



#SupportOurDrivers

Transporte XXI

Carretera
Orvival Trans se expande en Murcia
Pág. 12

Entrevista
“Contribuimos a crear nuevo negocio”
Pág. 40



Cargadores
Haizea amplía su huella en el puerto de Bilbao
Pág. 18

Carretera
Sertranin acrecienta sus capacidades logísticas
Pág. 22

Número 684 | Año XXXII | 01 Octubre 2023

www.transportexxi.com

Aura Forwarding arranca con vocación intermodal

La nueva transitaria de Grupo Alonso impulsará los tráficos ferroviarios entre Madrid y el puerto de Valencia Pág. 10



GRUPO ALONSO

Aura Forwarding nace bajo la estrategia intermodal que fomenta Grupo Alonso.

Marítimo
Maersk prioriza Tánger Med

La terminal automatizada de APM Terminals en Tánger Med está maximizando el acondicionamiento de su segunda fase para poder atender los crecimientos que la naviera Maersk espera para el último trimestre y el próximo año. Prevé un fuerte desarrollo del tránsito internacional.

Pág. 14

BOLUDA LINES

DailyCanarias

La flota + operativa
El mejor Transit Time

boluda.com.es

Marítimo
India, el ahora y el mañana

La cuestión no es si hay que ir o no al país asiático, el destino de la misión empresarial de la entidad portuaria de Barcelona, que tendrá lugar del 14 al 19 de octubre en Mumbai. La cuestión es cuándo se va. Goldman Sachs prevé que India será la segunda economía mundial en 2075.

Pág. 24

Transparent

Connectat



INDIA

TRADE MISSION

PORT DE BARCELONA

Port Authority

MUMBAI

16TH - 18TH OCTOBER | 2023

Somos parte del cambio
Un hub SMART en continua evolución

Eficiente

Sostenible


Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat



QUÉ BIEN

El sector español del transporte, logística y automoción lidera las intenciones de contratación para los últimos meses del año. Con una previsión neta del 26 por ciento, este pronóstico se sustenta en un crecimiento de 21 puntos con respecto a las previsiones para los meses de verano, según recoge el estudio de Proyección de Empleo de ManpowerGroup para el cuarto trimestre de 2023. La estimación en el mercado español se sitúa en línea con la media global, que mantiene su optimismo respecto al trimestre anterior. Es decir, la misma proyección del 28 por ciento, dos puntos por encima de la media sectorial en España. Los datos confirman que el transporte y la logística sigue tirando del empleo. El estudio se basa en entrevistas realizadas a casi 39.000 empresas, 1.000 de ellas en España, tanto del sector público como del privado.



QUÉ MAL

El comisionado del Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, organizó, el pasado mes de septiembre, una reunión en Santiago de Compostela con la Confederación de Empresarios de Galicia. A dicho encuentro no fueron invitados los presidentes de la Autoridades Portuarias de A Coruña, Ferrol, Marín, Vigo y Vilagarcía. Desde su nombramiento por el Mítma, el pasado enero, la agenda de José Antonio Sebastián ha evitado los encuentros con los máximos responsables de los puertos gallegos, en un contexto en el que estas terminales abordan importantes inversiones para mejorar sus accesos ferroviarios. La figura del comisionado del Corredor Atlántico pierde toda su relevancia si desatiende las demandas de los puertos, origen y destino de la mayor parte de las mercancías ferroviarias.

LA FOTO DE LA QUINCENA



CARRERAS GRUPO LOGÍSTICO CELEBRA SU 90 ANIVERSARIO

El grupo anuncia su intención de alcanzar los 380 millones de facturación al cierre de este año, lo que supondría un crecimiento del 8,5 por ciento, durante la celebración de su 90 aniversario en el Palacio de Congresos de Zaragoza, en el marco del IX Encuentro de su cátedra con la Universidad de Zaragoza.

SE MUEVEN

**Xavier Avrard**

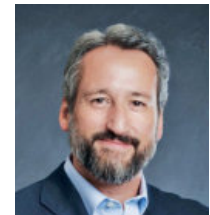
Geodis nombra a Xavier Avrard director de Estrategia. Será miembro del Consejo de Administración del Grupo, bajo la presidencia de Marie-Christine Lombard.

**Vanessa Gracia**

La promotora GLP anuncia el nombramiento de Vanessa Gracia como directora comercial de GRS (la rama robótica de GLP) en España y Portugal.

**Javier del Amo Verdura**

Grupo Hafesa refuerza su equipo directivo. Javier del Amo Verdura, licenciado en Ingeniería Industrial por la UPM, se incorpora como director Técnico.

**César Nosti**

Element Logic, especialista en automatización e intralogística, reestructura su cúpula en España y nombra a César Nosti nuevo director general.

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

Alerta marítima en Europa

Un extracoste de hasta 15 millones de euros, por barco y año, son los cálculos que manejan las navieras si se mantiene la puesta en marcha de la tasa medioambiental europea, *Emissions Trading System* (ETS), que se aplicará de forma gradual al transporte marítimo desde este año hasta su total implantación en 2026. Por ejemplo, escalar en un puerto español, en lugar de hacerlo en Turquía, Egipto o Marruecos, supondrá un pérdida de competitividad para los armadores que apuesten por mantener sus escalas. Por su parte, enclaves como Algeciras, Valencia o Barcelona sufrirán una reducción del transbordo ante el desvío de barcos a puertos no europeos, pero cercanos a los comunitarios, para eludir el pago por emisiones. Navieras y puertos han lanzado la alerta y reclaman garantías para que no se produzcan fugas

de carbono vinculadas a la reordenación de las redes marítimas y han solicitado a la Comisión Europea la creación de un listado amplio de puertos, más allá de Tánger Med (Marruecos) y East Port Said (Egipto), ya identificados como “puertos vecinos de transbordo”. Y de esta forma, el negocio portuario y marítimo exige a Bruselas que se catalogue también a enclaves como Tekirdag Asyaport, Ambarli, Aliaga, y Mersin (Turquía); Ashdod y Haifa (Israel); y Beirut (Líbano). Y no estaría mal, como también reclaman, un monitoreo del crecimiento futuro de los recintos de Damietta II (Egipto), Nador West Med (Marruecos) y Cherchell (Argelia). Pero, esto no debe quedar aquí. Es hora de que la Organización Marítima Mundial (OMI) tome cartas en el asunto, con prisa y sin pausa y esta política verde tenga una dimensión global.

El papel no lo aguanta todo

La lucha contra el cambio climático requiere objetivos ambiciosos. Sí, pero de nada sirve apostar por la sostenibilidad ambiental, si no se logra que vaya de la mano con su desarrollo social y económico. Un mensaje que parece que está empezando a calar en Bruselas.

El Parlamento Europeo ha suavizado sus exigencias con un acuerdo que permite un “ritmo realista” en la descarbonización del transporte por carretera. Para ello, preserva las opciones tecnológicas esenciales, que incluirán baterías eléctricas y pilas de hidrógeno, así como los motores de combustión basados en carburantes neutros en carbono o hidrógeno. En el reciente encuentro ‘Green Gas Mobility Summit’, organizado por Gasnam-Neutral Transport en Madrid, ya se volvió a poner encima de la mesa la necesidad de un ‘mix de tec-

nologías’ para avanzar hacia la descarbonización del transporte de larga distancia, con los gases renovables jugando un papel fundamental.

Y es que, con la industria energética volcada en ofrecer nuevas soluciones para la descarbonización de los motores de combustión, es necesaria cierta dosis de pragmatismo. El papel no lo aguanta todo, sin olvidar que el despliegue en la UE de la infraestructura de combustibles alternativos, tanto de carga y conexiones a la red y capacidad, está manga con hombro, sin conocerse la fecha en la que este proceso estará culminado.

El acuerdo, además, también supone un balón de oxígeno para la competitiva industria europea de automoción, que sigue teniendo la espada de Damocles de China, a la vanguardia en tecnología y capacidad productiva en movilidad eléctrica.

LA ROSCA

Alfonso Alday



Ni transformación digital, ni descarbonización, el principal reto del transporte y la logística es hacer atractiva la profesión

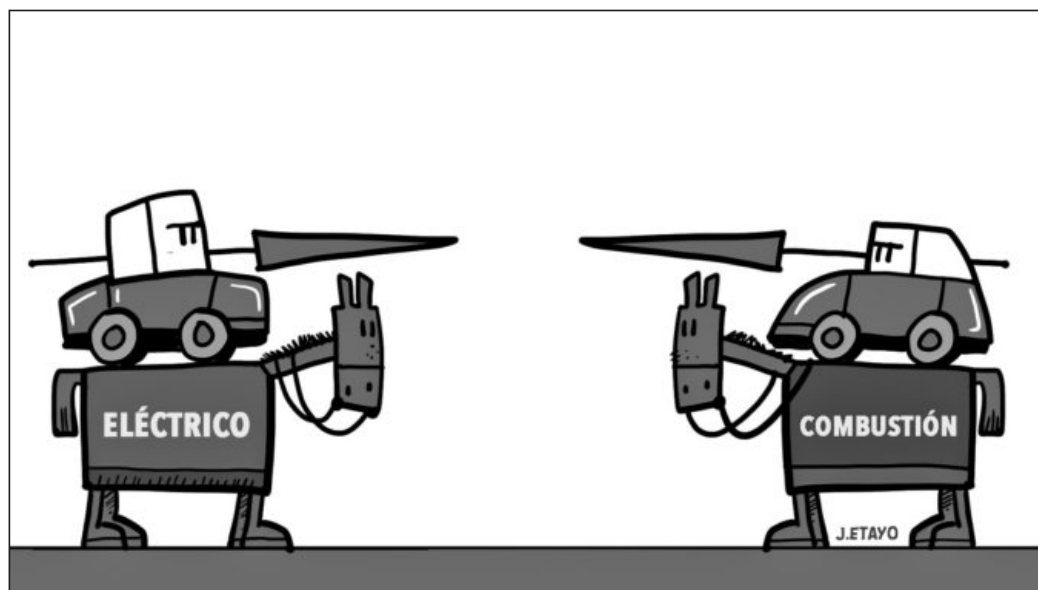
We have a problem

En esta quincena, coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad, tenía varios temas para juntar letras en esta columna. Entre otros, la marcha atrás del Gobierno en funciones en materia de peajes, con el consentimiento de Bruselas, que pone deberes para un cambio de cromos, o el pacto alcanzado por los países de la UE para retrasar la entrada en vigor de la normativa ‘Euro 7’. Sin embargo, he decidido volver a poner el foco en la escasez de profesionales en el sector; un auténtico quebradero de cabeza para las empresas de transporte, que se convirtió en uno de los ejes de debate del reciente Foro Logístico Transmodal.

Los datos son preocupantes. En la ecuación figura la elevada edad media de los trabajadores, por encima de los 50 años, y la falta de relevo generacional. Es decir: “we have a problem”. Y no hace falta llamar a Houston.

Como advirtió uno de los expertos que participaron en el encuentro, “sin personas, la logística se para”. No hace falta decir qué sigue después, si la logística se para. No lo hemos llegado a ver ni en los momentos más duros de la pandemia. Así las cosas, ni transformación digital, ni sostenibilidad, ni descarbonización, el principal reto del transporte y la logística es hacer atractiva la profesión o el sector, con una previsión de fuerte crecimiento en los próximos años, está condenado a morir de éxito.

Es hora, como señalaba una de las ponentes, de hacer un “examen de conciencia”. Toca a las empresas, pero también a la Administración y a los sindicatos, dar más visibilidad al sector y mejorar las condiciones sociales, laborales y económicas para atraer talento y elevar la presencia de la mujer, con una participación que apenas llega al 20 por ciento en la actualidad. La solución no parece sencilla. Habrá que echarle imaginación.



EL TÚNEL

Carlos
Sánchez

Del Moral asumió que la única solución pasaba por encontrar un socio industrial que consiguiese enderezar el rumbo de la pública

Salir de la UCI

Reconocen fuentes del negocio ferroviario de mercancías, que desde el primer minuto de su aterrizaje en Renfe Mercancías, Joaquín del Moral tuvo claro que la situación de la empresa ferroviaria era límite. No es para menos, casi 400 millones de euros en pérdidas acumuladas durante la última década. Y las expectativas, con un descenso acusado en los volúmenes transportados en lo que va de año, poco halagüeñas. Este periódico ya puso sobre la mesa hace unos meses que la pública se encontraba ante su paso del Rubicón. Julio César, al frente de sus tropas, atravesó el río y lo que sucedió después es historia universal.

Del Moral asumió que la única solución pasaba por encontrar un socio industrial que consiguiese enderezar el rumbo de la pública. El foco estaba claro: una gran naviera. Solo bajo el paraguas de alguno de los gigantes del mar se conseguiría más negocio, músculo financiero, internacionalización, enfoque logístico integral y mayor productividad. Pese a la presencia en la terna final de Maersk y CMA CGM, el grupo MSC, a través de su brazo logístico Medlog, propietario a su vez de la empresa ferroviaria Medway, era el novio o la novia que más predisposición mostraba para pasar por el altar. A nadie ha extrañado, por tanto, que haya sido la opción elegida. Mientras los sindicatos denuncian una maniobra para la privatización encubierta de la pública, nadie en el sector duda a estas horas que, de materializarse finalmente la operación, las riendas de la futura Renfe Mercancías van a pasar a manos de un equipo de profesionales liderado por el grupo naviero suizo.

Ningún presidente de Renfe ha tenido en la debida consideración a la filial de mercancías, al menos en lo que va de siglo, y su privatización, parcial o total, era la crónica de una muerte anunciada. Parece la última oportunidad de que Renfe Mercancías consiga pasar, al menos, de la UCI a planta.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Los directores ejecutivos de AP Moller - Maersk, **Vicente Clerc**, y de CMA CGM, **Rodolfo Saadé**, han establecido una colaboración para “acelerar el desarrollo de nuevas soluciones y tecnologías” y “alcanzar los objetivos de reducción de CO2 en el transporte marítimo”.

VICIOS DE TRANSITARIO

La entrega con drones puede convertirse pronto en una opción realista

Jesús Cuéllar



Carga aérea y drones

El reparto de paquetería con drones es un concepto que avanza, poco a poco, desde que hace casi una década Amazon anunció que estaba trabajando en un plan para llevarlo a cabo. Por supuesto, no solo esta compañía. Posteriormente, muchos otros operadores trabajan para desarrollar la tecnología y, al mismo tiempo, en los cambios regulatorios que faciliten su uso. Conforme la tecnología evoluciona, la entrega con drones puede convertirse pronto en una opción realista, económica y con un impacto medioambiental muy bajo. Además, podría servir para aliviar uno de los graves problemas del transporte: la falta de conductores.

Operar carga aérea con drones va a ser un poco

más complejo. Este modo es eficiente para mercancía urgente que se tenga que desplazar en largas distancias, por lo que tecnológicamente hacen falta otro tipo de drones con una capacidad de carga y una autonomía de vuelo muy superior. La *start-up* Natilus está trabajando en el diseño de aviones no tripulados que podrían llegar a transportar hasta 143 toneladas a 9.500 kilómetros de distancia. Al no llevar ni un asiento, se podría utilizar un 60% más de volumen de carga que un avión tradicional, con la proporcional rebaja de costes operativos y medioambientales. Pero quedan muchos retos tecnológicos y regulatorios que superar. Más próxima y factible parece la utilización de drones con un radio de acción y peso menores. Por ejemplo, para la distribución express dentro de Europa, como la del proyecto de Dronamics, que puede transportar 350 kilos a 2.500 kilómetros.

jesus@cuellar.eu

EL CATALEJO

Antonio
Martínez

Las navieras han evolucionado de la economía de escala a controlar toda la cadena. Hoy, su gran reto, es la transformación energética

Alianzas verdes

La era de las alianzas navieras, como la conocimos en los últimos veinte años, tiene los días contados. Hace tiempo que armadores como Maersk se dieron cuenta que el negocio era el *end to end*. Había que evolucionar de las típicas economías de escala en el transporte marítimo a integrarse en todos los extremos de la cadena de suministro. Junto a esto, había que transformar la flota y entrar en la descarbonización sin rodeos.

En ese contexto, asistimos al anuncio del divorcio de la danesa con MSC en la '2M'. La alianza pasará a mejor vida el 1 de enero de 2025. Asistimos a un tránsito del mercado. En 15 meses, si no hay movimientos, hoy impredecibles, el *liner shipping* se situará en un escenario diferente. MSC está acometiendo el mayor programa de construcción naval de la historia de la naviera de los Aponte, con 121 buques ordenados a astilleros que añadirán 1,4 millones de TEUs a una flota que hoy suma más de 5,4 millones de TEUs, según los últimos datos de *Alphaliner*. Inversiones que le darán una autonomía operativa total aunque pueda mantener *slots* compartidos en ciertas rutas.

El tablero de juego es apasionante. Veremos, seguro, una reestructuración de alianzas y de cooperación entre navieras para volver a mejorar sus costes de producción, aunque solo se esperan cambios más pequeños porque el proceso de consolidación en la industria naviera ha conducido a un mercado altamente concentrado. Mientras Cosco, CMA CGM, OOCL y Evergreen mantendrán la *Ocean Alliance* hasta 2027, los socios de *The Alliance*, Hapag-Lloyd, HMM, Yang Ming y ONE aseguran un compromiso conjunto hasta 2030.

Ahora, llega el momento para las alianzas verdes. Maersk y CMA CGM ya han dado un primer paso para desarrollar juntos combustibles sostenibles y acelerar la descarbonización en el mar. Otra batalla que ha comenzado y, como las anteriores, dejará secuelas.

a.martinez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Alberto
Camarero Orive



Estamos ante el primer curso político con un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario que define perfectamente cómo queremos que sean nuestros puertos

A propósito del Puerto de Pasaia

Este verano ha sido un poco anómalo para todos; mucho calor, lluvias torrenciales, elecciones en pleno mes de julio, noticias de todo índole y color y, últimamente, las negociaciones políticas que nos han aburrido hasta la saciedad, sin que ello quiera obviar la importancia de muchas de ellas.

Entre tanto titular, muchas veces se nos pasan elementos clave que se cuelan en las negociaciones y que son fundamentales para el devenir de los próximos años. En este caso, me refiero a la petición del PNV de que le sea transferido el Puerto de Pasaia, junto con otras peticiones que no vienen al caso, ya que según el lehendakari Urkullu, para completar el Estatuto de Gernika deben completarse las transferencias, y entre ellas, la de los puertos de interés general en el territorio vasco, los puertos de Pasaia y Bilbao. Está claro que se empieza por uno y se acabará por la totalidad.

No debemos olvidar que los puertos de interés general son competencia del Estado de acuerdo con la Constitución, que no hay referencia a ellos en los estatutos de autonomía, y que parte de su definición como de interés general radica en que su zona de influencia, su transpaís, supera a la comunidad autónoma en la que está adscrito.

Independientemente de que se vea la oportunidad o no de abrir el melón de la gobernanza portuaria, si al final se decide abrir, debe hacerse para todos los puertos de interés general y no sólo a una mínima parte de ellos, analizando lo que el Estado pide a sus puertos y definiendo unos nuevos roles a los puertos que serían considerados de interés general, su agrupación y gestión.

Nuestro sistema de puertos de interés general es algo de todos los españoles y debe ser decidido por todos, por el Estado central y por todas las Co-

munidades Autónomas que tienen intereses directos, sean costeras o no, y no sobre la bases de negociaciones políticas donde claramente no está el interés general, sino local o partidista. En el caso del puerto de Pasaia se ha pasado en los últimos quince años de querer realizar una ampliación, o mejor dicho, la construcción de un nuevo puerto exterior, a realizar una gran labor profesional de adaptación y mejora de su explotación y gestión portuaria. La competitividad del puerto y de las empresas de la comunidad portuaria ha quedado de manifiesto, demostrando su resiliencia antes las adversidades en estos tiempos nada fáciles. Enhorabuena a todos los trabajadores y personal del puerto y de su comunidad portuaria.

En este momento, estamos ante el primer curso político con un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario que define perfectamente cómo queremos que sean nuestros puertos en un futuro cada vez más próximo. Este Marco Estratégico es necesario desarrollarlo entre todos y en toda su amplitud, en un contexto de incertidumbre política, crisis económica, aunque no se quiera reconocer, y crisis geopolítica, en definitiva, no nos encontramos ante la mejor de las situaciones para realizar cambios que requieren un consenso político y social, casi imposible en estos momentos. Justo lo contrario, a lo que el buen entendimiento nos tendría que llevar, es a que la unión hace la fuerza y que juntos podremos afrontar mucho mejor los enormes problemas a los que nos tenemos que enfrentar en un contexto portuario internacional cada vez más competitivo; pero esta es otra discusión que se sale del objetivo de esta Tribuna.



Por supuesto, considero que la gobernanza portuaria debe evolucionar, ya que no se pueden mantener estructuras de hace más de treinta años con los grandes cambios que se han producido en todos los sectores; el mundo ha cambiado y los puertos deben cambiar, y en la mayor parte de los casos, ya están cambiando.

Hay que buscar un modelo que mejore la competitividad portuaria y económica en un mercado cada vez más globalizado, aportando valor a nuestra economía, facilitando los objetivos geoestratégicos nacionales y liderando la cadena de valor global. Si queremos hacer cambios, que muchos son necesarios, hagámoslos, pero de forma coordinada, no unilateral, y donde prevalezca el bien común del sistema portuario de titularidad estatal que, no nos olvidemos, es de todos y para todos.

MUTATIS MUTANDIS

José Manuel
Vassallo



Una prueba más de la facilidad que tiene nuestro presidente en funciones para decir, “donde dije digo, digo Diego”

Y ahora peajes no

No le debió gustar a Pedro Sánchez que Alberto Núñez Feijóo le echara en cara su compromiso con la Unión Europea para establecer peajes en las principales autovías de España en pleno debate presidencial. Desde entonces, todos los esfuerzos del Ejecutivo han venido marcados por intentar borrar ese compromiso de España con Europa, como si nunca hubiera existido. Una prueba más de la facilidad que tiene nuestro presidente en funciones para decir, “donde dije digo, digo Diego”.

El tema no es baladí ya que del cumplimiento de dicho compromiso depende el desembolso de 8.000 millones de euros del Plan de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea que España necesita como agua de mayo.

