

Cargadores

La automoción impulsa nuevos trenes en el puerto de Valencia

Pág. 10

Carretera

Hipertrans potencia su servicio para el fabricante Airbus

Pág. 18

Aéreo

Aena trabaja para reactivar el polo logístico de Madrid

Pág. 20

Transitarios

Tiba apuesta por la logística de contratos en España

Pág. 24

Número 673 | Año XXXII | 15 Marzo 2023

www.transportexxi.com



Sending, en progresión geométrica

La paquetera, que invertirá 3 millones de euros este año en infraestructuras, tecnología, flota y red, espera crecer un 20% en 2023 y un 25% en 2024

Pág. 8

Sending ampliará este año sus instalaciones en San Sebastián, Murcia, Mérida y Oporto (Portugal).

XOÁN MARTÍNEZ

CEO de Kaleido Ideas & Logistics

“España tiene un problema con el tren”



Kaleido ha acelerado en los últimos años su actividad gracias al impulso de la logística enfocada a las energías renovables, grandes proyectos y piedra natural. Su CEO, Xoán Martínez, incide en que “España tiene un problema con el tren”.

Pág. 14

Cargadores

Coca-Cola avanza en su estrategia de sostenibilidad

Coca-Cola sigue dando pasos en su estrategia de sostenibilidad. La compañía espera tener este año 14 camiones propulsados por el biocombustible HVO en sus rutas en Iberia y arrancará en unos meses con sus dos primeros camiones eléctricos en Valencia.

Pág. 26



Ferrocarril

Estabilidad, sinónimo de inversión

El ferrocarril de mercancías precisa que se siga avanzando en políticas que ayuden a las empresas a invertir. “Eso exige estabilidad”, resaltó el director ejecutivo de Medway, Bruno Silva, en el marco de una mesa redonda organizada por el operador en Madrid.

Pág. 30



QUÉ BIEN

Ikea e Inditex se han aliado para hacer viable y optimizar un servicio ferroviario evitando la circulación de camiones por las carreteras europeas. El operador intermodal CFL intermodal, en colaboración con Klog Logistics Solutions, ha puesto en marcha la conexión ferroviaria, de periodicidad semanal, para ambos cargadores entre Sète (Francia) y Poznan (Polonia) para unos tráficos cuyo origen/destino final es la Península. Mientras que la multinacional sueca transporta sus productos desde Polonia con destino al mercado español, la multinacional textil española carga con destino al país del este de Europa, donde tiene su *hub* para pedidos *online* en Centroeuropa, en el viaje de retorno. Se trata de una de las conexiones ferroviarias intermodales más largas de Europa, que supera una distancia por encima de los 2.000 kilómetros.



QUÉ MAL

El sector no ha sido escuchado y el Ayuntamiento de Barcelona ha aprobado definitivamente la tasa que graba el uso del espacio público por el reparto del *ecommerce*, la conocida como 'tasa Amazon'. Tributarán aquellos operadores postales que facturen más de un millón de euros por operaciones de *ecommerce* B2C en la capital catalana. Esta es "una iniciativa pionera, puesto que Barcelona es la primera ciudad en aplicar una tasa de este tipo con esta configuración", se vanagloria el Ayuntamiento del nuevo tributo, que han rechazado frontalmente las asociaciones del sector. La ordenanza fija exenciones como las operaciones B2B, las distribuciones hechas en el marco del servicio de transporte de mercancías que no intervengan como operadores postales o las distribuciones sin utilizar vehículos.

LA FOTO DE LA QUINCENA



J. MARTÍNEZ

EL SECTOR NO FALTA A LA CITA DEL CLUB DEL TRANSITARIO MARÍTIMO

El sector logístico y portuario catalán no faltó a la quince edición de la 'Calçotada' del Club del Transitario Marítimo, que reunió a unos 200 participantes. Dar visibilidad al trabajo realizado por el colectivo sigue siendo uno de los principales objetivos de la entidad, señaló Jaume Altisent, presidente del club.

SE MUEVEN

**Andrés Arribas**

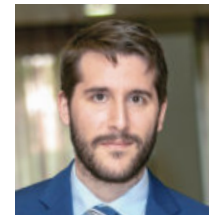
Faprove incorpora a Andrés Arribas, antiguo director de SEMAT, como gerente en la asociación para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril.

**Javier Marín**

El hasta ahora director general de Aeropuertos y consejero ejecutivo, Javier Marín, ha sido nombrado vicepresidente ejecutivo de Aena.

**Óscar Nevado**

La red de transporte urgente Palibex incorpora a un gerente para potenciar su actividad internacional. Se trata de un puesto de nueva creación.

**Manuel Antonio Martínez Carbelo**

La Junta Directiva de CETM Multimodal ha designado a Manuel Antonio Martínez como secretario general. Sustituye en el puesto a Miguel Ángel Valverde.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

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

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

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

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



EDITORIAL

PCF Algeciras, un disparate

Los problemas crecen en Algeciras, primer puerto español en tráfico de mercancías, con más de 100 millones de toneladas en 2022, el 19 por ciento del conjunto del sistema portuario nacional. A las histórica reivindicación de las conexiones ferroviarias, que datan del siglo XIX, y la más reciente dirigida a mejorar la iniciativa ETS de la CE, que incorpora el transporte marítimo en el mercado de emisiones de CO2, se suma ahora el acuciante colapso del Puesto de Control Fronterizo (PCF) por la falta de recursos y la nula coordinación entre las administraciones competentes. Todo un despropósito, que limita el crecimiento de la actividad portuaria y está provocando el desvío de tráfico en un entorno de enorme competencia.

La situación es insostenible, como se puso de manifiesto en la reciente concentración multitudi-

naria a las puertas del PCF; más de 300 personas en representación de la comunidad logística y portuaria de Algeciras, para exigir a las administraciones competentes una rápida respuesta.

El diagnóstico es de sobra conocido. Hace falta personal y mejorar las condiciones de los trabajadores; pero, sobre todo, se necesita modernizar la inspección, siguiendo la estela de los grandes puertos del norte de Europa. Puertos del Estado avanzó recientemente que los ministerios de Política Territorial, Sanidad y Agricultura están elaborando un plan de acción para dar respuesta a los problemas de gestión y falta de recursos, pero se están tomando su tiempo. Demasiado... Al Puerto de Algeciras, con su presidente Gerardo Landaluce a la cabeza, le toca "seguir evangelizando", con la esperanza de que no sea predicar en el desierto.

Sostenibilidad y empresa

La apuesta 'verde' de Bruselas encuentra una piedra en el camino. La medida que supone de facto prohibir la venta de coches y furgonetas de combustión a partir de 2035, incluida en el ambicioso proyecto climático 'Fit for 55' de la UE, tendrá que esperar. Pese al reciente visto bueno de la Eurocámara, el cambio de posición de Alemania e Italia, junto al rechazo de Polonia, Bulgaria y Hungría, frena en seco esta norma.

Parece que al final gana el sentido común. Es necesario acompañar los tiempos a la realidad y respetar la neutralidad tecnológica. No se pueden desterrar otras alternativas energéticas viables, como reclaman desde hace tiempo expertos y representantes del sector del transporte, si de verdad se quiere avanzar hacia las cero emisiones. Y es que la política en este campo no puede estar teledirigi-

da solo hacia la electrificación, un camino válido a seguir, sí, pero que no es sinónimo de descarbonización. Hay que explorar las tecnologías de los ecocombustibles o el hidrógeno en motores de combustión, sobre todo en camiones. No se pueden marcar plazos imposibles de cumplir, sin conjugar el tema ambiental y empresarial, porque la transición requiere soluciones razonables y creíbles. No hay que olvidar, además, el fuerte impacto que tienen las medidas que se adopten. La apuesta por la sostenibilidad de los transportistas, con cuantiosas inversiones en los últimos años para reducir la huella de carbono, queda fuera de toda duda. Eso sí, necesitan seguridad jurídica y que prime la tecnología sobre la ideología, para acompañar las exigencias empresariales con la realidad. Todo lo demás no deja de ser un brindis al sol.



LA ROSCA

Alfonso Alday



El Gobierno de Sánchez insiste en que hay una 'hoja de ruta' para la apertura de la aduana de Melilla de forma "gradual y ordenada"

Teatro del absurdo

Si 'la aduana de Melilla', en lugar de un problema enquistado en el tiempo, fuese el título de una obra, sin lugar a dudas se convertiría en un clásico del teatro del absurdo, con claros tintes de tragicomedia.

Está a punto de cumplirse un año del cambio de posición de España sobre el conflicto en el Sáhara. Una decisión que puso fin a la crisis diplomática con Marruecos, despejando el camino para la normalización del paso de personas y mercancías por sus fronteras terrestres. Sin embargo, la aduana comercial de Melilla sigue cerrada a cal y canto. Y en agosto hará ya cinco años desde que el país vecino decidió unilateralmente bloquear las importaciones por la única aduana terrestre de España y Europa, operativa desde 1959. El Gobierno de Sánchez insiste en que hay una 'hoja de ruta' para su reapertura de forma "gradual y ordenada". Un anuncio que ya se hizo en septiembre, por lo que no sé qué significa eso de gradual y ordenada. La RAE tampoco ayuda mucho. Gradual: que está por grados o va de grado en grado. Y ordenada: que guarda orden y método en sus acciones.

Lo cierto es que aún sigue la señal de 'stop' y los empresarios, los que se juegan sus cuartos creando empleo y generando riqueza, desesperan. Y no solo por la situación, bastante surrealista, sino por el silencio de España en este espinoso asunto. La cuestión no es baladí. El tráfico en contenedor es una rara avis en los muelles del puerto de Melilla y la mercancía general se ha desplomado más de un 50 por ciento.

A más a más, los empresarios de Melilla llevan seis años esperando que el Gobierno apruebe el Real Decreto por el que se regula la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las dos ciudades autónomas. Seguro que también era de forma gradual y ordenada.

MIRAR SIN VER

Miguel
Rocher

Los transitarios se están aniquilando, un negocio que va a pasar a los señores del mar

Inteligencia y Artificial!

Muy inteligentes y nada artificiales confío que, mayoritariamente, somos. Microsoft, Amazon, Google y “adláteres” han iniciado una carrera contra reloj para ver quién controla la Inteligencia Artificial. En el fondo todos asustados, porque el neonato Metaverso ha pasado a ser un vejstorio por culpa del ChatGPT (¡Cuan manejables somos!). Los operadores logísticos, han consentido y apoyado que los grandes operadores del mar pasen de ser no más de treinta compañías, hace veinte años, a tan solo diez y en cuatro grandes coaliciones en la actualidad. Ergo hemos firmado con un cheque al portador y en blanco, la renuncia al derecho que tenemos a protestar. Y con esto, pasamos al siguiente plano de la cadena, más concretamente, los transitarios, aquellos que negocian con las navieras, para vender con su margen de valor material/espiritual añadido, a sus representados. Me surge el temor, viendo como un porcentaje muy elevado de transitarios centran sus dianas en poner una caja en el agua, con el mínimo beneficio posible, a costa de morir matando. Más del 80% del comercio mundial viaja por mar, a lo que añado que los transitarios debemos, podemos y tenemos mucho para ofrecer, un negocio que más pronto que tarde, va a pasar a manos de los señores del mar, habida cuenta que son los que más dinero invierten en la cadena logística por vía marítima, lo que les otorga ese mal llamado derecho de pernada. Ese temor viene porque los transitarios se están aniquilando entre ellos, de modo que, en poco tiempo, esos cien ‘tops’ mundiales pasarán a no más de media docena y al igual que ocurre en el mar, habrán perdido en el aire, en la tierra y en el hierro, de nuevo, junto con sus clientes, el derecho a reclamar, aunque seremos felices, felices e insignificantes. “Sólo después de perder todo, eres libre para hacer cualquier cosa” (El Club de la Lucha).

mrocher@operplus.com

COMPLEMENTARIOS



La presidenta de Gasnam-Neutral Transport, **Silvia Sanjoaquin**, y el director de Empresas y Organizaciones de CEOE, **Javier Calderón**, firman un acuerdo para incorporar a la asociación como miembro de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales.

EL PASAVANTE LEGAL

El articulista hace balance de las consecuencias de la guerra para el transporte marítimo

Jesús Barbadillo



Un año de la invasión de Ucrania

Se cumple un año de la invasión de Ucrania y, por tanto, procede hacer balance de las consecuencias para el transporte marítimo.

Además del cierre de los puertos ucranianos y la inflación, cabe decir que las sanciones internacionales a Rusia de la UE y del G7 han recortado las exportaciones de crudo y LNG desde Rusia hacia Europa y subido proporcionalmente las importaciones de las citadas mercancías de USA y Oriente Medio por Europa.

Todo ello está causando cambios importantes en las rutas y escalas habituales de los buques afectados, que mayoritariamente están aumentando la distancia media de los principales tráficos y, como consecuencia, los fletes medios. Ade-

más y, con el objeto de eludir las sanciones antes referidas, se están cambiando fraudulentamente los pabellones de algunos buques rusos y proliferando prácticas similares en materia de cargas de cierto crudo ruso.

Pese a que la firma por Rusia, Turquía y Ucrania de la “Iniciativa sobre el transporte seguro de cereales y otros productos alimenticios desde los puertos ucranianos” ha posibilitado, afortunadamente, la exportación de cereales desde Ucrania, ello ha provocado una subida de los fletes por el aumento de las primas de seguros dadas las cláusulas de guerra aplicables.

Por último, se ha agravado el problema de la falta de tripulaciones, pues los marinos de nacionalidad ucraniana y rusa suponen en torno a un 15% del total mundial. Y ello pese a los positivos cambios legales habidos en España y otros países de nuestro entorno para facilitar los enroles de los marinos de Ucrania.

jesus.barbadillo@garrigues.com

EL TÚNEL

Carlos
Sánchez

Los nuevos activos logísticos deberán tener detrás un soporte real en el terreno de la sostenibilidad

‘Prima verde’

El sector inmologístico en España registró en 2022 cifras récord tanto en contratación, superando los 2,8 millones de metros cuadrados, como en inversión, con más de 2.300 millones de euros registrados. Se trata de la cifra más elevada de la última década, según datos publicados por CBRE.

Una de las consecuencias de este dinamismo del mercado logístico ha sido la consolidación de un nuevo escenario en el que la disponibilidad de instalaciones se encuentra en niveles mínimos históricos. En Madrid, por ejemplo, se han alcanzado tasas de disponibilidad del 6,7 por ciento, frente al 7,5 por ciento del año anterior, resaltan desde la citada consultora.

El sector logístico se mantiene, de esta manera, como uno de los más pujantes y demandados por los inversores internacionales en el ámbito inmobiliario. En la práctica, un 23 por ciento del total de inversores europeos en este nicho de negocio están interesados en el sector. Además, por su carácter anticíclico seguirá siendo valor refugio, según apuntan los expertos.

La tipología de la nave y la ubicación se mantendrán como factores determinantes en la demanda de activos logísticos, pero cada vez ganan más importancia elementos como la tecnología y la sostenibilidad, algo que no pasa desapercibido para los inversores. La digitalización de las naves y la adopción de criterios ESG son los nuevos mantras con los que hay que familiarizarse en el negocio.

Las certificaciones que acreditan esta apuesta por la sostenibilidad de las instalaciones logísticas ganan cada vez más peso, haciendo casi imposible cerrar nuevos contratos de alquiler en aquellas naves que no disponen de las mismas. Los nuevos activos logísticos deberán tener detrás un soporte real en el terreno de la sostenibilidad. Un valor añadido que permita justificar el incremento de rentas. Es lo que se conoce como ‘prima verde’.

c.sanchez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Fátima Fajardo



El Código de Buenas Prácticas supone una mejora muy significativa en la competitividad del sector del transporte

Una base firme para el transporte de mercancías

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha aprobado el código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación del Transporte de Mercancías. La adhesión a este Código de buenas prácticas nos parece que añade un gran valor a las entidades que decidan adherirse voluntariamente al mismo, precisamente por dicho carácter voluntario y porque, además, se trata de un instrumento que facilita las relaciones contractuales y, con ello, las relaciones entre transportistas, usuarios y operadores de transportes. Así, el Código de Buenas Prácticas, entre otros principios, fomenta un mayor y mejor aprovechamiento de la capacidad de carga de los vehículos de transporte de mercancías, con lo que se consigue ahorrar combustible y mejorar el medio ambiente, reduciéndose la congestión del tráfico, con el consiguiente beneficio para la sociedad en su conjunto, sentando las bases de una futura movilidad, más sostenible y eficiente.

Desde el punto de vista contractual refuerza la seguridad jurídica al poner especial acento en la necesidad de contar con un contrato por escrito, donde se regulen los derechos y obligaciones de ambas partes e igualmente, se recomienda la inclusión de cláusulas donde se regulen las cuantías económicas a las que tendrá derecho la parte cumplidora frente a un incumplimiento de la otra parte contratante, esto es, las llamadas “cláusulas penales”. Estas penalizaciones, cuya cuantía se fija libremente por los contratantes, en aplicación del artículo 1.152 del Código Civil, sustituirán a la correspondiente indemnización de daños y perjuicios, así como al abono de intereses, salvo pacto en contra, por lo que recomendamos, que, en dichos contratos, expresamente, se manifieste que dichas penalizaciones serán adicionales a la correspondiente indemnización de daños y perjuicios, más intereses, de manera que ambas cantidades sean acumulables y no excluyentes. Asimismo, a la hora de negociar, las partes se com-



prometen a mantener un equilibrio, evitando que se produzcan abusos o situaciones de prevalencia de una parte frente a la otra, a lo que se une al principio de no discriminación, manteniéndose una unidad de criterio y homogeneidad en los contratos, con independencia del perfil del contratante.

Junto con los anteriores principios aplicables a la contratación, el Código de Buenas Prácticas, incluye reglas específicas respecto de los contratos, entre las que destacamos dos puntos importantes a tener en cuenta. El primero es que a la hora de fijar el precio, se deben tener en cuenta las circunstancias y características particulares de la explotación de cada servicio. Y el segundo se traduce en la necesidad de incluir un plazo de preaviso razonable para aquellos supuestos donde los precios deban ser revisados al alza.

No obstante lo anterior, y en previsión de que se puedan producir conflictos, el Código de Buenas Prácticas refuerza el papel de las Juntas Arbitrales, de manera que los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transportes adheridos quedarán comprometidos, desde su adhesión, a someter los conflictos relativos al cumplimiento de los contratos que celebren al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte reguladas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo.

Este Código de buenas prácticas se encuentra a disposición del público en la página web del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, existiendo el compromiso por parte de El Comité Nacional del Transporte por Carretera y las

Asociaciones representativas de empresas cargadoras en conferir la máxima publicidad, por los medios que consideren oportunos.

Aún no tenemos datos estadísticos publicados que nos permitan conocer el nivel de permeabilidad que ha tenido esta medida en el sector, si bien, tras el examen de dicho Código de Buenas Prácticas, podemos concluir que supone una mejora muy significativa en la competitividad del sector del transporte, elevándose el nivel de transparencia a la hora de negociar las condiciones de contratación, evitándose conductas que pudieran resultar desleales, al tiempo que se refuerza la confianza y compromiso de las entidades adheridas, frente a sus clientes, proveedores y competidores.

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



Es sorprendente la insistencia de este Gobierno de inmiscuirse en la operativa de las empresas

Jornada de cuatro días: no por decreto

El Gobierno ha lanzado un proyecto piloto de 10 millones para implantar la semana laboral de cuatro días en las pymes, con el objetivo de “explorar nuevos modelos de relaciones laborales”. Esta nueva opción puede ser eficiente en algunos casos, pero en otros es inviable por el tamaño de empresa o sector. La reducción de la jornada en algunas empresas debe verse como un elemento determinante para retener talento, junto con políticas de recursos humanos clásicas, como la retributiva o beneficios sociales, o más recientes, como el teletrabajo. La regulación del tiempo de trabajo pertenece a la legislación laboral y España ha optado por establecer un sistema con diversos mecanismos para adaptar el horario y distribución de jornada a las necesidades de empresas y trabajadores. Hay que respetar los acuerdos de empresa y los convenios colectivos en su facultad para regular la jornada laboral y su distribución, siempre que la productividad se mantenga conforme a indicadores que permitan la viabilidad y crecimiento empresarial, porque sin empresa la semana laboral se reduce a cero días.

