‘número dos’ del Ministerio también manda un claro mensaje al sector. Importa más la agenda urbana y la vivienda, una de las joyas de la corona de la política de Pedro Sánchez. Y es que para sustituir a Isabel Pardo de Vera se podía haber optado por María José Rallo, secretaria general de Transportes, que junto al director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, han sido piezas clave en la firma de los acuerdos “históricos” con el Comité Nacional.

Transportes refuerza su perfil político



Almacén de ID Logistics.

Política

Barómetro de Madrid

Empresarios prevén incrementar el negocio, pero no la contratación

C. Sánchez | Madrid

Los empresarios del transporte y la logística de la Comunidad de Madrid, un sector que representa el 6,17 por ciento del peso del conjunto de sectores económicos en la región, esperan un primer semestre del año con un comportamiento al alza en volumen de negocio y un retroceso en materia de empleo. Así se recoge en el XXXV Barómetro Sectorial de la Comunidad de Madrid, que elaboran conjuntamente la Confederación Empresarial de Madrid y la Consejería de Economía, con el soporte técnico de la Asociación Centro de Predicción Económica y que recoge las opiniones empresariales acerca de la evolución de la economía madrileña.

Previsiones

Los empresarios de transporte de mercancías que han participado en la encuesta confirman un comportamiento al alza estable en lo que a volumen de ingresos se refiere, mientras que los de la logística prevén un comportamiento más ralentizado de los ingresos. En lo que sí que coinciden es en pronosticar un comportamiento a la baja intensificado del empleo en el sector.

puertos catalanes. Deberá pagar el impuesto el naviero y armador. Como sujeto pasivo y en sustitución del contribuyente, pagará el consignatario del buque.

Se trata de un anteproyecto de ley que es susceptible de ser mejorable, apuntó recientemente Juli Fernández, consejero de Territorio y Sostenibilidad. En cualquier caso, el Govern necesitará más apoyos que los 33 diputados de ERC para que el Parlament apruebe el nuevo tributo. A falta de conocer el texto definitivo, “inicialmente, no vemos con buenos ojos un nuevo impuesto”, señalaron fuentes del PSC. Junts per Catalunya declinó pronunciarse. ERC necesita los votos del PSC o de Junts per Catalunya para aprobar el gravamen.

La Generalitat calcula recaudar 9,7 millones el primer año y llegar a 34 millones el cuarto año.



David Lucas, secr. de Estado de Transportes.



Raúl Blanco, presidente de Renfe.

Carretera

Marcotran consolida su apuesta intermodal

La empresa de transporte internacional por carretera adquiere 25 semirremolques P400, del fabricante alemán Kögel, para subir en las autopistas ferroviarias

Transporte XXI | Zaragoza

La empresa de transporte por carretera Marcotran mantiene su apuesta por reducir la huella ambiental y hacer frente a la escasez de conductores con la intermodalidad. El flotista aragonés ha incorporado a su flota 25 nuevos semirremolques P400, del fabricante alemán Kögel, para subir a las autopistas ferroviarias.

“Con los remolques de Kögel transportaremos por ferrocarril mercancías para la industria de automoción, textil y de electrodomésticos”, señala Santiago Villa, responsable de Gestión de la Flota en Marcotran. Ello “nos permite aprovechar las ventajas medioambientales de esta modalidad de transporte, reduciendo así las emisiones”, añade.

Los semirremolques “con carga para ferrocarril cumplen el galbido de paso libre P400 y disponen de la carrocería *flexiuse* regulable en altura”, señala el fabricante de semirremolques alemán a través de un comunicado. Gracias al tren de rodaje especial, “dicha carrocería permite a los vehículos tractores con alturas de acoplamiento de enganche desde 990 hasta 1.180

milímetros acoplarse al semirremolque sin sobrepasar las alturas máximas totales permitidas a escala nacional en el tráfico transfronterizo”. El techo elevable de la carrocería *flexiuse* “facilita aún más la carga lateral”, continúa la misma nota.

Prueba de la apuesta de Marcotran por el tren es su servicio ferroviario de contenedores, operado por Transfesa Logistics, entre el puerto de Algeciras y la terminal de Plaza en Zaragoza. El grupo de transporte es una de las em-

presas con mayor actividad en los tráficos del Estrecho.

