



#SupportOurDrivers

Transporte XXI

Transitarios
Libra Logistic Services crece a doble dígito
Pág. 10

Marítimo
Ership estrecha lazos con el puerto de Cartagena
Pág. 18

Informe
Radiografía del transporte en el puerto de Valencia
Pág. 24



Suplemento
SMART PORTS
Los puertos aceleran el paso para hacer frente a la transformación digital

Número 686 | Año XXXII | 01 Noviembre 2023

www.transportexxi.com

Toro y Betolaza se hace fuerte en Bilbao

El grupo invertirá más de 5 millones de euros para optimizar su operativa en el puerto y no descarta ampliar sus instalaciones en el Espigón central Pág. 8



JAC

Vista panorámica de las instalaciones de Toro y Betolaza en la zona de ampliación del puerto de Bilbao.

IGOR BEGUIRISTAIN
CEO de Lodisna

“El sector tiene que ser tractor de la transición energética”



El CEO de Lodisna está convencido de que “cuanto antes empecemos a acelerar los procesos de descarbonización entre todas las partes, más ordenada será la transición”. La compañía ultima su plan estratégico.

Pág. 16

Carretera
Barquín y Otxoa entra en logística

Barquín y Otxoa inicia una nueva etapa para diversificar su actividad principal de transporte refrigerado con su posicionamiento como operador logístico. El flotista se ha hecho con la gestión de la antigua plataforma de Lidl en Llodio (Álava), que dispone de 40.000 metros cuadrados.

Pág. 32



Ferrocarril
Expertos reclaman blindar los ‘ecoincentivos’

Los ‘ecoincentivos’ ferroviarios acapararon buena parte del protagonismo en el transcurso de la jornada ‘Corredor 360º: Atlántico y Mediterráneo’, que en el marco de la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea tuvo lugar en ‘Global Mobility Call’.

Pág. 42



QUÉ BIEN

Baleària es la primera naviera española en recibir la etiqueta 'Green Marine Europe', una certificación ecológica que reconoce el compromiso de las compañías marítimas con la ecoeficiencia y el cuidado del planeta. La compañía, propiedad del empresario Adolfo Utor, reafirma así su liderazgo en sostenibilidad uniéndose a esta iniciativa voluntaria de la industria marítima cuyo objetivo es mejorar el desempeño medioambiental del transporte marítimo más allá de las exigencias reglamentarias. Para recibir la etiqueta, Baleària se sometió a una auditoría y a una autoevaluación para certificar el cumplimiento de una serie de baremos relacionados con la emisión de gases de efecto invernadero, las emisiones atmosféricas contaminantes, el ruido submarino, las especies acuáticas invasoras y la gestión del reciclaje de los buques.



QUÉ MAL

El sector se opone frontalmente a las prohibiciones de acceso y limitaciones horarias a los vehículos profesionales en la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el Centro de Madrid, que se harán efectivas a partir del 1 de enero de 2024. Al cierre de esta edición, las organizaciones regionales tenían previsto llevar a cabo una marcha lenta por la capital para reclamar una moratoria de tres años al ayuntamiento de Madrid, que permita el acceso de los vehículos profesionales con distintivo B a la ZBE. Los transportistas aluden a la subida de los carburantes como una de las claves para imposibilitar las inversiones en la renovación de sus vehículos y recuerdan que el actual equipo de Gobierno municipal se mostró muy crítico con la regulación de Madrid Central que planteó en 2018 la anterior alcaldesa, Manuela Carmena.

LA FOTO DE LA QUINCENA**PRIMER BUQUE DE SUMINISTRO HÍBRIDO ELÉCTRICO-DIÉSEL EN EUROPA**

Cepsa y el armador Mureloil presentan el buque de suministro híbrido eléctrico-diésel "Bahía Levante", que opera en Algeciras desde enero y ya ha llevado a cabo 315 abastecimientos. El buque permite reducir un 30% el consumo de combustible y más de un 35% las emisiones de gases de efecto invernadero.

SE MUEVEN**Aitor Acha Bedialauneta**

La consultora marítimo-portuaria Siport 21 ha nombrado a Aitor Acha Bedialauneta nuevo director Comercial y Desarrollo de Negocio.

**Kent S. Hagbarth**

El Grupo Armas Trasmediterránea nombra a Kent Hagbarth nuevo consejero delegado. Ha desarrollado toda su carrera profesional en Maersk.

**Tom Wattles**

Delin Property, especialista europeo en almacenes logísticos integrados, nombra a Tom Wattles nuevo consejero delegado. Sustituye a Rob Reiskin.

**Manuel José García**

Procedente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Manuel José García se ha incorporado a la Autoridad Portuaria de Castellón como nuevo director.


Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

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).

Todos los derechos reservados.

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

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

El mantra del multimodal

La multimodalidad se ha convertido en el nuevo mantra de la eficiencia y la sostenibilidad. Cada vez son más los operadores y cargadores que activan estrategias de transporte combinando camión, tren y barco para abrir corredores libres de carbono. Y todo suma, pero no deja de ser un espejismo. Aún queda un largo camino por recorrer en España para exhibir soluciones logísticas equiparables a las existentes en el resto de Europa.

La cuestión no es baladí. El acuerdo entre el Gobierno y Bruselas para dar marcha atrás en la implantación de peajes obliga a acelerar el paso para impulsar el transporte ferroviario de mercancías, con una cuota que apenas alcanza el 4 por ciento en nuestro país, en el furgón de cola de la UE.

La expectación es máxima cuando, por fin, parece que los astros se han alineado. A la exigente

agenda verde se suma la falta de conductores, además de la previsible lluvia de inversiones millonarias para apoyar al ferrocarril. Pero ni por esas parece creíble que el tren pueda alcanzar el objetivo de lograr en 2030 una cuota del 10 por ciento. Y menos aún en una coyuntura marcada por el descenso de la actividad industrial y de los tráficos portuarios, su principal balón de oxígeno.

Hoy, la apuesta por desviar carga de la carretera al tren obedece sobre todo a criterios ambientales. Pero cuando las tecnologías permitan a los camiones rodar con cero emisiones, primará el precio y el servicio, y ahí gana la carretera de largo. A lo mejor se debería introducir el componente social en la apuesta multimodal, porque la escasez de profesionales es una emergencia mayor que la climática, a la que no se está prestando atención.

El SAF como oportunidad

El sector de la aviación tiene hoy como única alternativa para acelerar su descarbonización al Sustainable Aviation Fuel (SAF). Otras soluciones como la electrificación o el hidrógeno renovable llegarán, pero previsiblemente a muy largo plazo, mientras que el objetivo del impacto cero de la huella de carbono está cada vez más cercano (2050). El SAF, un combustible que ya se puede utilizar porque tiene la ventaja de poder ser mezclado con el carburante fósil actual sin ningún tipo de inversión en la adaptación de aviones y en las estaciones de repostaje de los aeropuertos, se obtiene a partir de residuos agroalimentarios y urbanos, aceites usados, etc. El problema de esta solución es que su precio se sitúa entre tres y seis veces por encima del queroseno. El único camino para convertir este combustible limpio en asequible

para las aerolíneas pasa por escalar la producción y conseguir que los precios bajen. Para ello, desde el sector se demandan ayudas y compensaciones por parte de la Administración. El presidente y consejero delegado de Iberia, Fernando Candela, reclamó en el marco del reciente 'Global Mobility Call' que España haga una apuesta decidida por este nicho de mercado. Para Candela, nuestro país reúne las condiciones para liderar la producción mundial de SAF, lo que según él generaría una contribución de 56.000 millones de euros al PIB y la creación de 230.000 puestos de trabajo, principalmente en la España vaciada. Vistas las expectativas, estaría bien que todas las partes involucradas hagan piña para impulsar un proyecto de Estado que contemple las actuaciones necesarias para impulsar el desarrollo de este negocio en España.



LA ROSCA



Alfonso Alday

Es hora de revolucionar el transporte de mercancías

Un problema de Estado

El pasado 18 de octubre tuve la oportunidad de asistir en Santander a una jornada sobre "El futuro de la multimodalidad en Europa". Con ponentes de primer nivel, que expusieron sus estrategias y experiencias, el encuentro fue más que interesante.

El foco se puso en la transición ecológica y en la necesidad de combinar los distintos modos de transporte para garantizar eficacia y sostenibilidad a largo plazo. Pero la jornada también sirvió para volver a poner una obviedad encima de la mesa, que muy a menudo se pierde de vista en los debates políticos. Los transportistas trabajan para dar a los clientes el servicio que necesitan mediante el mejor medio posible a su alcance. Ya sea camión, tren, barco o avión. Así lo puso de manifiesto, sin paños calientes, el vicepresidente ejecutivo de Astic, Ramón Valdivia. En *roman paladino*, la multimodalidad brillará en la medida que permita eficiencia y competitividad.

Otra cosa bien distinta es que a lo mejor es hora de revolucionar el transporte de mercancías aprovechando la combinación de una ambiciosa agenda climática y la falta de conductores. Utilizar, por qué no, el tren y el barco para largas distancias, y el camión solo para la última milla, recorridos cortos en los que funciona la electromovilidad y que permiten la conciliación de la vida laboral y familiar. Vamos, que se podrían matar dos pájaros de un tiro.

Es evidente que aún falta mucho para hacer realidad este ideario, empezando por la modernización de las infraestructuras y conexiones multimodales. Y, sobre todo, hace falta voluntad política. Que los discursos grandilocuentes no se queden solo en palabras bonitas. Y eso es lo preocupante, porque si al final no hay transporte no se van a poder mover las mercancías. Y como afirma el CEO de Lodisna, Igor Beguiristain, en una entrevista que publicamos en esta misma edición, no es un problema sectorial, sino de Estado.

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



En el terreno de las infraestructuras ferroviarias, el paso por Francia sigue provocando dolores de cabeza

El mal vecino

Afortunados todos aquellos que nunca han tenido que padecer a un vecino conflictivo. A ese mal vecino que organiza ruidosas fiestas hasta altas horas de la madrugada, que pone trabas ante cualquier intento de mejora de las zonas comunes o que se cisca de forma reiterada en las decisiones de los que comparten escalera. En el ámbito de la logística y el transporte, parece claro que para España ese vecino es Francia.

Hace escasas fechas, agricultores galos, en este caso del ramo de la viticultura, procedían a ejercer la recurrente fórmula de protesta que se ha convertido en un clásico por aquellas latitudes, que no es otra que el asalto a los transportistas españoles y la destrucción de las mercancías que portan. El *modus operandi*, según reflejaban las imágenes difundidas por las televisiones, era el de aprovechar la buena voluntad del conductor, conminarle a detener su vehículo y a abrir su semirremolque tan solo para que ellos pudieran "observar" el contenido. A continuación y empleando la fuerza si era menester, los viticultores procedían a arrasar con la carga, haciendo alarde de su total impunidad.

Pero no solo la carretera es víctima periódicamente de las consecuencias de tener que circular imperativamente por los antiguos dominios de Napoleón. Nuestros tráficos internacionales de mercancías por tren llevan media vida en vilo por la conflictividad casi permanente en el sector ferroviario público gallo. Además, en el terreno de las infraestructuras ferroviarias, el paso por Francia sigue provocando dolores de cabeza. España está realizando una fuerte apuesta por los corredores ferroviarios, con grandes avances en el Corredor Mediterráneo, pero de nada sirve este esfuerzo si no viene acompañado de un empeño similar por parte del Ejecutivo francés. Es necesario que estos trabajos se acompasen también al otro de los Pirineos. No queda otra.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Los presidentes de la Autoridad Portuaria de Bilbao, **Ricardo Barkala** (derecha), y del Directorio de la Administración Nacional de Puertos de la República Oriental de Uruguay, **Juan Curbelo del Bosco**, se comprometen a desarrollar actividades de interés común.

VICIOS DE TRANSITARIO

La carga aérea en España crece mes tras mes superando los volúmenes del año anterior

Jesús Cuéllar



Récord de carga en Barajas

Superando la trayectoria negativa que llevábamos durante la primera parte del año, los datos de IATA revelan que por primera vez desde febrero de 2022, en el mes de agosto pasado hubo un crecimiento del 1,5% del volumen de carga con respecto al mismo mes del año anterior y que ha sido visto con la esperanza de que pudiera significar un cambio de tendencia. Pero la evolución de la carga aérea depende de la del comercio internacional y las perspectivas siguen siendo muy poco optimistas, sobre todo en nuestro entorno europeo. La economía de la zona euro cierra el tercer trimestre con otra contracción mientras que la demanda cae al ritmo más rápido en casi tres años.

jesus@cuellar.eu

EL CATALEJO

Antonio Martínez



Vamos camino, si la economía no lo remedia, de ingente flota ociosa. Asistimos a otra evolución en la industria del mar. Y van...

Excesos

De navegar con todo lo que flotaba a un lío morrocotudo de sobreoferta en los próximos años. La realidad de la industria naviera dedicada al contenedor en el planeta desborda cualquier límite. En plena tormenta por los recargos por derechos de emisión que se avecinan y bajo el espíritu europeo de que toda la industria, incluso la que viaje abanderada en un consorcio naviero, deba cumplir las normas de la competencia dictadas por Bruselas, la escasa demanda de carga en el mercado internacional se topa con un escenario donde los armadores no hacen más que recibir buques y continuar ordenando nuevas construcciones. Ni que decir tiene, que tener que cumplir con la normativa medioambiental, gas, metanol, biocombustibles e hidrógeno de por medio, va a generar un impacto descomunal sobre la cadena de suministro global. La política inversora de las navieras se va a trasladar a los clientes y, con ello, a las mercancías que sufrirán un terrible impacto. Hay quien opina que los megabuques están condenados mientras otros mantienen sólida la apuesta por esta arma comercial, tendente a globalizar escalas y atenuar el coste unitario por contenedor. Pero, ¿será suficiente? Por el momento, lo que se advierten son excesos. Vamos camino, si la economía no lo remedia, de ingente flota ociosa, de incrementar el achatarramiento ante la deriva energética. Asistimos a otra evolución en la industria del mar dentro de un negocio cíclico por antonomasia. Y van... En esta línea, Rolf Habben Jansen, consejero delegado de Hapag-Lloyd, indicaba hace unos días que la naviera alemana espera que el periodo 2024-2027 será difícil porque la demanda de servicios marítimos está creciendo más lentamente que la capacidad de transporte disponible. Ajustar el exceso será un desafío y, ni que decir tiene, podrá ser trágico y quirúrgico para más de uno. Esperemos que la evolución no sea una involución.

a.martinez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Ignacio Ballester



La industria naviera es la más eficiente, segura y sostenible (en su amplia definición) de las existentes hoy en día

El libro de hacer amigos

Esta Tribuna Libre no va a tratar nada nuevo; no va a descifrar ningún misterio sin resolver, aun cuando voy a utilizar como referencia la frase atribuida al libro más importante de las letras españolas: “Ladran, luego cabalgamos”, que en realidad no aparece en él. Pero todos creemos que sí, porque lo hemos oído infinidad de veces.

En el mundo de la logística ocurre lo mismo. Siempre he dicho y he defendido que la logística es un sector muy sacrificado. Nadie se acuerda de uno cuando las cosas salen bien, es nuestra obligación. Y, además, los profesionales logísticos hacemos que parezca fácil. Eso sí, no tengas el más mínimo deslíz, que serás juzgado con toda la virulencia y crueldad posible por “tu cliente”.

Esto, como recoge perfectamente la famosa frase pseudo-quijotesca, ocurre y me temo que seguirá ocurriendo. Simplemente por pura repetición se asimila en la conciencia popular que Don Miguel de Cervantes escribió la famosa frase, como ocurre con cualquier otro asunto que se repita con la suficiente intensidad. No obstante, en la era de la comunicación (sugerencia friki: “El Conocimiento Inútil” de Jean François Revel donde se abordan todos estos asuntos) no debemos dejar pasar la oportunidad

de tratar al menos de eso, de comunicar. Aunque lo de la comunicación es algo muy interesante, porque todo depende de que el de enfrente reciba tu mensaje, si no se llama ruido.

¡Fenomenal pues! Sentadas las bases, me veo en la necesidad de tratar de comunicarme con el Sr Jordi Espín para que su relación con la industria naviera deje de ser solo ruido. El por qué lo personalizo se debe simplemente a su columna: “Lento, Caro & Impredecible. ¿Qué es?” -15 de septiembre de 2023- y al hecho de que, cuando he tenido la oportunidad de comunicarme (en el sentido completo de la palabra) con algunos de sus representados, he podido constatar que su opinión acerca

de la industria marítima no es la misma. Sobre todo, cuando se les explica con detalle.

En el artículo, se acusa directamente a las navieras de llegar tarde expofeso, a la vez que prácticamente se nos culpa de que el canal de Panamá no tenga agua suficiente para atender toda la demanda de barcos que llegan y que cómo es posible que no demos la vuelta por el cabo de Hornos cuando “solo serían 10 días más de tránsito”. Tratando de entender las cuitas que se plantean, veo que la única solución es dejar que otros decidan qué hacer con nuestros recursos. Porque digo yo que 10 días más tarde se considerará un retraso y afectará a la “puntualidad global” que tanto le inquieta.

¡Ah, no! Disculpenme, que podemos “ir rápido” pero no lo hacemos por nuestra maldad intrínseca. Por supuesto, las navieras solo tenemos que ser respetuosas con el entorno cuando los clientes nos lo digan, además de saltarnos las normativas medioambientales que todos aplauden y que limitan las velocidades de los barcos de forma explícita e implícita con toda la caterva de regulaciones y penalizaciones a las que nos exponemos. Pero ahora estoy mucho más tranquilo porque ya sé que, cuando vengan a paralizarme un barco porque ha llegado a su límite permitido de emisión de CO2 y me tenga que hacer cargo de los costes de los créditos de emisión de carbono, el artículo del Sr Espín será ese salvoconducto de los de antaño que me permitirá seguir funcionando como él desea...

La industria naviera es la más eficiente, segura y sostenible (en su amplia definición) de las existentes hoy en día. El hecho de que el 90 por cien-



to de las mercancías se muevan por vía marítima lo confirma. Los embarcadores mundiales que optan por este medio lo realizan libre e individualmente. “Cambiar” desconozco si es necesario, aunque sin duda alguna siempre está en su mano y en la de sus asociados buscar lo que más les conviene. Pero atacar a una industria gratuitamente desde un puesto de su responsabilidad me parece que está en contraposición a este último término.

Quizá todo esto venga descrito en otro libro, el “Libro de Hacer Amigos”, de autor desconocido y que sin duda alguna ayudaría a evitar muchas situaciones como esta. Yo mismo, me comprometo públicamente a leerlo.

Director general de MSC en España

MUTATIS MUTANDIS

José Manuel Vassallo



Aunque el Gobierno español ha protestado, y con razón, es a la UE a la que le corresponde tomar cartas en el asunto

Ataques en la frontera

Hace unos días, un buen número de transportistas ha vuelto a sufrir ataques en la frontera francesa por exportar productos españoles a Francia. Viticultores franceses se organizaron para llevar a cabo una operación sorpresa y frenar las importaciones de vino españolas. Los manifestantes pararon camiones, vaciando los vehículos, destruyendo su mercancía, y reventando cisternas de vino. No es la primera vez que se producen estos actos. En 2016, viticultores franceses derramaron decenas de miles de litros de vino y toneladas de otros productos españoles por lo que ellos consideraban competencia desleal, sin justificarla de ningún modo. Y me pregunto yo, ¿qué culpa tienen los productores de vino españoles? ¿Qué culpa tienen los transportistas? ¿No existe un mercado libre en Europa en el que todos los países compiten sin trabas? Si los productores franceses consideran que hay competencia desleal, ¿por qué no lo denuncian?