Se trata de un análisis y negociación entre trabajadores y empresarios, que debemos movernos dentro de un gran marco regulatorio en el que no debe inmiscuirse el Gobierno con más intervencionismo; me sorprende su insistencia en organizar la vida de familias y compañías mediante decretos.

Deben ser las empresas, y no el Ejecutivo, las que analicen la viabilidad del mecanismo, en base a la normativa de horas de la OIT, y decidan si reorganizar equipos y recursos incrementa su productividad. Es lógico que exista una legislación marco, pero no que se impongan medidas por ley que impliquen incrementos de costes en un momento de enorme complejidad.

TRASLUCHANDO

Luis Figaredo



“De ambos ha sido el acertar, tú al pedir y yo al no dar” (dicho popular)

El péndulo se desplaza hacia el otro lado

Hemos criticado en más de una ocasión como la actividad marítima se iba “administrativizando” en exceso, como consecuencia pendular de años y siglos de “self-regulation”, es decir: “*ya nos preocupamos nosotros de nuestros problemas*”.

Sin embargo, como siempre que algún sector pretende establecer sus propias reglas cuando estas afectan a otros sectores de esa actividad (nos estamos refiriendo a los cargadores), cuando la fuerza para imponer esas autonormas no es tan aplastante (fundamentalmente por el cambio de poderes con el paso del tiempo), es norma que el péndulo se desplace hacia el otro lado y, en nuestro caso, surjan una serie de regulaciones de tipo administrativo excesivo.

Hay algunas de esas normas que afectan a la seguridad de la vida humana y de la navegación y otras son superfluas, pero de obligado cumplimiento. Lo que sucede entonces es que es difícil saber en el tráfico diario, cuáles tienen que aplicarse y con qué rigor deben de hacerlo. La contestación es sencilla: todas.

A la navegabilidad del buque hay que añadir la navegabilidad administrativa que se puede extender a cualquier norma que le sea de aplicación al buque.

No estamos comentando nada nuevo. Lo que sí resulta cada vez más evidente, es que pocas veces se paran las partes, en sus negociaciones, a comprobar si efectivamente aquellas normas con las que una de ellas dice cumplir, efectivamente es una afirmación correcta y ese cumplimiento se cubre con exigencias de carácter general que no siempre son ciertas.

Ahora bien, la cuestión es para qué existen dichas reglamentaciones, si normalmente ni una parte les pide ni la otra se la dan.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

La Comunidad de Madrid, como ya hicieran antes otros gobiernos regionales, ha decidido tomar medidas para tratar de impulsar la formación de conductores de vehículos de transporte de mercancías y pasajeros, ante la creciente escasez de este tipo de profesionales en el sector. El Gobierno regional ha puesto en marcha una línea de ayudas, dotada con dos millones de euros y financiado con fondos europeos, que permitirá subvencionar parte del coste de la obtención del permiso de conducción de camiones y autocares. El programa se desarrollará en las más de 40 autoescuelas de la región se han sumado hasta el momento a este proyecto, con las que se firmará un convenio de colaboración en las próximas semanas. El Ejecutivo autonómico prevé que de esta iniciativa se beneficiarán alrededor de 2.800 personas, y comenzará este próximo mes de junio. Los aspirantes a conductores profesionales recibirán un bono de 600 euros, que deberán entregar en el centro donde vayan a realizar el aprendizaje.

LOGÍSTICA MEDIANTE

La importancia de la diversidad y el avance de las mujeres a los puestos de dirección

Ana González



Penélope y Ulises

De Penélope y Ulises va la tesis doctoral de mi amiga Cristina Domínguez, profesora en la Universidad Pontificia de Comillas, que ha dedicado los últimos años a estudiar la relación entre liderazgo y género femenino.

Sus conclusiones arrojan interesantes reflexiones sobre la importancia de la diversidad en el mundo empresarial y el avance de las mujeres a los puestos de dirección, esencial para la competitividad de las empresas en general y del sector logístico en particular.

Clasifica a las altas directivas entrevistadas en mujeres Ulises (aventureras, arriesgadas y pioneras) y mujeres Penélope (resistentes y reflexivas), teniendo ambas en común un liderazgo de estilo transformacional, “centrado en valores de solidaridad y empatía,

que busca el bien de la organización y anima a trascender los propios intereses personales en busca de un objetivo colectivo”. Un estilo que se adapta a las características femeninas y que se muestra especialmente efectivo en tiempos de incertidumbre.

Promover una cultura de diversidad en la empresa, reconociendo los retos a los que se enfrentan las mujeres, como los sesgos de género, y fomentar ese estilo de liderazgo transformacional tan efectivo y complementario en los negocios, son buenas prácticas para atraer, retener y avanzar el talento femenino.

Este es un camino en el que todos debemos aunar esfuerzos, inspirando y mentorizando a las mujeres en sus decisiones de carrera, y esponsorizado a futuras Penélope y Ulises, que serán imprescindibles para responder a los nuevos desafíos, y seguir mejorando la productividad de las empresas y la sociedad.

cel@cel-logistica.org

SHIPPERS & CO.

Jordi Espín Vallbona



Cuando nos conectamos al “charter” como red común, todo fluye, llega a tiempo y se vuelve eficiente

El conductor al frente

Nos pasamos la vida estableciendo conexiones con personas con las que después no afianzamos la relación, ya sea porque son vínculos ligeros o profundos, o porque no tenemos el valor de cuidar, alimentar, poder y reequilibrar el wifi personal para regenerarnos cuando haga falta. El tema está en la ecuación que todo lo regula: marco social + solidaridad + grado de estímulo personal = fluidez o torpeza. Todo depende del porcentaje de cada uno de los ingredientes.

En la cadena de suministro, la contribución personal es el elemento clave para que todo fluya y sea el hilo invisible que todo lo conecta, que todo lo arrastra y al que debemos darle el valor que merece.

El conductor sigue cada día un camino que puede ser mejor o peor en función de nuestra predisposición, no sólo personal -también industrial-, a procurar el mejor y más eficiente entorno. En esta dirección debemos orientarnos.

Cargadores (GSA), transportistas (IRU) y sindicatos (ITF), nos hemos unido a nivel global para crear el protocolo “charter”: La membrana que sustentará las relaciones logísticas de calidad a partir de ahora, las mantendrá vivas y premiará a quienes aboguen por el bien logístico común, con compromisos para cada una de las partes implicadas. Para ello, nos hemos aliado también con los puertos, como agentes diseminadores de la nueva cultura logística para que sumen desde las comunidades portuarias que lideran.

El próximo 20 de abril nos reunimos todos los agentes logísticos en el Puerto de Algeciras, y os invitamos a asistir y participar, para celebrar la jornada que da título a esta columna, poner al conductor al frente y celebrar que juntos, cuando nos conectamos al “charter” como red común, todo fluye, llega a tiempo y se vuelve eficiente.

jespin@transprime.es

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Javier Romeu Castellet
CEO de Tiba Spain

Tiba Spain afronta un periodo de expansión en su apuesta por desarrollar la logística de contrato diversificando su negocio transitario. La compañía crece en el ámbito de las operaciones dedicadas abriendo plataformas monocliente en España.



Juan Pablo Lázaro
Presidente de Sending

Sending seguirá creciendo por encima del 20 por ciento anual, lo que le va a permitir duplicar el tamaño de la compañía en solo cuatro años. La firma asumirá una inversión de 3 millones de euros en 2023 en infraestructuras, tecnología, flota y red.



Pere Navarro
Del. Especial Estado en CZFB

Un total de 18 startups formarán parte inicialmente de Logistics 4.0 Incubator, la primera incubadora de España dedicada a la logística 4.0, una iniciativa liderada por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), con el apoyo de Incyde y los Fondos Feder.



Teresa Ribera
Ministra de Miteco

El objetivo de 45.000 puntos de recarga eléctrica en 2022 no se ha cumplido. Sólo existen 18.000, de los cuales apenas el 1,4 por ciento permiten carga rápida. La planificación del Miteco debe ir acompañada de recursos e infraestructuras para ser realista.

PICOS DE ORO

La falta de relevo generacional ya no es un problema de futuro, sino inmediato

Ovidio de la Roza
Presidente de CETM

Defender a los transitarios es lo que hemos hecho, hacemos y siempre haremos

Jaume Altisent
Presidente del Club del Transitario Marítimo

No ir más allá de las tres subcontrataciones estaría bien; la realidad es que se dan más

Sonia García
Presidenta de Asetrabi

La inflación dificulta cerrar nuevos barcos

Sarai Blanc
Directora del Foro Marítimo Vasco

Tenemos que negociar el precio del transporte casi para cada servicio

Alfredo Matías
Director gral. de Forwarding de Logisfashion

La carga es responsabilidad del cargador, pero el transportista conoce y conduce el camión

Almudena Palomero
Director gerente de Tubacex Logistics

OJO AVIZOR

El tratado franco-español no sirve para acelerar las obras pendientes en Francia

Eva Mármol



No sirve

El Tratado de Amistad y Cooperación que España y Francia firmaron en enero no ha servido para sacudir, por el momento, la proverbial pereza del país vecino en hacer los deberes que afectan a la conectividad con este lado de los Pirineos.

Los intentos del Gobierno español para que Francia acelere las obras ferroviarias y dar continuidad al Corredor Mediterráneo han caído en saco roto. Un reciente informe del Ministerio de Transportes de Francia confirma que el desdoblamiento de la línea ferroviaria entre Perpiñán y Montpellier no llegará antes de 2040.

En concreto, el tramo entre Béziers y Perpiñán finalizará en 2042, es decir, solo dos años antes del último calendario dado por el Ejecutivo francés. Más ligera, aunque no mucho más, irá la primera fase, entre

Béziers y Montpellier, que estará finalizada entre 2033 y 2035.

En cualquier caso, es un calendario demasiado largo para el que lleva el Corredor Mediterráneo. Persiste el riesgo de cuello de botella en Francia para las mercancías del Corredor Mediterráneo.

Por la frontera oeste, la cosa todavía pinta peor: Francia anunció recientemente un nuevo retraso, hasta 2042, en la construcción del tramo ferroviario que debe unir Burdeos con la Península Ibérica. Se trata, ni más ni menos, de la conexión de alta velocidad con España por el corredor Atlántico, proyecto incluido en la red transeuropea.

Bruselas ya ha dado un toque de atención a Francia por este retraso. También está al caso de los retrasos por el lado Mediterráneo. La CE debería ser más contundente dado que el Tratado de Amistad está visto que no sirve para estos menesteres.

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

Sending, en progresión geométrica

La compañía, que invertirá 3 millones de euros este año en infraestructuras, tecnología, flota y red, prevé crecer un 20% en 2023 y un 25% en 2024, duplicando su tamaño en el plazo de cuatro años

Carlos Sánchez | Madrid
 Sending mantiene una progresión constante en su crecimiento. La compañía, que preside Juan Pablo Lázaro, cerró 2022 con un crecimiento del 17 por ciento y prevé mantener el pulso en los dos próximos años con incrementos del 20 por ciento en 2023 y del 25 por ciento en 2024.

“Con esta evolución, habremos duplicado el tamaño de la compañía en cuatro años, tal y como estaba contemplado en nuestro plan estratégico”, reconoce a Transporte XXI el director Comercial y de Marketing de Sending, Andrés Fernández.

De cara al presente año, la compañía tiene presupuestada una inversión de 3 millones de euros en infraestructuras, tecnología, flota y red. Sending ampliará en este ejercicio sus instalaciones en San Sebastián, Oporto (Portugal), Murcia y Mérida.

El pasado año, la firma puso en marcha una nueva plataforma logística en Lisboa (Portugal) de 2.000 metros cuadrados, dotada con una cinta de clasificación de paquetes. Además, también tuvo lugar la apertura de nuevas instalaciones provinciales “en regiones que necesitaban refuerzo”, como son los casos de Alicante y La Carolina (Jaén), “donde nos hemos trasladado recientemente a una plataforma más grande”.

La estrategia de crecimiento de Sending es “estable en el tiempo y continuada”, señala el directivo. “Es una estrategia 360 grados” que afecta a infraestructuras y flota, personas (talento) y tecnología, tanto para optimizar operativas como herramienta de sostenibilidad. “Se trata de crecer de una manera equilibrada, manteniendo e incluso aumentando la obsesión por la calidad en el



Sending ampliará en el presente ejercicio 2023 sus instalaciones en San Sebastián, Murcia, Mérida y Oporto (Portugal).

Andrés Fernández
 Director Comercial y de Marketing de Sending



“
 Nuestro objetivo es crecer de una manera equilibrada

servicio y por la comunicación, tanto con nuestros clientes como con los clientes de nuestros clientes”, resume Fernández.

Por otra parte, la compañía mantiene también su apuesta por los hubs urbanos, que denominan ‘Send Store’. Estas instalaciones se ubican en las capitales de provincia con mayor densidad de población y se están complementando con una serie de “centros-lanzadera” que conectan los mismos con las plataformas logísticas de la firma, “para nutrirlos y facilitar la inyección de mercancías en ellos”, explica el directivo.

A su vez, la firma está implementando un plan de sostenibilidad para neutralizar su huella de carbono. Este

plan pone el foco en el reparto con vehículos cero emisiones para circular en las zonas de bajas emisiones (ZBE) y cascos urbanos. En este sentido, Sending está trabajando en la incorporación de furgonetas eléctricas, si bien es necesario destacar que “necesitamos que el mercado vaya evolucionando en el desarrollo de modelos que se adapten a nuestras operativas de una manera realista y eficiente”, advierte el directivo. En esta línea, la compañía también pondrá en marcha un piloto con un camión eléctrico en breve.

Huella de carbono

En el caso de las infraestructuras, “apostamos por plataformas sostenibles, por eso las certificamos con los están-



Club del Transitario Marítimo



El Club del Transitario Marítimo agradece a los patrocinadores de la 15ª Calçotada su valiosa contribución al éxito de esta edición

15ª EDICIÓN

¡Muchas gracias!

LOS DATOS

Sending cuenta con **16 plataformas logísticas**, que suman un espacio ocupado de más de **75.000 metros cuadrados**.

La compañía transportó **123,2 millones de kilos** de mercancías en 2022.

La flota de Sending está compuesta por **1.510 vehículos de transporte y reparto**.

La firma gestiona **345 rutas** de vehículos pesados y ligeros.

Sending Transporte y Comunicación registró **48,71 millones de euros** de ventas en el año 2020 (+34%).

dares de sostenibilidad más elevados del mercado". Al mismo tiempo, la compañía tiene en marcha una calculadora de huella de carbono en su página web y este año ha implementado una solución para que el cliente sepa cuál es la emisión que genera cada envío.

"Nuestra apuesta es evitar todas las emisiones posibles y que aquellas que no se puedan evitar, compensarlas para lograr envíos neutros en carbono", confirma. Dentro de estas medidas de compensación, cuentan con iniciativas como la plantación de árboles o acciones de responsabilidad social corporativa.

Servicio

La actividad de Sending se reparte actualmente a un 50 por ciento entre el B2B y el B2C. "Aunque el crecimiento de los últimos años en *ecommerce* ha sido importante, para el *retail* seguimos ofreciendo un servicio muy adaptado a sus necesidades y particularidades", afirma el director Comercial y de Marketing de Sending. Así, por ejemplo, "tenemos un 40 por ciento de cuota en el sector óptico gracias a que ofrecemos un servicio con entregas a primerísima hora de la mañana en las 12.000 ópticas de España y Portugal", recuerda Fernández.

Obsesión por la tecnología

Sending mantiene en su hoja de ruta un ambicioso proyecto de automatización y apuesta por la tecnología. "Somos una empresa tecnológica que ofrece servicios de transporte", apunta su director Comercial y de Marketing, Andrés Fernández. "Nos apoyamos en la innovación y en la tecnología para todo", confiesa. Tanto para "optimizar el servicio a través de algoritmos propios hechos a medida y en constante revisión", como para "mejorar la experiencia de cliente o impulsar la sostenibilidad".

En este contexto, Sending acaba de estrenar un nuevo *sorter* de clasificación de paquetes en su plataforma de *cross-docking* de Coslada en el que ha invertido más de 2,5 millones de euros. Esta nueva cinta alcanza una producción de unos 4.500 bultos a la hora y dispone de 60 salidas distribuidas en dos niveles superpuestos, es decir, en dos plantas.

El nivel inferior se destina fundamentalmente a bultos de mayor peso y tamaño, y la planta superior, a bultos más pequeños y ligeros. Desde el nivel superior pueden alimentarse directamente jaulas de gran altura, así como opcionalmente contenedores o palet-box de tamaño estándar.

Esta cinta se suma a los dos *sorter* existentes hasta ahora en la plataforma y permiten consolidar esta infraestructura como "hub de *cross-docking* de referencia". En 2022 y con la puesta en marcha de la plataforma de San Fernando, la plataforma de

Coslada ha duplicado su capacidad de *cross-docking*, dedicándose en exclusiva a esta operativa, ya que la de San Fernando está centrada en actividades logísticas. De este modo, "hemos duplicado la capacidad de *cross-docking* en Coslada y triplicado la de logística con la puesta en marcha de San Fernando", afirma Fernández.

La plataforma de Sending en San Fernando de Henares, inaugurada hace un año, cuenta con 25.000 metros cuadrados destinados exclusivamente para actividades



Imagen del nuevo *sorter* de Sending en su plataforma de Coslada.

logísticas y dotados de automatización, a través de una línea de *pick to light* de última generación. Los operarios que trabajan en esta línea cuentan con unas muñequeras especiales que integran un lector de código de barras. Esta automatización "nos permite tener un nivel de error en el *picking* del 0,002 por ciento, es decir, no hay margen de error en esta actividad", subraya Fernández.

VIA

www.via.com

La intermodalidad más sencilla



¡LÍDER EN AUTOPISTAS FERROVIARIAS!

Póngase en contacto con sales@via.com

RAIL
LOGISTICS
EUROPE

NUEVA AUTOPISTA FERROVIARIA ENTRE SÈTE Y PARIS VALENTON

SÈTE

PARIS VALENTON



AP. DE VALENCIA

Cargadores

Imagen de la terminal de Grimaldi en el puerto de Valencia.

La automoción impulsa nuevos trenes en Valencia

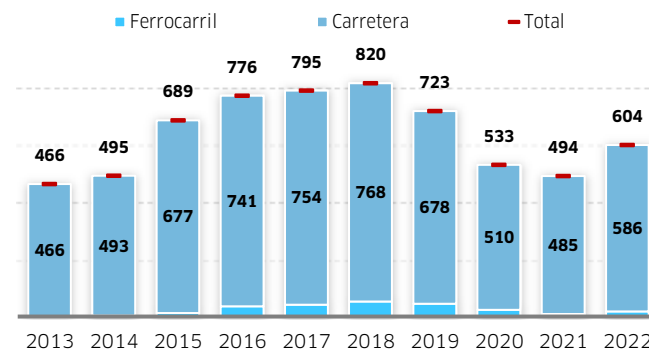
Mercedes-Benz se une a Renault, Stellantis y Ford en la generación de convoyes al puerto para su posterior exportación por vía marítima

Antonio Martínez | Valencia
La industria de la automoción vuelve a avanzar por la buena vía en el puerto de Valencia. En 2022, las terminales del enclave, ubicadas en las dársenas de Valencia y Sagunto, gestionaron un volumen de 603.566 unidades, con un crecimiento del 22 por ciento. De estas, 487.961 unidades se gestionaron en Valencia, en las terminales de Grimaldi y Ford, mientras que 115.605 unidades se manipularon en Sagunto, bajo el control operativo de Noatum, principalmente.

Esta progresión a doble dígito tuvo un impacto en el desarrollo del intermodal en el puerto de Valencia. El tráfico ferropuerto se duplicó, registrando un flujo de 17.998 unidades, un 104 por ciento más que en 2021. La progresión de convoyes con cargamentos de Renault y Stellantis para la exportación por vía marítima de

EL INTERMODAL, EN VÍAS DE RECUPERACIÓN

El modo ferroviario llegó a alcanzar el 6% de los flujos operados en Valencia y Sagunto en 2018, el mejor año en la realización de trenes de vehículos nuevos, con 52.160 unidades manipuladas.