Aunque no había nada oficial en el momento de escribir este artículo, la prensa comentaba que dicho compromiso, todavía no aceptado por Europa, se iba a sustituir por una propuesta del Gobierno consistente en un plan de apoyo al ferrocarril materializado en el desarrollo de un programa de autopistas ferroviarias, la bonificación de los cánones ferroviarios para los tráficos de mercancías, y la puesta en marcha de incentivos al cambio modal y a la modernización del sector.

Aunque muchos intentos se han hecho desde hace años por hacer el ferrocarril de mercancías más competitivo en España y poco se ha conseguido hasta la fecha, no tengo nada en contra de las medidas que propone el Gobierno. Lo que me resulta más difícil es que la Comisión Europea acepte cambiar un compromiso, como los peajes, cuyo objetivo es lograr la convergencia fiscal de España, por un compromiso basado en subvenciones y más subvenciones a la carretera y al ferrocarril, que de una u otra manera tendremos que pagar todos los españoles. ¡Veremos que dice Europa!

REVOLERA

Ramón
Valdivia

La falta de neutralidad tecnológica se aprecia, incluso, en la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones

Neutralidad tecnológica

Un enfoque abierto es imprescindible para alcanzar la neutralidad de emisiones en nuestro sector al menor coste posible. La normativa, la fiscalidad, los estándares y las ayudas deben ser “agnósticos” desde el punto de vista tecnológico. Tanto nosotros, transportistas, como gran parte de nuestros proveedores, exigimos a la UE que no margine a priori ninguna de las opciones energéticas disponibles. En la práctica, esto significa que la propuesta de estándares de CO2 para fabricantes de vehículos pesados no sólo se decante por baterías e hidrógeno, sino también ecocombustibles. La falta de neutralidad tecnológica se aprecia, incluso, en la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones, que plantea que a partir de 2035 sólo los camiones cero emisiones puedan transportar 44 toneladas en operaciones internacionales para compensar la pérdida de carga útil al llevar baterías. 2035 está al caer y las baterías no parecen una opción realista para muchísimas de nuestras rutas: en 2022 apenas el 0,6% de los camiones matriculados en la UE fueron eléctricos y el Tesla Semi sólo ha conseguido, tras años de anuncios, que su mayor cliente, PepsiCo, opere 21 unidades.

Creo que esto es injusto y peligroso porque se nos exige -so pena de fuertes penalizaciones- transitar por un camino inexistente y porque se ponen en riesgo las cadenas de suministro. Una situación que estamos viendo ya en los peajes alemanes y las ZBE de ciudades españolas y europeas. Hace unas semanas ya lo apuntaba el presidente de BMW, Oliver Zipse: el motor de combustión podría quedar obsoleto en 50 años pero, mientras tanto, mantengamos a los vehículos con ecocombustibles y otras alternativas neutras en CO2 que están a nuestro alcance. Algunos eurodiputados parece que se van percatando; un atisbo de esperanza.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

La renovación de la flota de vehículos para la distribución urbana de mercancías es la estrategia que más contribuye a la reducción de emisiones generada por el reparto de mercancías, según el sondeo ‘Movilidad Sostenible en la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)’, realizado por Aecoc. Sin embargo, hay una serie de barreras que dificultan su aplicación, según los cargadores consultados. Así, el 41 por ciento de los encuestados entiende que la inversión necesaria es demasiado alta para sustituir sus flotas actuales, mientras que el 20,7 por ciento denuncia la falta de infraestructuras de recarga disponibles. Como consecuencia, el 96 por ciento de las empresas consultadas por la asociación presidida por **Javier Campo** reclaman a la Administración más ayudas económicas para avanzar hacia modelos de movilidad sostenible, mientras que algo más de la mitad considera que también deben fomentarse los proyectos de colaboración público-privada, así como el aumento de las zonas de carga y descarga.

TOP LOGÍSTICA

Los profesionales de la logística podemos y debemos jugar un papel activo, evangelizando sobre nuestra función, haciéndola atractiva



El futuro

La OCDE informó recientemente que el nivel de formación del 27% de los jóvenes españoles entre 25 y 35 años no alcanza ni tan siquiera el bachillerato: es decir, 1 de cada 4 afronta su futuro profesional en condiciones de franca desventaja competitiva, no sólo frente a otros compatriotas, sino también frente a jóvenes de otros países. Parece evidente la relación causa-efecto entre este dramático dato y el igualmente dramático nivel de desempleo juvenil en España, lo que debería plantearnos en qué impacta esta realidad a la logística y cómo debemos afrontarla. No cabe duda de que tradicionalmente nuestro sector ha sido intensivo en puestos de trabajo a los cuales podía acceder esta porción de población con escasa formación. Sin embargo, parece evidente que la cada vez mayor robotiza-

ción de nuestras operaciones va a reducir dramáticamente el número de estos puestos. Es más, el avance de la tecnología acelerará la robotización de actividades repetitivas, rutinarias o parametrizables a través de algoritmos en funciones “de oficina” como servicio al cliente o planificación de demanda: en definitiva, un futuro cada vez más oscuro para la empleabilidad de ese 27% de jóvenes. Afortunadamente existe una cada vez mayor oferta de módulos de FP de grados medio y superior que permiten “producir” profesionales cuyas capacidades se ajustan a las realmente demandadas por el mercado. Los profesionales de la logística podemos y debemos jugar un papel activo, evangelizando sobre nuestra función, haciéndola atractiva para los jóvenes, empujándolos a formarse en módulos especializados de cadena de suministro, cosa que por otra parte, falta nos hace.

Blog: forodecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez

¿Hacia dónde vamos? La profunda transformación de *Twitter*, ahora *X*, es para convertirse en una super ‘APP’

Redes sociales. ¿Algo más?

Si planteo la pregunta, ¿sabéis que son las redes sociales (RRSS)? Estoy seguro de que una inmensa mayoría rayando con la unanimidad dirá que sí. Segunda pregunta ¿y para qué sirven? Probablemente la mayoría es capaz de responder dando alguna utilidad de al menos una o dos RRSS. Pero esta es solo la punta del iceberg, la parte hundida es la gran desconocida para la mayoría.

De esta última, me atrevo a decir que los que más saben son claramente las generaciones Z y Alfa (los que ahora tienen menos de 30 años) y parte de la Y o Milenials (entre 30 y 40). Aunque lo que conocen fundamentalmente es cómo explotarlas para uso lúdico y para las relaciones personales.

Pero la parte más importante es su uso profesional, que ya está cambiando las relaciones y el *modus operandi* en algunos sectores como el *marketing*, la publicidad, el *retail* y desde luego el comercio electrónico. Pero aún no, o muy poco, en la logística y el transporte. En el mundo de la movilidad de las personas, sin embargo, ya la presencia es significativa, aunque fundamentalmente dirigida a los usuarios de esas generaciones que decía antes.

Para qué puede ser útil su uso en nuestro campo profesional. Por ejemplo, para la gestión de recursos humanos, fundamentalmente la selección de personal. También para precalificar relaciones comerciales. Es el caso de *LinkedIn*, muy utilizada, y alguna otra dirigida a colectivos más homogéneos.

¿Hacia dónde vamos? La profunda transformación de *Twitter*, ahora *X*, es para convertirse en una super ‘APP’ siguiendo la tendencia de la china *WeChat*. Incluirá medios de pago, mensajería, escaparates de *e-commerce*, herramientas de telecomunicaciones, gestión de empleo, currículo académico y profesional de los usuarios.

¿Estamos preparados?

jmmartinezmourin@gmail.com

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Cristina Martín
Fundadora y CEO de Usyncro

Usyncro sigue sumando éxitos. La compañía española ha recibido el premio a la mejor plataforma tecnológica para el comercio mundial, otorgado por la asociación de referencia internacional Trade Finance Global (TFG) y BAFT.



Francisco Romeu
Presidente Grupo Romeu

La Secretaría de Estado de Comercio ha otorgado la Placa al Mérito en Comercio a Grupo Romeu por su compromiso con la excelencia y la innovación en la industria logística, avalada por su trayectoria de más de 150 años en el sector marítimo-portuario.



Francisco Aranda
Presidente de UNO

La patronal logística UNO ha querido dedicar un merecido homenaje a tres figuras fundamentales en la historia de la organización, los fundadores Gonzalo Sanz y Fernando Rodríguez Sousa y el anterior presidente Juan Pablo Lázaro.



Óscar Chivite
Consejero de Navarra

Navarra defiende poner peajes a camiones en 5 carreteras forales, siguiendo la estela de Guipúzcoa y Vizcaya, y ahora que España los descarta. Como defensa, señala que nueve de cada diez transportistas proceden de fuera de la comunidad autónoma.

PICOS DE ORO

La alta velocidad se ha debilitado con las ayudas encubiertas del Gobierno a la carretera

Hélène Valenzuela
Directora general de Ouigo

El 'Fit for 55' nos deja fuera de cualquier competitividad internacional

Pedro Suárez
Presidente del Puerto de S.C. Tenerife

La viabilidad del transporte por carretera está en peligro

Ovidio de la Roza
Presidente de CETM

Me preocupa que otras administraciones públicas construyan terminales y exista más sobredimensionamiento o una sobreoferta

Luis Vicente Moreno
Director de Servicios Logísticos de Adif

El impuesto de hidrocarburos recauda cuatro veces más que el de mantenimiento de infraestructuras

Juan José Gil
Secretario general de Fenadismar

HORIZONTE

Las principales navieras van tomando posiciones con el futuro combustible marítimo

Iñaki Eguia



Más metanol

El sector naviero ha anunciado, durante las últimas semanas, importantes iniciativas encaminadas al desarrollo del metanol verde. El combustible que está pegando más fuerte para lograr la descarbonización de la flota.

El grupo Maersk ha constituido la sociedad C2X, que tiene entre sus objetivos producir más de tres millones de toneladas del nuevo recurso en 2030, y donde la futura planta del puerto de Huelva jugará un papel esencial. Su lanzamiento ha coincidido con la presentación de "Laura Maersk", su primer portacontenedor de los 25 pedidos que estarán propulsados por metanol verde. Además, el grupo ha acordado su colaboración con CMA CGM para acelerar la descarbonización del sector marítimo. El arma-

dor galo está renovando su flota con buques propulsados por gas natural licuado (GNL), pero que en el futuro también podrán funcionar con e-metanol.

Cosco, que tiene un pedido de 12 portacontenedores duales propulsados con metanol verde, también ha acordado recientemente establecer una cadena industrial del nuevo combustible, en la que participa el puerto de Shanghái. Evergreen es otra de las navieras activas con el e-metanol con un pedido, durante este año, de 24 portacontenedores con propulsión híbrida.

Conforme vaya creciendo esta flota descarbonizada se hace más necesario que el sector energético esté a la altura para responder un aumento exponencial del e-metanol. Dado que ante una falta del suministro se correrá el riesgo de emplear metanol convencional o incluso mantener el fueloil en sus motores duales.

i.eguia@grupoxxi.com

AGENDA

3-5 de octubre de 2023

Fruit Attraction

Conferencia y Exhibición
Madrid

www.ifema.es/en/fruit-attraction

24-26 de octubre de 2023

Global Mobility Call

Conferencia y Exhibición
Madrid

www.ifema.es

7-9 de noviembre de 2023

Smart City Expo World Congress

Conferencia y Exhibición
Barcelona

www.smartcityexpo.com/

29-30 de noviembre de 2023

Empack y Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición
Madrid

www.logisticsautomationmadrid.com

7-9 de febrero de 2024

Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición
Berlín

www.fruitlogistica.com

21-23 de mayo de 2024

Breakbulk Europe

Conferencia y Exhibición
Róterdam

www.europe.breakbulk.com

5-7 de junio de 2024

SIL

Conferencia y Exhibición
Barcelona

www.silbcn.com

Transitarios

Aura Forwarding arranca con vocación intermodal

La nueva transitaria de Grupo Alonso centrará su negocio en el desarrollo de los sectores farmacéutico, alimentación y tecnología, impulsando los tráficos ferroviarios entre Madrid y el puerto de Valencia

Antonio Martínez | Valencia

Servicio exclusivo e intermodalidad son las señas de identidad de la nueva transitaria de Grupo Alonso, la firma Aura Forwarding, con central en Valencia y vocación multisectorial. Con un capital de 250.000 euros, la compañía ha arrancado para aportar nuevo negocio a la red transitaria del grupo.

Su actividad se está centrando en el desarrollo de tráficos de productos farmacéuticos, alimentación refrigerada y tecnología, aunque la intención es atender todo tipo de industrias y sectores productivos, según ha explicado a Transporte XXI Melisa Álvarez, directora general de Aura Forwarding.

El objetivo es “ofrecer un servicio exclusivo, y muy personalizado, donde el cliente sienta que Aura Forwarding es su aliado, está de su parte”, indica Álvarez. Para ello, considera fundamental estar bajo el paraguas de un grupo “tan fuerte y con un abanico tan grande de posibilidades, como es Grupo Alonso; ayuda a tener objetivos totalmente alcanzables, tanto a nivel aéreo, como marítimo, *reefer*, almacenaje o ferrocarril”. Además, “disponer de oficinas propias en todo el mundo es una garantía de servicio ante el cliente y

Melisa Álvarez

Dir. gral. Aura Forwarding



Es vital escuchar los que el cliente necesita para ofrecer un servicio personalizado

una fortaleza ante los mercados”, añadió la directiva.

Y es que la transitaria ha empezado a tejer una estrategia comercial en España “alejada del *forwarder* al uso” y buscando “aportar al grupo nuevos negocios que ayuden a crecer al resto de empresas y áreas de negocio del holding”.

Todo un reto en un momento de incertidumbre económica, con tráficos a la baja, aunque Álvarez indica que “el mercado siempre está en continuo movimiento, y a pesar de encontrarnos en un contexto marcado por la incertidumbre, es también una buena ocasión para detectar nuevas oportunidades. Es el mejor momento, sin ninguna duda”.

Para ello, la transitaria se ha marcado el objetivo de “conseguir desarrollar nuevos mercados y fortalecerlos” para que “cuando todo se normalice y empiece a crecer seamos los primeros en la meta”, agrega Álvarez.

Aura Forwarding observa una mayor capacidad de expansión y crecimiento en los próximos meses de los sectores de farma, sanitario y de productos perecederos. “Son los que presentan una mayor capacidad de expansión y crecimiento”.



Para captar nuevos mercados, la transitaria ha iniciado su actividad con central en Valencia y una delegación en Coslada (Madrid). Dentro de su estrategia está potenciar la relación import-export entre el centro de España y las líneas marítimas que escalan en el puerto de Valencia.

Para ello, Álvarez avanza que la transitaria se va a volcar con las soluciones intermodales para “apoyar a nuestros clientes a optimizar los costes de transporte mediante los servicios en trenes expresos de contenedores”. En

ALMACENAJE PARA TODO TIPO DE CARGAS

ar-racking
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

www.ar-racking.com

Software para la *logística*
y el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

TRANSKAL
ADUR software productions

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

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



GRUPO ALONSO

la actualidad, “tenemos una amplia cartera de clientes ubicados en la zona centro y es importante disponer de un servicio ferroviario cuyo coste sea muy competitivo”, matizó. Al mismo tiempo, la compañía

Aura Forwarding nace bajo la estrategia intermodal que fomenta Grupo Alonso.

mantiene “un contacto fluido con las navieras para la negociación de fletes, lo que, sin duda, nos hace atractivos. Es una diferenciación importante, en cuanto a costes de compra”.

Entre las zonas donde observa potencialidad para captar tráficos están Bilbao, Vigo, Zaragoza, Algeciras y Murcia. La compañía pretende ayudar a renovar la dinámica del transitario con los cargadores, porque “nuestro sector está en constante transformación y somos parte importante en el engranaje de la cadena de suministro” sostiene Álvarez.

Para ello, “es vital conocer de primera mano todas las tendencias y escuchar lo que el cliente necesita y demanda del mercado porque los cargadores solicitan un servicio personalizado, que le ayuden en sus estrategias de negocio”, concluye.

Redes en expansión

Grupo Alonso tiene cinco potentes redes transitarias: Operinter, Stock Logistic Transport, Transpeed Shipping, Smart Logistics y Disbroquer, así como otras firmas de menor dimensión como Tancomed, Reefer & Food Logistics, Gestión Bersitrans, Transits Maritims, Limite Modal Transport, Frío Península Canarias, Transocean Transits y Nava Forwarding.

Su estrategia es potenciar el corredor Madrid-Valencia

Como transitario, el grupo registró ventas por 682 millones de euros en 2021, ocupando la primera posición del ranking en España por delante de multinacionales como Kuehne & Nagel, DSV y Rhenus, según el Libro Blanco del Sector Transitario que edita todos los años Transporte XXI.

Especializado en
mercancía general de alto valor

Puerto de Vigo

...referente atlántico en logística multimodal !

> 90 servicios marítimos • automóviles • granito • pesca • metales • aluminio • fruta • conservas

Carretera

Orvival Trans se expande en Murcia

El transportista incorpora unas instalaciones de más de 13.000 metros cuadrados de superficie, localizadas junto a su sede central en el polígono industrial El Saladar de Lorquí

Iñaki Eguía | Lorquí

Orvival Trans, empresa especializada en portavehículos, y que el pasado año puso en marcha una división de transporte frigorífico, ha activado sus nuevas instalaciones en Murcia. El operador ha incorporado una superficie de más de 13.000 metros cuadrados en las inmediaciones de su sede central, situada en Lorquí.

Este complejo posibilita reforzar su negocio flotista con los nuevos espacios dedicados al transbordo de mercancías, así como para el área de descanso de chóferes y el aparcamiento de camiones.

La ampliación se añade a la sede central que Orvival Trans tiene, desde el año 2015, en una parcela de 6.000

metros cuadrados con unos vehículos más eficientes y sostenibles. También, en este ámbito medioambiental, la compañía de transporte de vehículos y frigorífico cuenta con el sello de su huella de carbono, así como el certificado Gold Ecovadis, obtenido a finales del pasado año.

Orvival Trans gestiona campas en el puerto de Barcelona y en Esquivias (Toledo), y cuenta con delegaciones en Almusafes (Valencia), Martorell (Barcelona) y Valladolid. El operador ofrece sus servicios a los concesionarios de las prin-

cipales marcas de la industria de automoción. Mercedes-Benz, Tesla, Renault, grupo Stellantis, Volkswagen, Ford,

Estudia abrir delegaciones en Europa

Seat, Cupra, y MG se encuentran, entre otros, en su cartera de clientes.

Además, la compañía, que

dirige Joaquín Vicente, trabaja para diversas empresas de alquiler de vehículos, así como para operadores logísticos de automoción.

El transportista, que el pasado año cumplió el décimo aniversario de su constitución, contabilizó en 2021 un volumen de facturación de 14,5 millones de euros, un 5,7 por ciento más que durante el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

La dirección de la compañía murciana contempla, con los



Las nuevas instalaciones de Orvival Trans en Lorquí.

205
TRAILERS
GESTIONA LA
FLOTA DE
ORVIPAL TRANS

metros cuadrados en el polígono industrial El Saladar de Lorquí. En este recinto dispone de las oficinas administrativas, así como los talleres especializados en carrocerías de portavehículos, en los que gestiona el servicio oficial del fabricante francés LOHR en el sur de España.

El flotista murciano, que opera con 205 trailers, ha adquirido durante este año a Scania medio centenar de cabezas tractoras del modelo Super 460R, conforme a su política de crecimiento y para modernizar su operativa de transporte

ORVIPAL TRANS SL

	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018	2017
Ingresos de Explotación	14,42	+6%	-10%	13,63	16,09	14,47	8,75
Ebitda	0,59	-53%	-46%	1,25	1,10	1,40	0,74
Resultado d.i.	-0,61	-388%	-368%	0,21	0,23	0,56	0,24
Patrimonio neto	0,85	-42%	-34%	1,46	1,29	1,06	0,50
Empleados	89	+6%	+19%	84	75	56	41

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

contratos adquiridos durante los últimos meses con la industria del automóvil, y junto con su diversificación en el transporte frigorífico, al que destina medio centenar de conjuntos, acelerar el crecimiento de su volumen de negocio a doble dígito. Además, para continuar con sus planes de expansión, Orvival Trans también baraja la apertura de nuevas delegaciones en otros países de Europa.

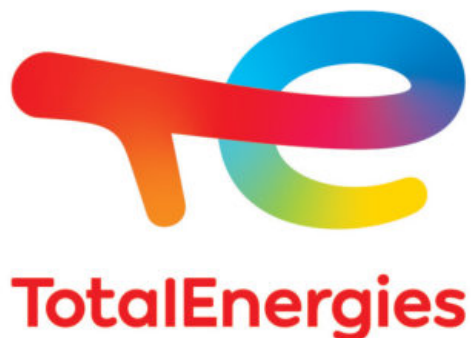
RUBIA

LUBRICANTES

Aprobados por los principales
Fabricantes para los motores
de última generación



Descubra la Gama Rubia Optima con la tecnología **Inno-Boost**, que proporciona una mejora del 76% frente al aumento de la viscosidad del lubricante*, ofreciendo una excelente protección del motor y de sus sistemas de postratamiento, permitiendo alcanzar largos intervalos de cambio. Con un gran número de aprobaciones de fabricantes de vehículos pesados, Rubia Optima es el socio ideal para su flota de camiones.



* Comparado con los límites de la API CK-4 (prueba Volvo T13 de Incremento de Viscosidad a 40°C en 300-360h).



Imagen de la terminal automatizada de APM Terminals en la segunda fase del puerto marroquí de Tánger-Med.

Marítimo

Maersk prioriza Tánger Med

La naviera danesa planea un fuerte crecimiento en el último trimestre de 2023 en su terminal automatizada, que aumenta su capacidad anual hasta los 5 millones de TEUs

Antonio Martínez | Valencia

La terminal automatizada de APM Terminals en Tánger Med está maximizando en las últimas semanas el acondicionamiento de su segunda fase para poder atender los crecimientos que la naviera danesa Maersk espera para el último trimestre de 2023 y el próximo ejercicio. Prevé un fuerte desarrollo del tránsito internacional.

Esta segunda actuación en la instalación norteafricana permitirá alcanzar una capacidad máxima de 5 millones de TEUs, lo que la situará como una de las mayores terminales en oferta del Mediterráneo. En concreto, se está procediendo a los últimos ajustes para incorporar una explanada con patio automatizado y 400 metros más de muelle, completando así una línea de atraque de 1.600 metros.