No tiene sentido alguno que los autores de estos actos los lleven a cabo con total impunidad. La Unión Europea debería tomar cartas en el asunto por varios motivos. Primero porque se trata de una agresión en toda regla a personas y bienes. Segundo, porque supone importantes pérdidas para la economía derivadas de la destrucción de la mercancía y del tiempo perdido de transportistas y cuerpos de seguridad. Y tercero, y más importante, porque la Unión Europea se ha construido bajo la premisa de la libertad de circulación de personas y mercancías, lo que garantiza que cualquier empresa tenga total libertad para vender sus productos dentro de la Unión Europea. Aunque el Gobierno español ha protestado, y con razón, por la situación, es a la Unión Europea a la que le corresponde imponer sanciones mayores si esos actos se siguen repitiendo.

josemanuel.vassallo@upm.es

REVOLERA

Ramón
Valdivia

Cada vehículo que cruce por Alemania tendrá que pagar un recargo de unos 200 euros por tonelada de CO2 que emita

Peajes disfrazados de “buenismo” ecologista

Todos los camiones de más de 7,5 toneladas que no sean cero emisiones -el 96,6% de los matriculados en la UE el pasado año fueron diésel- tendrán que pagar peajes al transitar por carreteras alemanas a partir del 1 de diciembre. Los vehículos propulsados por gas (GNC/GNL) lo harán a partir del 1 de enero de 2024 y los que tienen un peso bruto vehicular superior a las 3,5 toneladas, a partir de julio. La razón que esgrime el Gobierno tripartito de Olaf Scholz es acelerar la reducción de las emisiones de gases contaminantes, pero que nadie se lleve a engaño: esta medida está movida por un puro afán recaudatorio, eso sí, envuelta en un precioso papel de regalo verde brillante o, lo que es lo mismo, disfrazada de “buenismo” ecologista.

Algunos se preguntarán con razón por qué no se ha esperado al 1 de enero del próximo año para implantar esta medida. La respuesta tiene forma de cifra: 500 millones de euros. Esta es la cantidad adicional que el Ejecutivo germano se embolsa por esta viñeta en ese solo mes. Cada vehículo que cruce por Alemania en unas semanas tendrá que pagar un recargo de unos 200 euros por tonelada de CO2 que emita. Una cuantía absolutamente desorbitada que supondrá para los operadores de transporte de mercancías por carretera casi doblar el actual coste del sistema de peajes alemán (LKW Maut). Estos peajes son auténticos “lastres” para la competitividad de la UE, nuestro principal socio comercial en el mundo: los 7.000 millones que recaudaba Alemania anualmente, van a pasar a ser más de 10.000 sin tener significativo efecto real en el supuesto fin que se busca. Puro “green washing” que, me temo, pronto será imitado por otros Estados.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El Clúster de Logística de Aragón (ALIA), que preside **Eduardo Corella**, celebró hace unas fechas una nueva edición del ‘ALIA Logistics Summit’ en el que puso sobre la mesa el crecimiento de la entidad. ALIA ha alcanzado ya los 150 socios, entre ellos los principales puertos de la península ibérica. Además, la entidad aragonesa ha conseguido financiación para un total de 15 proyectos de innovación en la última convocatoria nacional para clústeres del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. El gerente de ALIA, **Ángel Gil**, acaba de anunciar también la creación de tres nuevas comisiones de trabajo específicas en el seno de la organización. Se trata de ALIA Logistics, ALIA Transport y ALIA Mobility Cargo, en las que se trabajará sobre aspectos relacionados con la innovación y digitalización, eficiencia y movilidad eficiente. El clúster logístico aragonés apuesta por su carácter transversal, así como por la importancia de la colaboración con otras entidades para impulsar cuestiones como la sostenibilidad o la movilidad.

TOP LOGÍSTICA

Ha llegado el momento de que la automatización se incorpore al corazón de los procesos logísticos, no como un todo, sino como uno más



Automatización

La decisión de incorporar automatizaciones en los almacenes pasaba por la implementación de inversiones millonarias a través de rígidos autómatas anclados a los almacenes y donde la capacidad de interrelación con el resto de procesos era más bien escasa. Esta situación, prolongada en el tiempo, ha hecho que su tipología pasase por: almacenes con alta automatización, pero escasa flexibilidad, con mecanizaciones para flujos de alta velocidad y bajos niveles de *stock* o clásicos con nula automatización, tareas muy manuales y un alto coste laboral.

Hoy se están retando continuamente a las organizaciones con oportunidades para ganar y liderar en un entorno en el que ya hemos logrado desarrollar nuevas capacidades logísticas, muchas de ellas mediante innovación donde

ya tenemos la experiencia, madurez tecnológica y habilidades para lograrlo.

Ya ha llegado el momento en el que la automatización es capaz de convivir en nuestros almacenes con el resto de procesos y personas, aumentando la calidad y precisión del servicio, reduciendo la dependencia humana, mutando el perfil de los equipos, haciéndolos más competitivos consiguiendo frenar el alza de los costes de distribución.

Estamos viviendo un momento propicio en el que la tecnología nos brinda la oportunidad de convertir los centros logísticos en modelos híbridos, donde implementar distintas tecnologías autónomas capaces de realizar trabajos repetitivos, de escaso valor y donde la automatización mejorará la seguridad de los centros de trabajo. Unos almacenes más dinámicos, colaborativos y escalables.

Blog: forodecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez

Durante muchos años no ha habido una renovación generacional sostenida, concretamente desde el año 1999

Crisis y talento

Estamos en crisis, es innegable y todos somos conscientes. Parece una tormenta perfecta, no nos falta detalle. Costes energéticos, presión medioambiental, guerras que alteran el tenso equilibrio mundial, escasez de trabajadores cualificados, envejecimiento de la población, incertidumbre global y en nuestro caso si cabe y agravada, también nacional.

Algunas cuestiones para entenderlas habría que preguntarle a Iker Jiménez, porque al común de los mortales incluso a los estudiados con mentes analíticas y pensamiento científico, se nos hace muy cuesta arriba. Con una tasa de paro (según la última EPA) de casi el 12 por ciento y resulta que el déficit de personal en las tecnologías de la información es enorme, acentuado por la escasísima presencia femenina en estas profesiones, lo que viene siendo un mal endémico en nuestro país. Estamos peor que hace 20 años. La escasez de vocaciones STEM y también la falta de adecuación de la oferta formativa a las necesidades del mercado nos colocan en una situación grave.

Esto afecta a todos los sectores, pero también y mucho al del transporte. No solo porque es muy difícil captar talento en el mercado, también por la poca preparación y cultura digital en general en el sector.

Algo parecido pasa con otras profesiones como conductores profesionales. La formación privada está haciendo mucho, pero es insuficiente.

Durante muchos años no ha habido una renovación generacional sostenida, concretamente desde el año 1999 con la desaparición del servicio militar obligatorio que formaba a tantos militares de reemplazo para conductores de camión y autobús. Así nos encontramos con que este grupo profesional está en edades medias por encima de los 50 años y sin previsión de mejora.

Tecnología, digitalización, transformación, sí, es muy necesaria, pero qué hay de las personas.

jmmartinezmourin@gmail.com

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Sonia Herzog
CEO de Grupo JSV

JSV ha arrancado la actividad operativa de su nueva terminal del puerto de Alicante, bajo una inversión de 11 millones de euros. La compañía, bajo el timón de Sonia Herzog, quiere agrupar en Alicante su *hub* peninsular con las Islas Canarias.



Carlos Moreno
CEO de Ontime

Ontime mantiene su ritmo imparable de crecimiento con la próxima apertura de 13 nuevos centros en España y Portugal. Además, el operador se encargará de la gestión logística integral para Bridgestone en su nave de Torija (Guadalajara).



Juan Riva
Presidente Grupo Suardiaz

Suardiaz marca un nuevo hito en sus relaciones con Stellantis. Cuando se cumple medio siglo de la histórica línea Vigo-Nantes (Francia), el operador activa una nueva ruta entre Vigo y el puerto británico de Liverpool para el fabricante de automóviles.



Emmanuel Macron
Presidente de Francia

Un nuevo ataque en la frontera francesa a camiones españoles, en este caso por viticultores, vuelve a poner en entredicho la pasividad del Gobierno francés, que se muestra históricamente “incapaz” de garantizar la seguridad de nuestros transportistas.

PICOS DE ORO

La transformación digital en logística es un proceso continuo que implica a toda la organización y requiere de inteligencia colectiva

Lola Ortega

Directora de Transformación Digital en Airpharm

En el frío van a seguir produciéndose nuevas operaciones de concentración

Ángel González

Director general de Ontime

Los puertos no pueden entenderse si no se integran en el sistema de transporte

Álvaro Rodríguez Dapena

Presidente de Puertos del Estado

Para el transporte pesado de larga distancia ahora mismo no existe una tecnología factible que nos permita sustituir los motores de combustión

Ramón Valdívía

Vicepresidente ejecutivo de Astic

No está de más repetir que el transporte es esencial, porque de su buen funcionamiento depende el resto de la actividad

Jaime Moreno

Director general de Transporte Terrestre (Mitma)

HORIZONTE

La construcción naval afronta el riesgo de no poder abastecer la demanda sostenible prevista.

Iñaki Eguía



Más astilleros

La capacidad mundial de los astilleros para construir nuevos buques cero emisiones y para modernizar la flota conforme a los requisitos medioambientales de la OMI está en entredicho. Según un reciente informe de la entidad japonesa de clasificación de buques ClassNK, será necesario introducir “unos 80 millones de toneladas brutas (GT) de nuevas construcciones ecológicas anualmente, durante 14 años”, para cumplir con los objetivos establecidos para 2040. En un año de bonanza como 2022 sólo se entregaron 31,2 millones de GT, contabilizó Clarksons. Este volumen implica que la capacidad de los astilleros debe casi triplicarse para cumplir con las previsiones de ClassNK.

También el estudio de modernización de motores

2023 de Lloyds Register incide en el mismo reto, al reflejar que “solo hay 135 buques designados como listos para ser convertidos a metanol o amoníaco, y apenas 76 son capaces de emplear dichos combustibles” tal como están, ya sea en servicio o en construcción. Su análisis revela que existe un mercado potencial de hasta 12.900 buques para ser adaptados al carbono cero, aunque sólo un pequeño número, los de menos de 10 años, serán modernizados.

Europa, que en las tres últimas décadas ha perdido su posición referente en la construcción naval frente a China, Corea del Sur y Japón, tiene una oportunidad para recuperarlo. India parece tenerlo muy claro al proponer el reto de convertirse durante la próxima década, “en una de las cinco principales naciones del mundo en construcción y reparación naval”, según anunció su primer ministro, Narendra Modri.

AGENDA

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

28-29 de febrero de 2024

Empack y Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición
Bilbao

www.logisticsautomationbilbao.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

11-13 de junio de 2024

TOC Europe

Conferencia y Exhibición
Róterdam

www.tocevents-europe.com

Marítimo

Toro y Betolaza invertirá más de 5 millones en el puerto de Bilbao

El plan estratégico incluye la adquisición de dos grúas puente de última generación, que estarán operativas en el primer trimestre de 2024, así como la ampliación de sus instalaciones en el Espigón central

Alfonso Alday | Bilbao

Consignaciones Toro y Betolaza ha trazado una ambiciosa hoja de ruta para seguir siendo un “actor fundamental” en el puerto de Bilbao. La compañía, agente exclusivo de la naviera Finnlines en la dársena vasca, proyecta acometer, a corto plazo, una inversión de más de 5 millones de euros en instalaciones y maquinaria para “ofrecer un servicio más personalizado”. Así lo avanzó a Transporte XXI Gorka Zabala, managing director de Consignaciones Toro y Betolaza.

La mayor parte de presupuesto previsto se destinará a un parque dotado de dos grúas puente con implementos de última generación, que incorporará en su terminal de carga rodada en el primer trimestre del próximo año.

El operador también contempla ampliar su presencia en el Espigón central, dentro de sus planes de crecimiento. “Existen posibilidades reales de expansión en Bilbao, especialmente en lo relativo a hacer realidad la aspiración de la entidad portuaria de convertirse en

hub eólico de referencia en Europa”, subrayó Zabala. En este sentido, el directivo sostiene que esta estrategia de la dársena “supondrá habilitación de espacios y de servicios especializados y, desde luego,

El operador confía en consolidar el tráfico de vehículos

nuestra empresa tiene el propósito de ser un operador clave, que pueda diseñar su estrategia no sobre autorizaciones, sino con concesiones a largo plazo”, remarcó. Actualmente, el operador cuenta con dos autorizaciones temporales para ocupar cerca de 25.000 metros cuadrados en el Espigón central,



Existen posibilidades reales de expansión en Bilbao

Gorka Zabala

Managing director de Consignaciones Toro y Betolaza

ante la fuerte demanda de espacios para el almacenamiento de componentes eólicos.

Tráficos “estables”

En cuanto a la evolución de los tráfi- cos, “se mantienen estables”, en un contexto marcado por la desaceleración del transporte marítimo mundial. “Se están verificando las previsiones gracias a la solidez de nuestros vínculos con los clientes y a una oferta de servicios sustentada en unas infraestructuras y servicios que mejoran constantemente”, explicó Zabala.

Las previsiones manejadas por la es- tibatadora apuntan a cerrar el ejercicio con unos registros similares al año anterior, es decir, algo más de 1,6 millo- nes de toneladas, y crecer en 2024. En

este punto, la compañía pone el acen- to en que el tráfico eólico y la carga de proyecto no tiene un peso significativo en toneladas, pero sí en relación a su valor y volumen. Por otro lado, donde sí ha registrado un importante creci- miento es en el apartado de graneles, que opera en el muelle AZ1. En concre- to, al cierre de septiembre, supera en un 33,23 por ciento las cifras del pasa- do año; una “ten- dencia que espera- mos mantener hasta el final de año”, apuntó Zabala.

Las principales mercancías maneja- das por Toro y Beto- laza en Bilbao, que cuenta con una ter- minal multipropósi- to y dos dedicadas y especializadas para graneles, corres- ponden a productos forestales, carga de proyecto, funda- mentalmente eóli- cos, y productos si- derúrgicos, entre otros. Además, des- de hace medio año, la compañía ha captado un tráfico de vehículos, que confía consolidar, sin perder de vista la necesidad de mejo- rar la actual conexión ferroviaria con el puerto de Bilbao, que “nos servirá a todos para poder atraer más volumen y avanzar en el desarrollo de solucio- nes intermodales”.

La terminal de carga rodada del gru- po Toro y Betolaza en el puerto de Bi- lbao, dispone de 180.000 metros cua- drados, tras las obras de ampliación en el Muelle A6 y el Espigón central, don-



TRANSPORTE XXI





LIBRA LOGISTIC

Conecta Barcelona con Schlitz (Alemania), el hub de la red alemana Online Systemlogistik.

Transitarios

Libra crece a doble dígito

La transitaria, cuya principal actividad es el transporte por carretera, incrementa la flota de remolques de doble altura y busca nave para ganar capacidad de *cross-docking*

Eva Mármol | Barcelona

La transitaria Libra Logistic Services, cuya principal actividad es la carretera, ha aumentado la flota de remolques de doble altura para transportar palés ante el incremento de la actividad que está registrando y busca una nueva nave con más muelles para la carga y descarga para ganar capacidad de *cross-docking* y seguir expandiéndose.

La compañía, con sede en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), ha crecido a doble dígito durante los últimos años. Registró unas ventas de 5,48 millones de euros en 2021, el 17,1 por ciento más que en 2020 y el 22,9 por ciento más en relación a 2019. El año pasado cerró con un volumen de negocio de 6,63 millones y un crecimiento del 20,9 por ciento, según el Registro Mercantil. Este ejercicio prevé superar los 7 millones de euros facturados. “Estamos creciendo a un ritmo de entre el 15 y el 20 por ciento anual tanto en envíos como en facturación”, señala José Antonio Ruiz, administrador y fundador de Libra Logistic en el año 2007.

Un incremento que responde al “goteo de nuevos clientes pequeños y medianos, funcionamos mucho por el ‘boca a boca’”, añade el empresario. La transitaria cuenta con

una cartera de unos 300 clientes, siendo su nicho, pymes de diversos sectores.

La compañía ha incorporado recientemente dos nuevos remolques de doble altura que suma a la flota propia de ocho unidades que ya tenía de este tipo. El remolque de dos pisos “aumenta la capacidad de transportar palés y evita desperfectos en las mercancías al no estar los palés en contacto entre ellos”. Libra Logistic utiliza esta flota para

LIBRA LOGISTIC SERVICES SL

Ingresos explotación: **5,48**

Ebitda: **0,19**

Resultado d.i.: **0,07**

Patrim. neto: **0,23**

Empleados: **12**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2021.

el transporte de mercancía paletizada entre Barcelona y Schlitz (Alemania), el hub de la red alemana Online Systemlogistik, a la que pertenece la transitaria catalana. Desde este punto, conecta con más de una decena de destinos europeos. Libra Logistic trabaja en exclusiva para la red alemana, integrada por más de un centenar de socios, en el mercado español. Cubre con flota subcontrata otros servicios de transporte, tanto de carga completa como fraccionada.

Su nicho son pequeñas y medianas empresas

La compañía también ha incorporado recientemente una báscula certificada de la marca Apache que garantiza un pesaje y cubicaje precisos de los palés para “evitar discusiones con los clientes o nuestros colaboradores”. La carretera tiene un peso del 90 por ciento en la actividad de la transitaria, las operaciones logísticas suponen el 6 por ciento y el resto es transporte aéreo y marítimo. Cuenta con una plataforma de 6.000 metros cuadrados para labores logísticas.

Para las operaciones de *cross-docking*, la compañía tiene una nave de 1.000 metros cuadrados y siete muelles en la CIM Vallès. “Necesitamos más muelles para continuar creciendo y gestionando más envíos”. La transitaria está en ello, aunque no le está resultando nada fácil encontrar una plataforma no muy grande de tamaño, pero que disponga de 14 o 15 muelles.



LIBRA LOGISTIC

La compañía tiene la sede central en Santa Perpètua de Mogoda.



Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



Marca de Garantía

Puerto de Valencia · Puerto de Sagunto



marcagarantia.com
valenciaport.com



WEC Lines ha incorporado dos trenes semanales entre las instalaciones CLIR de Royo en Agoncillo (La Rioja) con el puerto de Bilbao.

Ferrocarril

Royo consolida su centro intermodal en La Rioja

WEC Lines asienta las dos salidas ferroviarias semanales desde Agoncillo con el puerto de Bilbao que se añaden a las conexiones de Synergy con la terminal BEST de Barcelona

Iñaki Eguía | Agoncillo

Royo ha subido al ferrocarril a más de 80 empresas en el primer año de actividad de su Centro Logístico Intermodal de La Rioja (CLIR) en Agoncillo, de la mano de WEC Lines, que desde julio ofrece dos conexiones con el puerto de Bilbao, y a través de Synergy, que inició su operativa con la terminal BEST de Barcelona en septiembre del pasado año.

El director general de Royo, Abel Royo, ha puesto en valor el nuevo servicio ferroviario que ofrece WEC Lines en CLIR con el puerto de Bilbao para incrementar la competitividad de las empresas riojanas en sus intercambios comerciales internacionales.

Patrick Ram, director general de WEC Lines España, tras resaltar la apuesta de la naviera por el mercado riojano, con un servicio ferroviario multimodal sostenible, incidió en la evolución de sus conexiones marítimas.