Datos en miles de unidades. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

unidades fabricadas en sus plantas españolas fueron los principales protagonistas de los tráficos.

Los convoyes de Renault desde el cargadero de La Carre-

ra, en Valladolid, vienen siendo traccionados por Renfe Mercancías, con unidades del modelo Captur, mientras que desde la factoría de Figueruelas de Stellantis realizan tráficos las

empresas ferroviarias Captrain España y Low Cost Rail, para la exportación de unidades del Opel Corsa y Citroën Aircross.

En este sentido, una novedad en los flujos intermodales en el enclave durante el pasado ejercicio fue la activación de convoyes ocasionales entre la factoría de Ford en Almussafes y la terminal del Dique Norte, con varias pruebas realizadas, bajo el acarreo de Renfe Mercancías, con plataformas de Transfesa. Este flujo se activó con la huelga de transportistas del mes de marzo, y se alargó con cargamentos ocasionales durante el resto del año.

Esta lanzadera ferroviaria regular puede activarse “en breve, durante este año”, según confirmó Francesc Sánchez, director de la Autoridad Portuaria de Valencia a Transporte XXI. Supondrá abrir un corredor verde, libre de carbono, entre la factoría y el recinto portuario, uno de los “complejos” proyectos del fabricante para resolver el “nudo gordiano” de la mayoría de su transporte desde su planta española.

Ford está trabajando de la mano de la Autoridad Portuaria para poder componer una lanzadera, “con una rotación de tres entradas y tres salidas” y para ello “Ford está realizando estudios con empresas ferroviarias y nosotros estamos intentando asegurar la capacidad”, avanzó Sánchez. Al mismo tiempo, el presidente del puerto de Valencia, Aurelio Martínez indicó que, “por cuestiones económicas, a Ford no le salían los números, pero ahora están estudiando articular un sistema”. Ford viene utilizando camiones portavehículos para sus movimientos de exportación”, flujos que realiza Capsa, una filial de Transfesa, desde el año 2018.

Nuevos tráficos

Por otro lado, con el arranque del ejercicio 2023, la planta de Vitoria de Mercedes se ha añadido a la lista de empresas automovilísticas que apuestan por el intermodal para situar en Valencia sus unidades de exportación por vía marítima, como adelantó este periódico en su edición digital.

Mercedes-Benz España arrancó un primer tren de exportación por el puerto de Valencia a finales del pasado mes

de febrero con un convoy de exportación de furgonetas del modelo Vito. La operativa fue traccionada por Renfe Mercancías y contó con la coordinación del operador Semat, una filial de Transfesa Logistics, según confirmó Transporte XXI en fuentes próximas a Adif.

Renfe acarreó el primer tren Júndiz-Valencia de Mercedes-Benz

El tren, traccionado por una locomotora eléctrica 253 de Renfe Mercancías, realizó su trayecto directo entre Júndiz y la estación de clasificación de trenes de Fuente de San Luis, en Valencia. De esta estación, un tren auxiliar de Adif traccionó el convoy formado por veinte plataformas de Semat hasta la terminal de vehículos del Dique Norte del enclave valenciano, según han confirmado las citadas fuentes.

Fuentes de la Autoridad Portuaria de Valencia expresaron su optimismo con esta decisión de la planta de Mercedes-Benz en Vitoria, a la que se prevé se sume Ford, que se añade a otros fabricantes como Renault, Stellantis, Iveco, Kia, Toyota y Fiat que vienen gestionando flujos por el enclave.

Ferrocarril

Ambrogio evita 33.000 camiones

El operador ferroviario mueve más de 53.000 TEUs a través de sus dos terminales del sur de Francia que canalizan los flujos peninsulares

Eva Mármol | Barcelona

Grupo Ambrogio movió el año pasado un total de 53.620 TEUs a través de sus dos terminales intermodales francesas, junto a la frontera española, que dan servicio a los tráficos peninsulares. Ello es el equivalente a evitar la circulación de unos 33.000 camiones por las carreteras españolas y europeas. Se trata del segundo mejor registro de actividad en la historia de ambas terminales y ligeramente inferior (-1 por ciento) a la mejor marca que tuvieron en 2021. Tras un primer semestre récord, el crecimiento se ralentizó en el segundo semestre debido a una demanda más débil, unido a las obras en la red ferroviaria francesa y huelgas que afectaron a la circulación de trenes en el país vecino.

La terminal de Le Boulou, que canaliza los tráficos del arco mediterráneo, cerró el pasado ejercicio con un total de 24 circulaciones (por sentido) semanalmente con diversos países europeos. Por otra parte, Grupo Ambrogio ofrece un nuevo destino al transportista español desde el sur de Francia, Alemania, operado por otra compañía.

La terminal de Mouguerre, dedicada a los flujos procedentes o con destino el norte de España y Portugal, ha estrenado el

año pasando de tres a cuatro conexiones semanalmente con Candiolo (Italia). En cuanto a la capacidad de los trenes, “gracias a nuestra técnica, que favorece la tara mínima y la carga útil máxima, llegamos a un 60 por ciento de carga útil sobre el peso total de un tren”, mientras que la media está alrededor del 50 por ciento de carga útil, señala Fiorenzo Ambrogio, administrador de la filial española del grupo italiano. El peso del mercado peninsular en el grupo está entre el 10 y el 12 por ciento.

El Grupo Ambrogio dará un salto importante de oferta en infraestructura ferroviaria propia con la puesta en marcha de una nueva terminal intermodal en Domegliara (Verona, Italia), que estará operativa en mayo, justo un año después de comenzar su construcción.

El operador ferroviario invierte 12 millones de euros en la que será la terminal más grande de las siete que suma con esta nueva. La instalación contará con cinco vías de 750 metros de longitud. Se trata de “una apuesta estratégica para potenciar los tráficos entre Italia y el norte de Europa dando respuesta a lo que nos pide el mercado”, añade el empresario.

La futura nueva terminal será la más grande del grupo.



AMBROGIO



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

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



Marítimo

La logística de cereales en Valencia descubre nuevas rutas marítimas

La terminal de Ership gestionó 1,2 millones de toneladas en 2022, con un aumento del 28%, un año marcado por la guerra en Ucrania, que obligó a importar desde América y Europa Atlántica ante el bloqueo del Mar Negro

Antonio Martínez | Valencia
La logística de cereales descubrió nuevas rutas marítimas en el puerto de Valencia. Gracias a ello, la terminal de cereales, explotada por Ership, logró superar la coyuntura en un ejercicio marcado por el conflicto bélico en Ucrania, el aumento de los precios de materias primas y fletes marítimos, así como el encarecimiento de la energía. Así las cosas, se cerró el año superando un flujo de 1,2 millones de toneladas de cereales, según los datos oficiales de la Autoridad Portuaria. La cifra supone un incremento del 28 por ciento, el segundo mejor dato de los últimos cinco años.

1,2
MILLONES DE
TONELADAS
DE CEREALES SE
MOVIERON EN 2022

La invasión rusa de Ucrania, episodio bélico en curso que empezó el 24 de febrero de 2022, provocó un importante bloqueo del transporte marítimo en el Mar Negro. Esta circunstancia obligó a los importadores españoles de cereales a la búsqueda de alternativas.

“Tuvimos que activar nuevos corredores logísticos, algunos inéditos en el caso del puerto de Valencia, dado que varios de nuestros clientes nos solicitaban aumentar las reservas, sus stocks, para poder atender las necesidades de la industria alimenticia”, explican a Transporte XXI operadores involucrados en la logística de cereales.

Y es que los datos estadísticos, a los que ha tenido acceso Transporte XXI, respaldan esta coyuntura, ya que los volúme-

nes totales crecieron notablemente a través de la aparición de flujos inéditos, hasta ahora, como los procedentes del mercado americano, mientras se aligeraba la operativa portuaria en Ucrania.

Ante el bloqueo en los puertos del Mar Negro, en 2022 solo arribaron de Ucrania un total de 197.399 toneladas de maíz y 43.801 toneladas de tri-

das), mientras que desde Brasil arribaron buques con 116.760 toneladas de maíz, 15.579 toneladas de arroz y 34.988 toneladas de residuos alimenticios. Desde Estados Unidos se importaron 34.017 toneladas de maíz. Junto a las importaciones procedentes de América sobresale la llegada de cargamentos de maíz de Francia, de trigo de Dinamar-

Operativa en la terminal de cereales del puerto de Valencia.



go, una cifra más baja que la registrada un año antes, cuando la terminal de cereales de Valencia operó importaciones de maíz cuantificadas en 326.665 toneladas. Los tráficos de cereales procedentes de Ucrania cayeron un 26 por ciento en 2022.

Para paliar estos descensos, los importadores trajeron cereales de América y Europa Atlántica. Los flujos procedentes de Argentina, Brasil y Estados Unidos representaron una novedad. Desde Argentina vinieron cargamentos de arroz (5.096 toneladas) y de residuos alimenticios (75.690 tonela-

ca y Letonia, así como la importación de flujos de avena de Reino Unido, Suecia y Estonia.

Los operadores consultados confirman que “el bloqueo de los flujos de cereales procedentes del Mar Negro se ha ido relajando” en el arranque de 2023. En este sentido, durante el pasado mes de enero, la terminal de Ership gestionó varios cargamentos de maíz procedentes de Ucrania, con un flujo de 83.643 toneladas, mientras que otras 32.209 toneladas procedieron de Rumanía.

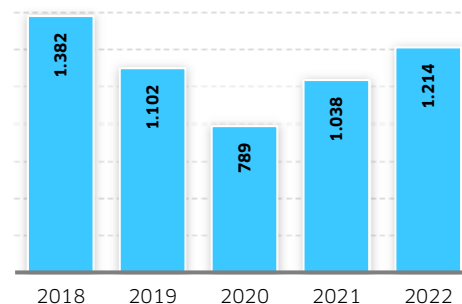
Ampliación del Muelle Sur

El crecimiento en los volúmenes de cereales en el puerto de Valencia vuelve a reabrir el proyecto de modernización y ampliación del Muelle Sur del enclave, donde se encuentra localizada la terminal de cereales. La Autoridad Portuaria arrancó en 2019 un estudio de soluciones para ampliar la infraestructura del muelle en 540 metros, adecuando 400 metros y prolongando la misma hacia el este, hasta la dársena de servicios náuticos, en unos 140 metros. Con esta ampliación, el muelle ganará calado hasta los 16 metros, permitiendo la llegada de graneleros de mayor porte, así como la operación de dos buques de forma simultánea.

El Muelle Sur, ubicado en la dársena Turia, es uno de los espacios más longevos del puerto valenciano. Construido en la década de los sesenta, sus usos siempre han estado relacionados con los tráficos de graneles. La actual terminal, que inició su actividad en 1991, fue adquirida por Ership en diciembre de 2015 a un fondo del Banco Santander que la administró durante una década tras haberla comprado a Caja Castilla La Mancha. La caja la tuvo en propiedad desde 1994 cuando la adquirió a la firma Joaquín Pérez Muñoz.

RESTABLECIMIENTO DE VOLÚMENES

Los tráficos de cereales en el puerto de Valencia crecieron un 28% en 2022, y se acercan al máximo histórico de 2018.



Datos en miles de toneladas.
Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

BREAKBULK

EUROPE 2023 ROTTERDAM

**6-8 June
Rotterdam Ahoy**

THE DESTINATION FOR PROJECT CARGO

europe.breakbulk.com



XOÁN MARTÍNEZ
CEO de Kaleido Ideas & Logistics

“España tiene un problema con el tren”

Kaleido ha acelerado en los últimos años su actividad, sustentada con la logística enfocada a las energías renovables, grandes proyectos y piedra natural. Su CEO, Xoán Martínez, que también preside el clúster logístico de Galicia, incide en que “España tiene un problema con el tren, tras décadas de olvido de la mercancía”. Insiste en la necesidad de abordar la gestión de surcos, la disponibilidad de locomotoras o la falta de maquinistas.

Iñaki Eguía | Vigo

► **Kaleido celebró el pasado año su 45 aniversario. ¿Qué hitos destacaría?**

El posicionamiento mundial en el transporte de piedra natural y de componentes eólicos, así como la fuerte penetración en *project cargo* y en logística de componentes de automoción. Para la expansión internacional han sido muy relevantes las aperturas en China, Brasil y Angola. También destacaría el lanzamiento de nuestra estrategia de innovación abierta en San Francisco (California), en el año 2016.

► **¿Cómo se está aplicando la sostenibilidad en sus instalaciones de Galicia y Portugal?**

Para Kaleido, la sostenibilidad no solo es reducir emisiones, también es cuidar a las personas o la integración con la comunidad. En nuestra terminal portuaria de Vigo estamos desarrollando, a través de un plan gradual, unas infraestructuras con un alto componente de sostenibilidad, electrificando los movimientos, las manipulaciones y todo tipo de servicios integrales que prestamos. También en nuestras instalaciones en Galicia, así como en la de Vila Nova de Cervera, en Portugal, disponemos de vehículos autónomos, robots, un alto nivel de digitalización, que sumado a la electrificación y las certificaciones correspondientes suponen un gran desarrollo en la ‘logística verde’.

► **¿Esta apuesta posibilita incrementar las cargas en Kaleido Vigo Port Terminal?**

Seguimos la política planificada por la Autoridad Portuaria de Vigo en cuanto a la optimización de los espacios. En concreto, en los muelles de carga general, Kaleido operaba el 80 por ciento de las cargas en un 70 por ciento del suelo asignado para dichos tráficós. Con la concesión de 49.000 metros cuadrados lograda en 2020, manejamos el 75 por ciento de la carga general del puerto en el 51 por ciento del espacio. A pesar de disminuir la superficie operativa y nuestra cuota, en 2022 hemos crecido en tráfico, tanto nosotros como la competencia.

► **El grupo apuesta por el ferrocarril en su operativa en África. ¿Qué volumen mueve en tren?**

En Angola superamos el pasado año las 20.000 toneladas de carga en tren y en Mozambique más de 15.000. En ambos casos hemos caído mucho. En 2020 operamos con más de 50.000 toneladas en tren en cada uno de los dos países. El descenso se debe al impacto del coronavirus, los problemas vinculados con el mantenimiento de vías y equipos, así como de suministro del combustible. Para este año esperamos volver a niveles de 2020.

► **¿Prevén incorporar el tren en España?**

A día de hoy, y desafortunadamente, el ferrocarril no se encuentra en nuestra hoja de ruta en España. No lo contemplamos, aunque estamos preparados para cuando lleguen las circunstancias oportunas, ya que nuestra terminal portuaria de Vigo dispone de acceso ferroviario. Hace muchos años, operábamos con trenes de mercancías, pero tuvimos que dejar de hacerlo. La falta de competitividad en costes y calidad de servicio respecto a la carretera era continua. Nuestros clientes no podían seguir soportando pruebas sin mejoras.

► **¿Qué medidas habría que poner en marcha para impulsar en España el ferrocarril?**

Deberían reducirse las distorsiones que siguen generando Adif y Renfe. Ambas entidades siguen teniendo una gran influencia en cuanto hasta dónde puede aspirar el tren de mercancías en España. Existen una serie de cuestiones que habría que resolver, para permitir que mejorase la calidad del transporte ferroviario gracias, y aunque no solo, a la iniciativa privada.

► **¿Cuáles son dichas alteraciones?**

La gestión de surcos, la disponibilidad de maquinaria y de los elementos de tracción



Mejorar el desarrollo y la gestión de suelo industrial no es una opción, sino una necesidad

o los problemas de falta de maquinistas son algunos de ellas. Estos tres aspectos suscitan críticos y generan restricciones para la mejora del servicio del transporte ferroviario de mercancías. El operador privado por sí solo no es capaz de subsanarlos y se ve condicionado a la hora de prestar un servicio competitivo y de calidad sostenible en el tiempo.

► **¿Cree que los ‘ecoincentivos’ servirán de aliciente para impulsar el tren en España?**

No creo que sean la mejor manera. Considero que tratan de solventar unas carencias que deberían de resolverse con otros cambios. Dicho esto, y si no hay capacidad o voluntad para solucionar las cuestiones críticas, los ‘ecoincentivos’, si son equilibrados respecto a otros medios y forman parte de un plan, son bienvenidos y espero que ayuden a impulsar la carga ferroviaria.

► **¿Cómo valora Kaleido la situación de su negocio como fletador de buques?**

Gestionamos una media de más de 400 embarques anuales de buques multipropósito y es una parte fundamental de nuestro negocio. El fletamento de buques es cambiante y complejo, con una competencia global. Entre las dificultades actuales se encuentran la influencia del transporte marítimo en contenedor, la incorporación de transitaris sin experiencia o las nuevas normativas medioambientales establecidas por la Unión Europea. Todo ello exige mayor conocimiento, capacidad y pulmón financiero para abordar determinados proyectos. En el actual escenario, en cuanto a fletes, lo que está sucediendo en el tráfico convencional entre China y Europa no tiene nada que ver con, por ejemplo, los tráficos entre

África Occidental y China. Además, hay un trasvase de cargas del contenedor al convencional, revertiendo la tendencia contraria de hace año y medio. Son tiempos que obligan a un análisis constante.

► **Kaleido tiene una nave de 7.000 metros cuadrados desde 2020 en Vila Nova de Cervera, en Portugal. ¿Prevén ampliarla?**

Estas instalaciones, que están dedicadas a la industria de la automoción, no contemplamos ampliarlas. Estamos analizando continuamente más oportunidades de inversión en nuevos almacenes avanzados para el sector del automóvil en Portugal.

► **En Angola ¿qué instalaciones disponen?**

En Namibe contamos con un centro logístico de 40.000 metros cuadrados y en Lubango otro de 20.000, ambos con conexión

al tren. Estamos apostando mucho por el concepto de corredor ferroviario y rodoviario. Nuestros centros logísticos son patas fundamentales para asegurar la fiabilidad del transporte de materias primas y alimentación, tanto de importación como de exportación como en el ámbito doméstico entre el interior de Angola y los puertos de Namibe, Lobito y Luanda.

► **¿En qué otros países están? ¿Estudian entrar en nuevos mercados?**

En Brasil y China tenemos oficinas, y esperamos implantarnos, en breve, en un nuevo país. En Brasil tenemos actividad transitaris especializada en eólicos, automoción y materias primas. En China gestionamos tráficos eólico, *project cargo*, piedra natural, automoción y otro tipo de cargas.

► **Energías renovables, grandes proyectos y piedra natural son el pilar de Kaleido. ¿Qué volumen concentran?**

Estos tres sectores suponen cerca de un 75 por ciento del negocio total.

► **¿En qué otros sectores apuestan?**

La industria de componentes de automoción tiene recorrido, también las materias primas, férricas y no férricas, y la alimentación y bebidas. En este último segmento crecemos más gracias a la tecnología y la innovación que a la logística tradicional, lo que nos anima a seguir por esa línea.

► **¿Cuáles han sido los factores determinantes del crecimiento de Kaleido?**

En la última década hemos logrado grandes hitos, todos planificados, centrados en la diversificación de las actividades, la internacionalización, la innovación y el desarrollo de altas capacidades, así como en la sostenibilidad. También un hecho importante fue finali-

zar el proceso de adquisición del 100 por cien del capital del grupo Kaleido por parte de nuestra familia. Todo gracias a un equipo humano resolutivo que está lejos de haber tocado techo. Actualmente estamos implantando el plan estratégico para 2023 y 2024, con una proyección para seguir creciendo. Somos conscientes del alto nivel de fletes a escala mundial en 2022 y la fuerte caída de 2023, pero tenemos varias líneas lanzadas que, en dos años, compensarán en nuestros números el cambio de tendencia en el mercado.