“Prioridad Tánger Med”. Ese es el mensaje que la naviera Maersk ha enviado a todos sus equipos en las últimas semanas, indican fuentes solventes. La instalación continúa su carrera de fondo por brindar una mayor flexibilidad en la escala de los grandes buques portacontenedores dentro de las rutas de tránsito internacional entre Asia y Europa frente al puerto de Algeciras.

En este sentido, la compañía ha adelantado en plazos sus previsiones de puesta en servicio de la segunda fase, cuyas obras arrancaron en abril de 2021 y que empe-

zarán a estar disponibles en el último trimestre del presente ejercicio, permitiendo una capacidad adicional de muelle y apilado de contenedores, con la posibilidad de añadir un millón de TEUs a la capacidad actual.

La expansión del muelle viene acompañada de una fuerte inversión en equipamiento. En concreto, APM Terminals dispondrá de 8 nuevas grúas marítimas auto-

matizadas, bajo una inversión de 117 millones de euros. Los equipos pueden manejar buques de 24.000 TEUs de capacidad operativa, con un alcance de 82 metros y 26 contenedores de ancho. Las grúas han empezado a unirse a las 12 unidades operativas que tiene la terminal desde su arranque en junio de 2019.

Crecimientos

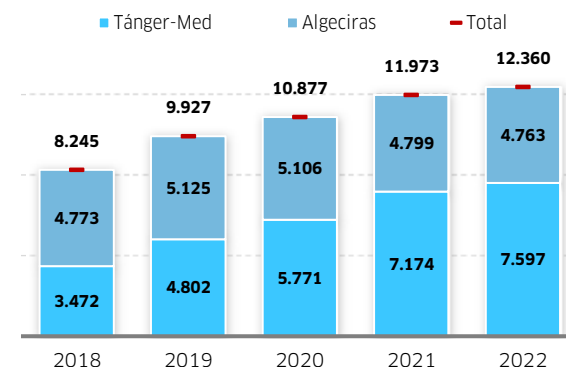
Fuentes de la naviera danesa han explicado a Transporte XXI que “hemos empezado a observar un crecimiento de las exportaciones desde Europa a Asia”, una situación que puede reequilibrar la logística marítima de la naviera “muy pendiente” del comportamiento de la salida de mercancías desde los puertos chinos al Mediterráneo con los stocks existentes “por si los clientes necesitan acelerar en flexibilidad en su cadena de suministro ante posibles retrasos en los cargamentos”.

La nueva fase de Tánger Med “permitirá crecer a Maersk con las necesidades de los clientes” durante los próximos años, despejando ciertos “costes de congestión” que viene teniendo el puerto marroquí en los últimos meses.

Maersk espera un crecimiento de flujos una vez concluya la Semana Dorada en China, del 1 al 7 de octubre, con una producción ralentizada ante el cierre de fábr-

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR, HUB LOGÍSTICO

Tánger Med duplicó sus tráficos en un quinquenio, mientras en la otra orilla, Algeciras ha mantenido sus volúmenes entre 4,7 y 5 millones de TEUs/año.



Fuente: TOP 200 Puertos de Contenedores en el Mundo de Transporte XXI y autoridades portuarias. Datos en miles de TEUs.

cas. Estima menos carga durante este periodo, ya que “se espera que las reducciones de capacidad sean las más altas” de los últimos años, por lo que habrá numerosos *blank sailings* (viajes en blanco).

La danesa espera tener a pleno funcionamiento la segunda fase de Tánger Med en el primer trimestre del próximo año. Pero su crecimiento no se detendrá ahí. APM

Terminals ya tiene planificada una tercera fase, con otros 400 metros de muelle, que entrarían en servicio en el primer trimestre de 2025. Con ellas, la terminal tendrá 2 kilómetros de línea de atraque y podrá alcanzar un volumen de 6 millones de TEUs anuales, si bien, esta capacidad

dependerá del flujo de rotación de los contenedores por la instalación.

En este sentido, operadores consultados por este periódico coinciden en destacar que “se abre una oportunidad” para proyectos instalados o pendientes de acometer “si la congestión deriva en ineficiencias en Tánger Med a medio plazo”, por lo que puertos como Málaga, Huelva, Cádiz y Algeciras podrían convertirse en “pulmones” de las corrientes de flujos de tránsito que atraviesan el Estrecho de Gibraltar.

2

KILÓMETROS DE LÍNEA DE ATRAQUE EN 2025

Operadores Logísticos

Lineage consolida su proyecto

La multinacional integra Transportes Agustín Fuentes e Hijos bajo la denominación Lineage Spain Transportation

C. Sánchez | Madrid
Lineage Logistics, el gigante estadounidense de la logística del frío, ha dado una vuelta de tuerca más en su proyecto de transporte frigorífico en Europa. La multinacional ha integrado Transportes Agustín Fuentes e Hijos, que operaba en el mercado como Grupo Fuentes, bajo la nueva denominación social de Lineage Spain Transportation.

La firma española, con sede en Las Torres de Cotillas (Murcia), fue adquirida por Lineage en 2022, un año después de su aterrizaje en nuestro país con la compra de Frigoríficos de Navarra (Frionavarra) y Frioastur. Desde la

adquisición de Grupo Fuentes, Lineage ha ido consolidando el proceso de integración.

El vicepresidente regional para el sur de Europa de Lineage Logistics, Raúl Fores Valles, recordaba a este periódico las ventajas de la operación, con motivo de la inauguración en Madrid de las oficinas centrales de la multinacional para el sur de Europa. Fores dejó claro que Lineage y Grupo Fuentes “comparten los mismos valores”. Además, “Rafael Fuentes forma parte del *board* de la compa-

ña en Europa”, recalca. Transportes Agustín Fuentes e Hijos (Grupo Fuentes) se encuentra en el TOP 5 de empresas de logística del frío en España, según el Libro Blanco de Transporte XXI. La firma murciana alcanzó unas ventas de 170,83 millones de euros en 2021, con un crecimiento del 5 por ciento.

Lineage Murcia

Grupo Fuentes, a través de su filial Serfrial, que también cambió recientemente su denominación social por Lineage Murcia, dispone de instalaciones logísticas de frío en su sede de Las Torres de Cotillas, Murcia, Castejón (Navarra), Picassent (Valencia) y Madrid. De manera conjunta, estas instalaciones suman 570.000 metros cúbicos de capacidad de almacenaje de productos congelados y refrigerados. Lineage Murcia alcanzó unas ventas de 7,69 millones de euros en 2021.

Lineage Spain dispone de una flota de más de 1.000 camiones

TOMORROW. MOBILITY
WORLD CONGRESS
7 - 9 NOVEMBER 2023
BARCELONA & ONLINE

Make your move matter
Join the urban mobility revolution

Fira Barcelona
Urban Mobility
Co-funded by the European Union
www.tomorrowmobility.com



Ferrocarril

Renfe Mercancías cerró 2022 con 38,4 millones en pérdidas.

La última baza de Renfe Mercancías

La pública tratará de recuperar el rumbo perdido junto a la naviera MSC, el candidato que más interés ha mostrado en convertirse en su socio, si bien quedan todavía etapas para que la operación sea firme

Carlos Sánchez | Madrid

Renfe ha elegido a Medlog, operador logístico del grupo MSC, como “potencial socio estratégico” para su filial de mercancías. Tras su aprobación por el Consejo de Administración de Renfe, la compañía elevará su propuesta a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y, posteriormente, al Consejo de Ministros.

La empresa ferroviaria pública se juega de esta forma la última baza para tratar de garantizar su viabilidad futura, después de acumular en la última década la friolera de 397 millones de euros en pérdidas, como avanzó este periódico en pasadas ediciones. “Para Renfe Mercancías, la alianza con MSC es su auténtica tabla de salvación”, apuntan fuentes del negocio ferroviario de mercancías. “Si no fuera por los fondos que le inyecta la matriz, la pública estaría en causa de disolución desde hace años”, añaden.

La pública se ha decantado por Medlog, que es propietaria también del operador ferroviario Medway, después de un proceso de selección en el que también participaron las navieras Maersk y CMA CGM. Según fuentes sindicales, Medlog ha sido el único candidato que presentó oferta.

“Que la elegida iba a ser Medway era algo que ya se daba por descontado en el sec-

tor, porque era el candidato que más interés había mostrado desde el inicio de la licitación”, confirman las fuentes consultadas. Medway es resultado de la privatización del antiguo ferrocarril de mercancías portugués.

Para Renfe Mercancías “no había otra alternativa que conseguir un *partner* como MSC”, señalan. “En realidad, se trata de una alianza con Medway, aunque se quiera vender lo de Medlog porque viste mejor”, interpretan.

En lo que coinciden las fuentes consultadas es que el proceso no se puede dar prematuramente por cerrado. De hecho, quedan por delante muchas etapas por cubrir hasta que la operación sea firme. “Necesitaban aprobar la propuesta de socio, un paso necesario en el marco de la licitación, pero queda mucho por hacer”, apuntan desde el sector.

Análisis financiero

En primer lugar, queda por resolver la *Due Diligence*, un análisis “que puede sacar a la luz algunos riesgos”. De hecho, los mismos interlocutores recuerdan que Renfe Mercancías estuvo “prácticamente vendida” al operador público alemán DB hace unos años y “la operación se fue al traste en el último momento, por problemas en el análisis financiero”.

€
231,7

MILLONES DE INGRESOS OBTUVO RENFE MERCANCÍAS EN 2022

Otro de los aspectos a tener en cuenta será el visto bueno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), puesto que Renfe Mercancías ya es líder en volumen de carga transportada y ahora se le sumarán los tráfico de Medway. “Habrá que ver si no se considera una posición de dominio de mercado que Renfe mueva todos los tráfico ferroviarios de contenedor en España de una de las principales navieras del mundo”, se preguntan.

En definitiva, de producirse la aprobación por parte del Consejo de Ministros de la operación, “es complicado que se pueda dar antes de 2024”, matizan desde el sector.

Otra cuestión por conocer es el tipo de sociedad que se diseñará, si se impulsará una *joint venture*, así como la manera en que se afrontará la gestión de la nueva alianza. Los consultados dudan de que la gestión vaya a ser compartida. “Mantener a Renfe en la gestión sería fantástico, por lo que es de esperar que MSC ponga al frente a gestores privados, más allá de que en el Consejo sí esté representada Renfe”, apuntan.

Sobre el proceso de búsqueda de socio industrial para Renfe Mercancías sobrevuela el empeño personal de Joaquín del Moral, director general de la pública. “Desde el primer momento de su aterrizaje en la compañía, tuvo claro que era la única solución”, recuerdan, por lo que “conseguir este objetivo va a representar un hito para él, una vez que está claro que la pública no levanta cabeza”.

Privatización

Por otro lado, la operación también deberá solventar las dificultades desde el punto de vista laboral. Pese a que Renfe asegura que a los trabajadores de la pública se les dará a elegir entre seguir en la nueva sociedad o integrarse en la matriz, los sindicatos ya han manifestado su oposición.

Desde UGT consideran que se trata de “una privatización encubierta de la empresa pública, lo que dejaría el transporte ferroviario de mercancías en nuestro país sin un referente en este ámbito”. Mientras, desde Comisiones Obreras resaltan que “el precio a pagar con el modelo propuesto es la rebaja que se percibe en los derechos laborales del personal de Mercancías que se incorpore a la nueva compañía”.

Renfe ha señalado que el objetivo de la operación pasa por convertir a su filial de mercancías en un operador logístico integral, expandir su negocio internacional, el crecimiento del transporte de mercancías por ferrocarril, especialmente en las relaciones que tienen origen o destino los principales puertos de la península ibérica, así como la optimización de sus recursos materiales, incrementando su productividad y utilización.

El sector ve complicado el cierre de la operación antes de 2024

Operadores Logísticos

Agunsa entra en logística con Esbo

El grupo chileno, que no prestaba estos servicios en el mercado español, se hace con el 75% del operador catalán

Eva Mármol | Barcelona
El grupo chileno Agunsa ha entrado en servicios logísticos en el mercado español al hacerse con el control de la catalana Esbo Logistics Systems. Agunsa lleva años operando en España como consignataria, con Agunsa Europa, y transitaria, con Modal Trade Europa. Esbo no es la primera compra de Agunsa en España. Hace unos tres años, entró en la última milla con Dir Mensajería y Transportes.

El grupo chileno crece y se diversifica en el mercado español al comprar el 75 por ciento de Esbo, operador logístico con sede central en Palau-Solità i Plegamans (Barcelona). Sigue como director general Ignacio Pedrosa, que mantiene el 25 por ciento restante, mientras que ha salido el otro socio de la compañía, creada en 1999.

meter nuevos proyectos”, añade el empresario.

Esbo aporta al grupo chileno no solo genéricamente servicios logísticos en España y en el resto del mercado europeo: “Ofrece-

mos unos servicios especializados en el *ecommerce* y en logística compleja”. Se trata de un tipo de especialización que Agunsa tampoco oferta en el mercado latinoamericano.

Esbo tiene tres plataformas en Cataluña, una recién estrenada, que suman 94.000 metros cuadrados. Ha realizado un ambicioso plan de robotización en una de estas instalaciones.

Especializada en *ecommerce* y logística compleja

Pertenecer a una multinacional como Agunsa, presente en más de una veintena de países, sobre todo de Latinoamérica, “nos posibilita ofrecer servicios que antes no teníamos”, señala Ignacio Pedrosa. Clientes de Esbo “pueden pasar a ser clientes de Agunsa”. Y, a la inversa, clientes de Agunsa, sobre todo latinoamericanos que operan en Europa, “pueden acabar siendo clientes nuestros”. Aunque Esbo mantenía el ritmo inversor, alrededor de 1,5 millones de euros este año, y contaba con capacidad inversora, pasar a pertenecer a Agunsa “nos da más músculo financiero para aco-

Puerto Bahía de Algeciras
Comprometidos con el Verde
Está en manos de todos

Compromisos Sociales

Compromisos Económicos

Compromisos Ambientales

Compromisos alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en la **Agenda 2030 de la ONU**

Puerto de Algeciras
Estrategia Verde
Comprometidos con el Verde

Puerto de Algeciras
www.apba.es/medio-ambiente



TRANSPORTE XXI

Haizea Bilbao acomete actualmente las obras de ampliación de su planta en el puerto de Bilbao.

Marítimo

Haizea Bilbao amplía su huella en el puerto

El fabricante de torres eólicas, en plenas obras de ampliación de su planta a pie de muelle, elevará su concesión por encima de los 210.000 m2 tras solicitar una nueva parcela de 10.000 m2

Alfonso Alday | Bilbao
Haizea Wind Group, apenas cinco años después de iniciar la producción de torres eólicas en el puerto de Bilbao, sigue dando pasos firmes para consolidar la darsena vasca como *hub*

eólico europeo. La sociedad Haizea Bilbao, en plena ampliación de sus instalaciones, ha solicitado a la Autoridad Portuaria la concesión de unos 10.000 metros cuadrados en el muelle AZ2. Se trata de una

parcela, anexa a su planta, a la que ha renunciado Siemens Gamesa Renewable Energy Eólica. De este modo, el fabricante de torres eólicas y cimentaciones *offshore*, gestionará una superficie de más de 210.000

metros cuadrados. La concesión del fabricante dispone de acceso directo y preferente a una línea de atraque de 800 metros de longitud, con un calado de 21 metros.

La sociedad, del grupo empresarial Haizea Wind Group, acomete actualmente las obras de ampliación de su planta en el puerto de Bilbao, que absorberán una inversión superior a los 150 millones de euros.

Como ya adelantó este periódico, a las tres naves actuales, Haizea Bilbao sumará otras tres y un área de almacenamiento adicional para acomodar los monopilotes antes de que sean entregados a los buques de transporte. Los trabajos, ejecutados por Amenabar, avanzan a buen ritmo.

**MILLONES
DESTINA HAIZEA
BILBAO EN SU
AMPLIACIÓN**

HAIZEA WIND GROUP

El grupo empresarial **se formó en 2017**, apoyándose en dos empresas existentes (Grupo WEC y Tecnoaranda). En **2018**, Haizea lanzó **Haizea Sica**, su fábrica de torres eólicas en Santa Fe (**Argentina**). También ese mismo año, se lanzó la producción en la fábrica de torres *offshore* en el Puerto de Bilbao, **Haizea Bilbao**, con el objetivo de convertirse en el referente en fabricación eólica marina en el mercado europeo. Más recientemente, en **2022**, Haizea Wind Group inauguró la planta de **Haizea Breizh** en **Francia**, también dedicada a torres eólicas marinas. Y a principios de **2023**, Haizea Wind Group anunció su **asociación con US Wind**, con sede en Baltimore, para gestionar y explotar **Sparrows Point Steel**, la primera fábrica permanente de energía eólica marina de Maryland. Haizea Wind Group cuenta en la actualidad con **tres unidades de negocio: torres eólicas, cimentaciones offshore y grandes piezas de fundición eólica**. El Grupo emplea actualmente a unas **1.200 personas**, con una **facturación superior a los 250 millones**.

Tras esta inversión, la nueva planta estará dimensionada para producir en serie monopilotes de hasta 14-15 metros de diámetro y hasta 130 metros de longitud, capaces de soportar aerogeneradores marinos de hasta 20 MW, lo que la convertirá en referente europeo.

Según confirmaron desde el propio grupo, el contrato suscrito con Iberdrola a principios de este año para el suministro de 50 monopilotes, unido al firmado en septiembre del pasado año con el fabricante danés Orsted -que motivó la ampliación de sus instalaciones-, garantiza carga de trabajo por más de 1.500 millones de euros en la planta del puerto para los próximos cuatro años.

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

SynConHub
E-COMMERCE
PLATFORM

SCAN ME!

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
EVER SINCE

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

TransNatur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA
WORLDWIDE EXPRESS
AEG

CARRETERA
ADUANAS
FERIAS
AIRE
MAR

BARCELONA - ALICANTE - VALENCIA
MADRID - SEVILLA - IRÚN
ZARAGOZA - BILBAO - VIGO
TENERIFE - LAS PALMAS
TARRAGONA - OPORTO - LISBOA

Calle Ca l'Arana 15-17 - ZAL II
08820 El Prat de Llobregat (BCN)
Tel. +34 93 480 45 00
Fax +34 93 480 45 01
transnatur@bcn.transnatur.com
www.transnatur.com

Carretera

Paso al nuevo tacógrafo inteligente

Continental estima que más de 50.000 camiones están obligados a cambiar su dispositivo en España en dos años

Carlos Sánchez | Alcobendas

El Paquete de Movilidad europeo exige que todos los vehículos pesados de nueva matriculación de más de 3,5 toneladas deben estar equipados con tacógrafos inteligentes de segunda generación desde el pasado 21 de agosto. Además, los vehículos ligeros de entre 2,5 y 3,5 toneladas que realicen transporte internacional requerirán también este tipo de tacógrafo a partir de julio de 2026.

Al mismo tiempo, los vehículos que cuenten con tacógrafos analógicos o digitales no inteligentes deberán realizar la renovación o 'retrofit' hacia el tacógrafo digital inteligente de segunda generación antes de que finalice 2024. A su vez, los que cuentan con tacógrafos digitales inteligentes de primera generación deberán realizar este 'retrofit' antes del 21 de agosto de 2025.

Continental, que comercializa el tacógrafo inteligente de segunda generación de VDO denominado DTCO 4.1, el primero de este tipo homologado en Europa, estima que será necesario sustituir este dispositivo en unos 800.000 vehículos pesados en Europa en los dos próximos años, según puso de manifiesto el CEO de Continental Automotive Spain, Eduardo González, en rueda

Eduardo González y Alberto Pérez, en la rueda de prensa de Continental.



TRANSPORTE XXI

de prensa. En España, la cifra de vehículos susceptibles de sustituir el dispositivo podría superar los 50.000, según confirmó el director de Segmento Tacógrafos y Servicios Telemáticos de Continental Automotive, Alberto Pérez, a Transporte XXI.

Planificación

El fabricante alemán alerta sobre la necesidad de que los transportistas agilicen estas sustituciones en el curso de estos dos próximos años, para evitar el colapso antes de agosto de 2025. "Hacemos un llamamiento a las flotas, porque es necesario planificar la instalación de los nuevos tacógrafos", reseñó Pérez.

El directivo señaló que si las empresas de transporte aprovechan para realizar la sustitución de los equipos en la próxima revisión periódica de sus vehículos "se asegurarán la disponibilidad del producto en el taller", a la par que "ahorrarán tiempo al aprovechar la parada de la revisión".

Más allá del registro de los tiempos de trabajo y descanso, el nuevo tacógrafo inteligente de segunda generación ofrece como novedades que graba la carga y descarga, el desplazamiento de trabajadores cuando cruzan la frontera, así como el posicionamiento en el cruce de fronteras.

Te muevas como te muevas,
descárgate noveuskadi

Encuentra en la nueva aplicación toda la información que necesitas para planificar tus desplazamientos del día a día.

Google Play App Store





Marítimo

ZIM impulsa su negocio en España

La naviera israelí arranca nuevos servicios desde los puertos de Valencia y Barcelona con América y el Mediterráneo bajo la fortaleza de su tecnología exclusiva de control remoto y monitoreo de sus contenedores *reefer*

Antonio Martínez | Valencia

La naviera israelí ZIM Integrated Shipping Services, representada en España por el Grupo Pérez y Cía., está impulsando nuevos servicios en España desde los puertos de Valencia y Barcelona con América y la zona del Mediterráneo.

La compañía va a reforzar su cobertura en el continente americano, donde actualmente dispone de dos servicios directos desde Barcelona y Valencia con Estados Unidos y Canadá en buques de 4.250 TEUs, así como los que viene realizando con México y con la costa oeste de Sudamérica, que “es un mercado de 500 TEUs semanales en el que estamos buscando nicho con la puesta en marcha de un nuevo servicio a través de Halifax y Kingston”. La compañía ha centrado todas sus activida-

des en Valencia y Barcelona, tras haber decidido cancelar sus tradicionales escalas en Tarragona, en los últimos años.