“Desde el lanzamiento de la conexión reforzada con Reino

Unido y el Euro-Maroc, este verano, un total de nueve buques tiene WEC Lines en rotación entre el puerto de Bilbao y el mercado continental europeo, británico, canario y marroquí”, afirmó Ram.



La Autoridad Portuaria de Bilbao, Royo y WEC Lines en CLIR.

En la misma dirección, el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, ha mostrado el fuerte posicionamiento de la dársena vizcaína con la intermodalidad y la sostenibilidad, que con la incorporación del enlace de

WEC Lines con el complejo riojano de CLIR se acerca a la veintena de terminales ferroviarias conectadas.

Barkala, tras reflejar la operativa anual de 4.300 trenes y que el 27 por ciento de los contenedores ya utilizan el ferrocarril, abogó por seguir incrementando en el puerto de Bilbao los volúmenes de mercancía en este modo de transporte, así como con el *short sea shipping*.

El nuevo servicio de WEC Lines entró en funcionamiento de forma simultánea con la puesta en marcha de la segunda vía de 750 metros de longitud, y del *depot* de 12.000 metros cuadrados en CLIR. Además, las instalaciones intermodales de Agoncillo han obtenido recientemente la homologación como depósito aduanero.

Asimismo, Royo trasladará en diciembre su división de logística de frío a sus instalaciones de CLIR. El actual complejo frigorífico, también situado en el polígono industrial El Se-

quero de Agoncillo, junto a la rotonda de acceso a la autopista, se puso en marcha en 2017 y dispone de una superficie de 6.000 metros cuadrados y una capacidad para acoger unos 3.500 palés para productos congelados y refrigerados.

En CLIR, el operador riojano habilitará 6.000 metros cuadrados para sus nuevas instalaciones de la división de frío y de temperatura controlada. El traslado se realiza de forma paralela al desarrollo del edificio principal de centro logístico como almacén equipado con estanterías.

Esta nave, que se extiende sobre una superficie de 80.000 metros cuadrados, tiene en la actualidad unos 50.000 metros cuadrados dotados con estructuras metálicas,

siendo el objetivo equiparlo con estanterías en su totalidad conforme a la planificación para disponer de una capacidad para más de 80.000 palés.

Además, Royo, que ha cambiado su domicilio social de su compañía flotista de Mendavia (Navarra) a Agoncillo, está tramitando implantar en CLIR una estación de carburantes, abierta al público. El actual servicio de suministro, que también está ahora situado en su parcela de la división de frío, se dedica exclusivamente al abastecimiento de su flota de vehículos pesados.

Con la próxima concentración del conjunto de su actividad en CLIR, que dispone de 90.000 metros cuadrados edificados sobre una parcela de 120.000, Royo culminará la etapa anterior a la adquisición de las antiguas instalaciones de Altadis en La Rioja, en la que contaba con tres almacenes repartidos en Agoncillo y San Adrián (Navarra), que sumaban 30.000 metros cuadrados de superficie.

El grupo Royo concentrará su operativa en CLIR

T
FLASH

Marítimo

JSV arranca la actividad en su terminal dedicada de Alicante

Grupo JSV arrancó sus primeros tráficlos marítimos en su nueva terminal de contenedores del puerto de Alicante, una infraestructura que ha supuesto una inversión de 11 millones de euros a través de la sociedad Hub Portuario de Alicante. La instalación, con dos grúas *panamax*, asegurará los tráficlos marítimos de la naviera del grupo, que dirige Sonia Herzog, con el mercado de las Islas Canarias. El objetivo es desarrollar nuevos trenes lanzadera con la Terminal de Contenedores de Miranda (TCM), que gestiona JSV, y crecer en su servicio regular entre los puertos de Barcelona y Alicante.

Marítimo

APM Terminals Gijón acelera el paso

APM Terminals ha aumentado un 31,3 por ciento su tráfico hasta septiembre, con 46.358 TEUs manipulados. La terminalista asturiana ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Gijón ampliar en 3.000 metros cuadrados la superficie de su concesión para contenedores en los muelles de La Osa. Esta tramitación se encuadra dentro de los planes de desarrollo de APM Terminals Gijón, que en 2022 prorrogó 10 años más su concesión de 44.000 metros cuadrados, y con unas expectativas de extenderla hasta los 60.503 metros cuadrados.

Cargadores

García Munté Energía apuesta por el puerto de Avilés

García Munté Energía (GME) se encuentra tramitando el desarrollo de unas nuevas instalaciones en su concesión de 67.000 metros cuadrados, situada en el muelle de Raíces del puerto de Avilés. El grupo catalán, que mueve unas 600.000 toneladas anuales de graneles sólidos energéticos en Avilés, contempla destinar 4 millones de euros a una planta de extrusión para fabricar briquetas de carbón.

Carretera

Igoa y Patxi renueva la flota tractora de cisternas

El operador navarro adquiere 14 camiones de DAF, que representan cerca de la mitad de su parque destinado a la distribución de combustibles

Iñaki Eguía | Egúés

Igoa y Patxi ha incorporado 14 cabezas tractoras de DAF destinadas a su negocio de distribución de combustibles y betún asfáltico. La adquisición de estas nuevas unidades del modelo XF 530 Sleeper Cab supone modernizar cerca de la mitad de los vehículos pesados que dedica al arrastre de mercancías peligrosas mediante cisternas.

El transporte de graneles líquidos químicos es el segundo nicho de negocio del operador navarro, que concentra su actividad principal en el acarreo de la carga seca, con más de 200 conjuntos dotados de semirremolques de lona.

Diversificación

Esta flota atiende a una cartera diversificada de clientes industriales, entre los que destacan los de automoción, junto con los vinculados a la alimentación, construcción, siderúrgico, eólico, electrodomésticos, madera, o papel, entre otros sectores.

Igoa y Patxi mueve carga completa y fraccionada, urgente y de transporte especial, con rutas en España, Europa y el norte de África.

Además, su oferta de servicios engloba el almacenamiento; la logística *just in time*, realizando operativas para Volkswagen, Seat y el grupo Antolín, entre otros clientes; así como labores de *out sourcing* y de *picking*.

Para dichas tareas, el flotista navarro dispone en su sede central, situada en el polígono industrial de Egúés, de una superficie de 10.000 metros cuadrados de almacenes, dotados con estanterías para 10.000 palés, puente grúa, y muelles automáticos. Además, en el municipio de Abrera (Barcelona) tiene una nave de 2.000 metros cuadrados de extensión.

Las instalaciones del transportista también están equipadas de talleres para el

mantenimiento de su flota pesada, lavado y servicio de repostaje propio, y se completan con otros 20.000 metros cuadrados de campa.

Igoa y Patxi, sociedad fundada en el año 2000, pero cuyos antecedentes en el transporte por carretera se remontan a la década de 1970, obtuvo una cifra de negocio que rondó los 33,5 millones de euros en

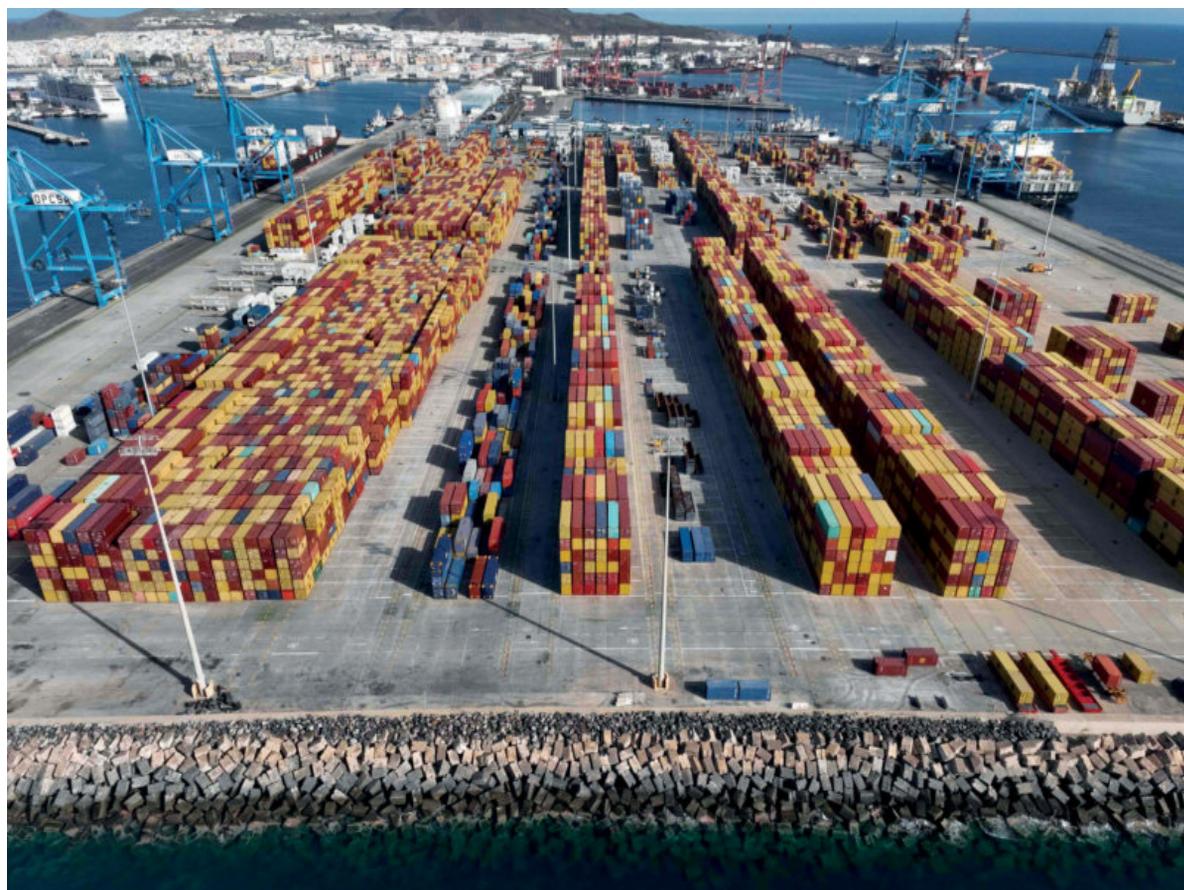


Imagen de unos de los nuevos camiones de DAF incorporados por Igoa y Patxi.

2017, un 14 por ciento más que en el ejercicio anterior, según los últimos datos facilitados al Registro Mercantil.

Por su parte, la compañía Igoa y Patxi Logística, cuya actividad comenzó en 2013, generó un volumen de facturación de 1,6 millones de euros en 2021, un 0,8 por ciento inferior a la contabilizada en el ejercicio de 2020, marcado por la pandemia.





Marítimo

MSC asegura sus tráficos interoceánicos en Las Palmas

Su división TIL acondiciona la terminal Opcsa para trabajar con buques de más de 24.000 TEUs, bajo una inversión de 36 millones de euros, con dos nuevas grúas *MalaccaMax* y la renovación de seis grúas de patio

A. Martínez | Valencia
El grupo naviero MSC ha renovado su compromiso con el puerto de Las Palmas, donde a través de su división TIL opera la principal terminal de contenedores del enclave, la histórica Operaciones Portuarias Canarias (Opcsa).

La instalación va a “dar un salto de gigante” en los próximos meses. La terminal entrará en el selecto club de instalaciones mun-

diales preparadas para trabajar con la nueva generación de buques portacontenedores superiores a los 24.000 TEUs. Para ello, MSC ha diseñado un plan de 36 millones de euros, a los que se añaden 4 millones de euros aportados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, para la optimización de las instalaciones.

La terminal ha puesto en servicio dos nuevas grúas *MalaccaMax*, suministradas

por la china ZPMC, que permitirán operar a plena capacidad en el Muelle de Cristóbal Colón los buques de más de 24.000 TEUs que forman parte de los servicios regulares interoceánicos de la compañía naviera suiza.

Las cabrias, valoradas en 20 millones de euros, inyectarán más capacidad operativa al enclave al poder realizar cargas y descargas de dos contenedores

Imagen aérea de la terminal Opcsa en el puerto de La Luz.

a la vez con un solo movimiento, con un máximo de 65 toneladas.

Asimismo, la instalación ya ha recibido seis nuevos RTG híbridos que vendrán a sustituir a unidades más contaminantes. Con este parque, que ha supuesto una inversión de 16 millones de euros, la instalación obtendrá un ahorro energético de más de un 50 por ciento sobre las antiguas, que tenían más de 20 años de antigüedad, además de permitir ganar en capacidad y fiabilidad.

€
36

**MILLONES DE EUROS
HA DESTINADO TIL
PARA EL PUERTO
DE LAS PALMAS**

Con ello, Las Palmas mantendrá su posición privilegiada dentro del comercio mundial con una instalación preparada para atender los buques de las grandes líneas marítimas internacionales como MSC, que transportan mercancías de un extremo a otro del mundo, y que ahora podrán tener escala en el Puerto de Las Palmas para trabajar a plena capacidad. Opcsa, que opera con grúas *post panamax*, podrá abordar con esta inversión un mejor tratamiento de los flujos de tránsito internacional, permitiendo consolidar a Las Palmas como uno de los principales *hubs* de distribución en el Atlántico.

El objetivo de la instalación es especializar el lado del Muelle de Cristóbal Colón para la escala de los buques portacontenedores de más de 300 metros de eslora. Para ello, es vital el apoyo público de la Autoridad Portuaria que ya ha encargado a la UTE formada por las empresas Rover Maritime y Rover Infraestructuras

el suministro e instalación de 1.786 metros de carril, así como sistemas de fijación, para la sustitución de las dos líneas que servirán de rodadura para las grúas en esta parte del muelle. La inversión prevista es de 1,2 millones de euros.

Junto a esto, el puerto canario también prevé la optimización del carril del segundo muelle de Opcsa, León y Castillo, por un importe de alrededor de 3 millones de euros, dado que esta infraestructura tiene 28 años de servicio y se ha detectado que “tanto el raíl de las dos líneas de rodadura de las grúas como sus accesorios se encuentran en un estado de deterioro que obliga a que estos sean sustituidos”.

Hub interoceánico

Desde 1986, Opcsa es el enlace de Gran Canaria con el mundo, la puerta que permite a la economía canaria estar vinculada con el comercio global, al estar en el cruce de líneas navieras que sirven al eje Norte-Sur con sus extremos en el norte de Europa y Sudáfrica y el eje Este-Oeste, conectando el Mediterráneo con América del Sur.

Opcsa tiene una concesión de 41 hectáreas hasta el ejercicio 2051

Opcsa ocupa en la actualidad 410.620 metros cuadrados de terrenos ganados al mar y dispone de 1.934 metros de línea de atraque en dos muelles. Su concesión ha sido ampliada hasta 2051 con el compromiso de realizar inversiones en la línea de las realizadas en los últimos meses.

Es la terminal de contenedores de transbordo líder en la región con un ratio de tránsito internacional que no desciende, año tras año, del 80 por ciento del tráfico total de contenedores. Su volumen medio anual es de 750.000 TEUs.

Operadores Logísticos

In Side Logistics, más sostenible

Impulsa su descarbonización con una nave con autoconsumo que aumenta un 40% su oferta de almacén

Antonio Martínez | Valencia

In Side Logistics ha puesto en valor una plataforma logística de 15.000 metros cuadrados, suministrada por la firma Nederval en el Parque Logístico de Valencia (PLV). Se une a la cartera de almacenes que ya

suma 40.000 metros cuadrados en la provincia.

La nave, que supone un aumento de su huella logística del 40 por ciento en Valencia, permite reforzar el compromiso por la sostenibilidad a través del sello Breeam Ex-

cellent. La instalación, con 24 muelles automatizados, dispone de balance energético cero, con autoconsumo fotovoltaico, y permitirá instalar un centro de transformación para dar energía a la futura flota eléctrica del operador logístico.

TODAS LAS NOVEDADES QUE HARÁN
MÁS EFICIENTE TU CADENA DE SUMINISTRO



LOGISTICS &
AUTOMATION

The future of intralogistics technology

29-30
NOV.
IFEMA

Celebrado con:



REGÍSTRATE GRATIS ONLINE

Código de registro: TXX11



by EASYFAIRS

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



IGOR BEGUIRISTAIN
CEO de Lodisna

“El transporte tiene que ser tractor de la transición energética”

El CEO de Lodisna está convencido de que “cuanto antes empezemos a acelerar los procesos de descarbonización entre todas las partes, fabricantes, proveedores de energía, cargadores y los propios flotistas, más ordenada será la transición”. La compañía ultima su plan estratégico 2024-2026 con horizonte 2030 y se ha marcado como objetivo triplicar su tamaño hasta alcanzar los 150 millones de euros

Alfonso Alday | Pamplona

► **Aterrizó en Lodisna en 2021. ¿Qué balance hace de estos dos años?**

La premisa cuando me propusieron liderar este proyecto de futuro era gestionar la transición de la compañía en un sector maduro, como es el transporte y la logística, a una más digital, más industrializada, con un enfoque dirigido a la innovación y la sostenibilidad, sin perder de vista a las personas. Estos son los ejes sobre los que se ha sustentado la gestión. Traer las mejores prácticas de otros sectores.

► **La escalada del combustible no para y es uno de los principales responsables de la espiral inflacionista. ¿Cuál es el estado de salud del sector?**

La inflación y la subida de los tipos de interés están haciendo que se ralentice la actividad económica. Se está notando una bajada de consumo generalizada y de la producción industrial, por lo que está cayendo el volumen de cargas. En cuanto al aumento del gasóleo, como empresa de transporte, lo que debemos hacer es mantener la rentabilidad y, en ese sentido, indexar las tarifas para amortiguar este alza de costes.

► **¿Cómo se presenta 2024?**

No prevemos que en el último trimestre de este año, ni en el primero del que viene, vaya a remontar el consumo o la actividad industrial. Tampoco en el segundo trimestre habrá una gran alegría. Nos habíamos acostumbrado a una situación donde el dinero parecía que no costaba. Y no es ni una cosa, ni la que tenemos ahora. Creemos que en el segundo semestre de 2024, cuando los tipos de interés empiecen a mantenerse en niveles razonables, el consumo comenzará a normalizarse.

► **En 2021, Lodisna alcanzó unos ingresos de 34,15 millones de euros, con un crecimiento del 7,3 por ciento. ¿Cómo ha sido 2022?**

Como grupo, llegamos a los 50 millones de euros.

► **¿Qué previsiones maneja para 2023?**

La cifra será parecida a 2022, que, para lo que está cayendo, es una buena cifra de negocio. En 2024, sí prevemos tener un crecimiento exponencial.

► **Lodisna está en manos de Elcano Partners, propiedad ahora de un único accionista, su presidente Antonio Tuñón. ¿Cuál es la hoja de ruta?**

La apuesta es firme en cuanto a dar continuidad a un proyecto de empresa. Estamos concluyendo el plan estratégico 2024-2026 con horizonte 2030 y la idea es hacer una compañía ágil, flexible, con una connotación innovadora, muy enfocada en la digitalización.

► **¿Puede avanzar las líneas generales? Hemos sustentado el plan en tres valores estratégicos: ética en la acción, tenemos que hacer lo correcto, la pasión por el logro y la versatilidad. Queremos gestionar esta compañía por valores.**

► **¿Qué actuaciones se llevarán a cabo para seguir creciendo?**

Queremos crecer en las cuatro unidades de negocio. En transporte internacional, de manera orgánica e inorgánica. Vamos a entrar en el negocio del frío y seguiremos aumentando la flota y diversificando los servicios. Está previsto incorporar los primeros dos *duotrailers* antes de fin de año. En cuanto a la estrategia de sostenibilidad, estamos desarrollando proyectos a medida y estratégicos con la utilización de vehículos eléctricos y biocombustibles. La actividad de *forwarding* es algo más residual, pero continuaremos ofreciendo servicios adicionales a los clientes.