► **Este desarrollo, ¿es puramente orgánico o se plantean crecer vía adquisiciones?**

Nos sentimos muy cómodos creciendo orgánicamente. Cualquier oportunidad de crecimiento inorgánico tendríamos que va-

lorarla con mucho detenimiento. A día de hoy somos más de 250 personas de 11 nacionalidades, situadas en cuatro continentes, facturando más de 140 millones de euros. La progresión es muy buena gracias a un modelo singular basado en nuestra gente, el desarrollo de capacidades y la aportación de valor al cliente.

► **En calidad de presidente del clúster logístico de Galicia, ¿qué retos trabaja?**

Como ‘hoja de ruta’, el clúster tiene dos ejes muy claros. Uno es darnos a conocer en el exterior y el segundo es seguir mejorando nuestra competitividad. De Galicia se desconoce que es de las comunidades más exportadoras de España. Por lo que es necesario poner en valor esta capacidad logística del territorio, y el clúster busca difundir, de forma potente, este trabajo que se realiza desde hace décadas. En competitividad logística trabajamos con operadores, cargadores y las autoridades portuarias para seguir avanzando, siendo todos ellos parte integrante del Clúster.

► **¿Cómo se explica el retraso en acometer el Corredor Atlántico del Noroeste?**

Creo que no es Galicia, ni el noroeste, quien tiene un problema con el ferrocarril. Es toda España la que sufre esta situación, tras décadas sin cuidar el tren de mercancías. En el noroeste, quizás, nos ha costado más darnos cuenta de su verdadera importancia para el futuro próximo. Sin embargo, ya nos hemos activado de forma contundente todos los participantes, y hay la unidad de acción, que es imprescindible, entre las administraciones de Castilla y León, Asturias y Galicia; pero lo que es más importante, desde el propio tejido empresarial, operadores y cargadores. No hace falta esperar a grandes inversiones. Podemos progresar con actuaciones que tienen que ver con la actual gestión de surco, de rodante y de maquinistas. Son cuestiones que permitirían una mayor cuota y uso del ferrocarril sin necesidad de pensar en cientos de millones de inversión, aunque también hagan falta. Hay que saber progresar a corto, medio y largo plazo, no solo marcarse objetivos lejanos. Esta línea de trabajo que tiene el clúster es compartida y busca que las cosas finalmente sucedan.

► **La falta de suelo en Galicia a precios competitivos, ¿una asignatura pendiente?**

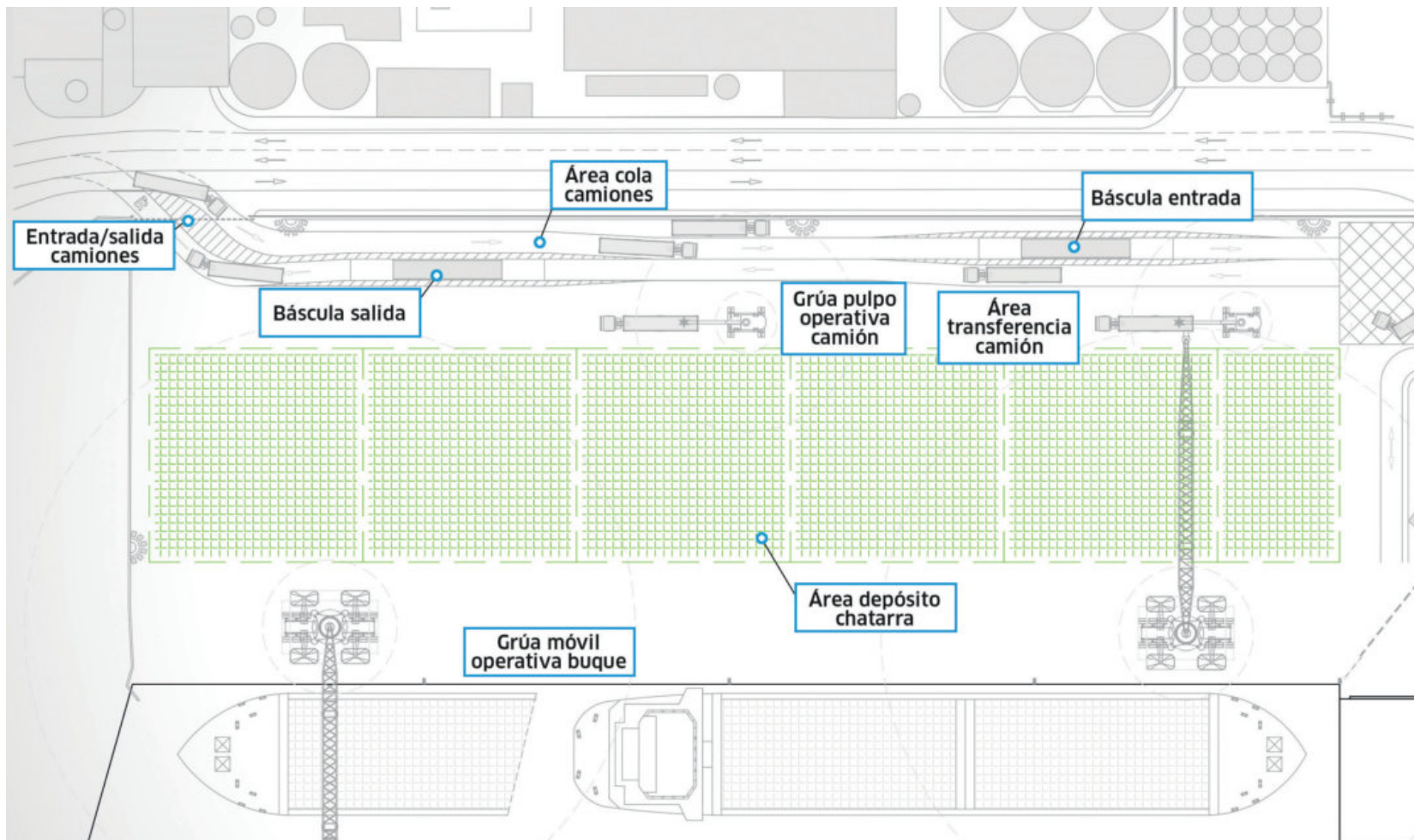
No exactamente. Se puede encontrar suelo industrial a precio competitivo en Galicia. El problema es el desequilibrio entre la oferta y la demanda. Dónde y cómo se quiere el suelo es lo que no encaja. Y eso es lo que hay que corregir. En Galicia es difícil saber el terreno que hay disponible y a veces su desarrollo no es el esperado, por lo que dificulta la atracción e implantación de los grandes demandantes de superficie. Además, las dificultades burocráticas para la implantación empresarial no son menores. Por último, Portugal es un formidable competidor muy cercano. Dicho todo esto, el mejorar el desarrollo y la gestión de suelo industrial no es una opción, sino una necesidad.



Xoán Martínez Reboredo es licenciado por la Universidad de Cardiff (Reino Unido) en **Business & Administration** y **EMBA** por ESADE. Desde 2020 es **CEO del grupo Kaleido Ideas & Logistics**, tras ser el director general de su principal sociedad, Kaleido Logistics, desde el año 2013.

Con su gestión, junto con su hermano **Xosé**, han consolidado un **fuerte crecimiento** del grupo centrado en la **diversificación de actividades**, la **internacionalización**, la **innovación** y la **sostenibilidad**.

Además, es **presidente del clúster logístico de Galicia** desde 2019.



Cargadores

Celsa se consolida en el puerto de Barcelona

Pasará de contar con una autorización temporal a una terminal en una concesión por 30 años para la manipulación de productos siderúrgicos e invertirá 1,5 millones de euros en tres años

Eva Mármol | Barcelona

Celsa pasará de contar con una autorización temporal a una terminal en una concesión por un periodo de 30 años para la manipulación de productos siderúrgicos, sobre todo chatarra, en el muelle Oeste del puerto de Barcelona.

La multinacional española ocupa, desde 2007, una terminal de 13.371 metros cuadrados de superficie con una línea de muelle de 200 metros y un área de poza con un ancho de 20 metros para el atraque de buques a través de una autori-

zación temporal en el muelle Oeste. A requerimiento de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Celsa ha solicitado una concesión para la terminal de manipulación de productos siderúrgicos en el espacio que ya está ocupando.

La siderúrgica se compromete a invertir 1,5 millones de euros en tres años (1,72 millones teniendo en cuenta evolución del IPC) para modernizar y optimizar estas instalaciones, según el proyecto que ha presentado y que ha salido a información pública.

El tráfico que Celsa opera actualmente y el principal que prevé seguir operando en la terminal es la importación de chatarra con destino a los hornos que la siderúrgica tiene en la acería de Castellbisbal (Barcelona) para fabricar palanquilla, que es la base, a su vez, para elaborar otros productos.

No obstante, la compañía no descarta operar otros tráficos siderúrgicos relacionados con la actividad de su planta en Castellbisbal, a unos 20 kilómetros de distancia de la dársena catalana, como son tráficos de

importación y exportación de palanquilla o de productos acabados como perfiles, planchas o bobinas.

Teniendo en cuenta exclusivamente su actividad actual, la importación de chatarra, Celsa prevé pasar de un tráfico de 151.756 toneladas en 2020 a alcanzar las 350.000 toneladas en 2016 y llegar a las 375.000 toneladas a partir de 2027.

Para reducir la huella ambiental y ante la falta de conductores, Celsa prevé desviar al tren parte de los flujos que actualmente importa por barco y

Carretera

Barcarga añade flota

El transportista navarro superará este año los 70 *trailers* destinados a su actividad internacional con la carga industrial y frigorífica

Iñaki Eguia | Lesaka

El grupo Barcarga, integrado por tres sociedades, continuará este año reforzando su flota propia, destinada en un 90 por ciento a prestar servicios de transporte internacional, especialmente con Alemania y Benelux, para diversos sectores industriales y alimentación.

El transportista, cuya base operativa está en Lesaka (Navarra), tiene en curso la adquisición de 24 cabezas tractoras a Mercedes-Benz, Iveco y Renault Truck, de las cuales 18 unidades se destinarán a la renovación de su actual flota, formada por 67 camiones, mientras que los seis restantes serán de ampliación.

También el parque de 74 semirremolques del grupo navarro, integrado por 45 *tautliner* y 29 frigos, se ampliará este año con la adquisición de cuatro nuevas unidades de lona y otras seis destinadas para la mercancía refrigerada.

El operador tiene en el polígono industrial Alkaia de Lesaka sus instalaciones en una nave de 1.400 metros cuadrados de superficie que cuenta con otros 250 destinados para oficinas. Además, también tiene en el municipio de Ezcabarte otra delegación para gestión administrativa.



Imagen de cabezas tractoras adquiridas por Barcarga este año.

que llegan por camión a la acera. Ello supone cambiar del transporte marítimo al ferroviario parte de los tráficos desde el origen en Francia (Lyon).

La inversión de 1,5 millones de euros va destinada al cerramiento de la concesión con la construcción de un muro. Además, realizará nuevos accesos para disgregar el paso de camiones del de vehículos ligeros. Y serán automáticas las puertas de acceso para los vehículos pesados. Reubicará también las

375.000

TONELADAS
DE CHATARRA IMPORTADA
PREVISTA A PARTIR
DE 2027

dos básculas de pesaje de vehículos pesados, renovará la pavimentación de toda la concesión y realizará diversas actuaciones para reducir el impacto ambiental de su actividad, entre otras medidas.

La multinacional siderúrgica subcontrata toda la operativa de la terminal, "en coordinación permanente con los departamentos propios de Celsa en sus oficinas centrales". Su estibadora en la dársena catalana es Coma y Ribas.



Dibujo de la terminal con las actuaciones previstas.

CELSA



NORTON
Edificios Industriales S.A.

Soluciones económicas
Flexibilidad
Plazo de entrega reales



Ribera de Axpe, 50 48950 Erandio (Vizcaya) Tel. 944 315 120 www.nortonei.com / norton@nortonei.com



TRANSPORTE XXI

El semirremolque especial cuenta con unas medidas de 38 metros de largo; 6,5 metros de ancho y 4,5 metros de alto.

Carretera

Hipertrans potencia su servicio para Airbus

La compañía realiza la prueba piloto para el transporte de las alas del nuevo avión A350 entre su centro logístico de Ocaña (Toledo) y la planta de la multinacional aeronáutica en Getafe (Madrid)

Carlos Sánchez | Ocaña

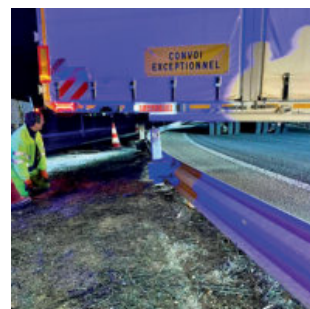
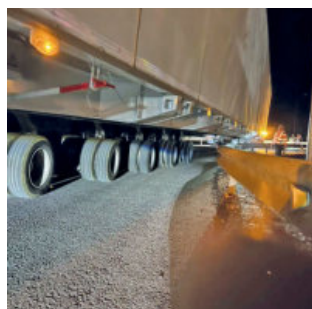
Hipertrans sigue completando su oferta de servicio para el fabricante de aviones Airbus. La compañía especializada en transporte especial llevó recientemente a cabo la prueba piloto para el transporte de alas del nuevo Airbus A350 entre el centro de 'gigalogística' de Hipertrans en Ocaña (Toledo) y la factoría de la multinacional aeronáutica en Getafe (Madrid).

“El primer viaje de prueba ha sido un éxito tanto a nivel de seguridad, como de circulación, operativa...”, confirma a Transporte XXI el consejero delegado de Hipertrans, Juan Gatnau. Para realizar este transporte, la compañía emplea un semirremolque especial XXL que cuenta con unas medidas de 38 metros de largo; 6,5 metros de ancho y 4,5 metros de alto.

En el centro logístico de Hipertrans en Ocaña se procede a ensamblar el semirremolque y los útiles de transporte. “El bastidor se prepara como una especie de ‘Tetris’, con cuatro unidades de recibimiento, en lugar de las dos unidades con las que se suele trabajar, lo que supone un ahorro en la huella de CO2 muy importante”, resalta Gatnau. Estas cuatro unidades de recibimiento son el equivalente a dos alas del nuevo modelo A350.

“Una vez superada la prueba con

éxito, estamos a la espera de la definitiva recuperación de la industria aeronáutica, que ha sufrido mucho con la pandemia, con caídas de actividad de en torno al 40 por ciento”, recuerda el empresario. La previsión es que una vez que la actividad aeronáutica se recupe-



Imágenes del primer viaje de prueba para el transporte de alas del nuevo A350.

re y alcance los niveles previos a la pandemia, “se realizará un viaje de este tipo cada noche”, avanza.

Este tipo de transporte lo realizan con vehículos de la flota de Hipertrans, porque “aunque tenemos también los de Cifuentes, necesitamos vehículos con una capacidad de maniobra muy alta”, explica Gatnau.

Hipertrans lleva años participando en proyectos enmarcados dentro del paraguas de Airbus, en el que participan proveedores, ingenierías y la compañía de transporte. Uno de ellos, por ejemplo, es el proyecto vinculado al avión de carga de gran tamaño Beluga XL, que tendrá un desarrollo a lo largo de varios años. En este caso, Hipertrans y su filial Cifuentes llevan más de un lustro realizando el transporte por carretera de piezas grandes, principalmente alas.

“Somos una parte del multimodal que utiliza este proyecto de aeronáutica. La primera parte es el terrestre, que hacemos nosotros y luego está la parte de transporte aéreo”, señalaba en su día Gatnau a este periódico. Hipertrans, a través de su filial Cifuentes, realiza el transporte de piezas grandes y lo complementa con la actividad de ‘gigalogística’ en su centro de Ocaña, donde cuentan con una nave para logística de piezas de gran tamaño. Un servicio similar prestará en el caso del nuevo A350.

‘Gigalogística’

El centro de ‘gigalogística’ de Hipertrans en Ocaña cuenta con 300.000 metros cuadrados de superficie y dispone de una primera nave de 25.500 metros cuadrados, a la que se irán sumando tres nuevas instalaciones de 11.000, 6.800 y 2.600 metros cuadrados. Las naves, que alcanzan entre los 12 y los 14 metros de altura, disponen de puertas de 6 metros de alto y 9,6 metros de ancho, para facilitar las operaciones con piezas de gran volumen.

La instalación está diseñada para estocaje y desarrollo de proyectos, así como para custodia y conservación. El objetivo de Hipertrans pasa por “trasladar todo el conocimiento de nuestra compañía en transporte especial al mundo de la logística con elementos grandes, que requieren una manipulación y un saber hacer específicos”, como apuntaba en su día a este periódico Joan Gatnau i Florensa, responsable de Desarrollo de Negocio de Hipertrans Gigalogística. La firma ofrece transporte, manipulación, consolidación y desconsolidación, entre otros servicios, para grandes dimensiones.

La operativa permite el transporte de dos alas del avión por cada viaje

Servicios

Algeciras reclama modernizar el PCF

Los empresarios afectados por los problemas que padece el centro de inspección del puerto andaluz realizan una masiva concentración para denunciar la inacción de la Administración y urgen flexibilizar las operaciones

A. Martínez | Valencia
Los empresarios afectados por los problemas históricos en el funcionamiento del Puesto de Control Fronterizo (PCF) del puerto de Algeciras expresaron el pasado 7 de marzo una enérgica protesta, solicitando más recursos de personal y mayor digitalización.

Bajo el lema "Puerto y Comarca. Prioridad de Estado, ya", una gran representación de la comunidad logística y portuaria del enclave, más de 300 personas, se concentró para "volver a denunciar la falta de respuesta por parte de la Administración.

El presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, calificó la concentración como "histórica" e indicó que el estado del PCF "limita el crecimiento de la actividad", además de resaltar que "estamos jugando con desvíos a otros puertos y aquí no se trata de rebajar la seguridad de la inspección, sino en mejorar la forma de trabajar".

Normas únicas

Defendió que "la Administración debe darse cuenta de esas necesidades y establecer un concepto de inspección moderna donde se trabaje de forma colaborativa, porque los reinos de taifas están desfasados y hay que dar facilidades, apoyando el mantenimiento del empleo y crear más". Por último, Landaluce indicó que "necesitamos urgencia en la implementación de medidas. Queremos que se escuche muy claro en Madrid porque el tiempo se está acabando".

Por su parte, Manuel Cózar, presidente de Ateia en Algeciras apuntó que "estamos pidiendo la aplicación de una norma única para toda Europa. Sanidad no es capaz de aplicar la ló-

gica como sucede en Róterdam, que es nuestro gran enemigo, donde están muy favorecidos los lobbies alimenticios. Parece que lo

que se persigue son las derivaciones a otros puertos".

Por su parte, Anesco, asociación de empresas es-tibadoras, ha criticado la

pasividad del Gobierno para lograr "avances" y ha recordado que presentó una batería de medidas sobre los PCF en 2022.