Asimismo, la naviera acaba de incluir en el Mediterráneo una escala directa en Alejandría en su servicio que enlaza con Turquía, Israel y Grecia, mientras que en el mercado del norte de Europa ha alcanzado un acuerdo con MSC con un servicio entre Ashdod y Haifa con Valencia hacia los puertos del norte de Europa. Por último, mantiene su servicio directo con Brasil, Paraguay y Argentina, “un mercado donde aún tenemos capacidad de crecimiento”.

La compañía maneja entre un 10 y un 12 por ciento de la cuota de mercado de los flujos *reefer* en los puertos de Barcelona y Valencia.

Para ello, va a ser vital el esfuerzo inver-

sor que está realizando la naviera en los últimos años. Su director general en España, Felix Gendler, anunció recientemente, en el marco de un acto comercial en Valencia, que ZIM va a incorporar en breve una flota de 16 nuevos buques que navegarán con gas natural licuado, anunciando que “con los nuevos buques vamos a ofrecer servicios que antes no hemos tenido”.

Tecnología

El ejecutivo de ZIM explicó que la naviera “está en pleno desarrollo” al tiempo que se está transformando con una firme apuesta por la digitalización y la transparencia. Puso como ejemplo el lanzamiento del B/L electrónico, que “es el futuro, por lo que tenemos que aprovechar la ola digital para ser más competitivos”.

La naviera considera clave en el desarrollo de sus futuras rutas comerciales el servicio ZIMonitor, un sistema exclusivo de alta tecnología que va equipado en sus contenedores *reefer*.

Gendler calificó el sistema como “el Roll Royce de todos los equipos frigoríficos que existen en el mercado”. Y es que ZIMonitor es un servicio innovador ofrecido exclusivamente por ZIM, que le permite rastrear, monitorear y controlar sus contenedores de forma remota. Jorge Selabert, director comercial de ZIM en España explicó a Transporte XXI que el servicio ZIMonitor “tiene un equipo de respuesta 24 horas al día, siete días a la semana, lo que brinda total tranquilidad e intervención en tiempo real para prevenir todo tipo de daños”.

El servicio, que se adapta a todo tipo de carga sensible o de alto valor, y permite un nivel de seguridad y protección sin precedentes, “permite al cliente tener la misma información que tiene ZIM”, matizando que “mientras otras navieras utilizan sistemas externos, el nuestro es propio, lo que permite a los clientes obtener descuentos de las compañías de seguros, porque, al final lo que hacemos es reducir el riesgo y, con ello, recortar costes”, aseguró Selabert.

Las principales mercancías embarcadas son productos farmacéuticos, aunque Selabert explicó que “ahora empieza la campaña de cítricos y eso siempre es una oportunidad”. ZIMonitor permite el transporte de cualquier carga sensible o de alto valor, estando disponible tanto para tráficó refrigerados como de carga seca.

El sistema envía alertas si hay cambios en la temperatura o humedad de un contenedor, o cuando detecta una apertura no autorizada de una puerta. También rastrea la ruta del contenedor vía GPS y envía una alerta cuando el barco se ha alejado una cierta distancia de su ruta planificada.



ZIMonitor es el Roll Royce de todos los sistemas del mercado

Felix Gendler

Dir. Gral. ZIM España

Felix Gendler,
Jorge Selabert,
Anat Ayal y
Juan Manuel Pau.

Carretera

Caliche mantiene su expansión

El operador murciano de transporte consolida una red de 31 centros logísticos en el Arco Mediterráneo con una capacidad total de 2.250.000 metros cúbicos

Iñaki Eguía | San Javier
Grupo Caliche continúa con su plan estratégico de expansión dirigido a potenciar la internacionalización, abrir nuevas líneas de negocio y avanzar en su digitalización. El operador murciano, que este año puso en marcha en Miami la filial Caliche American Company, ha ampliado su red de bases logísticas para consolidar una infraestructura con 31 centros distribuidos por el Arco Mediterráneo, con una capacidad total de 2.250.000 metros cúbicos.

Entre los complejos inaugurados este año por Grupo Caliche sobresalen sus instalaciones logísticas de Picassent (Valencia). Este espacio, con 160.000 metros cúbicos de capacidad, situado en una parcela de más de 15.000 metros cuadrados de superficie, se posiciona con el reto de convertirse en el eje de su actividad internacional.

La previsión del grupo murciano es gestionar desde sus instalaciones de Picassent la exportación e importación de 100.000 toneladas de diferentes productos agroalimentarios durante este año.

Dos centros logísticos

Además, en los últimos meses ha abierto otros dos centros logísticos en el municipio de Murcia, situados en las áreas de Beniján y de El Esparragal, y que aportan una capacidad adicional de almacenamiento próxima a los 450.000 metros cúbicos.

En su desarrollo en el transporte marítimo, tras incorporar a su estructura la transitaria Inter Service Transit (IST) el pasado año, Grupo Caliche avanza hacia el objetivo de superar los 50.000 contenedores anuales en 2024.

Grupo Caliche, que opera en los sectores de transporte y logística, telecomunicaciones, energías renovables, economía circular, educación e inteligencia ar-

tificial, “facturó 214,86 millones de euros en el año 2022, un 30 por ciento más respecto al ejercicio anterior”, según avanza el grupo a través de un comuni-

cado. Su división de transporte y logística, que concentra más de la mitad de las ventas del grupo, distribuyó más de 4,2 millones de toneladas en 150 países.

TODAS LAS NOVEDADES QUE HARÁN
MÁS EFICIENTE TU CADENA DE SUMINISTRO



LOGISTICS &
AUTOMATION

The future of intralogistics technology

29-30
NOV.
IFEMA

Celebrado con:



TRANSPORT
& DELIVERY

WHERE SHIPPERS AND FORWARDERS MEET

REGÍSTRATE GRATIS ONLINE

Código de registro: TXX11



by EASYFAIRS

+34 91 541 38 03
madrid@easyfairs.com
www.logisticsautomationmadrid.com





SERTRANIN

El grupo Sertranin acumula crecimientos interanuales de dos dígitos desde hace varios ejercicios.

Carretera

Sertranin acrecienta sus capacidades logísticas

El grupo adquiere unas instalaciones de 10.000 m² en Silla (Valencia), mientras avanza en la ampliación de sus instalaciones centrales de Minglanilla (Cuenca) y amplía flota

Carlos Sánchez | Cuenca

El grupo de transporte Sertranin, que integra a las compañías Sertranin y Logística Javier Talavera, sigue incrementando su capacidad logística.

La firma conculsa acaba de adquirir unas nuevas instalaciones logísticas de 10.000 metros cuadrados en Silla (Valencia), que servirán para “apoyar las operativas que llevamos a cabo desde nuestra delegación valenciana”, señalan a Transporte XXI responsables de la compañía. La delegación en Valencia del grupo Sertranin se encuentra ubicada en Beniparrel, donde disponen de una nave 5.000 metros cuadrados.

Al mismo tiempo, Sertranin sigue cumpliendo etapas en el proyecto de ampliación de sus instalaciones centrales en Minglanilla (Cuenca). “El proyecto está en marcha y esperamos tener los trabajos finalizados en lo que queda de este año y durante el que viene”, avanzan las mismas fuentes. Como ya adelantó este periódico, el grupo castellanomanchego tiene previsto poner en marcha una nueva campa de

12.000 metros cuadrados, así como el refuerzo del servicio de estacionamiento con la construcción de una nueva estación de servicio exclusiva para la venta de combustible.

En su sede central de Minglanilla, Sertranin dispone de un complejo logístico en el que cuenta con una nave logística de 7.000 metros cuadrados y un espacio de 20.000 metros cuadrados destinado a campa para estacionamiento de camiones.

Por otro lado, en el marco de su estrategia de crecimiento, el grupo está “desarrollando una nueva línea de negocio en el ámbito de *Project Cargo, Claims and Recoveries*”. Y es que “estamos constantemente buscando nuevos nichos de mercado que nos permitan crecer y ampliar las oportunidades de negocio”, refrendan. Del mismo modo, “estamos incrementando notablemente nuestra actividad en materia de transporte de contenedor, cargas fraccionadas y almacenaje de mercancías”, confirman desde el grupo.

Sertranin continúa, al mismo tiem-

po, incrementando su flota de vehículos. La compañía recibió recientemente cinco unidades de Renault T480 Turbocompound y adicionalmente, tiene pendiente de recibir próximamente una decena de unidades del Iveco S-WAY 490 y 530, así como cinco Volvo FH460. De este modo, la flota de vehículos de Sertranin alcanzará las 230 unidades al cierre de 2023.

Sostenibilidad

En Sertranin “estamos muy sensibilizados con el medio ambiente”, por lo que “llevamos a cabo diversas acciones en este ámbito”, reconocen. En esta línea, antes de que acabe el año, el grupo dispondrá de cinco unidades de ‘duotrailers’ operativas y están en proceso de incorporar otra decena de unidades más de este tipo de vehículos.

Otras acciones que desarrolla el grupo en el terreno de la sostenibilidad son la formación y seguimiento de los conductores en el ámbito de la conducción eficiente, la instalación de una planta solar fotovoltaica para conseguir un consumo autónomo limpio de electricidad y distintos procesos de formación en materia de sostenibilidad para todos sus empleados.

El grupo Sertranin acumula crecimientos interanuales de dos dígitos desde hace varios ejercicios. Logística Javier Talavera registró una cifra de ventas de 32,86 millones de euros en 2021, con un incremento del 16 por ciento. Por su parte, Sertranin cerró ese mismo ejercicio con unas ventas de 22,41 millones de euros, lo que supuso un crecimiento del 15 por ciento, según el Libro Blanco de Transporte XXI.

230

CAMIONES
COMPONEN LA FLOTA
PROPIA DE SERTRANIN

Carretera

Loal acercará el tren a sus clientes

La empresa, que mueve flujos intermodales desde el sur de Francia, proyecta operar regularmente desde España

Eva Mármol | Tarragona
Loal Logistics, empresa de transporte por carretera, cuya principal actividad es el tráfico intermodal desde el sur de Francia, potenciará estos flujos subiendo al tren regularmente desde España. La compañía, fundada por el empresario Juan José López en 2005, es usuaria habitual de las dos autopistas ferroviarias de VÍA desde Le Boulou, junto a la frontera española: utiliza la conexión entre Le Boulou y Luxemburgo, saliendo esporádicamente desde Can Tunis (Barcelona), para llegar a los mercados neerlandés, alemán y polaco. Además, sube a VÍA Británica, entre Le Boulou y Calé, para alcanzar el norte de Francia y Bélgica. Su objetivo es empezar a operar regularmente desde España en los próximos meses. “Queremos llegar a terminales más cercanas a nuestros clientes con otros proveedores ferroviarios para reducir los acarreos”, señala López.

600 viajes

A más largo plazo, el objetivo de la compañía es también entrar en otros mercados a través del tren, sobre todo del norte de Europa. Para hacer transporte intermodal, la compañía cuenta con 100 cajas móviles. En los destinos europeos, “tenemos empresas de tracción que trabajan en exclusiva para nosotros”. El operador registra una actividad intermodal de “unos 600 viajes al mes”.

Loal Logistics, que tiene la sede central en Tarragona, nació como una empresa de paquetería y palettería industrial. Está integrada en la red de Grupo TSB, llevando la delegación en exclusiva de Tarragona.

En 2010, cinco años después de su creación, dio el salto al transporte interna-



Empezó como empresa de paquetería y palettería.

LOAL LOGISTICS

cional. Desde los inicios, “nos diferenciamos y fuimos pioneros al ofertar exclusivamente un servicio intermodal”. Actualmente, esta actividad tiene un peso del 60 por ciento en su volumen de negocio y el 40 por ciento es paquetería.

Loal Logistics se ha convertido en uno de los principales proveedores intermodales de Amazon en Europa. Transporta *stocks* entre los almacenes de la multinacional.

OEA

Operadores Económicos Autorizados

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

Empresas de Servicios a las Empresas

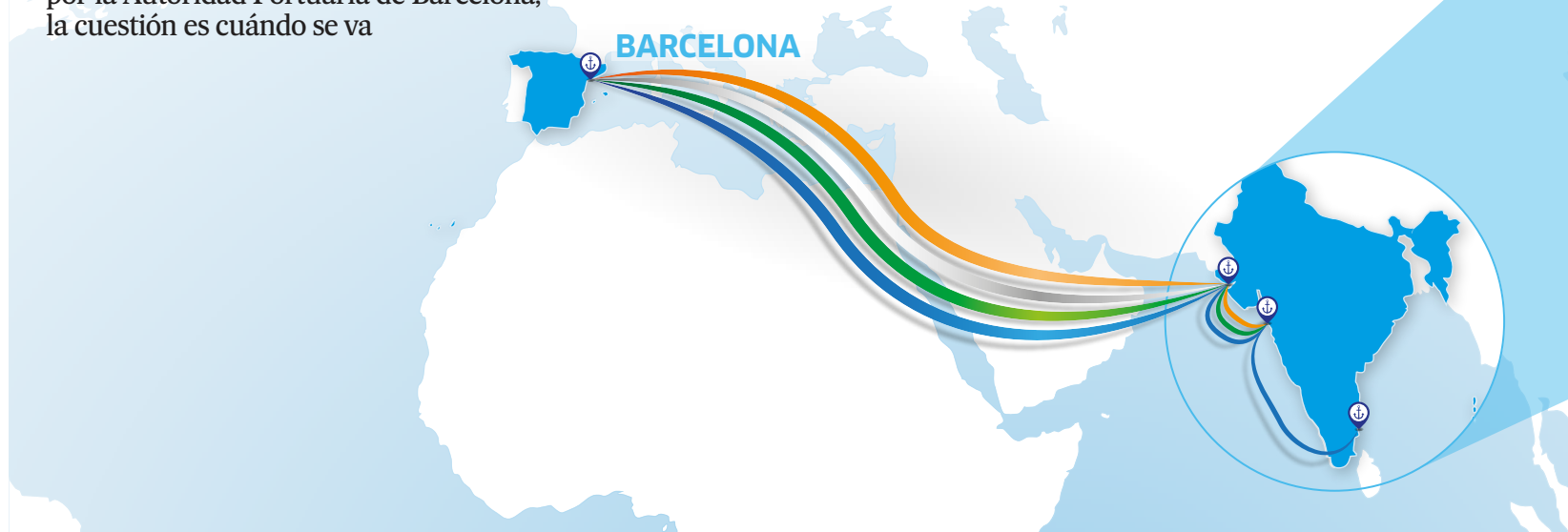
Transporte Internacional de Mercancías

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

 <p>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	 <p>AIRPHARM SLU 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> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
 <p>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones <input checked="" type="checkbox"/> Estiba <input checked="" type="checkbox"/> Aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Seguros 	 <p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
 <p>COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Pol. Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	 <p>AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL Palaudarias 11-13 08004 Barcelona Tel. 933 24 94 94 E-mail: informacion@arola.com www.arola.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Asesoramiento en IIEE, Derecho Aduanero y Comercio Internacional <input checked="" type="checkbox"/> Consultoría en logística internacional <input checked="" type="checkbox"/> Agente consignatario de buques <input checked="" type="checkbox"/> Consultoría en Mercancías Peligrosas <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Servicios aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consultoría OEA <input checked="" type="checkbox"/> Depósito Fiscal de Bebidas Alcohólicas

India, el ahora y el futuro

La cuestión no es si hay que ir o no al país asiático, el destino de la misión empresarial organizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, la cuestión es cuándo se va



Eva Mármol | Barcelona

No es, ni mucho menos, fruto de la casualidad que la Autoridad Portuaria de Barcelona elija, por segunda vez en los 25 años de misiones empresariales, como destino India para este tipo de acciones comerciales. La primera vez fue en el año 2004 y “ya teníamos claro su potencial”, señala Manel Galán responsable de Relaciones Externas del Puerto de Barcelona. Y es que India se ha convertido en el país más poblado del planeta, al superar los 1.425 millones de habitantes, desbancando a China.

India no solo se ha convertido en el país con más potenciales consumidores. El FMI coronó recientemente al país asiático como la quinta economía más grande del mundo con un PIB de 3,468 billones de dólares.

Este es el presente. En el futuro, India se convertirá en la segunda economía más grande del mundo en 2075, pronostica Gold-

man Sachs. Y ello supone que su PIB alcanzará los 52,5 billones de dólares en 2075, superando a Estados Unidos (51,5 billones) y quedando cerca de China (57 billones). Es más, el banco de inversiones apunta que el país asiático podría convertirse en la tercera economía mundial ya en 2030. La economía india creció el 6,8 por ciento en 2022, aumentará el 6,1 por ciento en 2023 y el 6,8 por ciento en 2024, según el FMI.

Son solo algunos datos que

argumentan la elección de este destino para la misión empresarial, que se celebra entre el 14 y el 19 de octubre en Mumbai, la ciudad más poblada de India, situada en la costa oeste y con dos puertos, el de Mundra, una instalación portuaria similar a la de Barcelona por su diversificación, y el de Nhava Sheva, el principal del país.

India ofrece “ya” oportunidades de negocio a las empresas españolas, según se puso de relieve en las jornadas previas

El puerto de Barcelona cuenta con cuatro servicios directos con India.

a la misión. India “puede ser un destino idóneo para empresas que se han deslocalizado en China”, señaló Inmaculada Riera, directora general de la Cámara de Comercio de España. El país “cuenta con una ambiciosa agenda de reformas estructurales para posicionarse como uno de los principales actores en la reorganización de las cadenas de valor”. El desarrollo de infraestructuras de transporte o los incentivos a la inversión, entre otros factores, “posicionan a India como actor clave en este cambio”, añadió.

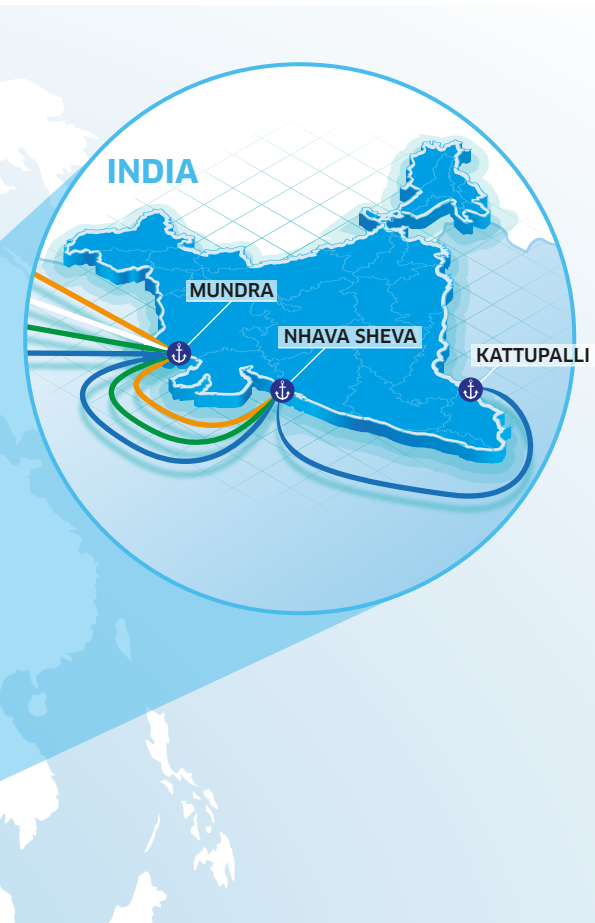
Coincide Alicia Herrero, economista-jefe para Asia-Pacífico del banco de inversiones Natixis. “India presenta la mayor oportunidad para las empresas españolas en este proceso de cambio (de la cadena de suministro)”. No es solo una cuestión geopolítica, “es la economía pura y dura, ya que el modelo de crecimiento de la economía china se agota”. Esta experta asegura que India “tiene necesidad de financiación sin ser como Latinoamérica”. Y ello, a su juicio, “es una oportunidad también”.

Manel Galán hizo hincapié



La dársena catalana mostrará su potencial en India.

MISIÓN PUERTO DE BARCELONA

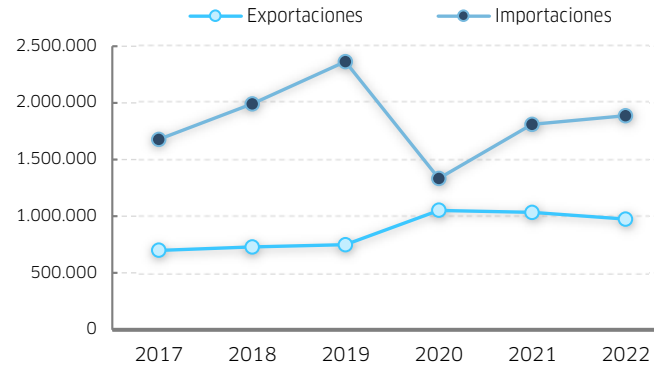


en que “hay empresas que intentan aproximar producciones a los centros de decisión, y esto tendrá un impacto en el sistema marítimo”. Las empresas están obligadas a “reorganizar su producción en países próxi-

SALDO DESFAVORABLE

España exportó 974.932 toneladas, por valor de 1.824 millones de euros en 2022, mientras que importó de India 1,88 millones de toneladas por 5.725 millones de euros.

EN TONELADAS



EN MILLONES DE EUROS



Fuente: Datacomex.

mos para mantener la rentabilidad si los costes suben en China”. Reubicaciones donde “India va a jugar un papel muy importante”, coincidió el responsable de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria.

Berta Fuertes, directora de la Fundación Consejo España-India, tiene claro que “India ya no es un país de futuro, es un país de realidad presente”. “Hay que apostar por India porque ofrece grandes oportunidades a las empresas no solo por las actuales tendencias geopolíticas en el Índico-Pacífico, sino también por sus prometedoras proyecciones económicas para los próximos años”, añade la experta en referencia a las previsiones de organismos como el FMI.

Reformas económicas

La “ambiciosa” agenda de reformas económicas, que ha puesto en marcha el Gobierno indio, ha permitido al país ascender en la clasificación de facilidad para hacer negocios (EoDB) del Banco Mundial de “la posición 142 en el año 2015 a la posición 63 en 2020, por encima de países como Catar, Colombia o Luxemburgo”.

Por otra parte, los programas del Gobierno indio para convertir el país en un centro global de producción de manufacturas y las inversiones en

(pasa a la página 26)

synergy.

SERVICIOS FERROVIARIOS DIARIOS

De Barcelona al sur de Francia y al norte de España



Tren



Camión



Aduanas



Servicios Logísticos

+34 935 084 443 hello@synergy.com.es



Hay un gran margen para seguir creciendo en las relaciones comerciales.