► **La diversificación es uno de los ejes del plan de crecimiento de Lodisna. ¿Proyecta potenciar la logística?**

Como operador logístico, además de ganar capacidad de almacenamiento y gestión de mercancías, más allá de la

que ya disponemos en Navarra, vamos a seguir creciendo y acompañando a los clientes para satisfacer sus necesidades. Durante 2024, anunciaremos algún proyecto como operador logístico en el ámbito nacional.

► **¿Y en última milla?**

Seguiremos reforzando nuestra visión del negocio, con repartidores propios y vehículos eléctricos.

► **Ha mencionado que la hoja de ruta también contempla un crecimiento inorgánico.**

El próximo año anunciaremos la compra de alguna compañía, cuyas negociaciones están muy avanzadas. El objetivo del plan estratégico es triplicar el tamaño, es decir, alcanzar los 150 millones en el horizonte 2030.

► **¿Cuál es el perfil de estas compañías?**

Son compañías que lo que van a permitirnos es seguir trazando nuestro plan de crecimiento y diversificación y ser más versátiles en los servicios que ofrecemos.

► **Lodisna, tras lograr este año la certificación GDP, entra en el frío. ¿Es uno de los perfiles que se busca?**

Sí, pero no solo. Es un tema que nos interesa, porque nos complementa. Lo que creemos es que es un buen momento para tener un volumen de facturación superior que nos permita abordar proyectos de otra envergadura. Esto no significa crecer por crecer.

► **Entre los últimos hitos de Lodisna está la apertura de un centro de operaciones en Marruecos, su segunda filial en el exterior que se suma a Lodisna France.**

► **¿Qué supone este desembarco en el norte de África?**

No seremos los más grandes, pero sí una compañía que sabe escuchar a sus clientes y somos muy ágiles y flexibles en la implantación de proyectos. En este sentido, el desembarco en Marruecos viene derivado de esa necesidad de actuales clientes, y potenciales, que están creciendo en esa zona geográfica. Nuestra misión es acompañarlos en ese crecimiento y las inversiones las determinarán las necesidades de los propios clientes.

► **Dentro de la estrategia de internacionalización, ¿está previsto extender su presencia en nuevos mercados?**

Todavía no. Lo que estamos haciendo es abrir corredores a países donde históricamente no operábamos tanto.



Queremos crecer de manera orgánica e inorgánica

No solo tenemos un problema sectorial, sino un problema de Estado

Está previsto incorporar los dos primeros *duotrailers* antes de fin de año

► **El modelo de negocio de Lodisna es flota y conductores propios. Con una rígida legislación laboral y más de 50 convenios provinciales, ¿cómo se logra ser competitivo?**

No voy a hablar de los demás, ni si están bordeando alguna línea roja. Lo que sí tenemos claro es que tenemos una apuesta firme por un modelo donde el 100 por cien de la flota y de los conductores es propio. Eso nos permite obtener un mayor grado de confianza por parte de nuestros clientes, tenemos un mayor control de la operación,



podemos dar mayor visibilidad y trazabilidad e, incluso, formar a nuestros conductores. Es un modelo que queremos mantener.

► **¿Cómo afecta a Lodisna la escasez de conductores profesionales?**

Es un problema generalizado para el sector, pero más que preocuparnos, lo que tenemos que hacer es ocuparnos de buscar soluciones. Hay que entender y escuchar mucho a los conductores para saber cuáles son sus priorida-

des, qué es lo que necesitan y tratar de garantizar que se atiendan sus necesidades. Una compañía que no solo retenga a sus conductores, sino donde quieran venir a trabajar.

► **¿Cuál es la estrategia de descarbonización de Lodisna?**

Va a haber unos años donde conviviremos con distintos tipos de combustibles y de tecnologías y lo que tenemos que hacer es acompañar a nuestros clientes en su estrategia de descarbonización. No todas las soluciones valen para todos los clientes, ni todas las soluciones valen para todas las rutas.

► **¿Cuál es la línea de trabajo?**

Estamos haciendo estudios y análisis muy detallados, vía simulación, con toma de datos para garantizar a nuestros clientes que esas inversiones que ejecutamos son adecuadas para garantizar los flujos de transporte y se adecúen a las estrategias de descarbonización.

► **La compañía arrancó recientemente con el camión eléctrico para realizar diariamente la ruta entre Madrid y Zaragoza. ¿Una experiencia positiva?**

El eléctrico está sirviendo para la corta y media distancia. Ahora mismo tenemos el camión eléctrico que más kilómetros hace de España con diferencia. Esperamos terminar 2024 con cinco camiones eléctricos.

► **¿Y para el transporte de larga distancia?**

Hemos abierto ya corredores con biocombustibles desde España hasta el este de Europa y en breve anunciaremos el que creo que será uno de los mayores proyectos de descarbonización de España, y posiblemente de Europa, de una flota con el uso de biocombustibles, el HVO 100. En un futuro llegará el hidrógeno. Tecnologías que iremos implementando de acuerdo a las necesidades de nuestros clientes para

descarbonizar. Y también porque somos una compañía que nos hemos propuesto ser tractores e innovadores en los proyectos de transición energética. Es un momento en el que los costes de los camiones son altos, el coste de los biocombustibles también, pero cuanto antes empezamos a acelerar los procesos de descarbonización entre todas las partes, fabricantes, proveedores de energía, cargadores y los propios flotistas, más ordenada será la transición.



Igor Beguiristain

Oses nació en Pamplona en 1980.

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Pública de Navarra. Antes de su incorporación a Lodisna, Beguiristain ha sido director general de la multinacional luxemburguesa de automoción Cebi en Norteamérica. Anteriormente, fue director financiero de la multinacional alemana **Kayser Automotive Systems** en Norteamérica, tras desarrollar una etapa en el departamento de finanzas de **Orona**, cooperativa del **Grupo Mondragon**.

Así, antes empezaremos a reducir los costes de la distribución de la energía, de los camiones y estaremos preparados para cuando empiecen a darse los impuestos a las emisiones y a condicionarse la financiación de la compra de activos a cumplimientos de reducción de emisiones. Y no tardará en llegar.

► **¿Echa en falta un mayor apoyo de las administraciones para acompañar a las empresas en la renovación de la flota?**

Las administraciones deberían armonizar el criterio de la asignación de algunas de las subvenciones y acelerar la implantación de puntos de recarga. Vamos muy atrasados, deberían apoyar más. Pero nuestra intención no debería ser esperar a que esto se dé, sino anticiparnos y ofrecer soluciones.

► **¿Se plantea Lodisna una apuesta por los servicios multimodales?**

Sí nos los planteamos. No estamos activamente trabajando en soluciones multimodales, pero dentro del plan de crecimiento y diversificación sí tenemos previstas inversiones para la adquisición de semirremolques P400. Hay una tendencia muy importante en incrementar la multimodalidad con el servicio de tren, pero creemos que el transporte por carretera, que también puede garantizar una bajada de emisiones considerable, puede competir de tú a tú con otros medios multimodales. Y no hay que olvidar que el ferrocarril tiene sus contras en cuanto a gálibos, se perderá un año entero en obras para la puesta en marcha de las autopistas ferroviarias, distintos anchos de vía... Hay muchas barreras que superar, pero sí vemos que la multimodalidad ayudará a reducir emisiones y la falta de conductores y apostamos por ella.

► **El sector está muy atomizado, uno de sus males endémicos. ¿Tiene sentido prorrogar, como hace el Gobierno año tras año, el sistema de tributación por módulos, que no favorece la concentración empresarial?**

No sabría responder a esta pregunta, porque no trabajamos con autónomos. Lo que sí creo es que es muy difícil. Es un sector muy atomizado y lamentablemente lo tienen complicado por el alto coste de los camiones, la escasez de conductores, las tasas de interés, las cargas fiscales... En realidad, no solo tenemos un problema sectorial, sino un problema de Estado. Somos un país que depende mucho del transporte y debemos ser conscientes de que se trata de un sector estratégico y transversal. Debemos garantizar los incentivos y la legislación adecuada para que el sector pueda seguir trabajando y haciendo crecer a la economía. Si no hay transporte, por mucho que las fábricas produzcan más o que el consumo suba, no se van a poder transportar las mercancías. Debemos vigilar este asunto muy de cerca.

Marítimo

Ership refuerza su vinculación con Cartagena

La compañía, que acaba de incorporar una nueva grúa en el puerto, es favorita para asumir la gestión de la terminal intermodal de graneles de Algodor, que Adif adjudicó recientemente a la dársena

Carlos Sánchez | Madrid

Ership sigue estrechando lazos con el puerto de Cartagena con nuevos movimientos estratégicos. La compañía acaba de incorporar una nueva grúa de gran alcance en la dársena que permitirá operar tanto graneles como productos siderúrgicos y cargas de proyecto. La grúa adquirida es una Gottwald ESP 8B que puede trabajar hasta a 54 metros de distancia y permite levantar hasta 150 toneladas, así como velocidades de elevación de hasta 120 metros por minuto.

Al mismo tiempo, Ership es favorita para asumir la gestión de la terminal ferroviaria de graneles de Algodor (Aranjuez), que Adif adjudicó hace unos meses a la dársena cartagenera. Así lo ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes del sector.

Algodor moverá un volumen mínimo de 36.000 toneladas de graneles al año

Al cierre de esta edición, la adjudicación de la explotación de servicios en la terminal intermodal de Algodor se encontraba todavía en proceso de licitación, según apuntaron fuentes de la Autoridad Portuaria de Cartagena, si bien se espera que la resolución sea inminente. Por su parte, fuentes de Ership han declinado realizar declaraciones al respecto.

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha sacado a concurso la explotación de servicios en la terminal intermodal de Algodor por un presupuesto base de 1,06 millones de euros y un período de 15 años, prorrogable por cinco años más.

El tráfico mínimo recogido en la licitación se sitúa en las 36.000 toneladas anuales de graneles vegetales, pero las previsiones apuntan a un movimiento de 72.000, lo que representaría retirar de la carretera 1.800 camiones y una reducción aproximada de más de 2.000 toneladas de CO2, se-

gún avanzó la entidad portuaria en su momento.

Las instalaciones comprenden una parcela de 11.029 metros cuadrados, así como una vía de 200 metros de longitud para la actividad de carga y descarga. Estos espacios serán utilizados como "cargadero privado de uso exclusivo por el adjudicatario para realizar las actividades de carga/descarga de cereales, transportados por ferrocarril, almacenamiento u otros servicios lo-



Ership ha incorporado una grúa de gran alcance en Cartagena.

gísticos necesarios para su distribución final", según apuntaron en su día desde Adif.

La Autoridad Portuaria de Cartagena se encargará de la construcción en la infraestructura logística de dos fosos de descarga y estuchado de vía, la pavimentación de la explanada, los accesos a la zona de almacén y la construcción de pantalla acústica para proteger las viviendas ubicadas en la estación, así como de la iluminación, suministro de energía y agua. Por su parte, el adjudicatario de la explotación se encargará de la construcción de instalaciones de almacenaje alejadas de los desvíos ferroviarios y de las zonas habitadas de la estación, así como de cintas transportadoras

entre los fosos y las instalaciones de almacenaje, según reza el pliego del concurso.

Intercambio modal

El explotador de la terminal realizará bajo el modelo de riesgo y ventura las actividades inherentes a la configuración de dicha instalación como una terminal de intercambio modal (tren-camión, con posible almacenaje intermedio) especializada en la operativa de manipulación de graneles vegetales con origen o destino en el puerto de Cartagena. Del mismo modo, también asumirá aquellas actividades vinculadas que, sin ser imprescindibles para el tráfico propio de la terminal, contribuyen a incrementar o complementar la base de servicio y negocio de la instalación y la orientación de tráfico desde/hacia el puerto de Cartagena, señala el documento.

Por el puerto de Cartagena se movieron más de tres millones de toneladas de graneles vegetales de enero a septiembre, de las que se calcula que unas 160.000 toneladas se acaban trasladando por carretera al centro peninsular. Los responsables de la dársena cartagenera estiman que la opera-

tiva prevista consistirá en el envío de un tren semanal hasta la terminal de Algodor con composiciones de 1.500 toneladas desde la playa de vías del muelle Sur de la dársena de Escombreras.

Ership Grupo es una empresa familiar marítima fundada hace más de 135 años que opera en más de 25 puertos de la península y cuenta con oficinas en más de 30 ciudades de seis países. En 2021, el grupo alcanzó unas ventas de 201,1 millones de euros, lo que supuso un ligero descenso del 0,6 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según se recoge en los Libros Blancos del sector, que elabora todos los años Transporte XXI.

Marítimo

‘Pico y pala’ con la terminal norte

El Puerto de Valencia insiste en abordar de forma urgente la infraestructura para la instalación de Grupo MSC

Antonio Martínez | Valencia
“Máximo esfuerzo” y “empuje colectivo” fueron dos de las ideas lanzadas por Mar Chao López en su discurso de toma de posesión de la presidencia de la Autoridad Portuaria de Valencia, un acto que contó con una masiva presencia institucional y empresarial.

Chao (Vigo, 1974) asumió el pasado mes de septiembre la presidencia del enclave, con el proyecto del muelle donde se asentará la futura terminal automatizada del Grupo MSC a la espera de la aprobación del Consejo de Ministros para que la Autoridad Portuaria pueda lanzar el concurso para adjudicar las obras del muelle.

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, licenciada en Derecho, MBA y Máster en Derecho Marítimo por la Universi-

dad de A Coruña, conoce, por su trayectoria como directora comercial del enclave, que su principal reto a corto plazo no es otro que la terminal norte.

Al igual que su antecesor Joan Calabuig, Chao ha aterrizado en el cargo con la sombra del proyecto del Grupo MSC, una inversión público-privada de más de 1.500 millones de euros que no tiene aún un calendario definido para arrancar con las obras de construcción del muelle.

Por ello, en su discurso, Chao indicó que “el Puerto de Valencia no puede detenerse y ha de tener altura de miras, porque nuestros clientes se merecen el máximo esfuerzo” y en un mensaje directo a estos, señaló que “ustedes se merecen nuestro máximo esfuerzo y excelencia en nuestra gestión. Y



Toma de posesión de Mar Chao.

conseguiremos el éxito solo si todos nosotros remamos en el mismo sentido”.

Para ello, priorizó los “retos complejos” que tiene en el enclave, el día a día de la gestión portuaria, “hacer realidad la Terminal Norte, mejorar la conectividad marítima y terrestre,

aumentar la cuota de transporte ferroviario apostando por la multimodalidad, conseguir nuestro objetivo cero emisiones, continuar apostando por la innovación, además de otros muchos que surgirán en el futuro, fruto de escuchar con atención a todos los actores implicados en cualquier nueva iniciativa de negocio”.

Competitividad

Chao señaló que “estamos en un momento decisivo donde no hay lugar para el fallo, ni para la pasividad. Fuera de la valla, el mundo va muy rápido, es muy difícil seguirlo, no tenemos segundos que perder”. La presidenta recaló que hay que ponerse “manos a la obra y pico y pala” para mantener la competitividad y los desafíos que tiene el enclave español.

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



La reactivación de tráfico viene siendo una constante a lo largo de 2023 pese a la escasez de material rodante para el acarreo de vehículos nuevos.

Ferrocarril

El intermodal gana peso en la logística de automoción

Medway, Renfe y Transfesa arrancan nuevos trenes para automóviles, furgonetas y camiones con las terminales ubicadas en los puertos de Barcelona, Santander y Valencia

Antonio Martínez | Valencia
El crecimiento de los tráfico de vehículos nuevos con origen o destino en los puertos de Barcelona, Santander y Valencia, principalmente, está generando una oleada de nuevos servicios ferroviarios. En este sentido, en las últimas semanas, las empresas ferroviarias Medway,

Renfe Mercancías y Transfesa Logistics han sumado nuevos trenes de vehículos nuevos para marcas como Renault, Mercedes-Benz y Seat, entre otros.

Fuentes del sector ferroviario han explicado a Transporte XXI que los operadores están sorteando como pueden la falta de equipo para la tracción de

los trenes, porque “escasean los portavehículos, mientras los fabricantes de automóviles quieren priorizar el intermodal en sus intercambios logísticos, siempre que ello sea posible”.

Así las cosas, vagones de un solo piso, que llevaban apartados una década, concretamente desde 2011, han sido recuperados por operadores como Pecovasa para realizar un convoy de Renault de vehículos nuevos entre Venta de Baños y el puerto de Santander. Se trata de un tráfico de furgonetas y turismos. Asimismo, a principios de verano, Transfesa ya había recuperado otra composición de vagones de un piso para subir al ferrocarril un cargamento de furgonetas entre el puerto cántabro y El Salobral.

Por su parte, estas plataformas portavehículos están siendo utilizadas para nuevos tráfico como un emergente de furgonetas y turismos entre los puertos de Santander y Barcelona, que retorna al enclave

cántabro con vehículos nuevos. Fuentes próximas a Adif resaltan que la puesta en marcha de estos dos trenes, traccionados por Renfe Mercancías, supone una novedad inédita en el panorama ferroviario español ya que “se moviliza carga en ambos sentidos sin la necesidad de realizar ningún tipo de triangulación”.

Asimismo, Renfe Mercancías ha empezado a traccionar un tren desde la estación de Valladolid-Argales hasta el puerto de Santander con la carga de camiones Iveco, un tráfico que se ha recuperado por el ferrocarril tras casi una década que se venía realizando por carretera.

Por otro lado, Transfesa ha realizado en las últimas semanas un acarreo adicional desde Pamplona para Volkswagen con dirección a la terminal de Barcelona-Morrot, un tráfico que supone la reentrada de esta empresa ferroviaria en este servicio, tras tres años sin operar. Y, por último, la portu-

46%

DE CRECIMIENTO
EN BARCELONA
EN LOS FLUJOS
FERROVIARIOS

Marítimo

Cosco refuerza su actividad operativa en TTI Algeciras

La naviera asiática amplía su oferta para el mercado peninsular desde el enclave andaluz con rutas directas con el mercado latinoamericano, norte de Europa y Extremo Oriente

Antonio Martínez | Valencia

La naviera Cosco Shipping Lines está aumentando su oferta logística para el mercado peninsular en la terminal de TTI Algeciras. La compañía ha centralizado en el enclave andaluz varios servicios en las últimas semanas, que permiten rutas directas con el mercado latinoamericano, norte de Europa y Extremo Oriente.

En concreto, Cosco ha situado su servicio ESE2 en la instalación, una ruta que conecta el norte de Europa y el Mediterráneo con los mercados de Brasil, Argentina y Uruguay, en la costa Este de América del Sur. Una decisión que “viene a fortalecer nuestra apuesta estratégica por Latinoamérica”, resaltan fuentes de la Autoridad Portuaria de Algeciras, que preside Gerardo Landaluce.

Con esta línea regular, Algeciras logra unos tiempos de tránsito “muy competitivos para las exportaciones españolas así como para las importaciones con Sudamérica”, indican desde la agencia de Cosco Shipping Lines en España, con 13 y 12 días, respectivamente. El servicio ofrece la siguiente rotación de puertos: Róterdam, Londres, Hamburgo, Amberes, Lisboa, Algeciras, Santos, Paranaguá, Montevideo, Buenos Aires, Itapoa, Paranaguá, Santos, Río de Janeiro, Algeciras y Róterdam.