Marcotran está impulsando de forma decidida su actividad en Algeciras, donde ha estrenado un nuevo almacén de unos 3.400 metros cuadrados en el Muelle de Isla Verde. Esta plataforma será parte activa del negocio de la compañía a través de la futura terminal intermodal que se pondrá en marcha por el operador Rail & Truck Strait Union, sociedad de la que es accionista, junto al aparcamiento de camiones.



Marcotran adquiere 25 semirremolques P400 al fabricante alemán Kögel.

Carretera

AZA expande su negocio de carga paletizada

El grupo arranca la construcción de una plataforma más de 8.000 m² para su filial Palibex Valencia

Antonio Martínez | Valencia

Grupo AZA reforzará su apuesta por el negocio de la carga paletizada en Valencia con la puesta en marcha de una nueva plataforma de transporte en el área metropolitana. El grupo, a través de su filial AZA Valencia Inmuebles, ha iniciado la construcción de un centro, con de más de 8.000 metros cuadrados, en la localidad valenciana de Ribarroja del Turia para su filial Palibex Valencia, según avanzó su presidente, Alfonso Zamorano Aguado.

Las instalaciones, cuyas obras arrancaron el pasado mes de enero, estarán concluidas a finales de agosto, según las previsiones que maneja el grupo.

Zamorano indicó que las actuales instalaciones de Palibex Valencia, situadas en la localidad de Xirivella, “frenan la expansión del negocio acorde a su actividad” dado que la compañía “no ha parado de aumentar su volumen de ventas desde su creación.

Palibex Valencia arrancó su trayectoria hace ocho años, en sep-

tiembre de 2015. El operador incrementó un 57 por ciento sus ingresos de explotación en 2021, último año con datos disponibles, con unas ventas de 5,62 millones.

La filial de Grupo AZA es el franquiciado de la Red Palibex que se encarga del transporte urgente en Valencia. El objetivo del operador, con las futuras instalaciones, es optimizar sus servicios de entregas rápidas, así como los específicos para la carga de gran consumo y aquellos que garantizan un trato preferente.

T

FLASH

Marítimo

Remolques Gijoneses moderniza su flota

Remolques Gijoneses, la filial del grupo G. Junquera Marítima, con licencia para prestar dicho servicio portuario en la dársena de Gijón, recibe el remolcador “RG Esva”. La embarcación, construida en Vietnam, ofrece una capacidad de tracción máxima de 72,1 toneladas. Con 22,8 metros de eslora y 11,4 metros de manga, se trata de un remolcador con un arqueo de 263 toneladas brutas y una capacidad de desplazamiento de 516,3 toneladas.

Servicios

OnTurtle refuerza su presencia en Alemania

OnTurtle, compañía de servicios globales al transporte, refuerza su presencia en Alemania gracias a la alianza con un nuevo proveedor, Alvernoil, especializado en el suministro de combustibles ecológicos. Esta alianza permite a OnTurtle incorporar 29 nuevas estaciones a su red alemana, con suministro de Diésel A, AdBlue y la mayoría también GNL. De este modo, ofrece una red de estaciones de servicio que ya supera las 1.700 en Europa, 150 de las cuales cuentan con repostaje de gas natural.

Operadores Logísticos

In Side Logistics avanza en la electrificación

El operador In Side Logistics da un nuevo paso en su compromiso con el medio ambiente tras anunciar la adquisición de su primer camión 100 por ciento eléctrico, equipado con la tecnología de Volvo Trucks. A partir de marzo, este primer camión se incorporará a la operativa de carga seca de la zona de Valencia, ya sea para transporte de contenedores en el puerto -o terminal ferroviaria- o para lonas de radio corto. El nuevo vehículo se suma a una estrategia que, previamente, se ha visto materializada en la incorporación de cinco vehículos de carga ligera eléctricos empleados para la última milla.

Carretera

Dachser saca músculo logístico en Valencia

TXXI | Valencia

Dachser amplía su operativa en el corazón del Mediterráneo. El operador, con el asesoramiento de TPF Consulting, ha alquilado una plataforma de 12.000 metros cuadrados, en Ribarroja, la zona *prime* de la logística valenciana.