(viene de la página 25)

planes de desarrollos de infraestructuras, “siendo uno de los principales receptores de fondos multilaterales de la región, también invitan a que las empresas apuesten por India”.

La directora de la Fundación Consejo España-India pone el foco en que India está mostrando interés en el mercado latinoamericano, “y España podría acompañar en este diálogo”.

El país asiático “valora las ventajas competitivas que España ofrece como mercado europeo y centro de operaciones para Latinoamérica”. A la vez, España “reconoce las oportunidades potenciales de coopera-

ción en el Índico-Pacífico, región en la que India y España pueden ser socios complementarios”.

Relaciones comerciales

A pesar del incremento de los intercambios comerciales entre ambos países y del aumento de las inversiones en los últimos años, “existe un gran margen de crecimiento para nuestras relaciones económicas y comerciales, que están muy por debajo de lo que deberían”, asegura Berta Fuentes.

Y es que el país asiático apenas representa una séptima parte del comercio que España tiene con China, un tercio del comercio con Japón y la mitad de los volúmenes comerciales con la República de Corea.

Es la quinta economía del mundo y será la tercera en 2030

No hay duda de que India ofrece numerosas oportunidades, según los expertos. Unas oportunidades hasta el punto de que “la cuestión no es si se va a India, la cuestión es cuándo voy”, asegura Sudhanshu Karandikar, director de la consultora y empresa de servicios BDO Spain.

Un cuarto de siglo de misiones en países estratégicos

Las misiones empresariales promovidas por la Autoridad Portuaria de Barcelona cumplen un cuarto de siglo con la acción comercial que se desarrolla en India. Tras Tailandia en 2022, el foco sigue en el sudeste asiático con esta elección. Se trata del destino propuesto, como todas las misiones, por la comunidad portuaria a través del Consejo Rector, en el que están representados los actores participantes en la actividad portuaria.

Esta edición trae novedades: la Autoridad Portuaria potencia las jornadas técnicas, mientras que deja de organizar los tradicionales encuentros bilaterales entre empresarios catalanes y sus homólogos del país de destino ante la evidencia de que las empresas participantes ya establecen sus propias agendas, según señaló Manel Galán, responsable de Relaciones Externas, en la presentación de la misión, el pasado mes de mayo.

Se trata de un primer cambio en el formato de las misiones empresariales. No será el único. Se reformulará el modelo “manteniendo la presencialidad”, confirmó Manel Galán. Para este año, “no nos ha dado tiempo de hacer un giro completo”. Seguro que sí para la siguiente edición. Y es que la próxima acción comercial será en 2025. No habrá misión al coincidir las fechas con la celebración de la Copa América en 2024.

La acción comercial está encabezada por el presidente de la Autoridad Portuaria, Lluís Salvadó, y los responsables de las cuatro asociaciones que integran la comunidad portuaria. De no haber previstos de última hora, la consejera de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat la preside.

No habrá misión en 2024 por la Copa América



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

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

LA ASOCIACIÓN DE LOS TRANSITARIOS ORGANIZADORES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Información técnica

Asesoría jurídica

Formación continua para el sector

Escuela homologada IATA

Bolsa de trabajo y de prácticas

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

Un socio con margen para crecer

Uno de los tráficos con más potencial es el de automóviles, donde Barcelona ya se está posicionando como *hub* del vehículo eléctrico

Eva Mármol | Barcelona
El objetivo último de las misiones empresariales organizadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona es incrementar los tráficos y los servicios marítimos con el país objeto de la acción comercial. Para lograrlo, la dársena catalana se presenta “como puerta de acceso al mercado europeo y plataforma de distribución para el Mediterráneo y el norte de África”.

India ya es el segundo socio asiático en relaciones comerciales del puerto de Barcelona. Unas relaciones con potencial para seguir creciendo. Globalmente, India es el quinto mercado origen/destino de los contenedores llenos (sin incluir el transbordo) que se cargan y descargan en los muelles catalanes. Una relación comercial que ascendió a 60.601 TEUs en 2022, lo que supone una cuota del 4 por ciento, se-

gún las estadísticas de la Autoridad Portuaria.

Entre los principales mercados, el indio fue el que más creció (+14,2 por ciento) en relación a 2021. Son unos flujos equilibrados: ocupa la tercera plaza, con 30.326 TEUs, en importaciones, mientras que India es el séptimo destino de las exportaciones, que suman 30.275 TEUs.

Apuesta por el vehículo

Uno de los tráficos marítimos con más potencial de crecimiento es el de automóviles nuevos, donde el puerto de Barcelona se está posicionando como *hub* de distribución en Europa de vehículos eléctricos fabricados en China.

Y precisamente el Gobierno indio está haciendo una fuerte apuesta por el vehículo eléctrico. Su objetivo es que todos los vehículos públicos sean eléctricos en 2030. Actualmente,

la industria automovilística contribuye con el 7 por ciento al PIB nacional, siendo India el tercer mayor productor de automóviles del mundo.

Más ambicioso es el proyecto gubernamental ‘Maritime Vision India 2030’. Son 963 proyectos en los 12 principales puertos existentes para aumentar la capacidad de las terminales, mejorar la eficacia operativa y para la digitalización, entre otras medidas. Además, el Gobierno indio proyecta construir nuevos puertos y mejorar las vías navegables. El objetivo es incrementar la capacidad portuaria el 90 por ciento.

La mejora del sistema portuario forma parte, a su vez, del proyecto ‘Sagarmala’ de modernización del sector logístico, que pasa por crear parques intermodales, corredores ferroviarios de mercancías o conexiones viarias.



El puerto de Barcelona, puerta de acceso al mercado europeo.

CRECIMIENTO DEL 9% EN TRÁFICOS TOTALES

El puerto de Barcelona movió con India 2,28 millones de toneladas en 2022, frente a los 2,09 millones de 2021, sin llegar a los flujos prepandemia.

	2022	%22/21	2021	2020	2019
MILES DE TONELADAS					
Tránsito	1.080	-1%	1.090	940	1.265
Carga	427	+2%	418	290	206
Descarga	776	+33%	585	498	985
TEUS					
Tránsito	69.894	-5%	73.819	57.200	75.740
Carga	30.302	+24%	24.412	20.707	16.876
Descarga	30.931	-8%	33.470	25.526	32.472

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

Importadores y Exportadores

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

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

Servicios COACAB:

- ✓ Asesoría en Legislación Aduanera
- ✓ Asesoramiento Jurídico
- ✓ Actividades Formativas
- ✓ Obtención y Mantenimiento OEA
- ✓ Aplicación informática VirtualDUA



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

www.coacab.com

Las misiones son un componente crucial en la estrategia de desarrollo y colaboración internacional



Javier María Vidal

Oportunidad única

La misión empresarial a la India abre un nuevo escenario en el compromiso del Puerto de Barcelona con el comercio internacional y la promoción de oportunidades comerciales para las empresas asociadas. Es una oportunidad única para explorar y expandirse en uno de los mercados actuales más dinámicos y de mayor crecimiento.

La India no solo es una de las economías más grandes del mundo, sino que también ejerce la presidencia de turno del G-20, lo que la convierte en un actor clave en la economía mundial. Además, recientemente se convirtió en el país más poblado del mundo.

Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras

do. La ubicación geográfica estratégica de la India, en el cruce de las principales rutas comerciales marítimas, la posiciona como un centro neurálgico para el comercio entre Asia y Europa.

Las misiones empresariales son un componente crucial en la estrategia de desarrollo y colaboración internacional del Puerto de Barcelona. Representan un hito importante en la promoción de relaciones comerciales internacionales y en la apertura de nuevas oportunidades para nuestras empresas.

Esta nueva misión empresarial a la India promete ser un capítulo emocionante en esta búsqueda continua de fortalecer los lazos comerciales y explorar nuevos horizontes comerciales en un mercado global cada vez más interconectado.

España e India se benefician mutuamente de expandir sus horizontes y sus lazos comerciales en una escala internacional



Antonio Llobet

Beneficio mutuo

La misión comercial del puerto de Barcelona a Bombay, también conocida como Mumbai, es un paso significativo en el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre Cataluña e India. El puerto de Barcelona, conocido por su ubicación estratégica en el Mediterráneo, se ha convertido en un centro logístico clave para el comercio internacional. Bombay es el corazón económico de India y uno de los principales centros financieros y comerciales del país.

La colaboración entre el puerto de Barcelona y el de Bombay facilitará un intercambio más fluido de mercancías entre Euro-

pa y Asia, promoviendo la exportación de productos españoles y la importación de bienes indios.

Además, la colaboración entre estos dos puertos no solo se centra en la transferencia de bienes, sino también en el intercambio de conocimientos y buenas prácticas en logística y transporte marítimo. Esto promoverá la eficiencia en la gestión de la cadena de suministro y reducirá los costes operativos para las empresas involucradas.

La misión representa una oportunidad emocionante para el crecimiento económico y la cooperación entre España e India. A través de esta colaboración, se espera que ambas regiones se beneficien mutuamente al expandir sus horizontes comerciales y fortalecer sus lazos comerciales en una escala internacional.

Presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas

Además de su importancia económica y geoestratégica, India es un país con gente amable, receptiva y buen talante



Emilio Sanz

Un país amable

Como cada año, la historia se repite y en esta ocasión la misión empresarial del puerto de Barcelona tiene como destino la India, país en el que con toda seguridad no nos vamos a sentir solos en ningún momento gracias a su actual población de casi 1.428 millones de almas. ¿Qué nos puede deparar la India en esta próxima misión?

Para quien ya haya estado en el país en alguna ocasión, sabrá de la amabilidad de sus gentes, su receptividad y buen talante con lo que casi ya tenemos garantizada una asistencia y participación más que significativa a los diferentes seminarios técnicos

Presidente de Atea-Oltra Barcelona

que tenemos previsto celebrar.

No podemos olvidar que aún y a pesar de ser un país emergente, la India es en la actualidad la quinta economía del mundo. Como consecuencia de la aún reciente pandemia, muchas empresas que tenían (o tienen) sus principales centros de producción en China han empezado a trasladar parte de ellos a la India. Esta circunstancia, unida a la posición geoestratégica del país, apuntan a la posibilidad de que la India pueda llegar a convertirse en la tercera economía mundial hacia el año 2029.

Como ya viene siendo costumbre en las misiones empresariales, Atea-Oltra de Barcelona suscribirá un acuerdo de colaboración con sus homónimos FFFAI (Federation of Freight Forwarders Association of India).

Es una ocasión para entablar relaciones con nuestros homólogos indios e intercambiar experiencias



Salvador Richart

Interesados en el país

Llega el momento de hacer nuevamente las maletas hacia una nueva misión comercial junto a las demás asociaciones y el Port de Barcelona. Esta vez nuestro destino es India.

Con algo menos de kilómetros de costa que España, más del 95 por ciento del comercio de la India se realiza vía marítima, cifra bastante superior a la española que está sobre el 80 por ciento. Eso da muestra de lo abierto que está este país hacia el comercio exterior.

En ese sentido, India ha creado una división centralizada de logística para impulsar las exportaciones. En términos de produc-

ción, India está volcada hacia la industria. Por lo expuesto, es normal que desde nuestra asociación estemos interesados por el país.

No cabe duda de que los fenómenos meteorológicos que suelen azotar a India influyen en gran medida en la producción del país. Pero más allá de los fríos datos, la misión es una gran oportunidad de hacer contactos, entablar relaciones con nuestros homólogos indios y poder intercambiar experiencias.

Esperamos poder también intercambiar opiniones en cuanto a formación, ver como allí se forma el personal cualificado o comparar los procesos.

Estamos convencidos de que, junto con nuestra comunidad portuaria y la organización del Port de Barcelona, la misión volverá a ser un éxito.

Vicepresidente de la Asociación de Consignatarios de Buques

La misión es una gran ocasión para que las empresas conozcan las múltiples oportunidades del mercado indio

Suprio Bose



La India, un gran mercado con potencial para la industria catalana

Con 1.400 millones de habitantes, la India ha superado recientemente a China como el país más poblado del mundo. Este enorme mercado, que cuenta con un PIB de cerca de 4 billones de dólares, se ha convertido en los últimos años en una de las economías más dinámicas y con mayor potencial de crecimiento a escala mundial. Tratándose, además, de uno de los países más jóvenes del mundo, con una alta tasa de alfabetización, cabe destacar que la abundancia de talento cualificado es otro aspecto que influye en el elevado ritmo de desarrollo del país.

En este sentido, la misión comercial que organiza el Port de Barcelona a este país es una gran ocasión para que las empresas catalanas conozcan las múltiples oportunidades que presenta el mercado indio. Cerca de un millar de empresas catalanas exportan regularmente a la India, con quien se mantiene una relación económica estable, puesto que las exportaciones catalanas han crecido un 25,6 por ciento el último año y las importaciones lo han hecho a un ritmo similar, en comparación con el 2021.

De hecho, las ventas catalanas a la India representan alrededor del 32 por ciento del total de las exportaciones españolas a este mercado, cifras que este 2023 siguen aumentando. Asimismo, más de 80 filiales de empresas catalanas se han establecido físicamente en la India, mientras que, por su parte, una cincuentena de filiales indias ha hecho lo propio en Cataluña.

Todos estos datos ponen de manifiesto el elevado potencial de la India para el tejido empresarial catalán. Si nos centramos en analizar oportunidades concretas, sin duda, la química es uno de los ámbitos económicos con más perspectivas para las empresas catalanas en este mercado. El gobierno indio está apostando por este sector, ofreciendo ventajas a empresas extran-

geras que inviertan en este campo con el objetivo de lograr que represente el 25 por ciento del PIB en 2025.

Asimismo, el país está trabajando en la mejora de las infraestructuras TIC y en la digitalización del conjunto de la industria para convertirse en un *hub* digital mundial en los próximos años. Sectores como el de los videojuegos, el comercio electrónico o el del entretenimiento son segmentos de negocio que experimentarán asimismo una demanda más alta en los próximos años.

Por su parte, la industria farmacéutica india también ha experimentado un crecimiento importante recientemente y se está abriendo a las alianzas internacionales para abastecer el consumo local.



Se trata, junto con el de la bioeconomía, de un sector donde las empresas catalanas pueden destacar particularmente, tanto en la producción de medicamentos genéricos como en la exportación de otras tipologías de productos farmacéuticos.

Por otro lado, la maquinaria industrial y la llamada *agritech* (uso de la tecnología en la agricultura) están ganando importancia en la India, que en pocos años ha pasado de ser una economía agrícola a manufacturera.

El país ha impulsado estrategias para captar inversión extranjera en este sentido,

lo cual ha repercutido en el desembarco de multinacionales que están abriendo plantas de fabricación en este mercado y que empiezan a requerir equipamientos y procesos que cumplan con las regulaciones de calidad europeas y americanas. Y ello es algo donde el tejido empresarial catalán puede destacar muy especialmente. En particular, existen oportunidades en el procesamiento de alimentos y los equipamientos de alta precisión para el sector de la automoción y la automatización, así como en el despliegue de soluciones innovadoras para la agricultura.

Finalmente, la India está desplegando una importante estrategia de sostenibilidad en el ámbito de la movilidad. Por todo ello, las empresas que ofrezcan alternativas de energía verde y las dedicadas a la fabricación de componentes, sistemas de recarga u otros productos auxiliares del sector de la automoción específicamente enfocados a los vehículos híbridos y eléctricos cuentan con amplio margen de crecimiento en este país.

Para acompañar a las empresas catalanas en este proceso de identificación de las oportunidades concretas que mejor se adapten a sus perfiles y necesidades, Acció cuenta con oficinas en el mercado indio, en Nueva Delhi y Bombay, que forman parte de la red de 40 Oficinas Exteriores de Comercio y de Inversiones de la agencia, que dan servicio a más de 100 mercados.

Mediante esta red, Acció proporciona a las empresas catalanas asesoramiento sobre el terreno para que puedan implantarse comercial y productivamente en mercados exteriores, además de acompañarlas en la búsqueda de socios y canales de comercialización.

Por otro lado, en un contexto internacional complejo como el actual, para ayudar a las empresas a superar dificultades a la hora de

abrirse al exterior, ponemos a su disposición la Oficina Técnica de Barreras a la Internacionalización, que actúa como ventanilla única que les ofrece apoyo gratuito y personalizado.

¿Y qué mejor manera para analizar las oportunidades que ofrece un mercado que viajar a él para conocerlo de primera mano? Por eso, celebramos el compromiso del Port de Barcelona con esta misión comercial a la India que, por supuesto, será de gran provecho para las empresas catalanas que busquen crecer en este país de tan elevado potencial.

Un año más, la misión se centra en un país del área Asia-Pacífico dando respuesta a los intereses de la comunidad portuaria

Lluís Salvadó



Apuesta estratégica por el mercado indio

India se ha posicionado como una de las grandes economías mundiales, modernizando sus principales sectores productivos y apostando por ofrecer una formación de calidad a las nuevas generaciones. La puesta en marcha de iniciativas estratégicas, como el Maritime India Vision (MIV) 2030, un ambicioso plan para redimensionar y actualizar sus infraestructuras portuarias y logísticas, abre nuevas oportunidades para el comercio marítimo con el que ya es el país más poblado del mundo.

Es por ello que el Port de Barcelona celebra este año su misión empresarial en este país, para potenciar los intercambios comerciales entre India y Europa y dar a conocer el amplio abanico de servicios que ofrece el puerto y el sector logístico del *hinterland* barcelonés a importadores, exportadores y operadores logísticos indios.

Barcelona se presenta a las empresas indias como puerta sur para acceder al mercado europeo y plataforma de distribución para el Mediterráneo y el norte de África. Con una excelente conectividad marítima y terrestre, el Port de Barcelona tiene servicios diarios de *short sea shipping* con diversos destinos del Mediterráneo y cuenta con servicios ferroviarios regulares con el resto de Europa.

El puerto, uno de los de mayor productividad de Europa, ofrece líneas interoceánicas de alta capacidad con América y Asia que le permiten actuar como *hub* de intercambio con los mercados de centro y sur de América, ofreciendo alternativas muy competitivas a los operadores logísticos indios.

Hoy, cuatro servicios marítimos regulares conectan los puertos de Mundra y Nhava Sheva con Barcelona. Con un tráfico cercano a los 2,3 millones de toneladas anuales y 131.000 contenedores, India es el se-

gundo aliado comercial del Port de Barcelona en Asia.

Un año más, la misión empresarial del Port de Barcelona se centra en un país del área Asia-Pacífico, dando respuesta a los intereses de la comunidad portuaria y del tejido empresarial al cual damos servicio. Tras el crecimiento experimentado por China en los últimos 40 años, India emerge como una nueva potencia económica global. Con más de 1.400 millones de habitantes, un elevado valor agregado tecnológico y



una educación avanzada, el país presenta unas condiciones excelentes para acoger nuevas deslocalizaciones de producción y nuevos sectores emergentes, como el tecnológico. Algunos de los que ofrecen mayores oportunidades de negocio son el químico/biotecnológico, las industrias farmacéutica y alimentaria, las infraestructuras y la logística.

En plena transformación

India está en plena transformación. La misión empresarial barcelonesa se realiza cuando el Gobierno indio está acometiendo un ambicioso proyecto para modernizar

su sector logístico y marítimo: 'Maritime India Vision (MIV) 2030'. Las importantes inversiones que se realizarán en el marco de este programa darán al sector marítimo indio una nueva dimensión para incrementar de forma importante su comercio internacional. Los objetivos del MIV 2030 incluyen la modernización del sector logístico, su conectividad e intermodalidad, el desarrollo de comunidades costeras y la industrialización centrada en los puertos, así como la creación de nuevos enclaves y la ampliación de los actuales, la potenciación del transbordo y creación de *smart cities* basadas en los puertos.

La misión empresarial del Port de Barcelona quiere aprovechar la oportunidad que el MIV 2030 ofrece a las empresas europeas e indias que, a corto y medio plazo, tendrán la capacidad de desarrollar cadenas logísticas más rápidas y competitivas y acceder en condiciones muy ventajosas a los mercados europeo e indio.

Las misiones del Port de Barcelona se han convertido en una valiosa herramienta para la internacionalización de la econo-

mía de su *hinterland*, facilitando a empresas del mundo logístico y a importadores y exportadores el aterrizaje en nuevos mercados con el fin de explorar nuevas e interesantes oportunidades de negocio.

Estas misiones, que empezaron a celebrarse en 1998, son una herramienta esencial de la estrategia de internacionalización, así como un potente catalizador de negocio para promocionar y mejorar la posición de los clientes del puerto en el exterior. Tailandia, Japón, Vietnam, Argentina y Uruguay, Panamá y Cuba, Chile, México, Colombia, Brasil y Turquía han sido algunos de los destinos en los últimos años.

Connecting You
with World's Top
Megaprojects



WBX 2024 World Breakbulk Expo

3.25-26

Hall 3, Shanghai World Expo Exhibition
& Convention Center, China

Scope of Exhibits



Sea Transport/
Ship Owners/OP/
Broker



Freight
Forwarders



Barge & Inland
Waterways



Air Transport



Road & Rail
Transport



Ports and
Terminals



Port Equipment
Provider



Packaging/
Insurance/
Rigging/Testing



Equipment, IT and
Industry-related
Services

Contact Us

Sylvia Fei
Account Executive

+86 18501735860

sylvia.fe@wbx-sh.com



www.wbx-sh.com



Imagen de archivo de las instalaciones centrales de Grupo Logístico Santos en Cabanillas del Campo (Guadalajara).

Operadores Logísticos

Grupo Logístico Santos engrosa su flota

La compañía mantiene viva su estrategia de ampliación y modernización de su parque de cabezas tractoras y semirremolques aligerados, pese a la ralentización en el sector del gran consumo

C. Sánchez | Guadalajara
Grupo Logístico Santos, nombre comercial con el que opera la sociedad Santos Transportes Europeos, seguirá reforzando su flota de vehículos, pese a la ralentización de la actividad en general, especialmente la vinculada al sector del gran consumo, en los últimos meses.