Potenciar el reefer

En este sentido, unos de los objetivos de Cosco es potenciar el negocio reefer en el enclave español para lo cual cada uno de los ocho buques que forman parte del servicio disponen de 120 conexiones para contenedores reefer. Asimismo, de la mano de Vasco Shipping, el servicio interoceánico tiene conectividad semanal con tráficos locales desde los puertos de Ferrol, Vigo, Gijón y Bilbao.

Por otro lado, Cosco ha anunciado la recuperación de Algeciras dentro de la ruta regular de su servicio AEU2, que cubre los flujos de mercancías en contenedores entre Extremo Oriente y norte de Europa a través del Mediterráneo. Este servicio realiza esta rotación: Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapur, Port Klang, Algeciras, Le Havre, Dunkerque, Róterdam,

Wilhelmshaven, Hamburgo, Wilhelmshaven, Róterdam, Dunkerque, Le Havre, Algeciras, Port Klang, Busan, Ningbo, Shanghai y Yantian. Este servicio permite conectar al puerto de Algeciras con Malasia en 19 días y Corea del Sur en 29 días, facilitando asimismo las importaciones españolas procedentes de los principales puertos asiáticos. Desde Singapur a Algeciras el trayecto se realiza en 18 días, mientras que los contenedores procedentes de Yantian y Shanghai llegan al puerto español en un máximo de 22 y 27 días, respectivamente.

La terminal de TTI Algeciras operó un primer buque de este servicio, con capacidades que superan los 22.000 TEUs,

en octubre. La instalación mantiene asimismo las escalas del servicio AEU3, otra de las rutas transoceánicas de Cosco en la que emplea buques de más de 20.000 TEUs y que se están beneficiando de la puesta de largo de las cinco grúas *Malaccamax* que la terminal tiene para estos megabuques.



Un buque de Cosco Shipping Lines entrando en la terminal de TTI Algeciras.



SEAT

sa Medway acarreó a finales del pasado septiembre un tren de automóviles nuevos entre la fábrica de Seat en Martorell y la campa de Ciempozuelos (Madrid), ayudando a Renfe Mercancías en la rotación semanal que viene realizando de las líneas abiertas por Renault, con Renfe, desde sus plantas en el centro peninsular, y los flujos desde Stellantis en Zaragoza, acarreados por Low Cost Rail y Captrain.

Los datos estadísticos de puertos como Barcelona y Valencia muestran un fuerte desarrollo del mercado del intermodal dedicado al acarreo de vehículos nuevos. Hasta agosto, Barcelona crecía a una velocidad del 46 por ciento, con un movimiento de 206.059 unidades por vía ferroviaria. Por su parte, el puerto de Valencia aumentaba sus flujos un 272 por ciento, con un volumen de 38.262 vehículos nuevos.



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. PUERTO MEDITERRANEO • 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



Marqueset Sistemas Logísticos crece en flota propia para lograr situarse con un parque propio de medio centenar de tractoras.

Carretera

Marqueset progresa en grupaje industrial

El operador crece en flota propia, digitaliza sus operaciones y suma 7.600 metros cuadrados de instalaciones para expandir su negocio de logística dedicada en Valencia

A. Martínez | Valencia
Marqueset Sistemas Logísticos, que gestionan los hermanos Alberto e Ignacio de la Concepción, la tercera generación de la familia que fue propietaria de la histórica Transportes Internacionales El Marqueset, suma y sigue. El operador, con central en la localidad valenciana de Carlet, viene creciendo en el competitivo negocio del grupaje industrial. La compañía se ha consolidado como un actor independiente alejado de las diferentes redes globales que existen en este sector.

Para ello, la compañía va a lanzar un plan inversor con el objetivo de ampliar su flota de tractoras propias para posicionarse en el mercado con una estructura de medio centenar de

MARQUASET SISTEMAS LOGÍSTICOS SL

| | 2021 | %21/20 | %21/19 | 2020 | 2019 | 2018 |
|----------------------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|
| Ingresos explotación | 12,76 | +23% | +15% | 10,35 | 11,10 | 10,26 |
| Ebitda | 0,38 | +57% | +103% | 0,24 | 0,19 | 0,23 |
| Resultado d.i. | 0,20 | +174% | +128% | 0,07 | 0,09 | 0,14 |
| Patrimonio neto | 0,94 | +31% | +46% | 0,72 | 0,65 | 0,56 |
| Empleados | 23 | +10% | +5% | 21 | 22 | 18 |

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

vehículos dedicados al transporte de mercancías industriales en los próximos meses. Actualmente, la firma dispone de una oferta de 35 tractoras y remolques de lona.

“El grupaje industrial es nuestra seña de identidad”, explica a Transporte XXI Ignacio de la Concepción, director general de la compañía. “Los clientes saben que

con nosotros pueden tener un palé en un máximo de 48 horas en Europa y saben que pueden contar con Marqueset cualquier día de la semana, a cualquier hora, para gestionar su logística y su transporte”, matiza el directivo.

En cuanto al crecimiento en flota propia, “hemos visto que tiene una mayor rentabilidad, por lo que vamos avanzando en este sentido, aunque también mantenemos nuestra apuesta por los autónomos”, matiza De la Concepción.

Las operaciones de carga completa (FTL) suponen un 27 por ciento del global de la compañía, ante el peso de las operaciones de importación desde Europa, mientras que el grupaje, el *core business* de Marque-

set, es el 36 por ciento. Por su parte, el 24 por ciento son cargas fraccionadas (LTL), envíos de mercancía industrial relativamente pequeña que no requiere todo el espacio de un camión.

Alta diversificación

Sus rutas están centradas entre Valencia y varios destinos europeos, con un negocio focalizado al traslado de componentes del sector de la automoción, cartón industrial, aluminio, productos químicos, plásticos, alimentación en seco, grandes superficies, cosméticos y bobinas de papel, principalmente.

La compañía gestionó un volumen de 15.000 embarques en 2022, un tráfico menor al de 2021, pero debido “a la eliminación de tráficos que no eran rentables”, lo que ha permitido “elevar nuestros márgenes, las ventas y los beneficios”. En 2022, según los datos aportados por la firma a este periódico, Marqueset alcanzó un volumen de negocio de 12,96 millones de euros. La previsión para 2023 es superar los 13,5 millones de euros.

Junto al transporte de grupaje industrial, Marqueset ha crecido sensiblemente en los últimos años en el negocio logístico. A su pla-

Express

Seur avanza en sostenibilidad

La paquetera, ya propiedad al 100% de Geopost, incrementó el pasado año de 42 a 97 el número de ciudades plenamente habilitadas con transporte de bajas emisiones en España

C. Sánchez | Madrid

Seur sigue dando pasos adelante en el marco de su cambio progresivo hacia una operativa plenamente sostenible.

La paquetera, cuya matriz ha sido recientemente absorbida por el grupo francés Geopost, completando así el desembarco iniciado hace una década, incrementó el pasado año de 42 a 97 el número de ciudades plenamente habilitadas con transporte de bajas emisiones en España, según recoge la memoria de responsabilidad social corporativa (RSC) de la compañía.

Seur quema etapas para alcanzar en 2024 un reparto con vehículos de bajas emisiones en 64 ciudades españolas de más de 50.000 habitantes, lo que implicará una reducción del 85 por ciento de las emisiones de CO2 en estas ciuda-

des y tendrá un impacto directo en 17 millones de habitantes de toda España.

Flota sostenible

La flota de vehículos de recogida y reparto de bajas emisiones de la paquetera se situaba al cierre del pasado año en el 11,1 por ciento sobre el total, lo que representó un crecimiento interanual del 4,5 por ciento, según recoge la memoria de responsabilidad social corporativa (RSC) de la paquetera. Por su parte, el 2,4 por ciento de la flota de arrastre de la compañía es también sostenible, lo que supone un incremento del 2,2 por ciento respecto al año anterior.

En conjunto, el 18 por ciento de la flota de Seur es sostenible, incluyendo 302 vehículos eléctricos, que disponen de 214 puntos de recar-

ga. En este sentido, la compañía prevé incorporar 2.700 vehículos eléctricos hasta el año 2030.

En los próximos ejercicios, Seur apuesta por “un mix de flota que se revisará y adaptará año tras año a la mejor tecnología disponible para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes”, avanzaron en su día fuentes de la compañía a este periódico. De hecho, “no descartamos incorporar, cuando la tecnología lo permita, la pila de combustible de hidrógeno”, anticiparon.

La paquetera realizó 32,8 millones de kilómetros con su flota eco en 2022 y entregó 22,78 millones de paquetes. Las emisiones compensadas por cada paquete se situaron en 0,76 kilogramos de CO2 y se elevaron por encima de las 96.000 toneladas en total.

taforma central en propiedad ubicada en Carlet, donde dispone de un depósito aduanero de 2.600 metros cuadrados, la compañía tiene arrendados otros dos almacenes convencionales en Alzira, de 2.000 metros cuadrados, y en Alberique, de 3.000 metros cuadrados. Su huella logística asciende a 7.600 metros cuadrados con una oferta de almacenamiento de 4.500 palés.

Proyecto logístico

Ante la evolución de la compañía, De la Concepción reconoce que las actuales instalaciones logísticas de Marqueset se han quedado pequeñas, por lo que está buscando expandir su actividad con el lanzamiento de una nueva plataforma logística que pueda captar nuevos flujos de grupaje al tiempo que nutre con flexibilidad a la demanda existente. Para ello, la compañía ya dispone de un terreno propio en Alzira. El objetivo es levantar una plataforma de 5.500 metros cuadrados que permitirá avanzar en su actividad de logística dedicada dentro del perímetro del tráfico industrial.

Planea un nuevo centro de 5.500 m2 en Alzira

Al mismo tiempo Marqueset va a avanzar notablemente en la gestión de su estructura de gestión con la incorporación en enero de 2024 de un sistema informático, implantado por la tecnológica bytemaster. De la Concepción anticipa que la herramienta “va a eliminar todo el soporte papel de la compañía y va a permitirnos ahorrar tiempos de gestión” gracias a la mejora de los procesos con un aumento de la productividad y trazabilidad de las operaciones, al tiempo que “asegura un flujo de información continuo con los clientes”.

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

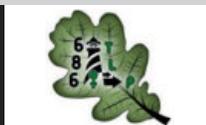
ESTIBADORES



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)



En el corazón de la tormenta

La caída de los tráficos 'import-export' pone en alerta a las empresas del transporte portuario en Valencia que observan un crecimiento en los costes que no se logra repercutir en los precios

Antonio Martínez | Valencia

El transporte portuario en Valencia es un sector cíclico. A "días de bonanza" se suceden "meses infernales", explican empresarios y directivos de firmas de transporte, consultados por Transporte XXI. "No estamos sabiendo utilizar recursos como las cláusulas de combustible" y los crecimientos de tráfico, cuando los ha habido, "no han sido utilizados por el sector para reencaminar su futuro logrando una mayor estructura empresarial".

En cuanto al desarrollo del tráfico de contenedores, flotistas y transitarios consultados advierten que "el tráfico import-export ha caído más de un 12 por ciento en lo que llevamos de año y ahora vienen épocas turbulentas". Estos medios detallan que en la campaña para diciembre, que se realiza en verano, no ha habido un 'extra' de carga de trabajo y los buques han venido con espacio libre.

Indican que "ahora nos viene otro cuello de botella para 2024, que es la descarbonización". Los armadores van a aprovechar este tema "para subir los precios", y explican que "ya se está intentando cerrar contratos con precios más altos para 2024 y no hay trabajo, y, al final, la descarbonización la va a pagar el cliente. Esto va a camino del desastre porque no hay regulación. Todo está por definir y no hay previsión. Es una locura", advierten.

Así las cosas, el mercado del transporte, en manos de navieras y transitarías, está en el corazón de la tormenta y observa como, a diario, crece el impacto con la subida de costes mientras que estos no se logran repercutir en los precios.

Y denuncian que hay flotistas trabajando actualmente por debajo de 0,90 euros/kilómetro sin poner el recargo del combustible, "lo que supone que a los precios de

hoy día se está poniendo dinero para poder trabajar".

En este contexto, el sector continúa observando con detenimiento el proceso de verticalización de las navieras, así como la fusión entre operadores. Uno de los desafíos del sector es la posibilidad de establecer alianzas entre empresas, que permitan ganar en tamaño para mejorar la problemática de los precios bajos, uno de los males endémicos del sector del transporte portuario.

Otro de los problemas del sector, en los últimos meses, ha sido la falta de chóferes y de camiones en las puntas de mercado, lo que también ha llevado a sinergias directas entre consignatarias y transportistas. Un ejemplo es el acuerdo anunciado el pasado mes de marzo entre Cosco Shipping Lines Spain y la empresa de transportes Trajoman para proporcionar a sus clientes servicios *end to end*, por el que ambas empresas empezaron a explotar de forma conjunta diez cabezas tractoras en las terminales del puerto de Valencia.

Las empresas de transporte "han vuelto a sus andadas" porque si 2021 fue un ejercicio de "trabajo desmesurado", 2022 fue pésimo, mientras que "la incertidumbre no nos deja saber aún cómo terminará 2023 y qué puede pasar en 2024", indican fuentes del colectivo transitario. Un sector que rueda actualmente con un precio inferior al euro, tras haber pasado de 2020 a 2021 de medias de 0,80 a 1,10 euros/kilómetro.

Flotistas vuelven a denunciar en público que "la competencia desleal ha vuelto a adquirir protagonismo", explica Carlos Prades, matizando que al final "si se trabaja por debajo de los costes de las operativas se incurre en ilegalidades para captar tráfico, por lo que en-



CAE EL TRÁFICO IMPORT-EXPORT EN EL INICIO DEL ÚLTIMO TRIMESTRE



TRANSPORTE XXI

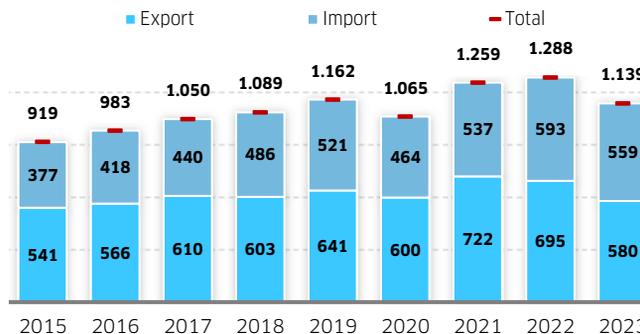
DESACELERACIÓN DE VOLÚMENES

Los tráficos de contenedores llenos de importación y exportación vienen cayendo desde el máximo de 2021 cuando rozaron los 1,9 millones de TEUs.

AÑO COMPLETO



ENERO-AGOSTO



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



Más de 5.000 camiones operan a diario en el puerto de Valencia.

Un sector bajo la lupa de fondos y grupos portuarios

Pese a la incierta rentabilidad del sector, hay movimientos de adquisición abiertos en el mercado del transporte portuario, reconocen fuentes empresariales, porque hay fondos de inversión y grupos portuarios que “quieren fortalecer su posición en el negocio a medio plazo y disponen de capitales para crecer en este ámbito, cosa que antes no pasaba”.

A la llegada de fondos como Atitlan, que ya ha hecho un primer desembarco en el transporte portuario con la adquisición de la valenciana Anymore Transport, no se descarta que empresas con renovado músculo financiero como Noatum puedan “cazar gangas de mercado” en unos momentos de incertidumbre económica y un gasóleo camino, de nuevo, de máximos históricos.

Pese a la llegada de fondos de inversión al sector del transporte, con mayor incidencia en el sector fri-

gorífico por su elevada rentabilidad, los empresarios portuarios tratan de descartarse de estos movimientos porque “nuestras empresas no son capaces de ganar dinero. Hemos vuelto a estar en manos de los clientes, porque los precios han sufrido otro deterioro con la caída de los tráficos”.

Alianzas

Por su parte, la política de aunar alianzas empresariales, como la anunciada entre la catalana Laren 2000 y la valenciana Trajoman a finales de 2020, continúa sin generar nuevos proyectos “porque es muy complicado llegar a acuerdos de este tipo, sobre todo en periodos de tráficos inestables como los que estamos pasando”. Estos medios señalan que “una sinergia como la de este tipo debe llevar a las compañías a tener una visión conjunta, incluso, idénticos clientes, para que no haya problemas en la gestión, en el día a día”.

contrar la rentabilidad en este contexto se hace un ejercicio casi imposible”.

El sector es la víctima perfecta de un “envenenamiento progresivo”, explica otro flotista a este periódico, indicando que “existe demasiada incertidumbre con el tráfico, lo que no invita a profundizar

en la renovación de flotas. Además, añade que “los experimentos de operadores multiclíente tienen un riesgo excesivo, porque al final los viajes buenos no se subcontratan y solo de los picos de tráfico de navieras o transitarios no puedes vivir con una estructura desorbitada durante mucho tiempo”.

ALFREDO ROIG FONS, S.L.U CUENTA CON MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Contamos con una amplia flota de cabezas tractoras, recientemente renovadas, con **emisiones de escape Euro 6**, dado nuestro compromiso con el medio ambiente.

Nuestro equipo humano desde nuestros conductores, principal motor de nuestra empresa, como operativos, administrativos y directivos, están **altamente cualificados y en constante formación**, renovándose y adaptándose a las demandas y exigencias, tanto de nuestros clientes como del sector.

Como prueba de ello contamos con las **certificaciones ISO 9001** calidad, **ISO 14001** medio ambiente, **GPD** para transporte de medicamentos y la **evaluación SQAS**, sistema de seguridad, calidad, protección, medio ambiente y RSC (Responsabilidad Social Corporativa), destinado a empresas que trabajan en la industria química y/o prestan servicios logísticos de distribución de productos químicos.



A&F
TRANSPORTE TERRESTRE
ALFREDO ROIG FONS, S.L.U.



(+34) 963 248 394

alfredoroig@alfredoroig.es

Polígono Industrial Ciudad de Mudeco, Calle Ejército del Aire, 15
46930 Quart de Poblet, Valencia, ES



TRANSPORTE XXI

Alrededor de 200 proveedores de transporte por carretera operan en las terminales portuarias valencianas.

Paréntesis de crecimiento

El transporte portuario en Valencia logró aumentar su rentabilidad gracias al tirón de los tráfico de contenedores durante el ejercicio 2021, gestionando un volumen de negocio de más de 570 millones de euros

Antonio Martínez | Valencia
El sector del transporte terrestre de contenedores en el puerto de Valencia gestionó un volumen de 572,77 millones de euros en 2021, último año con datos registrales disponibles. Alrededor de 200 proveedores de transporte, que se disputan un mercado de dos millones de TEUs, operan en las terminales portuarias. Un negocio en el que la participación foránea, es decir, las empresas radicadas fuera de la provincia de Valencia, supone alrededor de un tercio de las operaciones, indican fuentes sectoriales.

De acuerdo a las ventas de 2021, el sector aumentó su volumen un 7,5 por ciento, en línea con el crecimiento del tráfico import-export, cuyos volúmenes crecieron un 15 por ciento durante ese ejercicio (ver cuadro adjunto).

El informe elaborado anualmente por Transporte XXI, de forma continuada desde el año

2005, en base a los asientos disponibles depositados en el último año de 154 compañías, que daban empleo directo a 2.846 personas, muestra que la flota dedicada al transporte de contenedores en el puerto de Valencia, radicada en la provincia, se mantiene un año más con bajas rentabilidades. De los más de 570 millones de euros recogidos en el informe, las empresas solo logran un resultado de 9,86 millones de euros, es decir, obtiene una rentabilidad del 1,72 por ciento. Eso sí, la rentabilidad creció un 32 por ciento entre 2021 y 2020.