OEA

Empresas de Servicios a las Empresas

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

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>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ OEA ✓ Proyectos llave en mano ✓ Transportes terrestre FTL/LTL ✓ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez ✓ ADR-SQAS-Sandach ✓ Operadores Logísticos ✓ Almacenes aduaneros ✓ 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"> ✓ Fletamentos ✓ Transitarios internacionales ✓ Operadores Logísticos ✓ Transporte terrestre ✓ Outsourcing ✓ Transporte marítimo ✓ Agentes de aduanas ✓ Transporte aéreo ✓ Seguros ✓ 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"> ✓ Transitarios internacionales ✓ Representantes Aduaneros ✓ Operadores Logísticos ✓ Fletamentos ✓ Operadores de MMPP ✓ Almacenes Aduaneros ✓ Proyectos llave en mano ✓ Consignaciones 	<div style="text-align: center;"> <p>FINISTERRE AGENCIA MARÍTIMA S.A.</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Transitarios internacionales ✓ Operadores Logísticos ✓ Fletamentos ✓ Transporte marítimo ✓ Consignaciones ✓ Estiba ✓ Aduanas ✓ Seguros
<div style="text-align: center;"> <p>CASINTRA PORT Muelle de la Osa, Puerto de El Musel 33212 Gijón, Asturias Tel. 985 985 850 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Transporte terrestre ✓ Almacenamiento logístico ✓ Almacenes Aduaneros ✓ Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) ✓ 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"> ✓ Proyectos llave en mano ✓ Transporte marítimo ✓ Transporte aéreo ✓ Transporte terrestre ✓ Fletamentos ✓ Transitarios internacionales ✓ Agentes de aduanas ✓ Operadores Logísticos ✓ Seguros ✓ Almacenes aduaneros
<div style="text-align: center;"> <p>COMA Y RIBAS SL 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"> ✓ Fletamentos ✓ Transitarios internacionales ✓ Agentes de aduanas ✓ Operadores Logísticos ✓ Seguros ✓ Transporte marítimo ✓ Transporte aéreo ✓ Transporte terrestre ✓ Proyectos llave en mano 	<div style="text-align: center;"> <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> </div> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Asesoramiento en IIEE, Derecho Aduanero y Comercio Internacional ✓ Consultoría en logística internacional ✓ Agente consignatario de buques ✓ Consultoría en Mercancías Peligrosas ✓ Outsourcing ✓ Servicios aduaneros ✓ Consultoría OEA ✓ Depósito Fiscal de Bebidas Alcohólicas

Aéreo

Aena trabaja para reactivar el polo logístico de Barajas

Su presidente, Maurici Lucena, admite que el cambio en la situación financiera está dilatando el proceso de adjudicación definitiva y la puesta en marcha efectiva del proyecto

Carlos Sánchez | Madrid
Aena trabaja para reactivar el proyecto de polo logístico del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que ha sufrido el impacto del cambio en la situación financiera experimentado en los últimos meses. El gestor aeroportuario se está encontrando con más dificultades de las previstas para encontrar el socio inmobiliario con el que impulsar la *joint venture* que se encargará de ejecutar el desarrollo de la primera área logística del aeropuerto.

“Ha corrido la lista y ahora estamos analizando, de acuerdo siempre con el pliego al que estamos obligados a referirnos, el siguiente paso”, avanzó Maurici Lucena, presidente y consejero delegado de Aena, en el marco de una rueda de prensa celebrada en Madrid. Tras las renuncias de Segro, Logicor y la más reciente de P3, el siguiente candidato en la lista es Merlin Properties, con el que negocia actualmente Aena.

“Es evidente que el giro



Maurici Lucena, flanqueado por José Leo y María Gómez, durante la rueda de prensa de presentación de resultados de Aena.

TRES ZONAS DE ACTUACIÓN

El futuro polo logístico de Madrid-Barajas contará con tres zonas de actuación, dos ellas situadas al sur, junto al actual centro de carga aérea, y otra al norte, cerca de la A1.



Fuente: Aena

Merlin es la favorita

Al cierre de esta edición, Aena negocia con Merlin Properties para que se convierta en el socio inversor que le acompañe en el desarrollo de la primera fase del nuevo polo logístico de Barajas, en lo que será el primer paso del proyecto 'Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas'.

El proceso de selección ha chocado con un cambio brusco en las condiciones de financiación en el último año, que se han convertido en un muro infranqueable para las tres ofertas inicialmente elegidas por Aena, correspondientes a las firmas Segro, Logicor y P3 Logistic Parks.

En concreto, fuentes del sector sitúan como escollo insuperable el pago inicial por el derecho de superficie que concede Aena por las 32 hectáreas de terreno afectadas por el proyecto durante un período de 75 años. En el caso de la oferta de P3 Logistic Parks, por ejemplo, este pago se elevaba a 52,2 millones de euros, a lo que se sumaban otros 116 millones de euros en el capítulo de inversiones.

El incremento de los tipos de interés ha venido a complicar la manera de

afrontar este pago inicial en unas condiciones adecuadas para la rentabilidad del proyecto, según reconocen las mismas fuentes consultadas. La excelente situación financiera de Merlin Properties jugaría en este caso a su favor, insisten desde el sector.

La primera fase del proyecto comprende el desarrollo de 28 hectáreas para instalaciones logísticas y 4 más para zonas verdes. En total, la edificabilidad para naves en el nuevo espacio se sitúa en 153.000 metros cuadrados.

En conjunto, Aena tiene previsto desarrollar un gran polo logístico que contará con tres zonas de actuación y que alcanzará los 1,3 millones de metros cuadrados de superficie edificable. La primera zona en desarrollo es la más próxima a la A2, mientras que la segunda se ubicará también en el sur. En ambos casos, los desarrollos se sitúan junto al actual centro de carga aérea de Barajas. Por su parte, la tercera zona está previsto que se ubique al norte del aeropuerto, en las proximidades de la A1.

que la política monetaria ha dado en el mundo tiene consecuencias financieras relevantes”, reconoció Lucena. “Cuando elaboramos el *business case* la situación era totalmente distinta y lo estamos viendo en muchas áreas de actividad económica”, admitió.

En este sentido, Lucena recordó que “estamos hablando de inversiones y un negocio a 75 años vista donde el descuento de flujos de caja es una parte muy relevante del planteamiento”. Para el directivo, estas razones explican “lo dilatado del proceso de asignación definitiva y de puesta en marcha efectiva de la primera área logística en el aeropuerto de Barajas”.

Por otro lado, en referencia a la propuesta de ampliación del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat por medio de una pista en el mar, el presidente de Aena apuntó que “los impulsores de la propuesta han insistido mucho en que es una idea. Una idea que podría, eventualmente, cristalizar en una propuesta”.

Lucena recordó que, en su momento, “fuimos muy respetuosos con la legítima oposición del Gobierno catalán a la ampliación que planteaba Aena”. En este aspecto, “para nosotros el consenso territorial vuelve a ser fundamental en cualquier nuevo proceso de análisis de alternativas que se vaya a producir en los próximos meses”, matizó.

“Ahora mismo hay un acuerdo político, que emana de un acuerdo presupuestario, en virtud del cual en los próximos meses se va a constituir una mesa institucional y técnica, que analizará las distintas alternativas, muchas de las cuales Aena ya planteó en su momento”, afirmó el directivo. “Por respeto al acuerdo que se va a expresar en esa mesa, la obligación de Aena es esperar a su cons-

titución y cuando se nos pregunte, dar nuestra opinión”, refrendó.

Beneficios

Aena consiguió volver a la senda positiva en 2022, al cerrar el ejercicio con un beneficio neto de 901,5 millones de euros, frente a las pérdidas de 475,4 millones del año anterior. Los ingresos totales consolidados del grupo se situaron en 4.237,5 millones de euros, un 69,3 por ciento más respecto a 2021. A su vez, el resultado bruto de explotación (Ebitda) se situó en 2.078,9 millones de euros, frente a los 91 millones del

año anterior.

Por otra parte, de cara al presente año, el gestor aeroportuario ha revisado al alza su estimación de tráfico de pasajeros hasta una horquilla de entre el 94 por ciento y el 104

por ciento sobre las cifras de 2019, frente a la previsión inicial de entre el 87 por ciento y el 97 por ciento. “El escenario estadístico básico nos anticipa una recuperación del 99 por ciento respecto a 2019”, apuntó Lucena.

El incremento en el volumen de tráfico de pasajeros repercutirá también directamente en el comportamiento del negocio de la carga aérea, que en España está directamente ligado a las bodegas de los aviones de pasaje.

Madrid, por encima de 2019

Eva Mármol | Barcelona

Los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat salieron mejor librados, y con diferencia, que la media del conjunto de aeropuertos europeos y que los primeros cuatro del *ranking* del complicado 2022. El tráfico de mercancías en la red de aeropuertos europeos bajó el 5 por ciento en comparación con 2021, “un resultado directo de la guerra en Ucrania y de las interrupciones en el comercio mundial y en las cadenas de suministro”, señala el diagnóstico de ACI Europa.

En este complicado contexto, Barajas cerró el ejercicio con un crecimiento del 8,2 por ciento de sus flujos. Un resultado que contrasta con la evolución de Fráncfort, el líder europeo, que registró un retroceso del 13,7 por ciento, como también bajaron París-Charles de Gaulle (-4,7 por ciento), segundo, Leipzig (-5,2 por ciento), tercero, y Ámsterdam, cuarto (-13,8 por ciento). En cambio, el nuevo aeropuerto de Estambul, quinto, registró un avance del 88 por ciento.

Barcelona, el segundo aeropuerto español en el ‘Top 30’ europeo, creció, y más que Madrid al incrementar los flujos de carga el 14 por ciento. Eso sí, mientras Barajas superó por los pelos (+1 por ciento) los tráficos prepandemia, El Prat todavía está lejos (-12 por ciento). El tercer aeropuerto español en el ‘Top 30’, Zaragoza, sufrió de lleno el conflicto (-35 por ciento) y más acusado que el conjunto de aeródromos europeos.

ESPAÑA EXHIBE MÚSCULO

Los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Zaragoza, este último a pesar de perder carga, se mantienen en el ‘Top 30’ de Europa.

				2022	%22/21	%22/19
1	Fráncfort	FRA	Alemania	1.924	-14%	-4%
2	París	CDG	Francia	1.890	-5%	-1%
3	Leipzig	LEJ	Alemania	1.509	-5%	+22%
4	Ámsterdam	AMS	Países Bajos	1.438	-14%	-8%
5	Estambul	IST	Turquía	1.426	+88%	+137%
6	Londres	LHR	Reino Unido	1.351	-3%	-15%
7	Lieja	LGG	Bélgica	1.140	-19%	+26%
8	Luxemburgo	LUX	Luxemburgo	970	-11%	+14%
9	Colonia	CGN	Alemania	958	-1%	+20%
10	Milán	MXP	Italia	717	-3%	+31%
11	Bruselas	BRU	Bélgica	616	-7%	+26%
12	Madrid	MAD	España	566	+8%	+1%
13	East Midlands	EMA	Reino Unido	391	-9%	+16%
14	Tel-Aviv	TLV	Israel	370	0%	+23%
15	Copenhague	CPH	Dinamarca	277	-	-
16	Munich	MUC	Alemania	259	+55%	-22%
17	Londres	STN	Reino Unido	240	-8%	+7%
18	Viena	VIE	Austria	169	-1%	-17%
19	Lisboa	LIS	Portugal	156	+23%	+10%
20	Barcelona	BCN	España	156	+14%	-12%
21	Helsinki	HEL	Finlandia	153	+1%	-25%
22	Oslo	OSL	Noruega	153	-11%	-8%
23	Dublín	DUB	Irlanda	140	+8%	+2%
24	Roma	FCO	Italia	134	+42%	-28%
25	Budapest	BUD	Hungría	133	+7%	+45%
26	Zaragoza	ZAZ	España	127	-35%	-30%
27	Varsovia	WAW	Polonia	102	+4%	+4%
28	Almaty	ALA	Kazajistán	99	-	-
29	Estocolmo	ARN	Suecia	97	+2%	+92%
30	París	ORY	Francia	82	+11%	-8%
TOTAL TOP 30				17.742	0%	+11%
TOTAL EUROPA				19.153	-5%	+2%

Datos en miles de toneladas. Fuente: ACI Europe.

32

HECTÁREAS
SUMA LA PRIMERA
FASE DEL POLO
LOGÍSTICO

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

Ewals Cargo Care

ewals.es

Software para la logística y el transporte de mercancías

TRANSKAL

ADUR software productions

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

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

Marítimo

Bilbao se marca doblar la carga ro-ro y un 30% más de TEUs

El plan estratégico 2023-2026 de la Autoridad Portuaria, que preside Ricardo Barkala, contempla añadir 2 millones de toneladas de graneles y unas inversiones de 200 millones de euros en ampliar sus infraestructuras y transición energética

Iñaki Eguía | Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao se ha marcado unos objetivos ambiciosos hasta 2026 centrados en doblar su carga rodada, hasta los 80.000 UTIs anuales; elevar un 30 por ciento su movimiento de contenedores, que en 2022 rozó los 500.000 TEUs; y añadir 2 millones de toneladas de graneles, a los más de 24 de líquidos y sólidos movidos el pasado año.

Durante la presentación del plan estratégico cuatrienal, el presidente de la entidad, Ricardo Barkala, incidió en la apuesta del puerto vizcaíno para “consolidarse como referente del tráfico del Atlántico, a través de una especialización inteligente y la creación de valor”.

En este ámbito, el máximo responsable del puerto de Bilbao destacó “las expectativas de crecimiento en el volumen de tráficos de corta distancia en la fachada de Europa Atlántica, para la carga ro-ro y en contenedor, como respuesta a las políticas europeas que persiguen reducir la circulación de mercancías por carretera en favor de las autopistas del mar y los corredores europeos”.

En el desarrollo del tráfico de contenedores, en el que la Autoridad Portuaria de Bilbao tiene en curso la licitación de una segunda terminal, Ricardo Barkala manifestó que es un “reto complejo ante una competencia creciente en la fachada cantábrica”. El aumento del 30 por ciento en TEUs sobre el registro de 2022, supondría sumar unas 150.000 cajas y poder romper el techo



El plan apuesta por la especialización inteligente y la creación de valor

El futuro desarrollo tiene como base ser un puerto verde, competitivo y responsable

Ricardo Barkala
Pte. Puerto de Bilbao



Ricardo Barkala, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, en la presentación del plan estratégico 2023-2026.

de los 638.000 TEUs establecido en el año 2018.

En su análisis para elevar el flujo de contenedores, Barkala remarcó el posicionamiento del puerto de Bilbao “en sus conexiones *feeder* con los principales *hubs* del norte de Europa, así como las oportunidades de crecimiento en líneas con el *foreland* natural, en el actual contexto de concentración de las grandes rutas marítimas del contenedor, como consecuencia de sus procesos de integración y de búsqueda de economías de escala”.

En este escenario, el responsable portuario expuso la necesidad de aumentar la oferta de conexiones directas con América, citando como ejemplo

el nuevo servicio lanzado con Estados Unidos por Ellerman City Liners, así como explorar la implantación, a medio y largo plazo, de rutas con el continente africano.

Puertos secos y ‘depots’

Además, Ricardo Barkala resaltó, dentro del objetivo de crecer en tráfico de contenedores, los márgenes de mejora para “sacar una mayor rentabilidad a los ‘depots’ y puertos secos que gestiona el puerto de Bilbao, así como con la mayor accesibilidad que permitirá la futura puesta en marcha de la Variante Sur Ferroviaria”.

Asimismo, el máximo responsable de la dársena vizcaína defendió una ten-

dencia en positivo para la carga rodada a través del desarrollo abordado en el puerto de Bilbao por Brittany Ferries y Finnlines, “con buques de mayor capacidad y más sostenibles”.

Por otra parte, el presidente del puerto de Bilbao anunció unas inversiones de 200 millones de euros en el cuatrienio, que en su mayor partida “estarán destinadas a completar la ejecución del Espigón central y del muelle AZ1, unas infraestructuras con las que se culmina el desarrollo de su espacio físico en el Abra Exterior”.

La transición energética también figura entre los principales desembolsos, en su compromiso por consolidarse como un puerto verde, competitivo y responsable. El plan estratégico de la dársena vasca, que está alineado con el Marco Estratégico del Organismo Público Puertos del Estado, se fija como objetivo de descarbonización una reducción del 40 por ciento de las emisiones de CO2; la electrificación del 30 por ciento de los muelles con la iniciativa BilbOPS; y la instalación de 30 MW para la autogeneración.

Finalmente, Barkala trazó, en el rumbo del puerto de Bilbao hasta 2026, las prioridades del mantenimiento del equilibrio económico-financiero, con un endeudamiento controlado, así como la atracción de talento para garantizar el relevo generacional.

40

POR CIENTO MENOS DE EMISIONES DE CO2 PARA EL AÑO 2026



Imagen de una cabeza tractora incorporada por Trasoilulla durante este año.

Carretera

Transoilulla, con el foco en el gasóleo

El transportista gallego, del grupo Ulla, ha reforzado su flota de cisternas en el último trienio para operar con 35 camiones

Iñaki Eguía | A Coruña
Transoilulla ha logrado un crecimiento continuado de su actividad de transporte de carburantes en Galicia durante el último quinquenio. El operador de transporte por carretera, con sede en Vedra (A Coruña), y perteneciente al grupo Ulla, ge-

neró una facturación de 3,1 millones en 2021, un 11,6 por ciento más que en el año anterior y un 39,6 por ciento por encima de sus ingresos de 2017, según los datos facilitados por el Registro Mercantil.

Este aumento del negocio de Transoilulla también ha tenido

su reflejo en los activos de su flota de cisternas. La compañía coruñesa, fundada en 1997, ha incorporado en el último trienio unas cinco cabezas tractoras, operando en la actualidad con una flota de 24 trailers y 11 camiones rígidos.

El grupo también integra a Ullacargo que posee otros 11 vehículos

El grupo Ulla también engloba a la filial Ullacargo, centrada en ofrecer servicios de transporte nacional para la mercancía general. Este operador, constituido en 2001, gestiona una flota de nueve cabezas tractoras con 15 semirremolques de lona, así como otros dos camiones rígidos para acarrear cargas vinculadas a los sectores de alimentación, construcción o forestal, entre otros.

Ullacargo dispone de una parcela de 4.000 metros cuadrados en Curtis (A Coruña), donde dispone de una nave con una superficie de 1.000 metros cuadrados. Este transportista de carga general rozó un negocio de 1,6 millones de euros en 2021, un 5,4 por ciento más que en el ejercicio anterior, según muestra el Registro Mercantil.

LOGISTICS
4.0 INCUBATOR

LA PRIMERA INCUBADORA DE ESPAÑA
PARA STARTUPS DE LOGÍSTICA 4.0

www.incubadoralogistica.com

ZF CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA



Cámaras
Fundación INCYDE

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa

Transitarios

Tiba potencia la logística de contratos

El grupo transitario gana peso en el ámbito de las operaciones dedicadas, reforzando su red de plataformas monoclientes para carga seca en España

A. Martínez | Valencia
Tiba Spain apuesta por avanzar como proveedor 4PL (Fourth Party Logistics), consolidando y reforzando su división de logística de contratos en España, donde busca incrementar su peso específico.

El objetivo de la firma, con central en Valencia, que generó unas ventas de 300 millones de euros en 2021, es “buscar operaciones dedicadas” dentro de su estrategia de seguir creciendo en logística, ofreciendo a los clientes una única solución comercial y operativa a toda su cadena de distribución. Así lo explicó a Transporte XXI, Javier Romeu Castellet, consejero delegado de la transitaria Tiba Spain.

Para ello, la compañía de Grupo Romeu está reforzando su red de plataformas logísticas para carga seca, ganando peso en el ámbito de las operaciones

dedicadas. Su último proyecto ha empezado a impulsarlo en Valencia, con el alquiler de una nave logística de 4.800 metros cuadrados de almacén en el Polígono Industrial La Coma de Picassent, a tan solo 20 kilómetros del puerto de Valencia y muy próximo al Parque de Proveedores de Ford en Almussafes.

“Parte de nuestro negocio es el ‘contract logistics’ (logística de contrato)”, señaló Romeu. La nave de Picassent “encaja” dentro de la estrategia que el operador quiere potenciar en los próximos años, bajo una lógica premisa, “si sale el cliente alquilamos la nave”, añadió.

La plataforma, propiedad de la firma valenciana Nederval, dispone de la calificación de sostenibilidad *Breeam Good*, con una altura libre de 10,4 metros y 9 muelles para la carga y descarga de camiones, con

€
300

MILLONES
DE VENTAS
EN 2021



Operaciones de carga aérea de Tiba Spain.

TIBA SPAIN SA

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017
Ingresos de explotación	299,69	+74%	+106%	172,19	145,68	127,39	124,17
Ebitda	7,31	+167%	+235%	2,74	2,18	2,80	3,17
Resultado d.i.	5,04	+152%	+277%	2,00	1,34	1,62	1,97
Patrimonio neto	14,97	+31%	+44%	11,43	10,43	10,09	8,47
Empleados	356	+6%	+4%	335	343	340	335

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

una campaña de maniobra de 21 metros, permitiendo avanzar en su hoja de ruta para mejorar la huella de carbono de sus clientes.

Nuevo centro logístico de Tiba Spain en Picassent (Valencia).

La compañía, filial de Grupo Romeu, viene potenciando las operaciones de logística dedicada, garantizando que toda la cadena de suministro de un cliente, o una parte en particular, se gestiona de la forma más eficiente desde la recolección o la fabricación hasta la entrega en su destino.