La compañía con sede central en Cabanillas del Campo (Guadalajara), tiene la intención de “mantener la misma política que traemos de unos años para acá, reinvertiendo en nuevos y más eficientes medios de transporte, a la vanguardia de la tecnología y técnica, modernizando nuestra flota de vehículos, así como de semirremolques aligerados”, confirma

a Transporte XXI el director general de Grupo Logístico Santos, Alfonso Santos Sánchez.

En concreto, el operador logístico tiene previsto mantener el mismo ritmo de años anteriores, “a una media de unas cuatro nuevas unidades por año”, matiza Santos. La compañía sigue prestando una gran importancia a la sostenibilidad, por lo que “seguimos invirtiendo en vehículos de última generación con la mejor tecnología disponible en el mercado”. Para el empresario, “todas las marcas están haciendo importantes esfuerzos en este sentido, y cada vez los vehículos son más eficientes y por ende, nuestros servicios y portes también lo son”, afirma.

Al margen de reforzar su flota, en el grupo logístico se mantendrá también “atentos y abiertos a posibles opciones y/o propuestas que puedan ser de interés” en el marco de su estrategia de crecimiento, pese a que “dada la situación global, social y económica en la que nos encontramos”, matiza Santos. Grupo Logístico Santos cerró hace dos años la adquisición de la antigua Transit Line, actual Santos European Logistics Services. La filial, con sede en Pamplona (Navarra), está especializada en transporte internacional con Francia y Bélgica y opera para distintos sectores, entre los que destaca la automoción.

Santos llama la atención sobre la complicada situación actual del mercado, en el que existen “muchas dudas y preocupación sobre la evolución y devenir del mismo”. En el acumulado del primer trimestre, en comparación con el mismo período del año anterior, “la actividad general en el sector transporte y en el tráfico de vehículos pesa-

dos por carretera había caído en cerca de un 42 por ciento, al menos en la ruta de la A2 entre Cataluña y Madrid, que es la que más hacemos nosotros”, alerta el empresario. Si bien, “en el previo a Semana Santa y posterior abastecimiento para

la campaña de verano la actividad recuperó cierta inercia y tendencia positiva ayudando a reducir ese diferencial”, lo cierto es que “la industria en general no ha recuperado los volúmenes del 2022, y desde agosto se está detectando de nuevo una ralentización bastante importante, sobre todo en el gran consumo”, advierte.

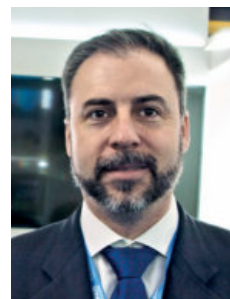
Actividad

En este marco de caída de los volúmenes globales de actividad en

comparación con el año anterior, “debemos marcar el foco en más positivo, o al menos más estable, en el sector químico y sobre todo en su rama de LTL (carga fraccionada) y distribución industrial capilar más que en FTL (carga completa)”, asegura Santos.

Alfonso Santos

CEO Grupo Logístico Santos



Invertimos en vehículos de última generación, con la mejor tecnología disponible en el mercado

Marítimo

El puerto de Bilbao se tiñe de verde

La naviera Finnlines, del Grupo Grimaldi, presenta sus nuevos buques ro-ro híbridos 'Ultra Green', de la clase ECO, en la terminal de Toro y Betolaza, y anuncia nuevas inversiones en la dársena

Alfonso Alday | Bilbao

La naviera Finnlines, del grupo italiano Grimaldi, "seguirá invirtiendo" en el puerto de Bilbao, donde opera desde hace más de medio siglo, para "reforzar y ampliar su presencia en este enclave estratégico".

Así lo confirmó Sebastiano Cirmigliaro, senior sales manager de Grimaldi Group, en la presentación de los tres nuevos buques ro-ro híbridos *Ultra Green* del armador finlandés, "más eficientes y sostenibles". Las tres unidades cubren la línea semanal entre la dársena vasca y el norte de Europa, dentro de su apuesta por el desarrollo de corredores verdes. En concreto, con los puertos de Zeebrugge y Amberes, en Bélgica, Helsinki y Hanko, en Finlandia, y Paldiski, en Estonia. Además, vía Zeebrugge, *hub* del grupo italiano, conecta con otros enclaves de Reino Unido, Suecia y Noruega.

Apuesta sostenible

La incorporación en los últimos doce meses de estas embarcaciones, que forman parte del plan de renovación de la flota de Grimaldi, con 26 buques actualmente en construcción, refleja el "compromiso de la naviera con la sostenibilidad y la innovación", añadió Cirmigliaro. El directivo, en

este sentido, recordó las inversiones del grupo para mejorar la eficiencia y competitividad de la flota. "En 2015 hemos empezado un proceso de actualización y modernización de la flota, equipando todos nuestros buques con *scrubbers*; en 2018 hemos invertido 70 millones en ampliar a la capacidad de los tres buques empleados anteriormente, mejorando tanto la capacidad de carga como el impacto por unidad transportada; y en los últimos doce meses hemos renovado los tres barcos empleados con la última generación de buques *ultra green* híbridos".

El escenario elegido para la presentación de los tres buques gemelos -"Finneco I", "Finneco II" y "Finneco III"- fue la terminal de carga rodada de Toro y Betolaza, agente exclusivo de la naviera. "La sostenibilidad y la descarbonización deben ser algo más que formulaciones abstractas o meras apelaciones bienintencionadas", destacó Gorka Zabala, managing director de Toro y Betolaza.

En la misma línea se pronunció el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala. "El futuro del transporte y la lo-

gística pasa por conjugar la sostenibilidad y el servicio", subrayó el máximo responsable de la entidad, que puso como ejemplo de esta "realidad" los nuevos buques de Finnlines. Además, apuntó que la estrategia de la naviera está alineada con la "apuesta de Autoridad Portuaria con la innovación y la sostenibilidad como vectores para ofrecer servicios competitivos, medioambientalmente sostenibles y que contribuyan al crecimiento económico". Barkala aprovechó el acto para avanzar el plan de transición energética de la entidad portuaria, con el foco en la electrificación de los muelles para que los buques puedan apagar sus motores cuando están atracados. La entidad portuaria espera adjudicar este año los trabajos de la primera fase, en el muelle A5, donde se localizan las instalaciones de Toro y Betolaza.

Los tres buques gemelos de la serie Finneco disponen de 5.800 metros lineales de carga rodada, equivalente a 420 semirremolques o 2.500 vehículos nuevos, lo que representa un 38 por ciento más de carga que los anteriores modelos, sin aumentar las emisiones. De hecho, incorporan tecnologías avanzadas, como sistemas de baterías de litio para maniobras y estancias en puerto sin emisiones y reduciendo el ruido, así como soluciones enfocadas en reducir el consumo y el impacto ambiental.

Los nuevos buques unen Bilbao y el norte de Europa

200

CAMIONES

COMPONEN LA FLOTA QUE OPERA GRUPO LOGÍSTICO SANTOS

La matriz del grupo cuenta con una flota propia integrada por más de 60 camiones propios y más de un centenar subcontratados fijos para cubrir su oferta de transporte de carga completa y grupaje, a los que se suman los más de 30 camiones de Santos European Logistics Services.

En logística, el grupo dispone de más de 300.000 metros cuadrados de almacenes, con sus instalaciones de Cabanillas del Campo (Guadalajara), más naves logísticas en Santa Perpetua de Moguda (Barcelona), Ribarroja de Turia (Valencia), Valladolid y Ansoain (Navarra).



Entre las compañías para las que opera Grupo Logístico Santos se encuentran Font Vella, Gallina Blanca, Affinity o Arehucas, en alimentación y bebidas; Renault, Nissan, Colgelsa o SAG, en automoción; LG, Carrier, Tatay o Nivea, en gran consumo; Chep, Unex o Plastiaplak, en industrial; y BASF, Schutz o Quimidroga, en el sector químico.



Imagen de grupo de los asistentes a la presentación en el Puerto de Bilbao.



Política

El Puerto de Valencia navega bajo el timón de Mar Chao

Su principal reto es el proyecto del muelle para la terminal de MSC, una inversión global de más de 1.500 millones, pendiente de la aprobación del Consejo de Ministros desde hace más de 300 días



A.P. DE VALENCIA

Antonio Martínez | Valencia
Mar Chao López fue designada el pasado 19 de septiembre por la Generalitat Valenciana nueva presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia. Sustituye a Joan Calabuig, que llegó al cargo el pasado mes de abril, tras el cese de Aurelio Martí-

nez, nombrado en agosto de 2015. Es la primera mujer que se pone al timón de la entidad portuaria valenciana en toda su historia.

Chao (Vigo, 1974) es ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, licenciada en Derecho, MBA y Máster en Derecho Ma-

Mar Chao,
presidenta de
la Autoridad
Portuaria de
Valencia.

rítimo por la Universidad de A Coruña. Cuenta con una dilatada experiencia profesional en el ámbito portuario español, un perfil 'técnico' que venía siendo reclamado por los empresarios relacionados con el sector.

La nueva máxima responsable de la Autoridad Portuaria no deberá tener grandes problemas para arrancar la tarea encomendada por el presidente de la Generalitat Valenciana, Carlos Mazón. Chao conoce el libro, la tarea y deberá saber ejecutar las armas de las que dispone, ya que venía ocupando en los últimos meses el cargo de directora comercial y de desarrollo de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Chao logró este cargo en concurso público, ocupando la dirección comercial entre octubre de 2017 y enero de 2021, fecha en la que se incorporó a Puertos del Estado como directora de explotación. De aquí pasó a Inditex en 2022 para formar parte del Departamento de Transporte Multimodal para retornar hace unos meses a su cargo en el puerto valenciano. Con

Mazón
apuesta por el
'valor técnico'
de Mar Chao

anterioridad a su llegada a Valencia, Chao trabajó en los puertos de Vigo y A Coruña y fue directora general de Transportes de la Xunta de Galicia y directora general del grupo Reyser.

Terminal norte

Al igual que su antecesor, Joan Calabuig, Chao llega al cargo con la sombra del proyecto del muelle de la ampliación norte, futura terminal del grupo naviero MSC, pendiente de la aprobación del Consejo de Ministros.

La inversión público-privada de más de 1.500 millones de euros, continúa en el aire, más de 300 días después de ser enviada por la Autoridad Portua-

ria sin un calendario definido para arrancar con las obras de construcción del muelle.

Un proyecto que está "en tiempo de descuento", como reconoció recientemente el presidente de la Asociación Naviera Valenciana, Vicente Boluda.

Por otro lado, bajo su gestión tendrá que resolver otros frentes como la anulación del Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas y la puesta en marcha de nuevas terminales en Sagunto y Valencia, así como la complicada relación puerto-ciudad, con la gestión de la Marina o la puesta en marcha de la nueva terminal ro-pax de Baleària.

Reacciones

Fuentes empresariales han mostrado a Transporte XXI su satisfacción por el nombramiento de Chao al frente de los destinos del puerto valenciano. En concreto, Alfredo Soler, presidente de la Asociación de Directivos y Empresarios Logísticos, Propeller Valencia, indica-



Carlos Mazón, la alcaldesa de Valencia, María José Catalá, y Mar Chao.

ba que "el gobierno valenciano ha cumplido su promesa de escuchar nuestra opinión y se ha decantado por la elección de un perfil técnico para asumir el mando de una institución como la Autoridad Portuaria, que necesita dejar a un lado el debate político para centrarse en los asuntos que llevan esperando años y cuyo retraso merma la competitividad de la economía valenciana".

Soler valoró especialmente el perfil de la nueva presidenta, que "es especialmente idó-

neo para el cargo. Es una perfecta conocedora del funcionamiento del sector, de sus retos y sus necesidades”, agregó.

Junto a la terminal norte y la ZAL, así como el incentivo de la sostenibilidad, Soler adelantó que uno de los futuros ejercicios que debe realizar la Autoridad Portuaria es la planificación de “un gran puerto seco e incluso una ciudad del transporte en la zona noroeste del puerto de Valencia, de modo que pueda cubrir tanto el corredor central de unión con Madrid como la zona norte azulejera y el clúster automovilístico que se está formando en Sagunto”.

Por último, otros empresarios consultados valoraban de Chao “su conocimiento de los problemas que tiene el puerto y el contacto permanente sobre y con el sector”, aunque, para ello, matizaban que “tiene el reto de modernizar la estructura operativa interna de la Autoridad Portuaria, engrasando su aparato comercial”.



GENERALITAT VAL.

Al mismo tiempo, los medios empresariales consultados han querido valorar el trabajo de Joan Calabuig en los últimos meses, “donde ha mantenido el trabajo directivo de la Autoridad Portuaria, con sensibilidad, poniendo en valor la trascendencia del puerto, aunque sin poder apuntarse el logro de que el Consejo de Ministros haya aprobado la obra del muelle de la terminal norte, conocedor de que iba a ser relevado tras el resultado de las elecciones autonómicas”.

T

FLASH

Aéreo

Delta Air Lines elevará la conectividad en El Prat-Barcelona

Delta Air Lines aumentará el próximo año la conectividad entre el aeropuerto de Barcelona y Estados Unidos, uno de los principales mercados de la instalación catalana en flujos cargueros. La aerolínea ha anunciado la segunda conexión diaria entre la capital catalana y el aeropuerto de Nueva York-JFK a partir del 31 de mayo de 2024.

Carretera

Olaso Elkartea renueva su flota

Olaso Elkartea ha dado este año un acelerón en la renovación de sus camiones con la adquisición de cuatro cabezas tractoras DAF. Esta compra supone un importante salto respecto a la media anual de una o dos nuevas unidades que realiza el transportista guipuzcoano, dedicado al porte de cisternas de alimentación, para modernizar su parque compuesto por 14 vehículos pesados.

Carretera

Goitia progresa con la carga industrial

Javier Goitia, empresa que opera con la marca comercial Transportes Goitia, ha aumentado su flota hasta los 12 camiones, tras añadir un vehículo pesado en cada uno de los ejercicios del último cuatrienio. La empresa guipuzcoana, que este año celebra su 30 aniversario, ofrece transporte nacional a compañías de automoción, máquina herramienta, material eléctrico y de los sectores plástico y papelerero.

Carretera

Cogitrans arranca una nueva etapa

Servicios Logísticos Asturias, gestionada por la dirección de Easy Truck, compra los activos del flotista, que estaba en procedimiento concursal

Iñaki Eguia | Gijón

Servicios Logísticos Asturias (SLA), administrada por la dirección de Easy Truck Bilbao, ha adquirido la unidad de negocio de Cogitrans Plataforma Logística. Este transportista asturiano se encontraba, desde el pasado mayo, en procedimiento concursal por el descenso de su actividad, vinculada al tráfico de contenedores del puerto de Gijón.

Con esta operación, SLA ha comprado un *depot* de 9.000 metros cuadrados, situado en el polígono La Peñona de Gijón, así como una flota de 17 camiones, que este año contempla ampliarla hasta las 22 unidades.

La sociedad SLA, constituida con un capital social de 120.000 euros, da continuidad a la trayectoria iniciada en 1987 por Cogitrans en el transporte de contenedores. Antes de declararse su estado de insolvencia, el flotista asturiano obtuvo una cifra de negocio de 2,9

millones de euros en 2021, un 6 por ciento menos que en el ejercicio anterior, según el Libro Blanco de Transporte XXI.

El nuevo propietario de los activos de Cogitrans es un operador de transporte por carretera constituido en el año 2017 en Bilbao y con oficinas



Servicios Logísticos Asturias ha tomado los activos de Cogitrans.

en Barcelona, Madrid y Santiago de Compostela. Su actividad está centrada en la carga completa y grupaje, tanto en rutas nacionales como europeas, así como en los servicios de almacenamiento y logística, a través de su red de colaboradores.

Cargadores

Idesa crece en Avilés

El fabricante de bienes de equipo solicita una concesión para ocupar 8.100 metros cuadrados en la margen derecha del puerto asturiano

Iñaki Eguia | Avilés

La Autoridad Portuaria de Avilés, que preside Santiago Rodríguez Vega, ha iniciado el trámite de competencia del proyecto presentado por Ingeniería y Diseño Europeo (Idesa) para ocupar una de parcela de 8.100 metros cuadrados en la margen derecha de la ría.

Idesa contempla asentarse en la zona de las Canteras, un área en el que el desaparecido astillero Ipsa Construcciones Navales y Arcelor-Mittal han desarrollado su actividad, para disponer un nuevo espacio con destino a la producción y almacena-

je de bienes de equipo para la transición energética.

La compañía, que cuenta con 33.500 metros cuadrados de instalaciones productivas en el Parque Empresarial Principado de Asturias de Avilés, es uno de los principales usuarios de los muelles de Valliniello.

En esta zona portuaria de la margen derecha, Idesa expide equipos energéticos de gran tamaño como tanques de almacenamiento de hidrógeno, gas natural licuado (GNL) y CO2, así como reactores, columnas fraccionadoras o estructuras para el sector *offshore*.



TRANSPORTE XXI

Política

La movilidad sostenible será poliédrica

La descarbonización del transporte de larga distancia pasa por un “mix de tecnologías”, en el que los gases renovables jugarán un papel importante, según se afirmó en ‘Green Gas Mobility Summit 2023’

Carlos Sánchez | Madrid
La movilidad sostenible no tendrá una única cara. El futuro del transporte de larga distancia pasará por la utilización de distintas energías y los gases renovables jugarán un papel importante. Así se puso de manifiesto en el marco de ‘Green Gas Mobility Summit 2023’, que organizó Gasnam-Neutral Transport los días 20 y 21 de septiembre en Madrid.

“La descarbonización en el transporte, si no la hacemos bien puede tener un

efecto contrario”, advirtió Álvaro Arroyo, director de Relaciones Institucionales en España de Iveco. “La electrificación es una realidad en el transporte urbano, pero no en la larga distancia”, apuntó Arroyo. “El vehículo eléctrico tiene problemas como la autonomía, tiempos de recarga y la escasez de puntos de recarga”, recordó.

“El futuro pasa por un mix de tecnologías basado en el cliente final”, auguró Arroyo. Y en ese contexto, “los vehículos pesados de

gas natural son un puente para los gases renovables como el biometano y el hidrógeno verde”.

El director de Negocio de PreZero, Sergio Cabellos, coincidió en que el gas natural es el puente para el biometano. “El gas natural ha abierto brecha, ha abierto camino a una coexistencia durante un tiempo con el biometano y más a largo plazo con la llegada del hidrógeno”, recaló. “El hidrógeno verde tiene mucho potencial, es un vector que aporta más flexibilidad al vehículo pesado que el eléctrico porque su tiempo de recarga es mucho más rápido y aporta una autonomía al transporte similar al diésel”, apostilló Arroyo.

El evento fue inaugurado por la presidenta de Gasnam-Neutral Transport, Silvia Sanjoaquín, que insistió en la idea de la necesidad de alcanzar “una movilidad limpia y sostenible”, si bien dejó claro que para ello “la electrificación no es suficiente”. En este sentido, “el 40 por ciento de la demanda energética en el transporte no es electrificable”, aseveró.

Sanjoaquín puso el acento en los gases renovables,

Gasnam Neutral Transport celebró una nueva edición de ‘Green Gas Mobility Summit’ en Madrid.

como el biometano y el hidrógeno verde, para complementar también a la electrificación. La presidenta de Gasnam anticipó que “el hidrógeno va a desempeñar un papel muy relevante en el transporte pesado”, una vez que se cumplan los objetivos europeos de tener en funcionamiento una estación de recarga de hidrógeno cada 200 kilómetros. En todo caso, “vamos a necesitar ayuda por parte de las Administraciones Públicas, porque sin su ayuda esta transición va a ser imposible”, advirtió.

Soberanía energética

Por su parte, María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hizo hincapié en la consolidación del biogás como gran vector energético para el futuro. Rallo recordó el compromiso europeo de descarbonización de la economía. “No hay marcha atrás en la limitación de emisiones en la senda de alcanzar la neutralidad climática en 2050”, insistió.

Rallo recaló que Europa busca su soberanía energé-

tica. “La Unión Europea tiene una política clara de aumentar su independencia energética y la producción de gases de origen renovable son un vector en esa dirección”, argumentó. En esta línea, “la electrificación no puede alcanzarlo todo en el transporte y el gas de origen renovable tiene un gran potencial para el transporte pesado, el marítimo y el ferrocarril”, puntualizó.

Rallo indicó que España tiene un gran potencial en materia de producción de biometano e hidrógeno verde, lo que debería convertir al país en referente para el sur de Europa. Además, destacó a las empresas transportistas y navieras que han decidido apostar por estas tecnologías con el objetivo de que sean rentables a medio plazo. “Inicialmente, el coste es mayor por lo que es imprescindible el apoyo público”, coincidió.

Biometano e hidrógeno verde, claves

A su vez, el eurodiputado del Parlamento Europeo, José Manuel Fernandes, señaló que “la Unión Europea está haciendo su trabajo con ambición en el ámbito del cambio climático”. En todo caso, “la descarbonización es un imperativo, pero no puede significar desindustrialización. No podemos perder competitividad”, recalzó.

Producción

Para Fernandes, “los gases renovables van a jugar un papel clave en los compromisos energéticos de la UE”, puesto que “permiten reducir el uso de combustibles fósiles más contaminantes”.

Por este motivo, señaló la importancia de las inversiones para incrementar la producción de biogás e hidrógeno renovable. Al mismo tiempo, también apostó por reforzar los proyec-

María José Rallo
Secr. de Transportes



Los gases de origen renovable son un vector hacia la independencia energética europea

J. Manuel Fernandes
Eurodiputado



La descarbonización es un imperativo, pero no podemos perder competitividad

Silvia San Joaquín
Presidenta de Gasnam



El hidrógeno va a desempeñar un papel muy relevante en el transporte pesado

Álvaro Arroyo
Dir. RR. II. Iveco España



La descarbonización del transporte, si no se hace bien, puede tener un efecto contrario

tos transfronterizos e interconexiones.

Arturo Gonzalo Aizpiri, consejero delegado de Enagás, reconoció que hablar de descarbonización sin poner el foco en el transporte no tiene sentido. El sector representa el 30 por ciento del consumo energético y el 30 por ciento de las emisiones en la UE, según Aizpiri. “Ese porcentaje en 2050 se mantendrá en el 23 por ciento”, matizó. En todo caso, el directivo admitió que el proceso de descarbonización del transporte tiene que pasar por diferentes vectores, no solo por la electrificación. “Es preciso tener en cuenta a los gases renovables y los combustibles sintéticos también”, matizó. Aizpiri destacó el papel del hidrógeno renovable en el futuro del transporte pesado, ya que “se prevé que se situé en el 25 por ciento sobre el total en 2050 en todo el mundo y alcance el 50 por ciento en Europa”.