Lo sucedido en 2021 es un paréntesis de crecimiento que no tiene continuidad en 2022, ni en 2023, años en los que el tráfico de contenedores ha desacelerado y con ello la actividad de las flotas de transporte.

En 2021 fue “cuando no había transporte y aquello se pagaba mal”, indican las fuentes empresariales consultadas por

este periódico. De ahí que hubiera empresas de transporte que se replegaron en las redes transitarías de su grupo, como el caso de las flotas encuadradas en el holding empresarial Alonso, “un año en el que decidimos replegarnos y ante los precios decidimos trabajar internamente, bajamos en volúmenes, saneamos las cuentas, pero ganamos en el control de

la carga desde el inicio hasta el final”, detalla Jorge Alonso.

Y es que en aquel momento, había compañías que trabajaban para navieras “y teníamos que dar un precio de derribo, en condiciones de *dumping*, dejamos de trabajar porque aquello no tenía sentido, era una aberración”, indica un flotista que redujo ventas en 2021, mientras la tendencia general era de crecimiento.

“Todos fueron al mercado de forma masiva, mientras otros jugamos a la contra, hubo una corriente masiva de crecimiento con autónomos en aquellos días, mientras otros nos anticipamos con flota propia en 2021, una tendencia que otras empresas corrigieron en 2022 y que se deberá plasmar en las ventas”, explican.

Desde determinadas transitarías se apunta como “objetivo ideal” del sector tener una dimensionada y flexible flota de transporte que permita, a la

SUPERANDO EL BACHE DE 2020

Las ventas de las empresas de transporte portuario en Valencia crecieron un 7,5% en 2021.



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.



dor o de una naviera y el de un 'batallador' que trabajaba para varios clientes, como pueden ser los transitarios". El empresario apunta, que "el transitario siempre ofrece un escenario mucho más dinámico, pero, la verdad, es que ahora todo se ha ido contaminando, porque, en la actualidad, aunque es mucho más estable tener una relación de *partner*, como al final la carga es la que es, hay una intoxicación que termina por afectar a los precios".

"Solo con clientes que te vacían la cartera, no se puede tener futuro"

"El sector no va a ningún lado si no aumenta su tamaño empresarial", indica un directivo de una transitaria. "En el ranking de Transporte XXI llevamos viendo empresas que viven con facturaciones menores a los cinco millones de euros y cada una tiene una peculiaridad diferente. Hay operadores que están muy especializados, otros tienen detrás a una transitaria y otras son fruto de una atomización que tiene sentido

vez, ofrecer servicios de transporte sostenible, que reduzcan la huella de carbono, "algo que cada día empieza a ser una demanda de los cargadores". En este sentido, Jorge Alonso, presidente de Grupo Alonso explica que "es una incongruencia tener un discurso empresarial a la vez que se utilizan a autónomos que distorsionan el mercado. El objetivo debe ser asegurar la carga".

Modelo dual

Varios empresarios coinciden en apuntar que "hay claramente dos modelos, uno que basa su crecimiento en la flota propia y otro donde solo se progresa a base de autónomos, y eso, con la experiencia que hay como los casos de Meditrans o Salgar, tiende a explotar. La mayoría de los crecimientos no provienen del crecimiento de la carga, sino de alimentar la situación de *dumping* que vive el mercado desde siempre".

Por su parte, los consignatarios contemplan el escenario, bajo una atenta mirada en los costes. Un directivo de una agencia explica que "el mercado de transporte es un híbrido entre camiones propios y autónomos y, según cómo evoluciona, se puede ver que las empre-

sas modifican sus estrategias. Hay quien ha comprado camiones, luego los vende, vuelve al mundo del autónomo, y termina, de nuevo, por crecer en flota. No hay un discurso continuado en el tiempo, es muy va-



Operaciones de transporte terrestre en las instalaciones de APM Terminals Valencia.

riable y no hay un modelo definido. Seguro que cuando veamos las cuentas de 2022 todo ha cambiado respecto a 2021".

Por ejemplo, Carlos Prades, Gerente de Grupo Torres, reconoce a Transporte XXI que "hace dos años había una diferenciación entre el estatus de proveedor exclusivo de un carga-

dentro del escenario de precios bajos que vivimos", indica. Y matiza alertando que "hay empresas que no tienen padrino, como fue el caso de Salgar, y están trabajando a precios de *dumping*, engordando la vaca. Solo con clientes que te vacían la cartera, que se aprovechan, no se puede tener futuro".

Las navieras ponen el acento en la seguridad, la fluidez y la agilidad

¿Y qué están haciendo las navieras? La mayoría de flotistas consultados indican que "nos están apretando a saco". La verticalización es un hecho. Mientras que navieras como Maersk vienen poniendo mayor énfasis en sus movimientos de importación reforzando a sus proveedores de transporte terrestre y acentuando la seguridad de los flujos, el principal cliente del puerto de Valencia, la naviera MSC, "mantiene un mercado más abierto", indican flotistas consultados. La suiza tiene desde hace tres años sus activos de transporte, junto a operaciones logísticas e intermodales, concentrados en el operador Medlog.

La compañía viene utilizando una flota de 50 tractoras para sus operaciones en España dentro de un escenario diario donde gestiona más de 2.000 órdenes de transporte y donde el 80 por ciento de este tráfico se realiza para transitarios, es decir, para clientes externos. MSC indica que "queremos ofrecer el mejor servicio y Medlog es un complemento" que la compañía aporta para que el contenedor llegue al cliente "con fluidez y agilidad".

Y para ello, junto a su flota, utiliza diversos proveedores de transporte que vienen trabajando de forma histórica para sus flujos. Es decir, dentro del total de ventas del sector del transporte portuario "hay una re-facturación en los balances de las compañías fruto de la subcontratación", explican flotistas consultados.

En el resto de navieras, transitarios y transportistas identifican "diversas políticas en la contratación del transporte del contenedor". Y explican: "hay casos donde la importación se quiere controlar de una forma mayoritaria desde la naviera, ellos marcan los proveedores y los precios, mientras que en la exportación se actúa de una forma más relajada". Y detallan que "otras navieras tienen mayor dependencia del transitario y se suele acordar entre unos y otros cómo actuar en el proceso de la logística del contenedor, incluso con acuerdos globales, donde no hay diferenciación entre marítimo, carretera o ferrocarril. Se está colocando un precio único de principio a final".

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

| RK | EMPRESA | AÑO CONSTITUCIÓN | VENTAS | | | | | | | Resultado | Patrimonio | Empleo |
|----|------------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-----------|------------|--------|
| | | | 2021 | %21/20 | %21/19 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | | | |
| 1 | Medlog Spain Logistic SL | 2019 | 129,96 | +15% | +11% | 113,09 | 117,23 | 0 | 0 | 0,56 | 2,28 | 82 |
| 2 | Transportes Remedios Torres SL | 1994 | 22,16 | +28% | +42% | 17,32 | 15,64 | 12,94 | 10,74 | 0,63 | 2,51 | 158 |
| 3 | Docks Logistics Spain SA | 1996 | 21,83 | +29% | +20% | 16,94 | 18,20 | 17,15 | 18,36 | 1,69 | 26,39 | 169 |
| 4 | Transportes Alonso Salcedo SA | 1987 | 20,17 | -3% | +13% | 20,74 | 17,86 | 17,61 | 18,92 | -0,89 | 0,76 | 121 |
| 5 | Syrtrans Logística SA | 1977 | 19,21 | +25% | +9% | 15,31 | 17,67 | 15,97 | 14,53 | 0,44 | 5,17 | 129 |
| 6 | Transbonafont SL | 1993 | s.d. | - | - | 17,70 | 19,27 | 16,28 | 16,49 | 0,71 | 3,98 | 112 |
| 7 | Avanza Logistics SL | 2009 | 16,24 | +18% | +20% | 13,72 | 13,52 | 12,02 | 10,04 | 0,39 | 0,81 | 16 |
| 8 | Anymore Transport SL | 1995 | 16,19 | +29% | +31% | 12,51 | 12,32 | 12,16 | 11,57 | 0,51 | 6,00 | 39 |
| 9 | Rafael Guillén Macián SL | 1996 | 13,05 | +33% | +12% | 9,79 | 11,62 | 8,67 | 7,94 | 0,59 | 2,42 | 9 |
| 10 | Comercial de Transportes Joman SL | 1980 | 11,58 | +42% | +61% | 8,18 | 7,22 | 5,69 | 5,09 | 0,59 | 1,34 | 37 |
| 11 | Trans Benifayo SL | 1985 | 10,26 | +17% | +25% | 8,74 | 8,24 | 7,38 | 7,46 | 0,33 | 4,44 | 53 |
| 12 | Trans Valemara SL | 1993 | s.d. | - | - | 9,20 | 8,72 | 8,86 | 10,16 | 0,11 | 0,76 | 22 |
| 13 | SUMR Transcontainer SL | 1998 | 8,16 | +34% | +23% | 6,09 | 6,63 | 2,71 | 2,31 | 0,61 | 1,54 | 72 |
| 14 | Logística Chema Ballester SL | 2013 | 8,07 | +5% | +1% | 7,66 | 8,03 | 7,48 | 7,15 | 0,21 | 3,29 | 80 |
| 15 | Ramírez Dolz SL | 2007 | 7,97 | +41% | +39% | 5,65 | 5,71 | 4,84 | 6,37 | 0,26 | 1,77 | 9 |
| 16 | Alcotransa Grupo Logístico SL | 1999 | 7,70 | +17% | +30% | 6,59 | 5,94 | 5,59 | 5,84 | 0,15 | 1,54 | 47 |
| 17 | Megatrac 2000 SL | 1997 | 7,26 | -3% | +11% | 7,49 | 6,54 | 6,36 | 6,55 | -0,92 | 0,52 | 88 |
| 18 | Transportes Globalizados SL | 2000 | 7,16 | -13% | -12% | 8,22 | 8,09 | 7,32 | 7,56 | 0,00 | 0,27 | 15 |
| 19 | Grupo Sición Ibérica 2000 SL | 2013 | 6,72 | +46% | +46% | 4,59 | 4,59 | 4,12 | 3,90 | 0,12 | 0,51 | 7 |
| 20 | Telemix Logistic SL | 2007 | 5,98 | +18% | +14% | 5,07 | 5,25 | 5,17 | 4,56 | -0,25 | 1,23 | 70 |
| 21 | Star Logisgroup F Guillén SL | 2011 | 5,90 | +9% | +1% | 5,43 | 5,87 | 1,95 | 1,24 | 0,07 | 0,21 | 11 |
| 22 | Aviargo SL | 2013 | 5,53 | +20% | +20% | 4,61 | 4,59 | 4,15 | 4,07 | 0,04 | 0,87 | 39 |
| 23 | Alfredo Roig Fons SL | 1989 | 5,43 | +16% | +4% | 4,67 | 5,21 | 5,29 | 5,02 | -0,06 | 1,60 | 50 |
| 24 | Transportes Generales Ortega SL | 1995 | 5,42 | +40% | +54% | 3,89 | 3,52 | 2,93 | 2,52 | 0,17 | 0,92 | 45 |
| 25 | Transportes Leopoldo Romero SL | 1985 | 5,27 | +32% | +32% | 4,00 | 3,99 | 4,13 | 3,64 | 0,19 | 2,60 | 49 |
| 26 | Transportes Generales Celis SL | 1999 | 4,96 | -2% | +14% | 5,06 | 4,36 | 5,00 | 5,24 | 0,13 | 0,57 | 22 |
| 27 | Boluda Truck SL | 1996 | 4,85 | +38% | +56% | 3,52 | 3,11 | 3,18 | 3,21 | -0,09 | 0,50 | 44 |
| 28 | José Miguel Arevalo SL | 2003 | 4,83 | +16% | +5% | 4,15 | 4,59 | s.d. | s.d. | 0,02 | 0,19 | 22 |
| 29 | Transeste Logística SL | 2002 | 4,75 | +11% | +14% | 4,26 | 4,16 | 4,50 | 3,43 | 0,01 | 0,66 | 4 |
| 30 | Transportes Toramo SL | 1994 | 4,71 | +19% | +13% | 3,96 | 4,15 | 3,83 | 3,60 | 0,80 | 8,14 | 39 |
| 31 | Operador Logístico Lopeval SL | 2012 | 4,52 | +15% | +14% | 3,91 | 3,96 | 2,96 | 3,53 | 0,06 | 0,44 | 13 |
| 32 | Toysán Transport SL | 1995 | 4,48 | +12% | +1% | 4,01 | 4,46 | 3,88 | 3,35 | 0,02 | 0,45 | 35 |
| 33 | Transportes Enrique Tomás Calpe SL | 2016 | 4,41 | +8% | +58% | 4,06 | 2,79 | 1,87 | 1,23 | 0,20 | 0,50 | 41 |
| 34 | Transportes Rafa Solera SL | 2007 | 4,25 | +32% | +39% | 3,23 | 3,07 | 2,78 | 2,48 | 0,05 | 1,06 | 41 |
| 35 | Dotahur SL | 2002 | 4,12 | +49% | +41% | 2,76 | 2,91 | 2,60 | 2,32 | 0,48 | 1,61 | 27 |
| 36 | Conte Trans 2000 SL | 1996 | 3,99 | +93% | +90% | 2,06 | 2,10 | 2,32 | 2,52 | -0,16 | 0,11 | 18 |
| 37 | Ocean Truck SL | 2010 | 3,83 | +33% | +27% | 2,89 | 3,01 | 2,59 | 3,14 | 0,15 | 0,83 | 11 |
| 38 | Transportes Sebastián Tico SL | 1997 | 3,80 | +6% | +8% | 3,60 | 3,53 | 3,49 | 3,47 | 0,02 | 0,50 | 31 |
| 39 | Newcont Logística SL | 2014 | 3,78 | +17% | +24% | 3,24 | 3,04 | 3,00 | 2,77 | 0,02 | 0,23 | 6 |
| 40 | Transportes Salom SA | 1977 | 3,59 | +3% | +5% | 3,48 | 3,42 | 3,85 | 4,60 | 0,00 | 0,25 | 24 |
| 41 | Cisternas Hnos Fajardo SL | 2011 | 3,27 | +15% | +23% | 2,86 | 2,67 | 2,73 | 2,65 | 0,06 | 1,43 | 27 |
| 42 | Leader Transport SL | 1990 | 3,13 | -5% | -33% | 3,30 | 4,71 | 3,77 | 2,19 | 0,00 | 0,13 | 8 |
| 43 | Patrick Logistics & Transport SL | 2015 | 3,12 | +25% | +63% | 2,49 | 1,92 | 1,56 | 1,19 | 0,04 | 0,54 | 47 |
| 44 | Transportes Joan e Ignasi Grau SL | 1999 | 3,06 | +5% | +14% | 2,91 | 2,68 | 2,49 | 2,29 | 0,08 | 0,38 | 34 |
| 45 | Transportes Vicente Brull SL | 1990 | 3,02 | +8% | +2% | 2,80 | 2,97 | 2,54 | 2,17 | -0,03 | 0,58 | 38 |
| 46 | Vínculos Comerciales Europeos SL | 2008 | 3,00 | +22% | +14% | 2,45 | 2,64 | 2,79 | 2,79 | 0,00 | 0,28 | 27 |
| 47 | Abbey Logist 21 SLU | 2005 | 2,99 | +23% | +17% | 2,43 | 2,56 | 2,41 | 2,35 | 0,04 | 0,16 | 24 |
| 48 | Transportes Gruval SL | 2012 | 2,97 | +26% | +12% | 2,35 | 2,65 | 2,55 | 2,21 | 0,28 | 1,15 | 31 |
| 49 | Sigma Logística SL | 2006 | 2,90 | +16% | +26% | 2,51 | 2,30 | 2,23 | 2,37 | 0,04 | 0,61 | 4 |
| 50 | Transportes Ireneo e Hijos SL | 1985 | 2,83 | +26% | -8% | 2,25 | 3,09 | 3,16 | 3,56 | -0,13 | 0,24 | 36 |
| 51 | Transportes Pérez Amer SA | 1983 | 2,77 | +15% | +13% | 2,41 | 2,45 | 2,48 | 2,45 | 0,19 | 2,05 | 24 |
| 52 | Silotrailer SL | 2008 | 2,77 | +15% | +15% | 2,40 | 2,41 | 1,11 | 0,09 | 0,02 | 0,24 | 14 |
| 53 | Transportes López Gadea SL | 2004 | 2,37 | +36% | +42% | 1,75 | 1,67 | 1,46 | 1,19 | 0,06 | 0,24 | 15 |
| 54 | Totaltrailer Levante SRL | 2001 | 2,36 | +32% | +20% | 1,79 | 1,97 | 2,18 | 1,82 | 0,06 | 0,21 | 22 |
| 55 | Eurotruck Logística SL | 2000 | 2,35 | -4% | -30% | 2,45 | 3,38 | 3,38 | 3,55 | 0,01 | 0,23 | 28 |
| 56 | Trans Laniet SL | 1997 | 2,35 | -3% | -10% | 2,43 | 2,61 | 2,42 | 2,03 | -0,01 | 0,51 | 11 |
| 57 | Transeje SL | 1991 | 2,17 | +20% | +26% | 1,80 | 1,72 | s.d. | 2,00 | 0,00 | 0,28 | 28 |
| 58 | Operador Logístico Roigtesa SL | 2004 | 2,09 | +33% | +33% | 1,58 | 1,57 | 1,26 | 1,28 | 0,04 | 0,12 | 2 |
| 59 | Chema Ballester SL | 1988 | 2,07 | +23% | +11% | 1,67 | 1,86 | 1,77 | 1,87 | 1,05 | 16,87 | 4 |
| 60 | Transjibau SL | 2019 | 2,06 | +58% | +372% | 1,30 | 0,44 | 0 | 0 | 0,03 | 0,12 | 4 |