En concreto, Tiba permite la subcontratación de una o todas las fases del servicio logístico: recogida en origen, despacho de aduanas y consultoría, transporte marítimo, aéreo o terrestre, servicios de depósito aduanero, preparación de pedidos y distribución, con la planificación y realización del transporte hasta el punto de entrega.





Imagen del centro de inspección de mercancías del puerto de Bahía de Cádiz.

Servicios

Bernardino Abad se fortalece en Cádiz

El operador se adjudica la prestación del servicio de apoyo del centro de inspección de mercancías en el enclave andaluz

Antonio Martínez | Valencia
Bernardino Abad se ha adjudicado el servicio a las administraciones del Estado para las inspecciones de mercancías en el Puesto de Control Fronterizo (PCF) del Muelle Reina Sofía de Cádiz, según han confirmado a Transporte XXI fuentes del operador andaluz.

La Autoridad Portuaria, que preside Teófila Martínez, adjudicó el contrato el pasado 24 de enero. La firma fortalece así una actividad que atiende desde 1996, “prácticamente desde su inauguración, apoyando los tráficos de la zona, tanto en el trato de las mercancías, como en los horarios aplicados, colaborando a conseguir un puerto más competitivo”, explica la compañía.

El operador estima realizar en 2023 inversiones centradas “en la digitalización de procedimientos en orden a agilizar y facilitar los servicios a los usuarios” del centro de inspección de mercancías.

En las instalaciones del PCF, junto a la terminal de contenedores que explota Concasa, vienen trabajando los servicios de Aduanas y Sanidad Exterior, así como los servicios de inspección de Soivre, Sanidad Veterinaria y Servicio Fitosanitario. La instalación, con una superficie de 800 metros cuadrados, dispone de sendas cámaras de 100 metros cúbicos para mercancía congelada y refrigerada, respectivamente, así como varios muelles de descarga para el análisis de contenedores con mercancías objeto de inspección física.

Junto a las instalaciones del

chos de aduanas”, indican desde Bernardino Abad.

Desde este almacén “se da apoyo a las necesidades en las escalas de cruceros (provisiones, piezas de pertrechos, mercancías en tránsito, entre otros), uno de los negocios en los que el operador está especializado en el puerto andaluz.

A la espera del nuevo PIF

El enclave andaluz sigue a la espera de poner en funcionamiento el nuevo Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), una instalación que se entrará en servicio junto a la nueva terminal de contenedores, tras una inversión de 4,3 millones de euros. Este centro permitirá avanzar en una mejor adecuación de los servicios actuales, con 2.224 metros cuadrados para la realización de operaciones de inspección.

En este sentido, desde Bernardino Abad se indica que la empresa “sigue de cerca la entrada en funcionamiento de la terminal, donde se ubican las nuevas instalaciones del PIF”. El objetivo de la compañía es optar al pliego de condiciones que el enclave abrirá para la nueva concesión, que deberá ayudar a multiplicar los tráficos de carga perecedera por Cádiz.

La compañía transitaria ya realizó un importante paso en 2017 cuando procedió a integrar en su estructura logística internacional el servicio logístico de almacén que venía realizando la empresa Docks Logistics Spain, dentro de Grupo Romeu.

Tiba gestiona más de 45.000 huecos para palés en España

Tiba Spain se hizo cargo de más de 43.000 metros cuadrados de almacenes, ubicados en las provincias de Valencia, Madrid y Barcelona, gestionando más de 45.000 huecos de palés. Tras esta operación, comenzó a desarrollar el negocio de logística de contrato de la transitaria, con la apertura de soluciones dedicadas para aquellos clientes que necesitan de un trato preferente, con la gestión externalizada de almacenes.

Cargadores

Coca-Cola avanza en su estrategia de sostenibilidad

La compañía espera tener este año 14 camiones propulsados por el biocombustible HVO en sus rutas en Iberia y adelanta que arrancará con sus dos primeros camiones eléctricos en Valencia para flujos de corto recorrido

Alfonso Alday | Bilbao

Coca-Cola Europacific Partners (CCEP) sigue dando pasos firmes en su ambiciosa estrategia de sostenibilidad, cuyo objetivo es alcanzar cero emisiones netas de carbono en el año 2040, con una etapa intermedia: reducir sus emisiones un 30 por ciento en 2030.

La compañía, que realiza más de 300.000 envíos anuales de transporte terrestre en España y Portugal, espera tener 14 camiones propulsados por el biocombustible HVO (Hydro-treated Vegetable Oil, por sus siglas en inglés), en sus rutas en el mercado ibérico a lo largo de este año. Estos vehículos permiten reducir en un 90 por ciento las emisiones de CO₂, “gracias a la utilización de un combustible de última generación, sostenible y renovable”.

Así lo avanzó el director de Logística de CCEP Iberia, Daniel López Bárcena, durante su intervención en una jornada celebrada en el Bilbao Exhibition Centre, en el marco de la feria Empack y Logistics & Automation. El encuentro contó con la asistencia de primeros espaldas de empresas de transporte por carretera y operadores logísticos.

Combustibles alternativos

López Bárcena desgranó durante su ponencia las principales líneas de la compañía en su apuesta por la descarbonización, donde la utilización de combustibles alternativos juega un papel clave, ya que “el 8 por ciento de nuestra huella de carbono depende del transporte”, explicó. En este sentido, el directivo adelantó que la compañía arrancará en unos meses con sus dos primeros camiones eléctricos en Valencia, para flujos cortos, y poder testar así sus prestaciones.

303.000

ENVÍOS
DE TRANSPORTE
TERRESTRE AL AÑO EN
EL MERCADO IBÉRICO

3.856

RUTAS

9

OPERADORES DE
TRANSPORTE

6.780

CONDUCTORES

71 mill.

DE KILÓMETROS
RECORRIDOS AL AÑO



Daniel López Bárcena, director de Logística de CCEP Iberia.

Además, la multinacional cuenta con 50 camiones de GNL en el mercado ibérico, que permiten reducir un 16 por ciento de CO₂. Una iniciativa que “seguiremos impulsando, pese a la difícil coyuntura tras la guerra en Ucrania”, que ha disparado los costes energéticos, señaló López Bárcena.

La hoja de ruta de Coca-Cola también incluye la optimización de rutas, con “vehículos 100 por cien optimizados”, y la utilización de ‘duotrailers’ para “mejorar la productividad y la rentabilidad, así como la carga de palés en cada reparto”. Actualmente, la compañía tiene seis unidades en marcha de estas características, que permiten ahorrar unos 1.000 viajes al año, con la consiguiente reducción de la huella de carbono.

Al mismo tiempo, López Bárcena recordó que en Iberia disponen de 19 camiones con sis-



Coca-Cola realiza más de 300.000 envíos de transporte terrestre al año en el mercado ibérico y dispone de 25 almacenes.

tema DA (*double height container*) para el transporte de vidrio retornable, que permite el envío a doble altura, reduciendo a la mitad el número de viajes diarios. “La estrategia se enfoca en maximizar la reducción de nuestros envíos”, apuntó el director de Logística de CCEP Iberia.

Apuesta intermodal

Otra de las patas de Coca-Cola en su plan de acción climática es la intermodalidad, si bien, López Bárcena no ocultó que “se trata de una apuesta muy complicada”, tras apuntar que “supone mucho esfuerzo, perdemos flexibilidad y es menos eficiente”. La compañía utiliza el tren en rutas nacionales desde Sevilla y Valencia con Madrid e internacionales entre Alemania y Madrid y Barcelona y Suecia. En total, realiza 2,6 millones de kilómetros por tren, por lo que “es fundamental el impacto en los objetivos de descarbonización”, concluyó el director de Logística de CCEP Iberia.

La compañía, una de las principales cargadoras en España, realiza 303.000 envíos de transporte terrestre al año, que suponen 71 millones de kilómetros recorridos al año, y más de 17.000 envíos por vía marítima. En el mercado ibérico, dispone de siete fábricas de refrescos, cinco manantiales de agua mineral y 25 almacenes.



Marítimo

La Palma ganará oferta ro-ro

Puertos de Tenerife activa la hoja de ruta para acometer la expansión de su muelle polivalente, bajo una inversión cuantificada en 43 millones de euros

Antonio Martínez | Valencia

El puerto de Santa Cruz de La Palma ganará capacidad en los próximos años para reducir la congestión de sus instalaciones para tráficos de carga rodada. Para ello, la Autoridad Portuaria de Tenerife, que preside Carlos González Pérez, ha activado la hoja de ruta para acometer una serie de iniciativas en el enclave canario que permitirán acometer la expansión del muelle polivalente, bajo un programa inversor cifrado en 43 millones de euros, de acuerdo al informe al que ha tenido acceso Transporte XXI.

El consejo de administración de Puertos de Tenerife acordó el pasado mes de noviembre aprobar el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma, acompañado de un estudio ambiental estratégico, un documento que traza las necesidades y potencialidades de la dársena hasta el ejercicio 2037.

La dirección de Puertos de Tenerife determina que en La Palma “la superficie de terminal requerida para los tráficos de carga rodada Península-Canarias resulta insuficiente a día de hoy, para operar, de manera eficiente el volumen de tráfico actual” y añade que “la tendencia es a empeorar con el transcurso de los años”.

La estimación de necesidad de espacio asciende a 16.400 metros cuadrados, reordenando los espacios, y unificando las tres áreas de trabajo actuales en una sola, dotando al enclave de “una terminal con continuidad espacial conformada por un único recinto cerrado y controlado”. El puerto prevé que parte del área se gane a la zona de contenedores, por lo que se estima una necesidad neta de 10.000 metros cuadrados.

Para esta expansión, el puerto ha propuesto una prolongación del actual muelle para lograr una longitud de 140 metros y un calado de 12 metros, bajo una inversión de 11,89 millones de euros. Esta actuación lleva asociada la reorganización de los atraques pesquero y la construcción de un espigón a modo de contradique, ofreciendo abrigo a la zona sur del muelle. Esto supondrá la prolongación de 200 metros del Dique del Este, con una inversión de 15,85 millones de euros.

Por otro lado, el puerto realizará una ampliación de 10.700 metros cuadrados de su explanada este, para reorganizar los tráficos interinsulares de pasajeros que se realizan en el enclave, proyecto que supondrá

una inversión de 15 millones de euros, según la planificación realizada.

Descartada la Dársena de Los Guinchos

Por su parte, Puertos de Tenerife desestima en su Plan Director de Infraestructuras la construcción de una nueva dársena al sur de la actual, en la Punta de Los Guinchos, destinada a la descarga de grandes buques de graneles sólidos y líquidos. La actuación estudiada, que supondría un desembolso de hasta 95 millones de euros, generaba, en su versión más extensa, dos líneas de atraque de 219 y 314 metros, con una superficie de explanada de 107.200 metros cuadrados. En su estudio, la Autoridad Portuaria constató que este proyecto tenía problemas para la maniobrabilidad de los buques y empeoraba las condiciones de agitación de la actual dársena, aparte de problemas ambientales.

La Palma registró un volumen de 42.449 unidades de tráfico rodado en 2022, un volumen similar al del ejercicio 2021.

€
43
MILLONES
EN
INVERSIONES





Grupo Mestre

Consignación y Fletamento s.l.
Logística integrada marítimo portuaria



Global Liner Agencias Servicios regulares a: Turquía • Egipto • Argelia • Rusia • Islas del Pacífico

YANG MING Servicio semanal a: Singapur • Hong Kong • China • Tailandia • Indonesia • Vietnam • Filipinas • Malasia • Tailandia • Corea • Japón • India • Sri Lanka • Bangladesh • Pakistán • Egipto • Israel • Turquía • Grecia • Estados Unidos

Inframediterráneo, s.a. SERVICIO MARÍTIMO • CONSIGNACIÓN DE CARGAS

NAVIERA BARCELONESA, S.A. Servicio a buques tramp.

Consignación y Fletamento: Edificio Mestre, Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona 08039 Barcelona
Barcelona: Tel. 93 298 64 00 • Fax 93 298 64 01
Valencia: Tel. 96 331 94 40 • Fax 96 331 94 46

La Palma manipuló 42.449 UTIs vía ro-ro en 2022

Carretera

ADER complementa sus servicios con Grupo T.I.

Supergroup, propietaria de ambas compañías, sigue buscando oportunidades en el mercado español tras adquirir también una consultora el año pasado

Eva Mármol | Barcelona
Servicios Empresariales Ader, especializada en transporte dedicado, complementa sus servicios con Grupo T.I. Transporte Inmediato, dedicado a la última milla B2B y B2C, sobre todo para los sectores de Horeca, alimentación y farmacia. La multinacional sudafricana Supergroup, propietaria de Ader desde el año 2017, incrementó su presencia en el mercado español con la compra del grupo navarro durante el año pasado.

La pertenencia de Pamplona T.I. Transporte Inmediato al mismo grupo “nos ha permitido ampliar nuestro porfolio como especialistas en la distribución dedicada en un área no cubierta como era la temperatura controlada y para sectores en los que apenas estábamos presentes”, como es la alimentación y el farmacéutico, señala Álvaro Ruiz, director de Desarrollo de Negocio de Ader. La compañía navarra ofrece un tipo de servicio que Ader tenía que subcontratar con anterioridad.

Grupo T.I., que mantiene el nombre, cuenta con siete plataformas, operando en 16 provincias. Dispone de una flota propia de unos 260 vehículos y una planti-

lla de aproximadamente 300 trabajadores.

La navarra no fue la única operación de compra de la multinacional sudafricana en el mercado español el año pasado. También adquirió SuplyChange, consultora de transporte y logística. Y contar con una consultora ha supuesto, a su vez, “potenciar el desarrollo de proyectos más grandes en los que acompañamos al cliente en la toma de decisiones”, añade el directivo.

Este ha sido el caso en una de las tres principales líneas de negocio de Ader, el servicio de transporte de medio y gran volumen de operaciones de *ecommerce* B2C. “Hacemos cada vez proyectos más ambiciosos para clientes que ya tenemos y que quieren almacén propio y rutas propias que nosotros les proporcionamos”. No solo crece de la mano de clientes que ya tenía, “captamos nuevos por recomendación”.

Además de transportar medios y grandes volúmenes al consumidor final de grandes distribuidores como Media Markt, Decathlon o Ikea, Ader está ganando peso en distribución a diversas administraciones públicas como centros educativos.

Más capacidad en Galicia, Santander, Valencia y Madrid



La compañía proyecta acabar el año doblando flota eléctrica, superando las 50 unidades.

Otra línea destacada de actividad de Ader, con sede central en Barcelona (L'Hospitalet), es el servicio exprés, que resultó beneficiado, paradójicamente, por las disrupciones de la cadena de suministro en el sector de la automoción en 2022. Y es que “el estrés de la cadena de suministro nos favoreció porque fue más necesario el transporte urgente”.

Distribución dedicada

La compañía está diversificando el perfil de cliente en su tercera pata de actividad, la distribución dedicada. “Seguimos manteniendo nuestro nicho inicial, trabajar para otras empresas de transporte, pero estamos apostando por el cliente final, sobre todo del sector industrial y del sector del *retail*”.

Ader, que tradicionalmente ha trabajado exclusivamente con flota sub-

contratada, empieza a crecer en flota propia apostando por la movilidad eléctrica. Ante la carencia de chóferes y vehículos en el mercado, “estamos en proceso de adquisición de vehículos para contar con una flota mixta, propia y subcontratada”. El objetivo de la compañía es acabar con el doble de flota verde este ejercicio, llegando a superar el medio centenar de unidades.

Por otra parte, la compañía amplió sus instalaciones en Vigo, A Coruña, Santander y Valencia, además de crecer con una nueva plataforma en Madrid en 2022.

El volumen de negocio de Ader ha crecido casi el 70 por ciento desde que fue comprada por Supergroup, a través de la alemana In Time Express Logistik. Pasó de registrar unas ventas de 48,17 millones en 2017 a los 81,52 millones que tu-

Marítimo

Tarragona marca récord en tráfico agroalimentario por tren

La dársena catalana incrementó más del 80% este tipo de flujos el año pasado, que supuso casi el 35% del volumen total de mercancías movidas por ferrocarril

Eva Mármol | Tarragona

El puerto de Tarragona marcó récord de tráfico agroalimentario movido por tren en 2022. El ferrocarril captó 333.000 toneladas de cereales, el 86,1 por ciento más que en 2021. Y ello supone el 34,86 por ciento de su total de tráfico ferroviario, 11 puntos más que en el ejercicio precedente.

Esta evolución es fruto, a su vez, del récord del tráfico de cereales, piensos y harinas que registró el puerto, hasta los 5,95 millones de toneladas, el año pasado. Las malas cosechas en España y Francia, debido a la sequía, favoreció la importación de cereales a pesar de la guerra en Ucrania. Gracias al corredor alimentario impulsado por las Naciones Unidas, Ucrania fue el principal país de origen de estos flujos. Tarragona es la primera puerta de entrada de cereales del Mediterráneo. Y las plantas para fabricar pienso de Aragón es uno de los principales destinos de estos flujos.

El tráfico total de mercancías que el puerto de Tarragona movió por tren, 955.000 toneladas, creció el 25,3 por ciento en comparación con 2021. Actualmente, el ferrocarril tiene una cuota del 11 por ciento en el volumen global (sin incluir avituallamiento, pesca, tráfico interior y por cañería). Esta cuota crecerá significati-

vamente con la llegada del ancho de vía internacional a Tarragona y la modernización de la terminal de La Boella, en el interior de la dársena, prevista por la *joint venture* liderada por BASF. También será un revulsivo la puesta en marcha de su primer puerto seco en el Corredor de Henares,

Aragón, uno de los principales destinos del tráfico ferroviario de cereales.



Crecerá con el UIC y con la terminal de Marchamalo

PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo.

La Autoridad Portuaria cerró el pasado ejercicio con unos ingresos de 63,8 millones de euros, el 20 por ciento más que en 2021 y superando también en dos dígitos (+11,5 por ciento) el volumen de negocio pre-pandemia.



ADER

vo en 2021, según el Registro Mercantil. El año pasado cerró con una facturación de 88 millones, mientras que alcanzará los 105 millones, sumando crecimientos orgánicos e inorgánicos, en el ejercicio fiscal entre junio de 2022 y julio de 2023, según la propia compañía. El objetivo de la multinacional sudafricana es continuar creciendo tanto orgánica como inorgánicamente en el mercado español. “Seguimos interesados en empresas que aporten valor a nuestro negocio, no buscamos sumar facturación, buscamos sumar herramientas para nuestros clientes”. Ejemplo de ello son las adquisiciones de Pamplona T.I. Transporte Inmediato y la consultora SuplyChange, “queremos seguir dando respuesta a pequeños y grandes clientes, pero afrontando grandes proyectos de clientes que quieren externalizar”.

DE RIJKE
accelerating value

ACCELERATING VALUE

Located in the area of Barcelona (Spain)
Operates 10.200m² warehouse space.
Safe storage and handling of hazardous and non hazardous materials.
Classes 2, 3, 4-1, 5-1, 6-1, 8 and 9, ambient and temperature controlled storage.

comercial@derijke.com
+34 93 719 79 00 www.derijke.com

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
价值·因运而生

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

www.coscospain.com

Logística Castillo

- Campana de contenedores
- Maquinaria para movilización y reparación
- Instalaciones de almacenaje en ambiente, frío y congelado
- Todos los servicios en Transporte y gestión Logística

Avenida de la Innovación 25, 41210 Sevilla
955 658 727 / 607717229 / 630231122
logistica@castillologistica.es / taller@castillologistica.es
www.grupologisticocastillo.es

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular

Ferrocarril

Estabilidad ferroviaria, sinónimo de inversión

El sector demanda seguir avanzando en los planes estratégicos de impulso para lograr incrementar su competitividad, según se expuso en una mesa redonda organizada por Medway

Carlos Sánchez | Madrid
El ferrocarril de mercancías precisa que se siga avanzando en políticas que ayuden a las empresas a invertir. “Eso exige estabilidad en las estrategias”, según resaltó el director ejecutivo de Medway, Bruno Silva, en el marco de una mesa redonda organizada por la compañía ferroviaria en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

Silva puso como ejemplo positivo los ecoincentivos, porque “es fundamental que el transporte ferroviario de mercancías sea competitivo”. Además, “lo que aporta el ecoincentivo sigue estando por debajo de lo que va a obtener la sociedad en clave medioambiental si la carga se sube al tren”, apostilló Silva.