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

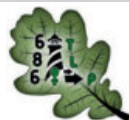
ESTIBADORES



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)



Política

El reto de dar visibilidad a la logística

El Foro Transmodal pone el foco en el “grave problema de relevo generacional” e incide en la necesidad de hacer atractiva la profesión para captar talento y elevar la participación de la mujer en el sector

Alfonso Alday | Vitoria

La captación de talento, el papel de la mujer en la logística, con una participación que apenas alcanza el 20 por ciento, y la transición energética centraron el debate del Foro Transmodal, organizado el 21 de septiembre en Vitoria por la Cámara de Comercio de Álava y la Autoridad Portuaria de Bilbao, con la escasez de profesionales en el sector como telón de fondo.

“La logística es una gran ignorada dentro de las empresas y, sin embargo, es indispensable para todo el proceso productivo”. Así de contundente se mostró Carmen Pellón, planificadora de Transporte de la planta de Mercedes-Benz, que calificó de “atractiva” la profesión. “No es un trabajo monótono, más bien al contrario, muy dinámico, siempre ocurre algo”, añadió Pellón, en alusión a los problemas más recientes, como la crisis de microchips, la falta de transportistas o la subida del precio del combustible, entre otros. Y para que la cadena logística funcione, “hace falta talento”, apuntilló.

Ana Sardón, manager Inbound Logistics and International Supply en Mercedes-Benz España, también hizo hincapié en la mala imagen del sector. “Nadie quiere ir a la logística”. En lo relativo a la participación de la mujer en el sector, nada nuevo. “El mundo del transporte es mayormente masculino”, reafirmó. Eso sí, reconoció un “cambio de mentalidad”.

Relevo generacional

Los datos son preocupantes. “Hay menos mujeres buscando trabajo en el sector”, destacó Marilo Peris, directora de Foro de Logística. Además, la edad media de los trabajadores del transporte y la logística, que se encuentra en pleno crecimiento, supera ya los 50 años. Si a esta ecuación se añade la falta de relevo generacional, “tenemos un grave problema”, sentenció Gabino Diego, fundador y CEO de Foro de Logística, tras recordar que “sin personas, la logística se para”.

Maite Fernández, gerente de País Vasco Servicios Auxiliares de Grupo Eulen, explicó que “ya estamos sufriendo

la escasez de talento, lo que afecta a la competitividad de la empresa a la hora de llevar a cabo un servicio y a los costes internos”. En este sentido, María Luisa Melo, directora de Asuntos Públicos y Regulación para Europa de DHL Express, abogó por la puesta en marcha de iniciativas público-privadas sistematizadas para dar a conocer qué es el sector y sus posibilidades de desarrollo. “La formación es muy importante”, añadió Melo, que incidió, a su vez, en la “apuesta por la diversidad y el talento”, poniendo énfasis en la “meritocracia, independientemente del género”. Una afirmación con la que coincidieron el resto de ponentes.

Por su parte, Lorena Pérez, responsable de personas en Palibex, apuntó que es hora de realizar un “examen de

conciencia”. En su opinión, “toca a las empresas modernizar el sector para que sea atractivo”, tras señalar que “los transportistas son un gremio que se ha cuidado muy poco”.

En cuanto al impacto de la automatización en el sector, Beate Soia, directora Marítimo Norte AON, se mostró convencida de que “no se destruirá empleo, sino que se demandarán nuevas habilidades”.

Transporte eficiente y sostenible

Dentro del panel dedicado a la agenda verde, el director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Andima Ormaetxe, desglosó la hoja de ruta de la dársena vasca para el desarrollo de corredores marítimos verdes. Ormaetxe recordó



La logística es una gran ignorada dentro de las empresas

Carmen Pellón
Mercedes-Benz España



que Bilbao es un puerto pionero en la estrategia de transición energética, que arrancó en 2005 con la instalación de cinco molinos eólicos en Punta Lucero. Igualmente, avanzó que la Autoridad Portuaria ha reducido un 66 por ciento las emisiones entre 2017 y 2020. Una apuesta que cobrará un nuevo impulso con las inversiones en marcha para la electrificación de sus muelles y el corredor vasco del hidrógeno. El representante de la entidad portuaria también puso en valor la apuesta por el ferrocarril, que mueve el 27 por ciento de los contenedores con origen o destino en el puerto. “La conexión ferroviaria es clave para extender el ámbito de influencia y avanzar hacia un transporte más eficiente y sostenible”, subrayó Andima. Eso sí, no le dolieron prendas a la hora de reconocer la necesidad de contar con una mayor capacidad. “Las infraestructuras ferroviarias actuales son mejorables”.

En este bloque, también intervino la jefa del Puesto de Control Fronterizo (PCF) del Puerto de Bilbao, Patricia Ceberio, que detalló el funcionamiento de las instalaciones de la dársena vasca.



Imagen de la inauguración del congreso del transporte frigorífico.

Carretera

Difícil campaña para los ‘frigos’

La patronal Atfrie solicita que se mantenga el marco de ayudas directas ante el “elevado aumento” de costes

A. Martínez | Valencia
Incertidumbre por el arranque de la campaña hortofrutícola y el mantenimiento de la política de ayudas por parte de la Administración, ante el “elevado aumento” de costes, que es “muy complicado repercutir a los clientes”. Este fue el eje del discurso en el que coincidieron los empresarios asistentes al séptimo Congreso Nacional del Transporte Frigorífico celebrado los días 28 y 29 de septiembre en la localidad valenciana de El Puig.

se consiguen con un paro, sino con la negociación con la Administración”. En este sentido, explicó que “esa bonificación, junto con los 2.500 euros recibidos por cada tractora, han dado un balón de oxígeno al sector gracias a la fortaleza del Comité Nacional”.

Por su parte, Esteban Sánchez, vicepresidente de

Atfrie, avanzó que “no hay buenas expectativas con la campaña por el tema del agua, junto con el previsible descenso del consumo, por lo que el panorama no es muy atractivo, aunque esto ya lo hemos vivido en el pasado y demostramos la resiliencia del sector”.

Al mismo tiempo, Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie, recordó que “la carga y descarga está prohibida, pero también la descarga de palés, donde las multas no son baladíes”. Y Arnedo recordó que “la Ley de Morosidad también está activa y hay que empujar a que se cumpla, porque no se puede quedar en agua de borrajas. Y para ello, hay un buzón de denuncias en el Ministerio”.

Peajes alemanes

Por último, los empresarios y directivos asistentes al encuentro tuvieron información directa de la empresa Vat Services sobre el fuerte incremento que van a experimentar los peajes en toda Alemania, que supondrá un aumento del 83 por ciento, pasando de 0,190 a 0,348 euros por kilómetro a partir del próximo 1 de diciembre. Junto a ello, las empresas tienen que entregar un certificado de conformidad de cada tractora.

Atfrie espera una campaña débil por la sequía

En la apertura del congreso, bajo el lema “Por la dignidad del sector, hacia un futuro económico y socialmente sostenible”, José María Arnedo, presidente de Atfrie, reclamó que “queremos que nos mantengan los 20 céntimos de bonificación al combustible”. En su intervención, advirtió que “las cosas no

Foto de familia de los ponentes de la XV edición de Transmodal, Foro Logístico Intermodal del País Vasco.



Grupo Mestre
Consignación y Fletamento s.l.
Logística integrada marítimo portuaria

Global Liner Agencies 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. CENTRO LOGÍSTICO CONSIGNACIONES DE BUQUES

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

PERE NAVARRO
Delegado Especial del Estado en el CZFB

“Contribuimos a crear un nuevo negocio”

La capital catalana “volverá a convertirse en epicentro de la nueva economía” con la celebración entre el 2 y el 5 de octubre, del evento BNEW, híbrido y presencial, subraya Pere Navarro, Delegado Especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona.



Eva Mármol | Barcelona

► **¿BNEW, que nació con la pandemia, ha superado la prueba de la vuelta a la normalidad?**

Barcelona New Economy Week (BNEW) nació durante la pandemia, en un momento de crisis mundial, con la voluntad de impulsar el avance hacia la economía del futuro, de una manera disruptiva, como nunca antes se había hecho. Se concibió como un evento único, *online* y presencial, donde fomentamos el intercambio de conocimiento y las sinergias entre actores clave para la industria 4.0. Desde el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), contribuimos a la creación de un nuevo negocio, a una economía más próspera, sostenible y digitalizada.

► **¿Cómo ha sido la acogida?**

Desde la primera edición, el BNEW ha cosechado un gran éxito y con la vuelta a la normalidad, estamos potenciando aún más la presencialidad, sin perder la concepción *online*. Del 2 al 5 de octubre, Barcelona volverá a convertirse en el epicentro de la nueva economía.

► **Recuperada la presencialidad, ¿qué tiene de singular BNEW que no ofrezcan otros eventos feriales y/o congresos?**

BNEW es un evento con un formato distinto, el único que conocemos de estas características dedicado a la nueva economía y que ha ido evolucionando, año tras año, en función de la situación que hemos tenido en cada momento. Además de apostar por la presencialidad -con experiencias inmersivas, *afterworks*, etcétera- contamos con una potente plataforma digital para hacer

networking que, mediante algoritmos basados en IA, permite crear agendas B2B, optimizando el tiempo de los participantes con el *target* adecuado. Además, ponemos mucho el foco en las *startups*.

► **¿Cuántas startups participan?**

Este año, contamos con 1.500 *startups* inscritas como asistentes y 80 que participan presencialmente mostrando sus productos e innovaciones. Por tanto, podemos afirmar que BNEW es un punto de encuentro clave para las *startups*, donde poner en común nuevos avances, compartir tendencias y establecer contactos para seguir creciendo.

► **¿El evento será igual de atractivo para el visitante presencial que para el virtual?**

BNEW está diseñado para ofrecer experiencias de calidad tanto a los asistentes presenciales como a aquellas personas que sigan las sesiones de forma *online*.

► **¿Cómo podrán acceder los visitantes virtuales?**

Los asistentes virtuales podrán acceder a todos los contenidos cómodamente, desde cualquier punto del planeta, lo que es una ventaja para poder participar en el evento.

► **¿Y qué encuentra el visitante que acude presencialmente?**

Los asistentes presenciales contarán con el aliciente de disfrutar de las instalaciones del edificio DFactory, donde tendrán lugar distintas iniciativas enmarcadas en la vertical *Experience*: una amplia oferta cultural que abarca desde la gastronomía hasta el diseño y el arte, permitiendo a los asistentes disfrutar de la esencia de la ciudad de Barcelona.



Concentramos el esfuerzo más en aumentar la calidad que la cantidad

► **¿Cuáles son las principales novedades de esta edición?**

La cuarta edición del BNEW tendrá dos nuevas verticales, que representan sectores en auge: BNEW *Health*, que se centrará en las tecnologías aplicadas a la salud, y BNEW *Proptech*, enfocada a las herramientas tecnológicas aplicadas al *Real Estate*.

► **¿Cuáles son las restantes verticales?**

Estarán, además, las verticales *Digital Industry*, *Mobility*, *Sustainability*, *Talent* y la comentada *Experience*. Abordaremos estas diferentes temáticas de manera transversal, porque se trata de áreas interconectadas entre sí.

► **¿Superará las cifras de participación del año pasado?**

BNEW está teniendo una excelente acogida y los datos actuales apuntan a una participación similar a la de la pasada edición, superando los 12.000 asistentes, aproximadamente el 50 por ciento de ellos de forma presencial y el 50 por ciento conectados, y con un 30 por ciento de participación internacional. De todos modos, todos nuestros esfuerzos están centrados en aumentar la calidad del evento más que en la cantidad.

► **¿BNEW ha encontrado su emplazamiento definitivo en el singular edificio de DFactory Barcelona?**

Efectivamente, DFactory Barcelona es el *hub* tecnológico de la industria 4.0 más importante del sur de Europa y es el lugar perfecto donde celebrar el BNEW. Se trata de un emplazamiento privilegiado donde se fomenta la innovación y la colaboración entre las compañías presentes en el ecosistema, agrupando tecnologías avanzadas como la robótica, la sensorica o la inteligencia artificial.

Ferrocarril

Renfe Mercancías y Captrain copan los 'ecoincentivos'

Las dos empresas ferroviarias concentran el 80% de los más de 26 millones de euros concedidos en la primera convocatoria de estos incentivos, que benefician a ocho compañías en total

Carlos Sánchez | Madrid

Renfe Mercancías y Captrain España son las dos grandes beneficiadas de la primera convocatoria de ayudas del programa de 'ecoincentivos' ferroviarios del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Ambas compañías concentran el 80 por ciento del total de las ayudas concedidas.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha concedido, provisionalmente, un total de 26,1 millones de euros en 'ecoincentivos', correspondientes a los tráficos realizados entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2022, que se repartirán entre ocho empresas ferroviarias.

Las ayudas se han adjudicado a las empresas que han demostrado una mejora de los tráficos con respecto al mismo período del año anterior o de los dos años anteriores. De las nueve solicitudes presentadas al programa, tan solo la de Continental Rail ha sido desestimada.

El importe de las ayudas concedidas supera el presupuesto asignado para los 'ecoincentivos', que se elevaba a 25 millones de euros después de haberlo incrementado en cinco millones anuales más sobre la partida inicialmente prevista. El Ministerio ya ha avanzado que la diferencia se cubrirá "con el remanente de otras partidas de los fondos europeos NextGenerationEU".

Renfe Mercancías ha obtenido el mayor importe de las subvenciones propuestas, con un importe de 13,6 millones de euros (ver cuadro), seguida por Captrain



Los 'ecoincentivos' tienen como objetivo incrementar la cuota modal del ferrocarril de mercancías en España.

España con 7,4 millones de euros. Por su parte, Medway y Transfesa Logistics también superan el millón de euros en ayudas concedidas, mientras que por debajo se encuentran las otras cuatro empresas ferroviarias subvencionadas.

Objetivos

El programa de 'ecoincentivos' ferroviarios tiene un triple objetivo: consolidar e incrementar la cuota modal del ferrocarril dentro de las cadenas multimodales como alternativa en el trans-

porte de mercancías, ayudar a los operadores ferroviarios a aumentar sus tráficos haciendo más atractiva la oferta ferroviaria y mejorar su desempeño

ARRANCAN LOS 'ECOINCENTIVOS'

Ocho empresas ferroviarias se reparten los más de 26 millones de euros concedidos en la primera convocatoria de estas ayudas, que pretenden impulsar los tráficos.

EMPRESA	SUBVENCIÓN PROPUESTA
Renfe Mercancías	13.690.195,40
Captrain España	7.419.451,76
Medway	1.445.627,47
Transfesa Logistics	1.318.918,00
Low Cost Rail	882.514,26
CSP Logitren	743.196,00
Go Transport Servicios	339.944,14
Compañía Europea Ferroviaria (CEFSA)	276.380,91
TOTAL	26.116.227,94

Datos en euros. Fuente: MITMA.

medioambiental, incentivando que se priorice el uso de sistemas de tracción eléctricos.

La segunda convocatoria de este programa de incentivos se centrará en los tráficos correspondientes al año 2023. Esta segunda convocatoria también cuenta con un crédito inicial de 25 millones de euros, que será ampliado en función de la previsión de cumplimiento de las empresas ferroviarias, así como de la disponibilidad presupuestaria. El plazo de presentación de solicitudes para esta segunda convocatoria tendrá lugar en el primer trimestre de 2024.

El MITMA tiene previsto acometer una tercera convocatoria para los tráficos de 2024 que verá la luz en 2025. Desde el sector ferroviario se está trabajando para tratar de consolidar este tipo de ayudas por un período de tiempo más amplio y que se no se limiten a solo tres ejercicios.

€
13,6

MILLONES ES EL IMPORTE DESTINADO A LA FILIAL DE RENFE



Carretera

El sector pide “carta libre” en su travesía hacia las cero emisiones

Los transportistas critican el discurso instalado en Europa de la electromovilidad como única solución sostenible y exigen “facilitar una transición justa y viable”

Alfonso Alday | Bilbao

Frente al discurso instalado en Europa de la electromovilidad, el transporte por carretera reclama “carta libre” para que las empresas puedan decidir qué tecnología utilizan en su travesía hacia las cero emisiones. Es decir, “facilitar una transición justa y viable”.

Así lo puso de manifiesto el secretario general de CETM, José María Quijano, en el marco de la jornada técnica organizada por la Asociación Empresarial de Transporte de Bizkaia (Asetrabi), celebrada el 27 de

septiembre en un céntrico hotel de Bilbao.

En su intervención, Quijano también puso el foco en la fiscalidad, “componente del que se habla menos y añade más incertidumbre”. En este sentido, advirtió que “ningún Estado va a dejar de recaudar 20.000 millones al año en concepto de impuestos sobre hidrocarburos e IVA”.

El encuentro, el primero de un ciclo de tres jornadas organizadas por la patronal, tenía como objetivo arrojar luz sobre la transición energética, “un proce-

so imparable”, e intentar dar respuesta a la pregunta del millón: “¿Qué camión compro?”. La información aportada por los fabricantes, sin paños calientes, logró despejar dudas, pero añadió preocupaciones a los transportistas.

“El motor de combustión está herido de muerte, ha llegado a su límite tecnológico y hay que buscar algo que no contamine”, aseguró de forma contundente Jaime Baquedano (MAN).

“Tormenta perfecta”

El representante del fabricante alemán advirtió que la “tormenta perfecta” llegará a partir de 2027, ya que la inflación del mercado complicará la gestión de un vehículo de combustión. “La electromovilidad es inexorable y viene”, sentenció Baquedano. Eso sí, tanto fabricantes como transportistas coincidieron en que “todavía le queda recorrido al diésel”, tras reconocer en que “el vehículo eléctrico, hoy por hoy, no sirve para la larga distancia”.

Siguiendo esta línea de argumentación, el director Comercial Camiones de Scania, Roberto San Felipe, apostó por la electrificación en la última milla y distribución regional y por el HVO para la larga distancia como “la mejor alternativa” para el actual parque de camiones sin necesidad de tener que modificar los motores.

La presidenta de Asetrabi, Sonia García, presenta la mesa de debate formada por transportistas y fabricantes.

Carmen Soto, de Volvo, también confesó que “el eléctrico no sirve para la larga distancia”, por lo que “habrá que seguir mejorando el diésel” para reducir las emisiones. Soto detalló los planes de Volvo hacia la descarbonización, sin perder de vista que “existe “mucho presión”.



DOMI ALONSO

Iberdrola, Petronor y el EVE presentaron los nuevos vectores energéticos.

Los transportistas, por su parte, señalaron los elevados costes del camión eléctrico, que triplican al diésel, y la escasez de puntos de recarga como las principales barreras para dar el salto, sobre todo en transporte internacional. Arturo Fuica (Transportes Chus), recordó la dificultad para repercutir los costes a los clientes. “Las cuentas no salen”. Jon Andoni Aldekoa (Robledam) también señaló que “la electromovilidad es inviable económicamente”, pese a reconocer que “sí creo en ello a futuro”. Aldekoa criticó los

Política

UNO pone en valor sus raíces

La patronal logística entrega, en un acto celebrado en el Senado, un reconocimiento honorífico a “tres grandes adalides” de la organización: Gonzalo Sanz, Fernando Rodríguez Sousa y Juan Pablo Lázaro



DOMI ALONSO

tiempos de entrega de camiones, “cada vez mayores”, lo que “dificulta ofrecer un buen servicio”. Por su parte, Roberto Bueno (Robertrans) hizo hincapié en la distinta tipología de las empresas y reclamó mayor formación a los conductores para el correcto funcionamiento de las nuevas tecnologías de



El motor de combustión está herido de muerte

Jaime Baquedano

MAN Truck & Bus Iberia

los camiones dirigidas al ahorro de combustible. Por último, Alex Crespo (Aukera Logística) reconoció la idoneidad del eléctrico para la última milla, que está probando actualmente.

La primera parte de la jornada se dedicó a poner sobre la mesa los nuevos vectores energéticos. La mesa, moderada por José Ignacio Hormaeche, director gerente del Clúster de Energía, contó con la participación de Miguel Palacios (Petronor), Ana Fernández (Iberdrola) y Mónica Díaz (EVE), que presentó los programas de ayuda a la renovación de vehículos.

Carlos Sánchez | Madrid

UNO, Organización Empresarial de Logística y Transporte de España, homenajeó a tres de sus principales impulsores. En un acto celebrado en el Salón de Pasos Perdidos del Senado, la patronal logística hizo entrega, a manos del presidente de la cámara de representación territorial, Pedro Rollán, de los respectivos reconocimientos honoríficos a Gonzalo Sanz, Fernando Rodríguez Sousa y Juan Pablo Lázaro.

“Hablamos de tres grandes adalides de UNO”, en palabras del actual presidente de la organización, Francisco Aranda. “Son tres personas que han ayudado mucho en la búsqueda de los objetivos colectivos del sector, por lo que era obligado brindarles este homenaje”, resaltó.

La patronal logística tiene su origen en la fusión de las antiguas organizaciones Lógica y Aecaf, cuyos dos presidentes, Sanz y Rodríguez Sousa, respectivamente, entendieron hace más de una década la necesidad de consolidar una organización que defendiera los intereses comunes de sus asociados. Sanz se convirtió en el primer presidente de UNO, mientras que Rodríguez Sousa pasó a ser el vicepresidente y a fecha de hoy todavía sigue activo en el consejo directivo de la entidad. “Tuvieron esa visión de apostar por una organización más fuerte”, insistió Aranda.

Por su parte, Juan Pablo Lázaro tomó el relevo de Gonzalo Sanz en la presidencia de UNO para darle el definitivo empujón, al consolidar la organización “dentro de la estructura de la CEOE”, recordó el actual presidente de UNO.

“Sector potente”

En su intervención, Aranda quiso destacar que la logística se ha convertido en “un sector potente, generador de riqueza y empleo y que, además sirve para fijar población más allá de las grandes capitales”.



Gonzalo Sanz, Fernando Rodríguez Sousa y Juan Pablo Lázaro.