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

| RK | EMPRESA | AÑO CONSTITUCIÓN | VENTAS | | | | | | | Resultado | Patrimonio | Empleo |
|----|---|---------------------|---------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|---------------|--------------|
| | | | 2021 | %21/20 | %21/19 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | | | |
| 61 | Tomás Company Operadores Logísticos SL | 2010 | 2,02 | - | -26% | s.d. | 2,73 | 3,02 | 2,77 | 0,01 | 0,22 | 3 |
| 62 | Onsares Logistic SL | 2013 | 1,97 | +19% | +22% | 1,65 | 1,61 | 1,24 | 1,36 | 0,03 | 0,19 | 2 |
| 63 | Transportes y Contenedores Lunara SL | 2014 | 1,97 | +24% | +26% | 1,58 | 1,56 | 1,44 | 1,23 | 0,02 | 0,20 | 20 |
| 64 | Transportes Dolscar SL | 2003 | s.d. | - | - | 1,91 | 2,67 | 2,29 | 2,63 | -0,47 | 0,11 | 22 |
| 65 | Gallego Álvarez SL | 1990 | 1,90 | +20% | +12% | 1,58 | 1,69 | 1,58 | 1,43 | 0,08 | 0,32 | 16 |
| 66 | Indoarte Quality Logistic SL | 2004 | 1,88 | +21% | +12% | 1,55 | 1,69 | 1,34 | 1,51 | 0,01 | 0,36 | 13 |
| 67 | Ros Logistic SL | 1997 | 1,87 | +48% | +31% | 1,27 | 1,43 | 0,94 | 0,61 | 0,09 | 0,16 | 9 |
| 68 | Transportes Pellicer e Hijos SL | 1977 | 1,83 | +81% | +64% | 1,01 | 1,12 | 0,74 | 0,63 | 0,06 | 0,18 | 11 |
| 69 | Transportes Pedro Chicano SL | 2015 | 1,75 | +1% | -27% | 1,73 | 2,39 | 2,51 | 2,19 | -0,04 | 0,15 | 15 |
| 70 | Linco Trans SL | 2005 | 1,74 | +25% | +37% | 1,39 | 1,27 | 1,35 | 1,70 | 0,04 | 0,58 | 15 |
| 71 | Royal Reefer SRL | 2016 | 1,74 | +36% | +96% | 1,27 | 0,89 | 0,61 | 0,36 | 0,01 | 0,16 | 15 |
| 72 | Julián Peñarrubia SL | 2013 | 1,66 | +44% | +33% | 1,15 | 1,24 | 1,03 | 0,94 | 0,03 | 0,36 | 18 |
| 73 | Proyecta Liberitas SL | 2003 | 1,62 | -37% | -67% | 2,55 | 4,89 | 4,95 | 4,25 | 0,00 | 0,70 | 11 |
| 74 | Transportes Perales SL | 1975 | 1,60 | -8% | -18% | 1,73 | 1,96 | 2,14 | 1,96 | -0,05 | 3,00 | 19 |
| 75 | Jesús Company García Transport Intermodal SL | 2001 | 1,55 | +73% | +32% | 0,89 | 1,17 | 0,90 | 0,98 | 0,26 | 0,76 | 8 |
| 76 | Valencia Trucks Port SL | 1993 | 1,45 | +21% | +7% | 1,20 | 1,36 | 0,78 | 0,65 | 0,01 | 0,46 | 12 |
| 77 | Sheymitrans SL | 2008 | s.d. | - | - | 1,44 | 1,99 | 1,86 | 2,28 | -0,24 | 0,20 | 14 |
| 78 | Transportes Integrales Hermofer SL | 2009 | 1,37 | +20% | +56% | 1,14 | 0,88 | 0,63 | 0,46 | 0,01 | 0,13 | 19 |
| 79 | Transportes Manuel Beza SL | 1993 | 1,30 | +18% | +17% | 1,10 | 1,11 | 1,08 | 1,10 | 0,05 | 1,08 | 13 |
| 80 | Servitrans Levante SL | 1998 | 1,26 | -15% | -15% | 1,49 | 1,48 | 1,50 | 1,98 | -0,13 | 0,09 | 16 |
| 81 | Antonio García SL | 1981 | 1,17 | -17% | -11% | 1,41 | 1,32 | 1,18 | 1,34 | 0,00 | 0,47 | 13 |
| 82 | Transportes Encarnación Giménez SL | 1992 | 1,10 | +29% | +4% | 0,86 | 1,06 | 0,85 | 0,99 | 0,01 | 0,51 | 8 |
| 83 | Soporval SRL | 2011 | 1,07 | +32% | - | 0,81 | s.d. | 1,09 | 1,24 | 0,26 | 0,51 | 17 |
| 84 | Spain Road Logistics SL | 2004 | 1,02 | +6% | +28% | 0,96 | 0,80 | 0,80 | 0,90 | -0,03 | 0,20 | 8 |
| 85 | Cargo Trans Expres SL | 1993 | 0,99 | -44% | -13% | 1,77 | 1,13 | 1,73 | 1,25 | 0,01 | 0,13 | 2 |
| 86 | Lesedi la Rona Trans SL | 2020 | 0,93 | +228% | - | 0,28 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 0,07 | 2 |
| 87 | Container Logistic Valencia SL | 1999 | 0,92 | +23% | +21% | 0,75 | 0,76 | 0,75 | 0,68 | 0,02 | 0,26 | 6 |
| 88 | Nualtruck SL | 2013 | 0,90 | +32% | +40% | 0,68 | 0,64 | 0,50 | 0,48 | 0,03 | 0,19 | 8 |
| 89 | Guillén Trucks SL | 2013 | 0,88 | +2% | +10% | 0,87 | 0,80 | 0,70 | 0,63 | 0,01 | 0,30 | 10 |
| 90 | Bodelshausen SL | 2005 | 0,88 | +6% | -11% | 0,84 | 0,99 | 0,96 | 0,90 | 0,04 | 0,48 | 5 |
| | Otras empresas activas (46 empresas) | | 16,25 | +7% | -14% | 15,22 | 18,85 | 19,28 | 20,30 | -0,08 | 3,02 | 161 |
| | Empresas inactivas en 2021 (18 empresas) | | - | - | -100% | 40,28 | 38,29 | 37,54 | 34,20 | - | - | - |
| | TOTAL EMPRESAS DE CONTENEDORES PUERTO VALENCIA | | 572,77 | +8% | +5% | 532,62 | 543,28 | 388,93 | 375,69 | 9,86 | 131,73 | 2.846 |

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.



fabrisem
... worldwide

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

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





Sonrisa intermodal

Las navieras utilizan el modo ferroviario como una estrategia global para ofrecer a los cargadores una logística 'end to end', un instrumento que empiezan a valorar los transitarios

Antonio Martínez | Valencia

El intermodal continúa, mes a mes, ofreciendo una sonrisa en los tráficos portuarios de contenedores. Y es que la tendencia del crecimiento del intermodal en el puerto de Valencia se mantiene. La cuota del tráfico ferropuerto ha evolucionado en un año del 6,4 por ciento al 8 por ciento. Los responsables de este notable crecimiento, cifrado en un 6,4 por ciento más en el periodo enero-agosto respecto a los flujos de idéntico periodo del pasado año, son las navieras.

“Las líneas de contenedores han cambiado su posicionamiento sobre el negocio terrestre ya que cada día ofrecen más servicios a sus clientes en la logística *end to end*”, detalla a Transporte XXI un directivo de una compañía ferroviaria. Y añade: “en Valencia estamos creciendo mientras asistimos a un festival de obras, donde nos ve-

mos obligados a duplicar esfuerzos, pero, a la vez, estamos logrando el hito de crecer con una infraestructura que sigue demostrando que aún tiene capacidad para estirar los volúmenes transportados”.

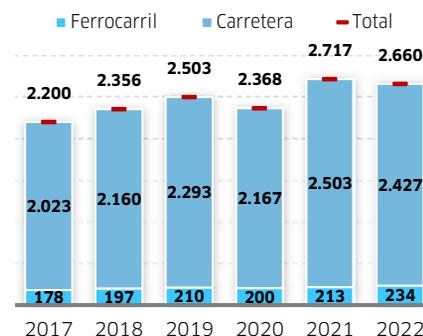
Operadores detallan que “en el intermodal hay otros puntos a analizar porque el crecimiento se está generando más por el desvío de carga procedentes de puertos de Portugal o del norte de España, como Bilbao, porque el corredor natural de Madrid no hay manera de que crezca y los tráficos de Zaragoza no terminan de fluir de forma más trascendente”.

Y con ello, los datos oficiales de la Autoridad Portuaria, que preside Mar Chao, revelan un flujo de 157.572 TEUs acarreados por tren en los ocho primeros meses de 2023, lo que viene a suponer un volumen mensual de 20.000 TEUs. De seguir esta tendencia, el puerto cerraría el año con

Operaciones ferroviarias en la terminal de CSP Spain en Valencia.

CRECE LA CUOTA INTERMODAL

El tráfico ferropuerto continúa acelerando en las terminales valencianas con crecimientos de dos dígitos.



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

más de 264.000 TEUs, muy por encima de los 236.142 TEUs que se gestionaron en las terminales en 2022, un año que ya fue de marcada tendencia positiva para el intermodal, cerrado con un crecimiento del 10 por ciento.

Fuerte caída de la carretera

Una tendencia que contrasta con los malos resultados del transporte por carretera, cuyos volúmenes están lastrados en un 15 por ciento respecto a los datos del periodo enero-agosto del año pasado. Pese a ello, la carretera lidera ampliamente la oferta de transporte del enclave, con un movimiento de 1.269.989 TEUs, cifra que supone un descenso de más de 200.000 viajes respecto al pasado año.

La estrategia de los corredores libres de carbono empieza a cobrar protagonismo en el catálogo de servicios de las navieras y de varios operadores logísticos y transitarios que han empezado a utilizar los trenes de contenedores operados en el puerto.

Para consolidar una cadena logística sostenible operadores apuntan que el ferrocarril está llamado a ser “una pieza clave” mientras la carretera afronta la descarbonización con una transición energética que aún impide, por precios, ofrecer transporte con cero emisiones desde los puertos.



LAUMAR

Tu operador intermodal de confianza

Confía en los mejores y despreocúpate

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

Transporte por carretera de contenedores a nivel nacional.

Medios de transporte propios y subcontratados.

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

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



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

Inteligencia Artificial para el flujo de camiones

Las terminales pueden programar la asignación de recursos en el puerto de Valencia mientras que los transportistas logran una mayor flexibilidad a la hora de operar, reduciendo tiempos de espera y colas en las instalaciones

Antonio Martínez | Valencia
El Puerto de Valencia ha dado un espaldarazo a su estrategia de digitalización y está impulsando el uso de Inteligencia Artificial (IA) aplicada a la gestión del tráfico terrestre. Junto a la empresa Nextport, división especializada en tecnologías de IA de la compañía estadounidense de Moffat Nichole, ha desarrollado un *software* que predice el número de camiones que van a pasar por sus muelles, a qué terminal accederán y si van a cargar o a descargar el vehículo.

Este sistema de Inteligencia Artificial combina los datos de la Autoridad Portuaria, tanto del lado tierra como del lado mar, con información clave para conocer el comportamiento del barco a su llegada a puerto.

Fuentes del enclave explican que el tamaño de los barcos, la tipología de sus servicios y rutas, los horarios de las terminales, la meteorología, los calendarios de festividades en terce-

ros países o un histórico del PIB mundial, entre otras informaciones, han permitido ajustar este modelo predictivo de *machine learning* asistido y supervisado por profesionales que entrenan al sistema.

Con este *software*, el enclave puede saber con días de antelación lo que va a ocurrir en los muelles valencianos tanto a nivel de carga y de descarga de buques, como los movimientos que habrá en las puertas de las terminales y el número de entradas de camiones.

De esta forma, cuando la Autoridad Portuaria introduzca en este sistema que un buque va a llegar al puerto un día en concreto, podrá pronosticar desde ese momento, qué carga

de trabajo tanto de importación como de exportación va a suponer. En este sentido, sumando la predicción de todos los barcos, tendrá la predicción de todo lo que se va a mover en



Más de 30.000 camiones semanales circulan por el puerto.

cada terminal, información clave tanto para la gestión de las terminales como para los transportistas.

Ventaja competitiva

Fuentes del enclave resaltan que este modelo predictivo de IA asistida, pionero en el siste-

ma portuario español, supone una ventaja competitiva para las terminales y los transportistas que operan en los muelles ya que podrán mejorar su planificación y gestionar sus cargas, necesidades y tiempos de trabajo con mayor eficiencia.

Por un lado, las terminales dispondrán de los datos de flujo de tráfico con días de antelación y podrán hacer predicciones de qué maquinaria necesitan por día y franja horaria y así contratar a más o menos personal en caso de que sea necesario. Por otro lado, para los transportistas, este sistema les ayudará a conocer con mayor precisión los horarios y volúmenes de carga de los barcos, pudiendo gestionar de manera eficiente sus horarios de entrada y salida del puerto o tiempos de espera.

La información que pronostique este *software* podrá ser compartida también con las administraciones, que, en caso de necesidad, podrán mejorar la gestión del tráfico en las vías cercanas a los accesos a los puertos. En este sentido, sabiendo el volumen de transportistas que van a circular cada hora por los accesos tendrán capacidad para avisar por paneles a los conductores y proponer rutas alternativas a los turistas.

Trafmafe

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

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

trafmafe.es



Imagen de las instalaciones logísticas de Barquín y Otxoa en el barrio de Gardea en Llodio (Álava).

Carretera

Barquín y Otxoa irrumpe en la logística

El operador vizcaíno de transporte refrigerado toma el antiguo almacén de Lidl en Llodio (Álava), que tiene 30.000 metros cuadrados construidos

Iñaki Eguía | Llodio

Barquín y Otxoa, con sede en Ortuella, inicia una nueva etapa para diversificar su actividad principal de transporte refrigerado, especializado en la distribución para las cadenas de alimentación, con su posicionamiento como operador logístico integral.

Para esta apuesta, el flotista vizcaíno ha entrado pisando fuerte con la gestión de la antigua plataforma logística de Lidl en Llodio (Álava), que ocupa una parcela de cerca de 40.000 metros cuadrados en el barrio de Gardea. Este complejo cuenta con una superficie construida de 30.000 metros cuadrados, que se reparten entre 7.500 a temperatura controlada, otros 20.000 de almacenes a temperatura ambiente y los 2.500 metros cuadrados restantes dedicados a las oficinas.

El operador de transporte por carretera también ha fichado como director de logística a Iñaki Iturrioz Sarriegui. Un profesional cuya trayectoria incluye una década en la dirección del complejo logístico de Lidl Supermercados en Llodio y la mayor parte de las dos últimas décadas en Azkar Logística, integrada en la compañía Dachser desde 2012. Otra de las decisiones tomadas por el transportista para impulsar el ne-

gocio logístico ha sido la contratación del sistema de gestión almacenes de Sislog para las instalaciones que administra en Llodio.

La dirección de Barquín y Otxoa destaca que la principal razón para la entrada como operador de logística integral es la “necesidad de diversificar nuestros servicios, incorporando nuevas actividades con mayor valor añadido que permitirán atender a una clientela más amplia y poder estar preparados para responder a cualquier demanda del mercado”.

Conforme a este objetivo de crecimiento de negocio, los responsables del flotista vizcaíno también ponen en valor “las inversiones en sistemas avan-

zados de gestión de la cadena de suministro con el objetivo de optimizar rutas, administrar inventarios y rastrear envíos en tiempo real para mejorar la visibilidad y la eficiencia en toda la operación”.

Barquín y Otxoa dispone de más de 100 vehículos frigoríficos y multitemperatura, en su mayor parte *trailers* y que se completan con camiones rígidos y trenes de carretera. Para avanzar en el ámbito de la sostenibilidad, está incorporando a su flota nuevas unidades dotadas de motores eléctricos, y que se suman a las propulsadas por gas, así como con la implantación del sistema de *trailer* refrigerado eléctrico y autónomo Vector eCool de Carrier Transcold.

Nueva sede central

El operador vizcaíno trasladó, a finales del pasado año, su sede central a una parcela de unos 4.000 metros cuadrados en el complejo Abra Industrial, dentro del municipio de Ortuella. El flotista también tiene una base en Cantabria, en el área empresarial de Sámano Vallegón de Castro Urdiales, así como de unas oficinas situadas en el polígono vitoriano de Júndiz, abiertas en 2022.

El grupo Barquín y Otxoa, que engloba al flotista con el mismo nombre, al operador HBO Servicios Logísticos Frigoríficos y a Ingeport Ingeniería Logística, se ha posicionado como un referente del transporte refrigerado de Vizcaya. El *holding* familiar obtuvo un volumen de negocio que superó los 10,5 millones de euros en 2021, tras incrementarlo un 33 por ciento con respecto al ejercicio anterior y elevarlo un 56 por ciento frente a sus ventas de 2019, según los Libros Blancos que elabora Transporte XXI todos los años.

10,5

MILLONES
FACTURÓ EL
GRUPO BARQUÍN Y
OTXOA EN 2021

BARQUIN Y OTXOA SL

| | 2021 | %21/20 | %21/19 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
|----------------------|------|--------|--------|------|------|------|------|
| Ingresos explotación | 8,08 | +44% | +81% | 5,59 | 4,47 | 3,54 | 2,74 |
| Ebitda | 1,55 | +27% | +112% | 1,22 | 0,73 | 0,42 | 0,62 |
| Resultado d.i. | 0,48 | -19% | +64% | 0,59 | 0,29 | 0,01 | 0,17 |
| Patrimonio neto | 1,64 | +13% | +91% | 1,45 | 0,86 | 0,57 | 0,56 |
| Empleados | 60 | +33% | +94% | 45 | 31 | 31 | 24 |

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2021.

Ferrocarril

El Adif saca a concurso Portbou

Es la principal terminal peninsular de tráficos internacionales, punto de transbordo del ancho ibérico al UIC

Eva Mármol | Barcelona
El Adif ha sacado a concurso la explotación de la instalación de carga intermodal ubicada en el interior de la Terminal de Transporte de Mercancías (TTM) de Portbou (Girona). Se trata de la principal terminal peninsular de tráficos internacionales, punto de transbordo entre el ancho de vía ibérico y el internacional o estándar.

Salen a licitación unos equipamientos que suman 18.515 metros cuadrados de superficie, de los que 13.500 corresponden a la terminal de carga intermodal para la prestación de servicios logísticos, 1.950 a un muelle con dos vías a cada lado en ancho ibérico e internacional, 2.680 a un espacio anexo también con dos vías y los 385 metros cuadrados restantes a un edificio de oficinas.

Sale a concurso por 648.610 euros en cuatro años

Además, la adjudicación incluirá una locomotora para el servicio de maniobras, de acuerdo con las bases del concurso. La duración inicial del contrato es de cuatro años prorrogables hasta un máximo de dos más. La actuación sale a licitación por un montante de 648.610 euros (IVA incluido) en los cuatro años.

El Adif no exige ninguna inversión inicial al adjudicatario a diferencia de otras terminales que ha sacado a concurso. Si estará obligado a utilizar la plataforma digital SIMPLE, así como a contar con un sistema de gestión de calidad.

Ferroservicios Auxiliares es el actual adjudicatario de la terminal.

Ferroservicios es el actual adjudicatario de la terminal.



liares es el actual adjudicatario. La terminal de Portbou es la tercera en actividad de Cataluña por detrás de Barcelona-Morrot, en los accesos al puerto, y Constantí (Tarragona).

La terminal registró un volumen de 40.404 UTIs el pasado año, según datos del Adif. Ello supone el 11 por ciento menos en relación con 2021. Durante la última década, su mejor registro son los 47.606 UTIs que canalizó en 2014.

OEA

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

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



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

| | |
|--|---|
|  <p>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa |  <p>AIRPHARM 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 |

Marítimo

Los puertos miran al cielo en la India

La entidad portuaria de Barcelona saca músculo en el país asiático, que utiliza la dársena catalana como principal puerta de entrada y salida para sus flujos comerciales con España

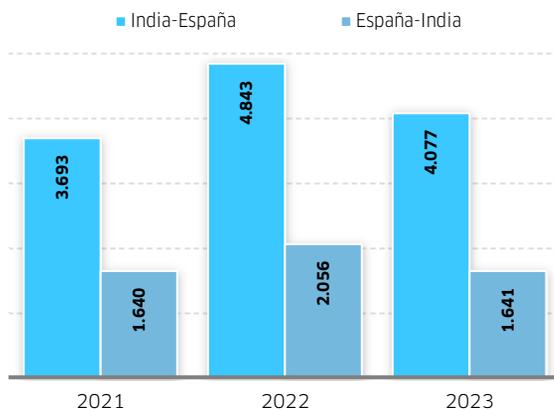
Javier Miranda | Mumbai

El puerto de Barcelona, dos décadas después de su primera misión comercial en Mumbai, ha vuelto a la India para establecer alianzas y sembrar acuerdos en el país de mayor proyección de la economía mundial.