Por su parte, el presidente ejecutivo de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, recordó que las empresas ferroviarias han mantenido durante años unos niveles de inversión bajos, porque “no había un contexto que acompañase para poder invertir”. Sin embargo, “este contexto ha variado gracias al apoyo de la Administra-

ción y las empresas están invirtiendo en máquinas de última tecnología”, lo que quiso poner en valor teniendo en cuenta que “el precio de cada nueva locomotora, en función de ERTMS, ronda los 5 o 6 millones de euros”.

El presidente de AEFP hizo referencia a la iniciativa ‘Mercancías 30’ como “la primera en 20 años en la que se empie-

zan a ejecutar los planes y las herramientas se han puesto encima de la mesa”. Para Pedrero, el contexto ha cambiado porque se ha logrado “un diálogo permanente” con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La consecuencia es que las medidas de apoyo al intermodal “son algo dinámico, que van evolucionando sobre la marcha, como se ha visto con los ecoincentivos”, resaltó.

En este contexto, Pedrero reclamó que los planes de impulso tengan una continuidad en

el tiempo y se extiendan más allá de los plazos inicialmente previstos, con el fin de dotar al sector de mayor seguridad jurídica a la hora de invertir. “La AEFP ya ha pedido que se alar-

Carlos Vasconcelos
Presidente de Medway



El ferrocarril de mercancías contribuye a una economía más sostenible, limpia y verde



Locomotora de Medway vinilada por Boa Mistura, en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

guen temporalmente tanto las ayudas a la inversión en material rodante y tecnología, como el capítulo dedicado a los ecoincentivos”, matizó Pedrero.

El presidente de Medway, Carlos Vasconcelos, destacó la necesidad de apostar por una economía más sostenible, en la que el ferrocarril de mercancías debe jugar un papel estelar. Vasconcelos recordó que “por cada tonelada transportada en ferrocarril, la emisión de CO2 se reduce en torno a un 70 por ciento en comparación con el transporte por carretera”.

En este contexto, Pedrero llamó la atención sobre “la falta de cultura ferroviaria en nuestro país”, por lo que apostó por la pedagogía, tanto por parte de la oferta como de la demanda. El experto incidió en que “prácticamente todo el ferrocarril es intermodal, porque no podemos llegar directamente a casa del

cliente, salvo en algunas factorías con apartadero propio, principalmente en la automoción”.

Entre los aspectos a resolver o mejorar a corto plazo, el presidente de AEFP se refirió a la necesidad de unificar los cánones ferroviarios para las mercancías en ancho ibérico y ancho UIC, considerar al sector como electrotensivo, tratar de reducir los costes de fricción del intermodal a través de políticas europeas para que el sector sea más competitivo o impulsar la oferta multicliente.

Estrategia

Por su parte, Javier Jaso, responsable de Logística de Aecoc, también apostó por la pedagogía, “para saber qué mercancías deben y pueden subirse al tren”, porque en el sector del Gran Consumo “apenas un 5 por ciento de la carga se mueve por ferrocarril”. En esta línea, destacó la nece-

Bruno Silva
Dir. ejec. de Medway



Es importante que haya coherencia y estabilidad para quien quiera invertir en el sector

sidad de potenciar la figura del tren multicliente, porque “no todas las empresas pueden cargar solas un tren”. En todo caso, Jaso ofreció una visión positiva, ya que “los planetas se han alineado, hay voluntad política y de las empresas de apostar por el ferrocarril”, señaló.

Colaboración

A su vez, el director general de Pecovasa, Alfonso Rodríguez, incidió en que un sector como el de la automoción, para el que opera su compañía, “pide al ferrocarril estabilidad, credibilidad y un plan alternativo ante incidencias”. Para Rodríguez, el sector de la automoción “tiene una conciencia fuerte por un transporte más ecológico, por lo que nuestros clientes tienen la consigna de apostar por el ferrocarril”, apuntó. Al mismo tiempo, “es clave entender que el camión no es un competidor, sino que es un colaborador esencial”, matizó.

El acto finalizó con la presentación de una locomotora eléctrica de Medway vinilada a partir de un diseño creado por el equipo de artistas multidisciplinares Boa Mistura. El dibujo, protagonizado por la palabra ‘futuro’, pretende “evidenciar la oportunidad que supone el transporte ferroviario para una movilidad más sostenible y necesaria”, señalaron desde la compañía.

Medway reforzará su flota en España

Medway sumará 22 nuevas locomotoras a su flota en España en los próximos dos años. De ellas, 16 máquinas serán eléctricas y las otras 6 diésel, según avanzó el director ejecutivo de Medway, Bruno Silva, en el marco del acto público celebrado en el Museo del Ferrocarril.

El operador ferroviario de mercancías está estudiando también la incorporación de 8 locomotoras eléctricas más para ofrecer servicio en el Corredor Mediterráneo, en conexiones entre España y Francia, desveló Silva. En la actualidad, la empresa ferroviaria cuenta con un total de 120 locomotoras en flota, de las que 77 son ya eléctricas. Al margen de los mercados de España

y Portugal, Medway tiene presencia también en países como Italia, Bélgica, Holanda y Alemania, aseguró Silva.

La incorporación de más flota eléctrica en España, “nos permitirá operar casi por completo con locomotoras eléctricas en este mercado”, recalcó Carlos Vasconcelos, presidente de Medway. En todo caso, “la tecnología diésel todavía sigue siendo una solución”, matizó Silva, puesto que las locomotoras diésel actuales tienen una eficiencia energética alta, son más eficientes que la carretera y también contribuyen a la reducción de emisiones”, aclaró.

Medway forma parte de Medlog, operador logístico del grupo naviero suizo MSC, que adquirió hace unos meses dos parcelas para uso ferroviario en la plataforma logística de Zaragoza (Plaza), que disponen de una superficie de 61.228 metros cuadrados.

A través del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado por los fondos europeos ‘NextGenerationEU’, Medway ha obtenido diferentes subvenciones. Las ayudas se centran en la dotación de sistemas ERTMS a bordo para 25 locomotoras, adquisición de vagones para el transporte de mercancías en la Península Ibérica, así como la adquisición de locomotoras eléctricas de ancho ibérico para la circulación interoperativa entre España y Portugal.

Juan Diego Pedrero (AEFP), Javier Jaso (Aecoc), Alfonso Rodríguez (Pecovasa), Bruno Silva (Medway) y Marta Fernández (moderadora), durante la mesa redonda organizada por Medway.



CSP Spain
The Ports for ALL

Operador portuario líder en España

cspspain.com

Foco en la innovación logística

La tecnología aporta eficiencia al sector y reduce la dependencia de factores como la inflación o la disponibilidad de suelo, según expusieron expertos en el marco de 'Logistic Spain'

Carlos Sánchez | Guadalajara

La segunda edición de la feria internacional 'Logistic Spain', celebrada del 7 al 9 de marzo en el Palacio Multiusos de Guadalajara, puso el foco en el futuro del sector del transporte y la logística.

La innovación y la tecnología juegan un papel fundamental como dinamizadores del cambio empresarial en el sector logístico, tal y como se puso de manifiesto en una de las mesas redondas celebradas durante el evento.

Para Gonzalo García, Head of Business Development & Solution Design CL Iberia de DB Schenker, "la tecnología aporta eficiencia a la logística, puesto que permite reducir el tiempo de gestión de los pedidos". Al mismo tiempo, "aporta también escalabilidad de las operaciones", matizó. Otros aspectos positivos son que "la innovación y la automatización nos resta dependencia de factores que no controlamos, como los contextos de inflación, de disponibilidad de suelo, reduciendo stocks y espacio de almacenaje", así como "la reducción en los polos logísticos de la dependencia del factor de mano de obra", sintetizó.

En cuanto a las barreras que retrasan los procesos de innovación en el sector, el director hizo referencia a la diferencia entre España y otros países europeos en costes unitarios (suelo, salarios...), "lo que hace más fácil encontrar el retorno de la inversión en esos países". Sin embargo, "cada vez ese gap se va cerrando más y las empresas lo tienen más claro", matizó García. Además, los proveedores de tecnología "ofrecen cada vez más soluciones de financiación", mientras que "a nivel cultural, hay que vencer esa barrera nuestra a innovar e implantar cosas nuevas", apostilló.

Fondos Next Generation EU, palanca para la digitalización

A su vez, Juan Fernández, director comercial de Robotplus, puso sobre la mesa otros factores como la falta de información, la capacidad de adaptación a los avances de la tecnología, así como las características del mercado español, dominado por las pymes, "a las que resulta más difícil ver el retorno de la inversión".

En ese contexto, Ramón García, director general del Centro Español de Logística (CEL), llamó la atención sobre "el importante papel que juegan los ecosistemas de innovación para poner en contacto los problemas y las soluciones", por lo que reclamó la necesidad de dinamizar estos ecosistemas. Mientras, Rodrigo Martín, gerente de Logística y Transporte de Fieldeas, des-



TRANSPORTE XXI



'Logistic Spain' se celebró en el Palacio Multiusos de Guadalajara.

Carlos Cancela, Luis Sanz, Esteban Vangioni y Fernando Morán.



Alfonso Santos Sánchez, CEO de Grupo Logístico Santos, posa en su stand.



Roberto Martínez de Salinas, director de Miranda Empresas.

tacó la necesidad de que las empresas "se apoyen en la tecnología para alcanzar la máxima trazabilidad y visibilidad".

En este sentido, los fondos europeos Next Generation están actuando como palanca para impulsar la digitalización del sector, según coincidieron los ponentes. Si bien, "la financiación pública es un arma de doble filo", apuntó Fernández, porque "si no se enfocan bien pueden provocar vicios", por lo que "abogó por incentivos públicos, pero muy bien pensados y más centrados en ayudas indirectas".

Fondos europeos

Para Martín, las ayudas europeas "han impulsado mucho el ecosistema tecnológico", ya que "sin estas ayudas, muchas pymes no podrían incorporar tecnología". Por tanto, "en el caso de las pymes, las ayudas son bastante beneficiosas", reconoció. Mientras, Manuel Yagüe, Business Manager en Madrid de Slimstock, advirtió que la llegada masiva de ayudas pueda provocar "un empujón que no seamos capaces de digerir". Por su parte, Jorge Ávila, CEO de Signos IOT, destacó que las subvenciones públicas "nos han ayudado mucho" y destacó la fórmula de la Agrupación Empresarial Innovadora (AEI), en la que unas empresas ayudan a otras. En esta misma línea, el director general del CEL resaltó el impulso que han dado los fondos europeos Next Generation a las AEI y los clústeres.

La segunda edición de 'Logistic Spain' fue inaugurada por el presidente de las Cortes de Castilla-La Mancha, Pablo Bellido; la consejera de Economía, Empresas y Empleo de la Junta de Castilla-La Mancha, Patricia Francos; y el alcalde de Guadalajara, Alberto Rojo; entre otras personalidades. En la feria participaron el Puerto de Tarragona, Grupo Logístico Santos, Luis Simoes, DB Schenker, Prologis, Miranda Empresas, OKCargo, Montepino, Transportes Sedano y Factor 5, entre otras compañías.

Ferrocarril

El intermodal pide incrementar su peso máximo

UOTC y CETM-Multimodal solicitan mantener el diferencial actual con la modificación de pesos y dimensiones

TXXI | Madrid

Los operadores intermodales reclaman poder mantener el diferencial actual de los vehículos que realizan este tipo de transporte, ante la inminente modificación del límite de masas y dimensiones. La normativa elevará hasta las 44 toneladas la masa máxima autorizada (MMA) en el transporte de mercancías por carretera.

La Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC-Astic) y CETM-Multimodal solicitan al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y a la Dirección General de Tráfico (DGT) que se mantengan las toneladas adicionales que pueden transportar estos vehículos de transporte intermodal en la actualidad.

La petición contempla que se permita incrementar el peso máximo hasta las 46 toneladas en un conjunto articulado de dos más tres ejes y hasta las 48 toneladas en uno de tres más tres ejes. Este aumento tiene como objetivo promover la intermodalidad y compensar la mayor tara que soportan los equipos dedicados a este tipo de transporte en comparación con los vehículos de transporte por carretera, según afirman las dos organizaciones en un comunicado conjunto.



F. Aranda (UNO), N. Chueca (Ayuntamiento de Zaragoza) y S. Val (ZLC).

Carretera

UNO exige más recarga eléctrica

La patronal logística recuerda que solo el 1,4% de los 18.000 puntos instalados permiten la carga rápida

Transporte XXI | Zaragoza
El retraso de las infraestructuras para la transición energética del transporte de mercancías por carretera en España quedó reflejado durante la jornada organizada recientemente en la capital aragonesa por Zaragoza Logistics Center (ZLC) y UNO Logística.

Francisco Aranda, presidente de la patronal de los operadores del transporte y la logística, puso de relieve que

“el objetivo para 2022 era disponer en España de 45.000 puntos de recarga eléctrica y en la actualidad solo existen 18.000, de los cuales apenas el 1,4 por ciento permiten la carga rápida”.

El máximo responsable de UNO señaló la necesidad de que las administraciones públicas “ayuden y acompañen a las empresas en su proceso hacia la transformación ecológica”. Así lo expresó durante

su intervención en el evento ‘Presente y futuro del transporte por carretera’, que reunió en la sede del ZLC a cerca de un centenar de asistentes.

Además, confesó que “nos gustaría que desde el Ministerio de Transición Ecológica se apostase más por la tecnología y menos por la ideología, con el objetivo de que se acompañen las exigencias empresariales con la realidad que padecemos, en la que existe una clara insuficiencia de recursos e infraestructuras”.

Grandes inversiones

Para paliar este déficit, el presidente de UNO añadió que “es necesario que se impulsen plazos razonables y que se conjugue el tema ambiental y empresarial de una manera lógica”. Aranda recordó, en este sentido, que “se necesitan grandes inversiones para acometer el reto de la transformación digital y medioambiental de la manera en la que se nos exige”.

Por su parte, la directora de ZLC, Susana Val, aseguró en la jornada que “las medidas en materia de descarbonización y normativas derivadas impactan de lleno en el sector del transporte de mercancías por carretera”. Eso sí, subrayó que, “sin duda, las nuevas tecnologías ya están ayudando a resolver ciertos aspectos operacionales y mejorar otros”.



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



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

www.captrain.es

El *packaging* y la logística se citan en Bilbao

La primera edición del certamen en la zona norte de España cierra sus puertas con “buenas sensaciones” y el anuncio de un segundo encuentro en febrero de 2024

A. Alday | I. Eguía

La feria Empack y Logistics & Automation Bilbao, primer punto de encuentro para los profesionales del *packaging*, la logística y el transporte en la zona norte de España, cerró su puesta de largo con “buenas sensaciones”. Expositores y profesionales asistentes consultados por Transporte XXI coincidieron al señalar que “puede tener su hueco en Bilbao y consolidarse”. De momento, la organización ya ha anunciado las fechas de su próxima edición en Vizcaya, los días 28 y 29 de febrero de 2024.

70 empresas
expositoras
y más de 50
ponentes

“Hemos tenido muchas más visitas de interés que en otros eventos en los que hemos estado en Bilbao”, apuntaron desde Uniport, la comunidad portuaria de Bilbao, que participó con un stand. “Para el tamaño de la feria -más pequeña que la edición de Madrid- ha sido muy dinámica”, añadieron.

En la misma línea se pronunció el director general de Grupo Labelmarket, Gabriel Gil. “Es un acierto y una alegría para las empresas que tenemos intereses en la región, contar con una edición anual de la feria en la zona norte de España”, destacó.

El certamen, con la asistencia de 2.400 visitantes profesionales, reunió las últimas soluciones de envase, embalaje, automatización, almacenaje, logística y transporte de la mano de 70 empresas expositoras y más de 50 ponentes.

Como *key speaker* de esta primera edición, la organización invitó a Daniel López, director de Logística de Coca-Cola Europacific Partners Iberia, que explicó



la estrategia de acción climática de la compañía, con el objetivo de ser neutros en carbono en 2040.

La exposición albergó, a su vez, mesas redondas para exponer las principales novedades del sector y los nuevos modelos de gestión

El certamen, celebrado en el BEC, contó con 2.400 visitantes.

y tecnologías aplicados a la cadena de suministro. También se debatió sobre los aspectos claves del sector inmolegístico.

Presente y futuro

Una de las jornadas analizó el “Presente y futuro del transporte terrestre en Euskadi”, con la participación de Asetrabi, Tubacex, Uniport y Euskotren. La normativa aprobada en 2022 para la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores, junto a la actualización del precio de los combustibles, la descarbonización o los peajes fueron algunos de los temas de debate.

Tubacex prevé un pacto de estiba con los conductores

Almudena Palomera, responsable de transporte en Tubacex, señaló que “la carga es responsabilidad del cargador, que conoce perfectamente su mercancía, y sabe cómo la tiene que estibar y poner en el camión”. No obstante, a su juicio, “el transportista que viene a cargar conoce su vehículo”, por lo que, para facilitar esta labor, “estamos realizando unas fichas



Instantánea de una de las jornadas celebradas en la feria.



Responsables de ACTE, del sector inmolegístico y del Puerto de Bilbao.



técnicas sobre cómo cargar nuestra mercancía y estamos planteando realizar un pacto de estiba con los conductores”.

Por su parte, Sonia García, presidenta de Asetrabi, cree que “si se ha prohibido la carga y descarga para los conductores de camiones ha sido por el abuso realizado por parte de algunos cargadores. Una labor que, además, provocaba grandes tiempos de espera que se quedaban sin cobrar”.

Repercutir los costes

La presidenta de Asetrabi también destacó la importancia de poder trasladar la repercusión del alza de los combustibles, “ya que suponen más del 40 por ciento de los gastos de una empresa de transporte”. A modo de conclusión, destacó que las empresas del sector “podremos sobrevivir si hacemos cumplir esta nueva legislación”.

Por su parte, Antonio Jaiza, director de organización y estrategia corporativa de Euskotren, señaló que en el sector ferroviario “con pocos actores y vinculados al sector público se definen los procedimientos de carga, en la que la responsabilidad de la mercancía recae en el cargador”. Para ello, explicó que “el operador ferroviario habilita esta labor, con un curso de formación y un título

que permite asegurar que el cargador conoce cómo cargar una determinada mercancía en un tipo de vagón requerido para su transporte”.

Pago por uso

La implantación de peajes en las carreteras de Vizcaya y Guipúzcoa también fue uno de los asuntos que se pusieron encima de la mesa. “En un momento en el que España todavía no ha decidido qué hacer, probablemente, pondrá en inferioridad de condiciones a las empresas asentadas en ambos territorios”, advirtió Inmaculada Ugarteche, directora de Uniport. Además remarcó que los peajes “repercutirán en cascada sobre la competitividad de las empresas de transporte y los cargadores”.

En la misma línea, la presidenta de Asetrabi consideró que para “la aplicación de los peajes se les debería haber consultado antes”. La presidenta de la pa-



Los peajes repercutirán en cascada sobre la competitividad

Inmaculada Ugarteche

Directora de Uniport

tronal anticipó que “si las pequeñas empresas de transporte continúan sin poder trasladar los costes de los peajes a sus clientes acabarán desapareciendo”.

En cuanto a la descarbonización, García pidió “realismo en las medidas a implantar cuando en la actualidad no existe una oferta de camiones, el precio de

compra de los modelos proyectados triplican los actuales de motor de combustión, con lo que poder repercutir dicho sobrecoste al cliente es inviable”. García alertó que “estamos poniendo una fecha límite sin conocer todos los cambios que conllevarán y las inversiones que se requerirán para su despliegue”.



Foto de familia de Grupo Aprolis Iberia en su stand.