La instalación, que dispone de 23 muelles de carga y una altura libre bajo viga de 10 metros, “trabaja con mercancía variada, multicliente”, destacaron desde Dachser. De este modo, reforzará sus operaciones para diferentes sectores como bricolaje, decoración y jardinería, electrodomésticos, farmacia y cosmética, textil, automoción, muebles, electrónica, renovables y reciclaje, entre otros. Con esta nueva plataforma, Dachser ya cuenta con más

de 70.000 metros cuadrados de espacio logístico en Ribarroja.

La nueva nave, que es propiedad de un *Family Office*, estaba ocupada, hasta el pasado ejercicio, por Sarosa Logística, según confirmaron a Transporte XXI fuentes de la consultora, tras reiterar que “de nuevo, la ubicación ha sido un factor determinante”.



TPF CONSULTING

Operadores Logísticos

Logisfashion se mantiene en la senda de crecimiento

TXXI | Madrid

Logisfashion, multinacional española especializada en logística aplicada a la moda y el *lifestyle*, ha superado el objetivo de crecimiento previsto para el pasado ejercicio al alcanzar una facturación de 126 millones de euros, el 27 por ciento más que en 2021, según informa la propia compañía. Está dando resultado la apuesta por abarcar toda la cadena de suministro

para el *ecommerce*, incluyendo la distribución de última milla, que ya aporta el 51 por ciento a su volumen de negocio. Además, el operador logístico destaca el peso del negocio en Latinoamérica, que sigue en ascenso, aportando el 33 por ciento al global.

El operador espera alcanzar unos ingresos de 160 millones en 2023, sumando las ventas de la matriz y sus filiales.



Plataforma logística de Logisfashion en Toledo.

LOGSFASHION



EL CAMIÓN ELÉCTRICO RUEDA EN EL PUERTO DE VALENCIA

La Autoridad Portuaria sigue dando pasos en su apuesta por la descarbonización. El último hito ha sido la prueba de un camión 100 por cien eléctrico en operaciones de carga y descarga de contenedores. Un Volvo FH Electric cedido a Grupo Torres para testar en actividades portuarias.

Servicios

Plaza, motor del inmologístico

La cifra de contratación en Zaragoza alcanzó los 165.000 m2 en 2022, más del 80% concentrados en el nodo logístico de la capital aragonesa

Carlos Sánchez | Zaragoza

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) sigue actuando como motor principal del mercado logístico en la provincia, que logró crecer un 30 por ciento al cierre de 2022 respecto a los dos ejercicios anteriores. No obstante, debido a la escasez de suelo en Plaza, otras ubicaciones, como los polígonos Centrovía, Empresarium o Puerta Norte, empiezan a tomar más relevancia, según apuntan desde la consultora CBRE.

La cifra de contratación en Zaragoza se elevó hasta los 165.000 metros cuadrados el pasado año, más del 80 por ciento concentrados en Plaza. De cara a 2023, las previsiones “pasan por acercarse lo máximo posible a los 200.000 metros cuadrados”, avanzó a preguntas de este periódico el director de CBRE Zaragoza, Miguel Ángel Gómez Rando, en el marco de una rueda de prensa. “Con esos 200.000 metros cuadrados, seguiríamos todavía un 50 por ciento por debajo de mercados como el de Valencia, que debe ser una referencia para el mercado logístico de Zaragoza”, recordó Gómez Rando.

Para conseguir este objetivo, el nivel de rentas de las naves logísticas juega a su favor. “A pesar de la inflación y la subida de tipos de interés, el mercado logístico de Zara-

goza se mantiene por debajo de las rentas de otras ubicaciones, como la zona centro, Barcelona, Bilbao o Valencia”, matizó el directivo.

Parcelas grandes

La apuesta por las naves XXL sigue ganando terreno. De esta forma, la demanda de parcelas de más de 25.000 metros cuadrados supone ya el 56 por ciento sobre el total, mientras que entre 10.000 y 25.000 metros cuadrados suponen un 39 por ciento y las de menos de 10.000 metros cuadrados representan solo un 5 por ciento. “Cada vez es más habitual la demanda de parcelas de 60.000 o 70.000 metros cuadrados en adelante”, resaltó Gómez Rando.