TRANSPORTE XXI

El sector logístico da empleo a más de un millón de personas en España y está inmerso “en una profunda transformación, convirtiéndose las empresas en auténticos gestores de datos”, apuntó Aranda.

En su turno de agradecimientos, Gonzalo Sanz quiso resaltar el sal-

to adelante que ha dado UNO, alcanzando “una gran notoriedad”, e hizo votos para que en el futuro próximo se consiga la creación de un Ministerio de Logística. A su vez, Fernando Rodríguez Sousa destacó que “UNO es un claro éxito asociativo”, puesto que “se ha convertido en la asociación más potente del sector y la que tiene más capacidad de influencia”.

Por su parte, Juan Pablo Lázaro quiso poner en valor el actual período de Francisco Aranda al frente de la organización. Lázaro puso el foco en el ámbito laboral, en el que “padecemos el denominado efecto esquimal, como consecuencia del cual tenemos a asociaciones que no representan a nuestro sector formando parte de la negociación de nuestros convenios colectivos”. El directivo avanzó la necesidad, en este mismo contexto, de poner en marcha un convenio colectivo específico de distribución urbana de mercancías.

En el acto de homenaje organizado por UNO estuvieron presentes los miembros de su junta directiva, así como el senador Javier Maroto; la ministra y actual presidenta de la Fundación CEOE, Fátima Báñez; el presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, Ángel Asensio; el alcalde de Illescas, José Manuel Tofiño; y la secretaria segunda del Senado, Marimar Blanco, entre otras personalidades.

Medatlantic
Customs & Global Logistic Operator
Offshore Services
Airfreight Services Specialist

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

TRACE CERTIFIED IATA

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

Bizkaia
foru aldundia
diputación foral

ASETRABI
Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia

JORNADA TÉCNICA

**Conducción eficiente
Estiba de cargas**

Consulte el programa en: <https://goo.su/UcDnFT>
25 de octubre de 2023 • Hotel Ercilla • Bilbao

Asistencia gratuita • Imprescindible inscribirse
Tfno: 94 442 43 89 - asetrabi@asetrabi.com

Carretera

Alianza Logistics entra en Grupo Valiente

La operación permite a la compañía reforzar sus servicios de transporte por carretera, entre los que se incluyen el intermodal y Marruecos

Transporte XXI | Valencia

Alianza Logistics, marca comercial de Grupo Galadtrans, con sede en Almenara (Castellón), entra en el accionariado de Grupo Transportes Valiente, tras una relación de más de 20 años, para seguir creciendo. El grupo sevillano, formado por las empresas Transportes y Excavaciones Valiente, Transleo Sur y Valiente y Leo, alcanzó unas ventas agregadas de 29,8 millones de euros en 2021.

Mediante esta adquisición, Alianza Logistics integra la flota de Grupo Valiente, formada por más de 200 unidades propias, con frigoríficos, bitemperatura, lonas y portacontenedores. De este modo, “fortalece la capacidad y el volumen de servicios de transporte por carretera, entre los que se incluyen el intermodal y Marruecos”, destacan desde la compañía, a través de un comunicado.

“Este movimiento no solo amplía las capacidades de Alianza Logistics, sino que también refuerza nuestro compromiso de proporcionar un servicio de calidad y excelencia a nuestros clientes”, remarca Vicente Aguilar, gerente de Alianza Logistics.

La conjunción de estas dos empresas, con unas ventas agregadas de cerca de 100 millones de euros en 2021, suma una flota total de más de 280 camiones. La operación se enmarca en los planes de expansión de Alianza Logistics, que recientemente diversificó su actividad al tráfico marítimo con el lanzamiento de su división transitoria, bajo el paraguas de la red World Cargo Alliance.

Alianza Logistics gestionó el pasado año un volumen de 53.000 viajes por carretera, lo que

supone un crecimiento del 3,5 por ciento. Un 64 por ciento fueron tráfico alimentarios y bebidas, mientras su actividad industrial ascendió al 36 por ciento, un dato que afianza su diversificación en este campo. El 76 por ciento de su actividad son tráfico entre España y países europeos.

El grupo, formado por las empresas Galadtrans 2009, Alianza Galadtrans y Grupo Alianza de Multiservicios Logísticos y Mediaciones Globales, alcanzó unas ventas de 65,9 millones en 2021.



Alianza Logistics consolida su relación con Grupo Transportes Valiente.

Servicios

Portel avanza en su solución para el ICS2

Lista para la segunda ventana de cumplimiento de la normativa aduanera en el tráfico de carga aérea

TXXI | Madrid

Portel Logistic Technologies, especializada en digitalización del transporte, avanza en el desarrollo de la solución integral diseñada para cumplir con la normativa aduanera ICS2 de la UE para el tráfico de carga aérea. Tras lanzar la solución para cumplir con la normativa en la primera ventana de junio, la compañía anuncia que está lista para la segunda ventana de cumplimiento, programada para el 2 de octubre, que incluirá a los transitorios o, en general, a

aquellas empresas que declaren la mercancía al nivel de *house* o de partida. Esta expansión del servicio “refleja el compromiso continuo de brindar apoyo integral a toda la cadena de suministro”, destacan desde Portel.

Esta nueva solución responde a los cambios fundamentales introducidos por el Código Aduanero de la UE en lo que respecta a la presentación de las Declaraciones Sumarias de Entrada (ENS). Portel recuerda que la normativa aduanera ICS2 “representa un hi-

to significativo en el ámbito aduanero europeo introduciendo un análisis de riesgos de seguridad desde antes de la carga de la mercancía y hasta su llegada a territorio comunitario”. La solución está integrada en la plataforma Vellore CCS, promovida por Aena y desarrollada por Portel, como una nueva funcionalidad, sirviendo como base para recibir toda la información de carga de los clientes, ingresarla en la base de datos, generar conjuntos de mensajes de ICS2 y reenviarlos a la CE.

T

FLASH

Formación

Arranca la IV edición del 'Nanogrado Transporte 4.0'

Fundación Telefónica, CEOE, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Asitic) y la Confederación Española de Transporte en Autobús lanzan la IV edición del 'Nanogrado Transporte 4.0'. El objetivo es impulsar la digitalización del sector del transporte por carretera en España y capacitar a sus trabajadores en las competencias digitales más demandadas. Esta formación, online y gratuita, cuenta con la colaboración de AT Academia del Transportista y Juan Manuel Martínez Mourín, vicepresidente de la Asociación Española del Transporte (AET) y consultor en transformación digital en transporte y logística.

Carretera

Carreras Grupo Logístico obtiene el certificado IFS Logistics

Carreras Grupo Logístico ha obtenido el certificado IFS Logistics, que evidencia el cumplimiento de unos estándares que garantizan que la empresa dispone de un sistema de gestión de la calidad alimentaria y el cumplimiento con la legalidad, seguridad y calidad de los productos transportados, almacenados y distribuidos. La Certificación IFS logistic es una normativa que avala las asociaciones de distribuidores de Italia, Alemania y Francia.

Marítimo

ACBE aborda las concesiones portuarias en una jornada

Las concesiones portuarias y, en particular, los plazos concesionales fueron las principales cuestiones abordadas en una sesión técnica organizada por la Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE) en la capital vizcaína. Agustín Bravo, miembro de la firma Consultores Portuarios y asesor de ACBE, repasó la normativa en lo relativo a concursos públicos y trámite de competencia y tasas de ocupación y actividad, entre otros temas.

Servicios

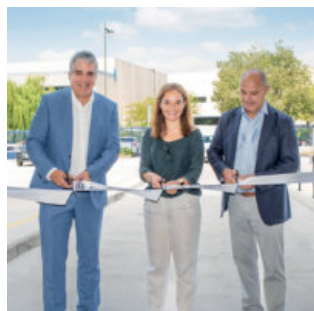
Alaska Energies estrena Panattoni Park Getafe I

TXXI | Getafe

El promotor inmobiliario logístico-industrial Panattoni ha inaugurado su edificio de última generación en Getafe, alquilado a Alaska Energies, distribuidores de productos fotovoltaicos en Europa, perteneciente al grupo mylight150. El desarrollo de aproximadamente 9.200 metros cuadrados forma parte de Panattoni Park Getafe I, ubicado en el Polígono Industrial La Carpetania, a tan solo 14 kilómetros del centro de Madrid.

Panattoni Iberia, que ha anunciado una inversión superior a los 300 millones en la península durante este año, cuenta con una cartera de 12 proyectos en diversas fases de desarrollo con 400.000 metros cuadrados de superficie bruta

alquilable. Del global de los proyectos, 11 corresponden a desarrollos a riesgo, lo que “demuestra la buena salud del sector”, destacan desde Panattoni. Además, el promotor cuenta con 265.000 metros cuadrados de techo edificable a futuro, actualmente disponible para proyectos bajo la modalidad de ‘llave en mano’.



PANATTONI

Carretera

Grupo Primafrío y Andamur prueban el HVO

TXXI | Murcia

Grupo Primafrío ha repostado un prototipo de vehículo propulsado por HVO en la estación de servicio de La Jonquera-Llers (Girona) de Andamur. La instalación de esta empresa, que gestiona áreas de servicio enfocadas al transporte por carretera, ha hecho el primer repostaje de aceite vegetal al prototipo de camión, definido a partir de las especificaciones

técnicas del modelo XG 2023 que han desarrollado Primafrío y DAF dentro del proyecto europeo Longrun. La gasolinera de Andamur se ha convertido así en una de las primeras de España en servir este tipo de combustible para transporte pesado. El camión está siendo sometido a pruebas de conducción. Los promotores esperan reducir 137,5 toneladas de emisiones de CO2 en un año.



Repostaje de HVO en la estación de servicio de La Jonquera-Llers (Girona) de Andamur.

PRIMAFRÍO



EL ‘BUNKERING’ DE GNL, ALTERNATIVA REAL EN VIGO

El muelle Transversal del puerto gallego acogió con éxito un nuevo suministro de GNL como combustible marino, con la colaboración de la empresa ESK. La carga (90 m3) se realizó en el buque “Auto Advance”, propiedad de UECC, naviera especializada en el transporte de vehículos.

Política

Puertos ciberseguros

GMV gana el contrato impulsado por Puertos del Estado que asegurará las operaciones de los enclaves por 3,7 millones de euros

Antonio Martínez | Valencia

GMV Soluciones Globales Internet se ha adjudicado la ciberseguridad de los puertos españoles por un plazo de dos años. La firma tecnológica ha ganado el contrato impulsado a principios del pasado año por Puertos del Estado que asegura las operaciones de los enclaves. GMV fue considerada la mejor oferta sobre otras nueve compañías que acudieron a la licitación del organismo público que preside Álvaro Rodríguez Dapena.

Puertos del Estado, que lanzó este contrato en enero de 2022, completó el pasado mes de agosto el largo proceso para adjudicar el mismo tras haber recibido el contenido del expediente de contratación y de la propuesta de adjudicación efectuada por la Mesa de Contratación con fecha 27 de julio de 2023. El contrato tiene un importe de 3,7 millones de euros, un 7 por ciento menos que el presupuesto de licitación.

El objetivo de la entidad es proteger el carácter de infraestructura crítica de los puertos de interés general como un elemento que facilita la construcción de un sistema de ciberseguridad con la mayor eficiencia posible. Para Puertos del Estado resulta evidente la importancia y la trascendencia en un entorno tan digitalizado como es el por-

tuario-logístico, contar con la existencia de un servicio de seguridad que permita gestionar adecuadamente no solo el riesgo en el empleo de tecnologías de información, sino también la gestión física de las operaciones que se desarrollan en los puertos.

Protección total

En este sentido, el sistema que diseñará e implantará GMV protegerá a la totalidad del sistema portuario español, evitando así las debilidades susceptibles de producirse si no existiese un esquema unitario y general de ciberseguridad.

El sistema que se instalará se articulará sobre la base de distintos niveles de implementación del esquema único, con unas prestaciones de carácter básico para el conjunto de los puertos, y un nivel más avanzado que no quedará implantado en todos los enclaves, sino solo en los que lo contratan.

GMV es un grupo tecnológico de capital privado con presencia internacional. La sociedad está especializada en el desarrollo de soluciones para diferentes sectores de actividad como aeronáutica, automoción, ciberseguridad, defensa y seguridad, espacio, financiero, industria, sanidad, servicios públicos digitales y sistemas inteligentes de transporte (ITS).



Imagen de uno de los ferris de FRS Iberia/Maroc en el puerto de Tarifa.

Marítimo

DFDS amplía la red de ferri al Estrecho

La naviera danesa adquiere FRS Iberia/Maroc, que opera tres rutas de corta distancia entre la península ibérica y Marruecos

Transporte XXI | Bilbao

La naviera danesa DFDS, que dispone de una flota de más de 75 buques y genera un volumen de negocio anual de 3.600 millones de euros, desembarca en el Estrecho de Gibraltar con la adquisición de FRS Iberia/Maroc al armador alemán FRS. Un mercado en el que competirá con Baleària, Armas Trasmediterránea y la marroquí Africa Morocco Link (AML).

FRS Iberia/Maroc, que se integrará en la división ferri de DFDS, “dispone de una cuota próxima al 30 por ciento en la carga rodada” en los flujos del Estrecho. Las previsiones manejadas por la danesa apuntan a “un crecimiento entre un 5 y un 10 por ciento anual para el próximo trienio”, según destaca la naviera a través de un comunicado.

La actividad de la filial de FRS ofrece conexiones entre los puertos de Algeciras, Ceuta, Tarifa, Tánger Med y Tánger Ville. Las líneas de ferri entre España y Marruecos están servidas por ocho buques. Al año transporta más de 2 millones de pasajeros, 350.000 vehículos y 150.000 unidades de carga.

Su negocio proyecta generar unos ingresos que fluctúan entre los 134 y 160 millones de euros en este ejercicio 2023, con un margen Ebitda de entre 18 y 20 por ciento y un Ebit próximo al

12 por ciento, según revela la nota de prensa del operador danés.

La transacción, que se situaría en una franja de entre 144 y 193 millones de euros, está establecida “por un precio libre de deuda que multiplicará por seis el Ebitda esperado por FRS Iberia/Maroc para este año. En su financiación empleará una combinación de préstamos y de fondos de efectivo existentes”, según la nota de prensa.

La adquisición de FRS Iberia/Maroc “es una gran oportunidad para escalar el modelo de negocio de DFDS, a través de aplicar nuestras capacidades y experiencia, sobre todo en el mercado de corta distancia del Canal de la Mancha, para desarrollar aún más la infraestructura de ferri en el Estrecho de Gibraltar”, afirmaron los directivos del operador danés. DFDS, que también está ampliando su red de rutas mediterráneas que conectan Europa con Turquía y Túnez, encuadra estos movimientos en “respaldar la deslocalización de las cadenas de suministro de fabricación para acercarse más a los mercados finales de Europa”.

La incorporación de la compañía naviera está alineada con la estrategia de DFDS de aumentar su oferta de transporte de mercancías en remolques por ferri, carretera y ferrocarril.

Servicios

Penguin Random House construye un nuevo hub

TXXI | Barcelona

El grupo editorial Penguin Random House inicia la construcción de un centro de distribución en Cerdanyola del Vallès, en la primera corona de Barcelona, donde concentrará su logística a partir del primer trimestre de 2025.

La nave, que desarrolla Segro sobre una parcela de 70.000 metros cuadrados, dispondrá de 42.000 metros cuadrados. La inversión alcanzará los 36 millones. El edificio, con el sello

Breeam Excellent, podrá servir más de 130.000 libros al día, destacan desde el grupo editorial a través de un comunicado.



SEGRO

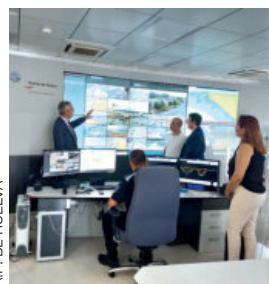
Marítimo

El Puerto de Huelva avanza en digitalización

TXXI | Huelva

El Puerto de Huelva ha comenzado a implementar una plataforma digital de gestión de servicios portua-

rios. El objetivo consiste en propiciar el intercambio y la coordinación de información con amarradores, remolcadores y prácticos con el fin de agilizar y garantizar la máxima eficiencia de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo y el resto de los servicios que presta la dársena onubense. Este servicio se ha adjudicado a la empresa Hiades Business Patterns por un importe superior a 493.800 euros y una duración estimada de 30 meses.



A.P. DE HUELVA

Cargadores

PcComponentes pone el foco en el cliente

TXXI | Murcia

El *ecommerce* español PcComponentes potencia su servicio al cliente con un nuevo centro logístico de última generación en Alhama de Murcia (Murcia). La instalación, que ha supuesto una inversión de 20 millones, dispone de 40.000 metros cuadrados de superficie, lo que supone multi-

plicar por cuatro la capacidad de almacenamiento del *ecommerce*. La plataforma facilita una “mayor agilidad en el procesamiento de pedidos” y “acerca a la compañía a su objetivo de garantizar entregas en 24 horas a sus consumidores”, según destacan desde PcComponentes, a través de un comunicado.

Marítimo

Pérez y Cía. refuerza su presencia en Barcelona

El grupo adquiere Barcelona Container Depot Service

TXXI | Barcelona

El Grupo Pérez y Cía. refuerza su presencia en el puerto de Barcelona con la compra del 100 por ciento de Barcelona Container Depot Service, que centra su actividad en el almacenamiento y reparación de contenedores, así como limpieza de isotanques.

La empresa fusionada, con unas ventas de 11,57 millones de euros en 2021, cuenta con una concesión de 155.000 metros cuadrados en la dársena catalana, con un volumen de movimiento de 435.000 TEUs. Además, opera en cinco estaciones de lavado de isotanques, localizadas en Tarragona, Martorell, Seseña, Mérida y Murcia.

El Grupo Pérez y Cía. se ha comprometido a mantener la dirección de la empresa de manera independiente, bajo los mandos de su actual director general, Tomás Pellisé. Además, el presidente y CEO del Grupo Pérez y Cía., Javier Ferrer, anunció su intención de “continuar invirtiendo en el puerto de Barcelona”.

El Grupo Pérez y Cía. cubre los principales puertos peninsulares, de las Islas Canarias y Baleares. Al mismo tiempo, tiene una amplia presencia en algunos países de América, como Brasil, Colombia, Panamá, Guyana, Costa Rica, distintas islas del Caribe, así como en Marruecos, China y Singapur. El grupo alcanzó en España unas ventas de casi 219 millones en 2021.



Instalaciones de Barcelona Container Depot.

T

FLASH

Servicios

Tookane incorpora el transporte aéreo

Tookane, *software* de logística, que forma parte del Grupo VASCO, incorpora la gestión del transporte aéreo en su plataforma. Esta integración unifica la gestión del transporte terrestre y la del aéreo en una sola herramienta, lo que “facilita la coordinación y eficiencia en la logística empresarial”, destacan desde Tookane.

Servicios

BeLog, nuevo actor del inmologístico

El nuevo proyecto inmologístico BeLog, cuyas tres principales líneas de negocio son la inversión, el *asset management* y el desarrollo de promociones logísticas, pone el foco en la península. La firma dispone de oficinas en Madrid y Barcelona y cuenta con una amplia red que abarca los principales mercados con colaboradores en Lisboa, Sevilla, Bilbao, Málaga o Valencia. BeLog está impulsada por Alejandro Rumayor, Xavier Novell y Pau Llorca, el equipo que hasta ahora lideraba las operaciones de adquisición, gestión y promoción de Logisor España.

Formación

La VII edición del Máster Executive de UNO calienta motores

La patronal UNO abre el plazo de inscripción para la VII edición del Máster Executive en Dirección y Gestión Logística, respaldada por el Mitma. Esta propuesta formativa, con 450 horas de formación teórico-práctica, arrancará en noviembre.



Inauguró la primera fase en diciembre del año pasado.

Carretera

Calsina amplía el ‘parking’

La instalación, junto a la frontera, ganará 200 plazas más

TXXI | Girona

Calsina Carré ha anunciado el incremento de capacidad, en 200 plazas más, del aparcamiento para camiones que tiene en su sede central en Pont de Molins (Girona), junto a la frontera francesa. No ha pasado ni un año desde que el grupo catalán inaugurara el denominado Calsina Carré Services, un aparcamiento seguro y con todo tipo de servicios para los transportistas, cumpliendo los requisitos fijados por la UE para este tipo de instalaciones. Esta apuesta por la diversificación de Calsina Carré está dando resultado: el aparcamiento ga-

na capacidad “para poder dar servicio a la creciente entrada diaria de vehículos, que ya supera los 2.000”, señala un comunicado. El proyecto culminará en 2027. Habrá supuesto una inversión de 25 millones de euros para lograr un aparcamiento de 150.000 metros cuadrados de superficie y capacidad para más de 800 plazas de estacionamiento “para transportistas externos a Calsina Carré”. Se trata de la primera empresa de transporte por carretera de Cataluña con unas ventas de 118,81 millones de euros en 2021, según el Libro Blanco del sector de Transporte XXI.

Servicios

Mountpark, de estreno

La empresa suma más de 200.000 m2 en la zona centro de España

TXXI | Illescas

Mountpark Logistics, *joint venture* entre USAA Realco-Europe y Mountpark Finco, ha inaugurado un almacén de 36.500 metros cuadrados en Illescas, que forma parte de su proyecto ‘Illescas IV’, situado en la Plataforma Central Iberum de la localidad toledana, limítrofe con la provincia de Madrid.

La instalación tiene 45 muelles de carga, una altura libre de 11,2 metros, una playa de maniobras para camiones de 45 metros, 232 plazas de parking y 12 cargadores para vehículos eléctricos. Además, también dispone del certificado BREEAM “Excelente”, según destacan desde Mountpark, que mantiene conversaciones con diferentes

clientes interesados en el alquiler de esta nueva nave logística.

Con Mountpark Illescas IV, la compañía suma 200.000 metros cuadrados construidos en la zona centro de España. En concreto, cuenta con las plataformas Illescas I, un centro de 85.624 metros ocupado íntegramente por Carreras Grupo Logístico; Illescas II, un espacio de 44.747 metros cuadrados para la distribución del comercio *online* de un referente del sector textil, gestionado por GXO; e Illescas III, plataforma de 12.430 metros cuadrados alquilada a la empresa de transporte TXT. A estos tres edificios hay que sumar los 9.200 metros cuadrados de una nave de Illescas IV, ocupados por Stor.



valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com