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

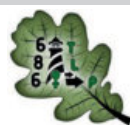
ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Servicios

Puerto de Valencia adapta su plataforma tecnológica

La Autoridad Portuaria destinará 2,9 millones de euros a renovar ValenciaportPCS, donde interactúan 1.000 empresas que generan 330.000 transacciones diarias

Antonio Martínez | Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia procederá a la renovación tecnológica y funcional de su sistema de información comunitario, conocido por ValenciaportPCS, una plataforma electrónica neutral y abierta que permite el intercambio inteligente y seguro de información entre agentes públicos y privados. En el portal vienen interactuando a diario 1.000 empresas que generan 330.000 transacciones o intercambios de información cada día laborable.

El enclave entiende que en los últimos años ha habido una alteración del escenario de los productos de transporte terrestre y aduanas, por lo que se hace imperativa una mejora de la eficiencia de los procesos.

Fuentes de la Autoridad Portuaria explican que “se ha producido un crecimiento continuo del tráfico portuario y que se ha puesto en marcha el nuevo Código Aduanero de la Unión Europea”, al tiempo que se han impulsado reglamentos sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías o se han puesto en marcha nuevas plataformas digi-

tales que ofrecen servicios a empresas logísticas, como SIMPLE, impulsada por Puertos del Estado.

Para hacer frente a su modernización, la Autoridad Portuaria destinará 2,9 millones de euros para la creación de un servicio de desarrollo de *software* que permita una nueva base tecnológica y la evolución de los productos de transporte terrestre y aduanas. Este proceso durará 30 meses.

El portal deberá poder atender nuevos servicios de valor añadido como la presentación de notifica-

ciones de movimiento de mercancías entre almacenes de depósito temporal; la notificación de presentación de mercancías; la notificación de llegada del medio de transporte; el servicio comercial de transporte terrestre; los servicios de apoyo al transporte intermodal; el uso de la carta de porte, documento de control y CMR para transporte por carretera en operaciones intermodales; la digitalización de la carpeta de exportación de provisionistas; y el rediseño del servicio de trazabilidad.



El portal Valenciaportpcs aglutina las operaciones portuarias y logísticas del enclave.

Ferrocarril

Extremadura apuesta por el intermodal

Una sociedad de economía mixta explotará las tres terminales ferroviarias de la comunidad autónoma

Carlos Sánchez | Mérida

El Gobierno extremeño ha iniciado el proceso de selección de un socio privado que se integre en la futura sociedad de economía mixta que se convertirá en la concesionaria de la gestión y explotación de las tres terminales ferroviarias de mercancías regionales. En concreto, las de la plataforma logística del suroeste europeo en Badajoz, la del área empresarial Expacomérica en Mérida (Badajoz) y la del área empresarial Expacionavalmoral de Navalmoral

de la Mata (Cáceres), que está previsto inicien actividad este año.

La financiación de las terminales será asumida y aportada por la Junta, como promotora del proyecto. El Gobierno regional destinará 50,6 millones de euros, a la construcción de estas tres terminales: 15,2 millones para la de Badajoz, 18,6 millones para la de Mérida y 16,7 millones para la de Navalmoral. La futura sociedad de economía mixta, denominada Extremadura Avante Logística, arrancará con un capital social de

3 millones y estará participada en un 51 por ciento por la sociedad pública Extremadura Avante y en el restante 49 por ciento por el socio privado que resulte elegido en el concurso público, según recoge el pliego del concurso.

Al mismo tiempo, la concesionaria estará obligada a acometer una inversión cifrada en 1 millón de euros en cada terminal, destinada a la implantación de sistemas de conexión para *reefer*, sistemas de vigilancia y otras instalaciones complementarias.

T

FLASH

Cargadores

Vopak Terquimsa obtiene la certificación ISCC PLUS

Vopak Terquimsa, compañía logística de almacenamiento, ha obtenido la certificación ISCC PLUS (*International Sustainability Carbon Certification*) para sus terminales ubicadas en los puertos de Tarragona y Barcelona. Se trata del primer plan reconocido de certificación de biomasa y bioenergía. Se enfoca principalmente en la sostenibilidad del uso de la tierra, la trazabilidad y la verificación de gases de efecto invernadero desde el inicio hasta el final de la cadena de suministro. Asimismo, la certificación amplía el certificado con requisitos más específicos para la trazabilidad, verificando el cumplimiento de los estándares ambientales, sociales y promoviendo la economía circular.

Marítimo

Récord de productividad en APM Terminals Algeciras

La terminal de contenedores de APM Terminals Algeciras concluyó las operaciones del buque “Mayview Maersk” con 201,63 movimientos por hora, superando la cifra simbólica de 200 y estableciendo un nuevo récord. La cifra se alcanzó con 8 grúas *ship-to-shore* operativas, y durante una estancia del buque en puerto de 14,51 horas, frente al objetivo de 18,52. Se trata además de la mayor productividad registrada en APM Terminals Algeciras para cualquier buque o servicio.

Servicios

Visual Trans presenta la nueva versión de su ERP vForwarding

Visual Trans pone el foco en la mejora de procesos, la automatización y la conectividad para su nueva versión de vForwarding. Su solución para empresas transitarias busca mejorar su competitividad simplificando y automatizando su operativa mediante la mejora de procesos, facilitando el ahorro de tiempo en su operativa, destacan desde la firma tecnológica.

Servicios

GAM amplía su oferta de la mano de la italiana Ormig

TXXI | Madrid

La compañía GAM (General Alquiler de Maquinaria), refuerza su presencia en el mercado internacional tras cerrar un acuerdo de colaboración con la empresa Ormig. La multinacional española se encargará de la distribución de los equipos eléctricos administrados por la italiana en España, Portugal, México, Chile y Marruecos.

Esta alianza reportará un mayor posicionamiento para ambas compañías en sectores estratégicos que requieren de equipos eléctricos de gran capacidad, según destacaron desde la compañía española.

En este sentido, al portfolio de servicios de GAM se suman las grúas 100 por cien eléctricas provistas por la compañía italiana Ormig. Estos equipos

tienen una capacidad de carga de 15 a 100 toneladas y presentan aplicaciones diversas como el manejo de cargas pesadas en general, el mantenimiento de máquinas, el movimiento de maquinaria o las operaciones en el proceso de fabricación, entre otras, en diversos sectores de la industria, como el aeroespacial y la construcción.



GAM

Cargadores

Repsol activa su nueva terminal en A Coruña

TXXI | A Coruña

Repsol ha puesto en marcha su nueva terminal marítima en el puerto exterior de A Coruña. El petrolero "Front Ocelot", cargado con más de 100.000 toneladas de crudo procedente de Noruega, atracó en el pantalán de Punta Langosteira, en una operativa consignada por Finisterre Agencia Marítima y en la que se emplearon cuatro remolcadores de Sertosa Norte, del

Grupo Ibaizabal. El estreno de las nuevas instalaciones se produce a los 10 años del acuerdo alcanzado con la Autoridad Portuaria de A Coruña para trasladar su operativa desde la dársena interior de San Diego, y tras acometer unas inversiones de 126 millones de euros. La refinería de Repsol, que lleva unida al puerto de A Coruña cerca de 60 años, es el principal cargador de la dársena.



Primer petrolero de Repsol en el puerto exterior de A Coruña.

A.P. DE A CORUÑA



EL PUERTO DE BILBAO ESTRENA LÍNEA DIRECTA CON EEUU

La terminal de contenedores de CSP Iberian Bilbao Terminal inaugura el servicio USX – United States Express, consignado por Marítima Dávila e impulsado por la naviera Ellerman City Liners. La línea conecta directamente Bilbao con la costa este de EEUU y tiene una frecuencia semanal.

Servicios

En la senda de la movilidad

Valencia acogerá este mes el foro eMobility Expo World Congress

Antonio Martínez | Valencia

El reto de la movilidad sostenible en Europa para la industria del transporte centrará el evento eMobility Expo World Congress, foro internacional que se celebrará en Feria Valencia del 21 al 23 de marzo.

En la presentación del congreso, Albert Planas, director general de Nebext, la firma que impulsa y organiza el certamen, explicó que eMobility "será el mayor congreso celebrado en Europa" en la materia, agregando que su celebración situará a Valencia como "capital europea de la movilidad sostenible".

Planas señaló que el congreso "está diseñado desde la industria y para la industria, involucrando a toda la cadena de valor", dentro del "pequeño encargo de la CE en contribuir a la transformación de la movilidad sostenible, sensibilizando a las grandes corporaciones a impulsarla y ayudar a la neutralidad de las emisiones de CO2". El objetivo de los organizadores es que la capital del Turia se convierta en el "corazón" que dé vida a aquellos proyectos que puedan mejorar la movilidad en Europa.

Por su parte, Borja Sanjuán, cuarto teniente de alcalde del Ayuntamiento de Valencia, mostró el respaldo de la administración local. "Hemos aprendido a crecer de manera distinta de una economía

basada en el evento a una economía basada en el proyecto", indicó.

También participó en la presentación la consejera de Política Territorial, Obres Públiques y Movilidad de la Generalitat Valenciana, Rebeca Torró, que mostró su satisfacción por la elección de la ciudad de Valencia para la realización de este evento, para que "siga posicionándose como gran hub de la movilidad sostenible en el ámbito internacional". En opinión de la consejera, "la conquista de la movilidad sostenible viene por tierra, mar y aire, en las que Valencia tiene empresas referentes como Ford, Baleària, Stadler y Air Nostrum, junto al potencial del puerto, y lo que queremos es seguir abriendo las puertas de la Comunidad Valenciana al mundo para sumar nuevas iniciativas". Entre otras, citó la megafactoría de baterías de VW en Sagunto o el proyecto de hub de hidrógeno de BP en Castellón.

El evento reunirá a más de 5.000 profesionales de la movilidad en el Centro de Eventos de Feria Valencia, con una superficie de 15.000 metros cuadrados.

La directora del eMobility, Sandra Infante, explicó que habrá cinco auditorios en el que participarán 340 profesionales con sus propuestas de movilidad sostenible y nueve foros verticales



Las startups con Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB, y Blanca Sorigué, directora.

Tecnologías

Nace la incubadora logística 4.0

Un total de 18 startups forman parte de la novedosa iniciativa liderada por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona

Transporte XXI | Barcelona

Un total de 18 startups formarán parte inicialmente del Logistics 4.0 Incubator, la primera incubadora de España dedicada a la logística 4.0. Se trata de una iniciativa liderada por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) con el apoyo de la Fundación Incyde y los Fondos Feder.

El objetivo del proyecto es impulsar iniciativas innovadoras e interesantes en la aplicación de nuevas tecnologías de la industria 4.0, como es la fabricación aditiva, la robótica y automatización, el internet de las cosas (IoT), el big data, la fotónica o la inteligencia artificial, en la cadena de valor del sector logístico.

Las 18 startups seleccionadas dispondrán de un presupuesto de entre 10.000 y 30.000 euros y de un espacio único, en la sede central del CZFB. Además, contarán con equipamientos de última generación para llevar a cabo sus proyectos de innovación e implementación tecnológica. Son equipamientos como la impresión 3D, robótica e intralogística para factorías, diseño de sensores, hardware para el control de parámetros o la seguridad criptográfica.

El objetivo de la plataforma es “acoger las 25 startups más atractivas y con

mayor potencial del sector logístico a lo largo del año”, señalan desde el Consorci de la Zona Franca.

Las empresas incubadas también contarán con servicios de mentoría, asesoramiento y formación en aspectos como la definición de estrategias de IP colaborativo, modelos de negocio o valoración de las tecnologías más adecuadas para implementar el proyecto, entre otros. Además, “estarán acompañadas, en todo momento, por los mejores expertos técnicos” para convertir su idea en una realidad viable.

“Con este tipo de iniciativas, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona se consolida como uno de los principales motores de la nueva economía digital europea”, señaló Blanca Sorigué, directora del CZFB, en la presentación del proyecto, que tuvo lugar en el marco del salón 4 Years From Now (4YFN) celebrado en Barcelona.

El Consorci mantiene una clara apuesta por la economía 4.0 como lo ha demostrado con la construcción de DFactory, un singular edificio para impulsar la innovación y la industria 4.0, o con la organización del Barcelona New Economy Week (BNEW), novedoso evento, presencial y virtual, que nació el primer año de la pandemia y llegará a la cuarta edición en 2023.

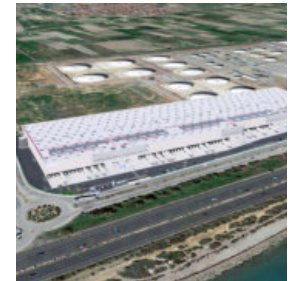
Servicios

Talus se apoya en Savills e Inmoking

TXXI | Valencia

Talus, plataforma de inversión inmobiliaria, ha confiado en Savills e Inmoking la comercialización de su nuevo proyecto logístico en Valencia. El inmueble, que acomete Inurban, contará con cerca de 44.589 metros cuadrados y estará disponible en el tercer trimestre. La nave se encuentra en el Polígono del Mediterráneo de Albuixech, a 20 kilómetros del puerto de Sagunto. La nave será divisible en cinco módulos, desde

7.700 hasta 44.600 metros cuadrados, siendo la única dentro de la primera corona disponible con capacidad para operativas XXL.



Operadores Logísticos

Alfil Logistics inaugura plataforma en Murcia

TXXI | Murcia

Alfil Logistics, junto a la cervecera Estrella de Levante y Panattoni, ha inaugurado el Centro Logístico

del Sureste, ubicado en el Polígono de San Andrés en Alcantarilla (Murcia) que integra dos naves de 48.000 y más de 30.000 metros cuadrados, con una capacidad para más de 70.000 palés. La nueva plataforma, construida por Panattoni, ha contado con una inversión de 35 millones. La plataforma dispone de 42 muelles y sistemas automáticos de carga y descarga, que permitirán realizar un promedio de 180 operaciones diarias.



Cargadores

Reganosa entra en la regasificadora de Gijón

TXXI | Gijón

Enagás y Reganosa han firmado un acuerdo por el cual el grupo energético gallego compra un 25 por ciento de la planta de regasificación situada en el puerto de Gijón, por un importe de 95 millones de euros. Además, el gestor español del sistema gasista adquiere la red de 130 kiló-

metros de gasoductos de Reganosa por 54 millones de euros.

La regasificadora de Gijón, en estado de hibernación desde 2012 tras recibir una inversión de 360 millones de euros, última su puesta en marcha, conforme se contempla en el Plan Más Seguridad Energética del Gobierno español.

Operadores Logísticos

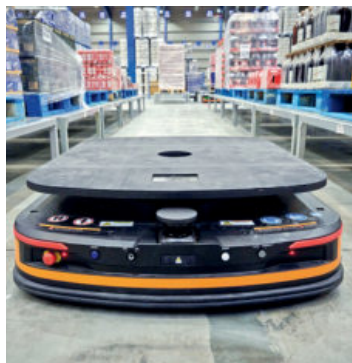
ID Logistics impulsa la robotización de almacenes

Presenta el programa Roobost, que cuenta ya con 210 robots

TXXI | Madrid

ID Logistics sigue apostando por la robotización en sus almacenes. La compañía acaba de presentar el programa Roobost, que cuenta ya con 210 robots en veinte plataformas logísticas del grupo, siete de las cuales se encuentran en Iberia.

La compañía ha integrado diferentes tipologías de robots en sus almacenes. Por un lado, aquellos dirigidos a mejorar los procesos de transporte y almacenamiento, por otro, los brazos robóticos y también los robots de *picking* unitario. En relación con esta última tipología, cuenta con diferentes modalidades en España. Es el caso de los robots de la compañía Locus Robotics, dirigidos a las operaciones de *ecommerce* que la multinacional gestiona en su centro logístico de Seseña (Toledo). Asimismo, cuenta con robots de *picking* unitarios AMR, ubicados en diferentes instalaciones como en el centro logístico de Mahou San Miguel en Alóvera (Guadalajara). Además, en España, ID Logistics también ha integrado las soluciones de vehículos autoguiados (AGV). En concreto, los apiladores automáticos de estanterías altas del fabricante Jungheinrich. Esta tecnología va dirigida a los almacenes automáticos de pasillo estrecho. Por último, también integra en sus centros robots dirigidos a mejorar aspectos de servicios como la limpieza, el embalaje o la gestión de inventario.



ID Logistics tiene 210 robots en 20 naves.

T
FLASH

Operadores Logísticos
Logisfashion afianza su actividad en Chile

Logisfashion, multinacional especializada en logística aplicada a la moda y el *lifestyle*, pone el foco en el crecimiento de su filial en Chile, después de haber cerrado el año fiscal 2022 duplicando la facturación hasta alcanzar más de 11 millones, según informa el operador. La compañía, de cara a septiembre, prevé aumentar en un 27 por ciento la superficie operativa en Chile con un nuevo *hub* logístico que permitirá al operador alcanzar los 90.000 metros cuadrados.

Servicios

La consultora Hardis Group compra Sislog

Hardis Group, consultora especializada en TI y servicios digitales, "pure player" *Salesforce* y proveedor de *software* independiente para el sector de la logística, compra Sislog. Se trata de la división de Atos, proveedor de solución de *software* para la optimización de operaciones logísticas relacionadas con el almacenaje y el abastecimiento.

Express

El operador Nacex, nuevo socio del CEL

Nacex, firma de mensajería urgente de Logista, se ha unido como socio al Centro Español de Logística (CEL). La compañía, que se une en la categoría de Socio Colectivo, suma un nuevo punto de encuentro para el intercambio de experiencias y la creación de oportunidades, así como para promover el desarrollo tecnológico y la innovación dentro del sector.



Directivos de Cosco y Joman Group con varias de las tractoras.

Marítimo

Cosco crece 'mar adentro'

La naviera refuerza su oferta terrestre con flota en exclusiva

TXXI | Valencia

Cosco Shipping Lines Spain, la agencia de la naviera en España, reafirma su plan de transporte con flota en exclusiva. El objetivo es mantener el compromiso del gigante naviero de proporcionar a sus clientes "servicios *end to end*", para lo cual resulta imprescindible asegurar camiones para los trayectos desde los diferentes puertos que opera en la Península. Dentro de una estrategia de verticalización en su logística terrestre, el primer paso ha sido alcanzar un acuerdo de colaboración con la empresa valenciana Joman Group para la explo-

tación en conjunto de diez cabezas tractoras en sus operaciones en las terminales del puerto de Valencia. Para ello, se ha adquirido una flota de unidades Euro 6, tractoras de última generación que "cuentan con un diseño renovado que incluye la ampliación de la parte delantera de la cabina para aportar una mejor aerodinámica y, con ello, una mayor eficiencia energética y una reducción de las emisiones de CO₂", informa Cosco. La naviera no descarta replicar este modelo en otros puertos y puntos interiores en España "para dar respuesta a las necesidades de sus clientes".

Marítimo

TMC eleva un 40% su tráfico

Movió 1,15 millones de toneladas en 2022 en el puerto de Cartagena

TXXI | Cartagena

La apuesta por la diversificación de los tráficos que ha llevado a cabo Terminal Marítima de Cartagena (TMC) da sus frutos. La estibadora cerró el pasado ejercicio con un movimiento de 1,15 millones de toneladas en sus instalaciones del puerto de Cartagena, lo que supone un crecimiento del 40 por ciento con respecto al año anterior.

Los graneles sólidos, con un aumento del 165 por ciento, se sitúan entre las cargas más dinámicas de TMC, destacando, sobre todo, las harinas, trigo y cebada con destino a la industria agroalimentaria española, seguidos de otros tráficos menores como la grava, la chatarra o el clínker. Para impulsar los cerea-

les agroalimentarios, el operador, controlado por Erhardt, Noatum Maritime y Nogar, puso en marcha el pasado año una nueva nave de almacenamiento en la dársena de Escombreras, con una superficie de 24.000 metros cuadrados y una capacidad de 160.000 toneladas. Este complejo supuso una inversión cercana a los 15 millones de euros. En el desarrollo de nuevos tráficos, TMC también detalla "el vidrio, procedente sobre todo de Oriente Medio y muy demandado en el mercado nacional". Además, resalta las exportaciones desde la dársena de "madera en tablones o los *billets* de aluminio para responder a las necesidades de la industria del mueble y la construcción".

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