A su vez, las operaciones ‘llave en mano’ representaron más de la mitad de la contratación total en Zaragoza, alcanzando los 87.500 metros cuadrados. En el caso de Plaza, estas operaciones se elevaron hasta el 70 por ciento sobre el total. El incremento de la oferta a riesgo en el mercado logístico de Zaragoza sería una buena noticia, porque “si no hay producto, los promotores arriesgan menos y esperan a contratar ‘llave en mano’, lo que provoca que el mercado se ralentice”, apuntó Joaquín Chélez, del departamento Industrial de CBRE Zaragoza.



Directivos de Prologis España posan junto a la nueva nave logística en construcción en Guadalajara.

Servicios

Prologis engrosa su huella logística

La multinacional, que alquiló 298.000 m² más en 2022, gestiona 1,5 millones de m² de naves en España

Carlos Sánchez | Guadalajara
Prologis España alquiló 298.000 metros cuadrados de naves logísticas en 2022. Esta cifra supone un 20 por ciento sobre el total de 1,5 millones de metros cuadrados de espacios logísticos gestionados por la compañía en España.

En cuanto a la tasa de ocupación de sus instalaciones logísticas, “hemos alcanzado un 99,2 por ciento, lo que supone un récord desde la llegada de Prologis a España hace 23 años”, afirmó Cristian Oller, vicepresidente y *country manager* de Prologis España, en el marco de un encuentro con los medios de comunicación.

En el presente 2023, Prologis España tiene previsto invertir 8,6 millones de euros en las obras de construcción de dos nuevas instalaciones, ubicadas en Guadalajara y en Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Precisamente, el encuentro con la prensa tuvo lugar en las futuras instalaciones de Guadalajara, actualmente en fase de obras y que se prevé que estén operativas en junio del presente año.

El nuevo desarrollo de Prologis en Guadalajara se asienta sobre una parcela de 68.000 metros cuadrados, en la que se construye una nave de 40.678 metros cuadrados con 54 muelles repartidos en dos fachadas y que cuenta

con una altura libre de 14 metros como principal novedad. “Esta mayor altura permite ganar un 26 por ciento más de capacidad de almacenaje”, explicó José Ignacio Gómez, Head of Development Management de Prologis España. Por su parte, la nave de Sant Boi de Llobregat alcanza una superficie de 7.000 metros cuadrados, es un proyecto a riesgo o especulativo, como el de Guadalajara, y se construye sobre los terrenos de una antigua nave que ha sido derribada casi en su totalidad. Estas nuevas instalaciones estarán operativas a finales de 2023.

Perspectivas

Para Oller, “las rentas van a crecer de forma moderada”, por la decreciente disponibilidad de espacio, sobre todo en mercados como el de Barcelona. Por su parte, la demanda de naves logísticas será liderada por sectores como el comercio electrónico, alimentación, farmacéutico y mensajería, según avanzó. “El comercio electrónico va a seguir creciendo, no al ritmo de años pasados, pero lo seguirá haciendo”, adelantó Oller. “Ahora estamos en una fase de meseta, pero todavía son muchas las empresas que tienen que desarrollar su negocio *online*, por lo que la demanda volverá a crecer”, matizó.

Marítimo

Grimaldi gana terreno en Ámsterdam

TXXI | Nápoles
Grupo Grimaldi, a través de su filial Amsterdam Multipurpose Terminal (AMT), ha adquirido a EMA activos estratégicos y una concesión portuaria por un plazo de 20 años en el puerto de Ámsterdam. La terminal ocupa una superficie de más de 200.000 metros cuadrados, con almacenes y áreas logísticas adyacentes, así como dos muelles.

El grupo cuenta con una participación del 80 por ciento en AMT, creada con

motivo de esta operación, con el 20 por ciento restante en manos de la neerlandesa TMA Holding, que opera en el sector logístico.



GRUPO GRIMALDI

Servicios

Valencia incrementa su oferta logística

TXXI | Valencia
La zona *prime* de la logística valenciana, cerca del puerto de Valencia y del aeropuerto, ampliará su oferta

logística con el desarrollo de ‘Logistic Park Manises’, una plataforma con una superficie útil de 19.075 metros cuadrados, divididos en dos módulos, que comercializa en exclusiva TPF Consulting y que promueve la americana Scannell Properties. Esta nueva implantación, que estará lista en julio, dará respuesta a la elevada demanda de plataformas de más de 10.000 metros cuadrados en la zona, según destaca la consultora TPF.



TPF CONSULTING

Transitarios

Transnatur abre un nuevo ‘puente’ a Chipre

TXXI | Barcelona
La empresa transitaria Transnatur ha puesto en marcha un nuevo servicio semanal de grupaje consolidado a Chipre desde el puerto de Barcelona, de la mano de su agente en la isla del Mediterráneo, Transway Logistics. La nueva línea, con un tiempo de tránsito de entre 10 y 12

días, se suma a la que opera desde el puerto de Castellón, con un tránsito de seis días. En este sentido, el operador destaca que “esta nueva salida, a pesar del tránsito más largo, es más económica”. Además, añade desde Transnatur, “proporcionará un mejor servicio a los clientes del norte peninsular”.

Marítimo

Pasaia apuesta por diversificar sus tráficos

El puerto trabaja para entrar en el contenedor y las potasas

Iñaki Eguia | Pasajes

La Autoridad Portuaria de Pasaia persevera en su apuesta por diversificar tráficos con la incorporación de los contenedores y del tráfico de potasas. Su presidente, Joakin Telleria, así lo remarcó durante la presentación del balance de 2022, en el que la dársena guipuzcoana movió 3,3 millones de toneladas, un 6 por ciento menos que en 2021.

Telleria ratificó que la entidad “sigue trabajando para atraer el movimiento de contenedores”, en el actual escenario en el que el puerto de Bilbao proyecta una segunda terminal y Santander ultima su entrada en este tráfico de la mano de Boluda. “Nuestro modelo es completamente diferente y complementario, al no disponer de grandes explanadas”, aseveró el presidente de la dársena. El proyecto, en este sentido, se centra en “crear una línea semanal que conecte con uno de los grandes hubs europeos, como Amberes o Róterdam, para dar servicio a dos o tres grandes industrias que lo demandan, y que pueda generar un tráfico anual de entre 10.000 y 12.000 TEUs”.

Por otra parte, la captación de potasas de Geocalci, a partir de finales de 2024, se sitúa como la segunda línea de trabajo del puerto de Pasaia para diversificar su tráfico, concentrado en los productos siderometalúrgicos, con 55,7 por ciento del total, y los automóviles, con el 13,3 por ciento.



Telleria y Candelario, presidente y dir. general.

T

FLASH

Servicios

NextPort desarrollará un proyecto para el Puerto de Huelva

La empresa tecnológica NextPort, filial de Moffat & Nichols en España, desarrollará en el Puerto de Huelva una prueba piloto de un sistema de optimización de la operativa, que facilite compartir datos entre los distintos agentes de la cadena logística. Este proyecto ofrecerá una herramienta compatible con *Fiware*, que procesará múltiples datos de la operativa portuaria a través de tecnologías como inteligencia artificial y gemelo digital.

Servicios

Infoport avanza en la automatización

Infoport presenta la integración de su *software* de gestión para Transporte Terrestre Sinraport con el sistema de gestión de flotas, Movidata. La integración permite el intercambio automatizado de toda la información necesaria entre ambas aplicaciones evitando la redundancia de tareas a la hora de reportar la información.

Formación

Iselogis y Foro de Logística, de la mano

El instituto de formación de la Asociación Mexicana de Agentes de Carga (Iselogis) y Foro de Logística han firmado un acuerdo para impartir programas formativos dirigidos a profesionales logísticos de España y LATAM. El objetivo: promover las mejores prácticas y la profesionalización de los agentes de carga internacional y mejorar la competitividad.



El buque “WEC Vermeer” es uno de los tres que opera en la nueva línea de WEC Lines.

Marítimo

WEC Lines amplía servicios

Añade conexión semanal ibérica y canaria a Liverpool desde Bilbao

Transporte XXI | Bilbao

WEC Lines fortalece su presencia en España, Portugal y Marruecos tras el lanzamiento, el pasado sábado 18 de febrero en el puerto de Bilbao, de un nuevo servicio con Reino Unido que mejora las rutas, frecuencias y tiempos de tránsito.

La puesta en marcha de la rotación de WEC Lines ofrece nuevos enlaces directos a los clientes de Canarias y Península Ibérica con Liverpool, desde donde se conecta con las terminales irlandesas de Dublín y Belfast y con las escocesas de Mossend y Greenock.

En el puerto de Bilbao, la navie-

ra consolida sus trenes procedentes de Valencia, Madrid, Zaragoza y Barcelona, a los que próximamente se añadirán los de Sevilla y Burgos. Además, North Spain Canarias UK Portugal enlaza la dársena vizcaína con Gijón, a través de un feeder vía Vigo, y añade una conexión semanal directa con Liverpool desde los puertos canarios de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife y desde los portugueses de Sines, Setúbal y Leixoes, así como con el de Casablanca, en Marruecos.

Este servicio está cubierto con los buques “WEC Jan Steen”, “WEC Vermeer” y “WEC Van Ruysdael”.

Cargadores

ArcelorMittal, en la vía verde

Renfe Mercancías estrena un nuevo servicio cero emisiones

TXXI | Madrid

La pública Renfe Mercancías ha estrenado un nuevo servicio cero emisiones para la multinacional siderúrgica ArcelorMittal. Para ello, ha puesto en marcha la primera de las nuevas locomotoras fabricadas por Stadler, denominadas ‘Cero CO2’, al ser cien por cien eléctricas y contar con el certificado de la pública de que el consumo de energía eléctrica procede de fuentes renovables. La nueva locomotora forma parte de un pedido de una docena que estarán destinadas a reforzar las operaciones de la pública en la infraestructura del nuevo túnel de Pajares. Estas locomotoras representarán una inversión total que asciende a 64,7 millones de euros.

El primer servicio se trató de una composición de 20 vagones, más la locomotora, y partió de la factoría de ArcelorMittal en Trasona (Avilés) con una carga de bobina laminada en caliente de 1.440 toneladas brutas, según ha informado Renfe. La filial de mercancías, en este sentido, irá aportando progresivamente la docena de nuevas locomotoras de gran potencia y con mayor capacidad de tracción y carga a los servicios prestados a la multinacional siderúrgica. Las nuevas locomotoras cero emisiones de Renfe Mercancías tienen una capacidad de tracción de 1.800 toneladas en rampas de 18 milésimas. Las unidades son tritensión y cuentan con seis ejes.

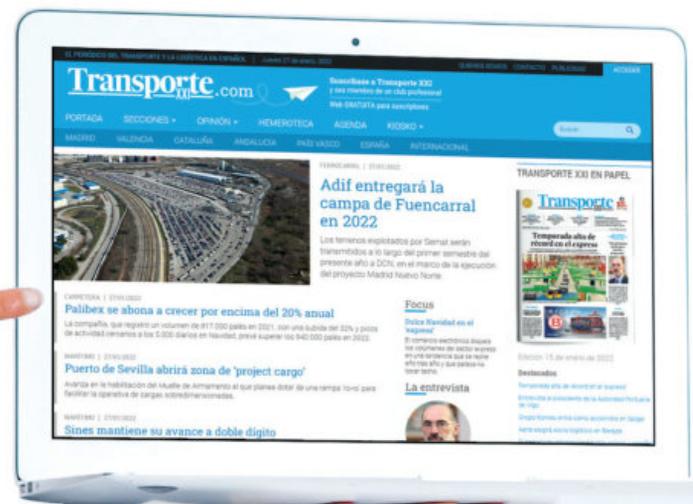
LA MEJOR
INFORMACIÓN

logística

EN UN SOLO CLIC

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES



Síguenos:
@Transportexxi



Transporte
XXI

INFÓRMATE:

Tel. +34 944 400 000

suscripciones@grupoxxi.com