El mercado indio representa algo más de 131.000 TEUs en los registros de la dársena catalana, de los cuales más de la mitad corresponde a transbordo, pero los intercambios comerciales entre la India y España encuentran en Barcelona su principal puerta de entrada y salida. El año pasado, cerca de 2,3 millones de toneladas con origen/destino en la India pasaron por Barcelona, lo que representa un crecimiento del 10 por ciento interanual, según datos de Puertos del Estado. Por la aduana del puerto de Barcelona pasaron mercancías por valor de 6,9 millones de euros en 2022, lo que supuso un crecimiento del 29 por ciento con respecto a 2022 (datos de la Aduana de Barcelona). En mercancía en contenedor, los flujos con la India crecieron un

IN CRESCENDO

Por la aduana del puerto de Barcelona pasaron mercancías por valor de 6,9 millones de euros en 2022, lo que supuso un crecimiento del 29%.



En millones de euros. Los datos de 2023 son a 15 de octubre. Fuente: Dependencia Regional de Aduanas e Impuestos Especiales de Cataluña.

14 por ciento en 2022. Todo ello hace del gigante de azafrán el segundo socio comercial de Barcelona en el mercado asiático.

Líder mundial en 2070

Algunos analistas apuntan a que la India podría ser la primera potencia económica mundial en 2070. Su principal activo es demográfico, pues además de ser ya el país más poblado del

mundo, la India presenta el mejor dividendo demográfico (relación entre número de personas en edad de trabajar y dependientes) mundial entre las grandes economías, y lo mantendrá hasta 2060. Sin embargo, el gran proyecto indio pende de un hilo. El dividendo demográfico es una oportunidad, pero un enorme reto también. Si el gobierno del populista Modi no logra avanzar en igualdad, lucha contra la corrupción e infraestructuras, todo lo que proyecta hoy puede ser un espejismo.

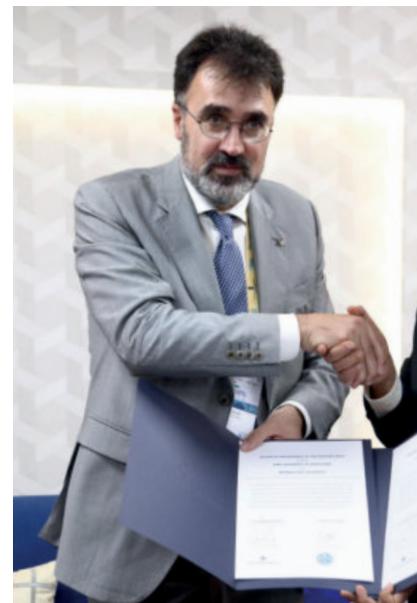
Los puertos, punta de lanza

En la astrología védica, el "Amrit Kaal" (traducido, período de placeres), se refiere a un período crucial en el que las puertas del cielo se abren para que humanos, ángeles y otras criaturas se encuentren e inicien una fase de placer eterno. En términos de negocios, es la mejor época para iniciar un proyecto.

En su discurso de inauguración de la Cumbre Marítima India, celebrada en Mumbai los días 16, 17 y 18 de octubre, el primer ministro Narendra Modi reveló las líneas en agenda azul del "Amrit Kaal". Las infraestructuras de transporte y en concreto las portuarias, son el tercer pilar del plan de desarrollo de Modi para los próximos 25 años, y acaparan más de 26.150 millones de euros en inversiones. Los dos puertos principales de La India, Mundra y Jawaharlal Nehru, no cuentan con calado para acoger grandes portacontenedores. Las exportaciones indias depen-



den en gran medida de conexiones con hubs como Colombo para salir hacia el exterior (cerca del 65 por ciento del comercio marítimo indio entra y sale del país en tráfico indirectos). Precisamente, la primera



Salvadó (APB) y Rajota (Puerto de Mumbai).



Intervención de Carla Salvadó, subdir. general de Comercial y Marketing del puerto de Barcelona.

ola de cambio romperá a partir de mayo del año que a pocas millas de Colombo. Con la llegada de las primeras grúas pórtico hace unos días al puerto internacional de Vizijnham, que habrán de equipar el primer puerto automatizado de aguas profundas de la India, arranca la regata ha-



JUANJO MARTÍNEZ

cia el primer tráfico directo con Europa de grandes portacontenedores. La primera terminal de Vizinjham contará con un muelle de 800 metros de longitud y capacidad para mover 1 millón de TEUs anuales. La segunda fase del proyecto contempla la construcción de un muelle adicional de 400 metros para ampliar la capacidad del puerto hasta 1,5 millones de TEUs. Las fases tres y cuatro traerán dos muelles más de 400 metros cada uno para mover un total de tres millones de TEUs anuales.

Oportunidad

Barcelona se presentó en Mumbai coincidiendo con la

Cumbre Marítima India, que reunió en la capital del Estado de Maharashtra a todas las autoridades portuarias del país, así como a navieras y grupos estibadores globales. La comitiva liderada por Lluís Salvadó y Ester Capella, consejera de Territori de la Generalitat de Catalunya, tenía dos ob-

jetivos principales en su agenda: el establecimiento de una alianza con el puerto de Mumbai, que en los próximos años va a concentrar las mayores inversiones en infraestructuras portuaria del océano Índico; y presentar el potencial del sector logístico dedicado a la automoción a uno de los mayores grupos de automoción del mundo, Mahindra. Así, la delegación se

La misión del puerto coincidió con la Cumbre Marítima India

reunió con los responsables globales de logística del grupo industrial y de automoción, y detallaron las oportunidades en ahorro de tiempos de singladura, así como los servicios logísticos que Setram ofrece en su terminal.

“La Unión Europea es el segundo destino de las exportaciones indias, y Barcelona es el principal puerto español en los tráficos entre la India y España”, describió Lluís Salvadó, presidente de la Autoridad Portuaria. “Las principales especialidades de exportación desde Barcelona son papel y pulpa de papel,

productos químicos, minerales metálicos, maquinaria y componentes, acero, productos de construcción. En importaciones, la India descarga diésel en Barcelona, productos de acero, productos químicos, maquinaria y componentes, automóviles, frutas y legumbres, materiales de construcción y pescado congelado”.

“La misión de Barcelona es una de las misiones económicas españolas más importantes de este año en la India”, señaló Fernando Heredia, cónsul general de España en Mumbai.

Esta es la quinta misión comercial del puerto catalán que navega por aguas asiáticas desde 2018, tras Vietnam, Japón, Corea y Tailandia. El compás del puerto apunta hacia los mares que habrán de dominar la economía mundial a mediados de este siglo. Ya lo escribió Alfred Thayer Mahan a finales del siglo XIX que “quien domine el Océano Índico dominará Asia y el destino del mundo se decidirá en sus aguas”.

Foto de familia de los integrantes de la misión del Puerto de Barcelona.

Un gigante de 21 millones de TEUs

Vadhvan es un puerto exterior, situado en el centro del corredor ferroviario con Nueva Delhi, con calado de 20 metros, que promete mover 21 millones de TEUs en sus terminales automatizadas conectadas por ferrocarril con la costa. El stand del puerto de Barcelona en el evento de Mumbai estaba justo al lado del puerto de Vadhvan, y todos los miembros de la comitiva que pasaron por allí coincidían en afirmar que “se trata de un gigante. ¿Podrán construirlo?”.

La duda ofende al vicepresidente de la autoridad portuaria de Jawaharlal Nehru, Unmesh Sharad, que ha de albergar el nuevo puerto. “Las obras ya están aprobadas, y hemos firmado un acuerdo de entendimiento para el desarrollo de las terminales con el operador DP World”. Y así es, durante la Cumbre Marítima India, DP World firmó un acuerdo con Jawaharlal Nehru, para desarrollar el puerto de Vadhvan. El grupo portuario dubaití opera actualmente cinco termina-

les de contenedores en la India: dos en Nhava Sheva, y una en Mundra, Cochin y Chennai respectivamente. Con ello, DP World acumula una capacidad de 6 millones de TEUs, y también está implicado en el desarrollo de una nueva terminal en Tuna-Tekra con una capacidad de más de 2 millones de TEUs, lo que elevará la huella de la dubaití a 8,19 millones de TEUs.



Unmesh Sharad, vicepresidente de la Autoridad Portuaria de Jawaharlal Nehru.

Eventos

“El futuro de la multimodalidad ya es el presente”

Expertos destacan que la agenda verde de Bruselas y la escasez de conductores empujan a ir en esta dirección, pese a reconocer que “aún queda un largo camino” para “presumir” en España de soluciones logísticas equiparables a las de Europa

Alfonso Alday | Santander

El transporte por carretera, que mueve más del 95 por ciento de las mercancías en España, sigue siendo el rey del sector, frente al ferrocarril, con una cuota que apenas alcanza el 4 por ciento, pese a los continuos planes activados por el Gobierno para su impulso. Sin embargo, ya soplan vientos de cambio en una industria en pleno proceso de transformación. El cumplimiento de la exigente agenda climática de Bruselas y la falta de conductores profesionales animan a los cargadores a plantear una estrategia multimodal, combinando carretera, ferrocarril y barco, “clave” para garantizar eficiencia, capacidad y sostenibilidad a largo plazo.

Esta fue una de las principales conclusiones de la jornada organizada el 18 de octubre en Santander por la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD), con el patrocinio de Ewals Cargo Care. El encuentro, que reunió a un nutrido grupo de profesionales de la cadena logística, giró en torno a la multimodalidad y la transición ecológica.

“Hay siete iniciativas en marcha en la UE que afectan directamente al transporte por carretera, todas enfocadas a la emergencia climática y ninguna a la emergencia que de verdad tenemos ahora los empresarios, que es la falta de profesionales”. Así de contundente se mostró Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic. Valdivia, en su papel de portavoz de la asociación, recordó que “somos una patronal de empresarios; no estamos casados ni con la carretera, ni con el gasóleo. Trabajamos para nuestros clientes y para dar el servicio que necesitan utilizaremos el mejor medio posible que encontremos”. Por ello, hizo hincapié en que “la multimodalidad será brillante en la medida que nos ayude a ser más eficientes y competitivos”. De lo contrario, “conseguiremos reducir las emisiones, pero por el decaimiento de la actividad económica”, sentenció.



La multimodalidad será brillante en la medida que nos ayude a ser más eficientes y competitivos

Ramón Valdivia

Vpdt. ejecutivo de Astic

La transición energética será más larga de lo previsto

Victor Esteban

Secr. gral. Fundación Corell

Se necesitan trenes más grandes y largos que permitan ser competitivos

Antonio Pérez Millán

Presidente de UOTC

“El futuro de la multimodalidad ya es el presente”, señaló en un tono claramente optimista Pedro López, director ejecutivo de la región sur de Ewals Cargo Care, multinacional que tiene la intermodalidad en su ADN. Eso sí, con los pies en el suelo, reconoció que “aún queda un largo camino por recorrer hasta conseguir que España pueda presumir de soluciones logísticas multimodales equiparables a las existentes en Europa”. López puso el foco en el transportista, actor “fundamental” en la cadena de suministro, y al que “hay que cuidar”. Tampoco pasó por alto la importancia de la colaboración entre navieras, transportistas y empresas ferroviarias para que la multimodalidad sea un caso de éxito. “Somos compañeros de sector, no competencia”, concluyó.

En la misma línea se pronunció Samuel Nevado, director general de la Unidad de Negocio de Transporte en Transfesa Logistics. “Para el desarrollo de un transporte sostenible, desde el

punto de vista social, económico y medioambiental, la clave está en la capacidad que tenga la carretera y el ferrocarril de establecer alianzas. Está en nuestras manos”. Entre las causas del tímido avance del tren de mercancías, Nevado destacó el “escaso éxito de la liberalización, las altas barreras de entrada a la hora de acceder al material rodante y las infraestructuras, que no han evolucionado a la misma velocidad del mercado”. Con todo, se mostró optimista: “algo está cambiando”. Entre los motivos, enumeró tres vectores: el medioambiental, las dificultades de las pequeñas empresas de transporte por carretera en un contexto inflacionista y la escasez de conductores.

‘Ecoincentivos’

Antonio Pérez Millán, presidente de UOTC, también realizó una fotografía del transporte intermodal en España, que se mueve en niveles del año 2000, y muy lejos de la evolución del IPC. “Los poderes públicos tienen mucho que decir”. En cuanto a los ‘ecoincentivos’, “la única ayuda que ha llegado” para el impulso del ferrocarril, Pérez Millán señaló que “deberían ir al prescriptor de la carga”, como ocurre en el transporte marítimo. Una opinión que también compartieron varios de los ponentes. Por último, volvió a reclamar la creación de una unidad intermodal dentro del Ministerio de Transportes, y mostró



J. González (ECC) y C. Díaz (APS).



su preocupación por los costes. “Se necesitan trenes más grandes y largos que permitan ser competitivos”, remarcó Pérez Millán, con la nueva directiva de pesos y dimensiones, como telón de fondo.

Por otro lado, Víctor Esteban, secretario general de la Fundación Corell, sostuvo que “la transición energética será más larga de lo previsto”, tras confirmar que las soluciones que tiene hoy el transporte por carretera de larga distancia son el diésel y el GNL. Así las cosas, las opciones son “seguir mejorando los vehículos y buscando alternativas en soluciones basadas en la naturaleza”. En este sentido, avanzó que “la renovación completa de la flota en Europa nos va a llevar 20 años”, por lo que, “vamos a tener que compensar emisiones durante mucho tiempo”.

La apertura de la jornada corrió a cargo del presidente del Puerto de Santander, César Díaz, que recordó que “la competencia no se realiza entre puertos, sino entre cadenas logísticas, y deben estar perfectamente engrasadas para que nuestro tejido productivo sea lo más competitivo posible”.



Los productos fabricados con acero, uno de los afectados.

Política

Incertezas ante el nuevo arancel al carbono

Representantes aduaneros cuestionan que solo podrán actuar como representación indirecta y no también directa en el Mecanismo de Ajuste en Frontera

Eva Mármol | Barcelona
Representantes aduaneros cuestionan que solo podrán actuar como representación indirecta (se corresponsabilizan de la deuda de su cliente) y no también con la directa (no se responsabilizan) ante el nuevo arancel al carbono, el conocido como Mecanismo de Ajuste en Frontera de Carbono (CBAM en sus siglas en inglés), que entró en vigor transitoriamente el 1 de octubre en la UE. Así se puso de relieve en una jornada *online* organizada por Feteia-Oltra y que contó con la participación de 196 transitorias, una participación que demuestra el interés despertado.

Los importadores de determinados productos fabricados en terceros países o sus representantes aduaneros (con representación indirecta) deberán comprar certificaciones CBAM, equivaliendo un certificado a una tonelada de CO₂ y el precio basado en el coste del régimen de comercio de derechos de emisiones de la UE,

una vez pasado el periodo de transitorio, a partir del 1 de enero de 2026.

Importadores o sus representantes aduaneros tendrán que contar con la correspondiente autorización para importar bienes fabricados con alguno de los productos afectados: cemento, aluminio, hierro y acero, fertilizantes, electricidad e hidrógeno.

Está en vigor en periodo de pruebas hasta 2025

“Somos representantes aduaneros, no tenemos nada que ver con el fabricante”, señaló uno de los empresarios participantes. El profesional tiene la opción de renunciar a tramitar el nuevo arancel al carbono, pero “tal y como está el mercado, si el competidor lo hace, no podemos dejar de hacerlo nosotros”, añadió.

No hay opción, valga la redundancia, a decir “no” si el representante aduanero trabaja para empresas importadoras que están establecidas fuera de la Unión Europea. En este caso, sí o sí, el agente de aduanas tendrá que ser el declarante autorizado para importar el producto afectado.

Otro ‘pero’, el nuevo arancel al carbono será “una sobrecarga burocrática más complicada de gestionar para las pequeñas empresas” cuando todavía están digiriendo el nuevo impuesto sobre envases con plásticos no reutilizables.

Es una sobrecarga burocrática para las pymes

El Mecanismo de Ajuste en Frontera de Carbono es una medida más para lograr reducir las emisiones en la UE. Su objetivo es “prevenir la fuga de carbono y evitar la deslocalización de empresas a terceros países” con reglamentación ambiental más laxa, señaló Irene Vergara, de la Oficina Española de Cambio Climático. El CBAM es un mecanismo para que las importaciones paguen un precio al carbono como si el producto se hubiera fabricado en territorio comunitario de acuerdo con el régimen de comercio de derechos de emisiones.

La nueva normativa ha entrado en vigor, el pasado día 1, en “una fase de aprendizaje por parte de todos los actores”, añadió la experta. Ni se emiten ni se pagan certificados. De hecho, la Administración española todavía no ha creado la Autoridad Nacional que los debe emitir. Los importadores o sus representantes aduaneros sí tendrán que presentar informes trimestralmente de las emisiones implícitas de los productos afectados recibidos. El periodo de pruebas dura hasta el 31 de diciembre de 2025 y, a partir de esa fecha, ya entra en vigor ‘de verdad’.



El encuentro reunió a destacados profesionales del sector.

Cargadores

La inflación dispara los costes logísticos

El 45% de las empresas del sector del gran consumo cifra el impacto entre el 5% y el 10%, mientras que un 25% lo sitúa incluso por encima, según un informe presentado en el XIII Congreso de Supply Chain de Aecoc

Carlos Sánchez | Madrid

Los cargadores alertan de que la inflación está provocando un incremento significativo de los costes logísticos y de transporte. Así se puso de manifiesto en el marco del XIII Congreso de Supply Chain de Aecoc celebrado en Madrid.

Según el informe 'Perspectivas para la Cadena de Suministro del Gran Consumo 2023', presentado por la directora de Logística y Transporte de Aecoc, María Tena, el 45 por ciento de las empresas aseguran que el impacto de la inflación en sus costes logísticos y de transporte se sitúa entre el 5 y el 10 por ciento, mientras que un 25 por ciento lo eleva aún más, entre el 10 y el 20 por ciento.

El informe, en el que han participado 67 empresas que representan cerca del 85 por ciento del volumen total del transporte de mercancías que se mueve en España, apunta que las partidas que más han incrementado los costes de las compañías consultadas son la energía (57 por ciento), el transporte (48 por ciento) y las materias primas (44 por ciento).

El mayor riesgo que las empresas del sector del gran consumo perciben en materia de transporte es la escasez de conductores, según el 92 por ciento de los encuestados, por delante de la estabilidad del sector (60 por ciento) y la regulación y las nuevas normativas en el transporte (46 por ciento).

Por otra parte, las prioridades en materia de logística sostenible para las empresas de gran consumo son la optimización de rutas y transportes en vacío (88 por ciento), la reducción de emisiones en almacenes (52 por ciento) y la renovación de la

flota de vehículos (42 por ciento). Como otra de las principales conclusiones a destacar del informe, el 75 por ciento de los encuestados situó a la incertidumbre económica como el principal problema a afrontar por la cadena de suministro. En este sentido, el director de Supermercados y Procesos de Eroski y presidente del Comité de Logística de Aecoc, Alberto Madariaga, hizo hincapié en que el actual escenario económico y geopolítico está provocando que "las cadenas de valor se encuentren ante un ejercicio de máxima complejidad". Ante esta situación, "tenemos la necesidad de diseñar cadenas de suministro resilientes, eficientes y competitivas", matizó. Madariaga dejó claro que la logística es un aliado a la hora de reducir estos riesgos.

Este sentido, el director de Supermercados y Procesos de Eroski y presidente del Comité de Logística de Aecoc, Alberto Madariaga, hizo hincapié en que el actual escenario económico y geopolítico está provocando que "las cadenas de valor se encuentren ante un ejercicio de máxima complejidad". Ante esta situación, "tenemos la necesidad de diseñar cadenas de suministro resilientes, eficientes y competitivas", matizó. Madariaga dejó claro que la logística es un aliado a la hora de reducir estos riesgos.

Incertidumbre

"La incertidumbre está aquí y ha llegado para quedarse", insistió Idoia Artola, directora de Planning and Commercialization de

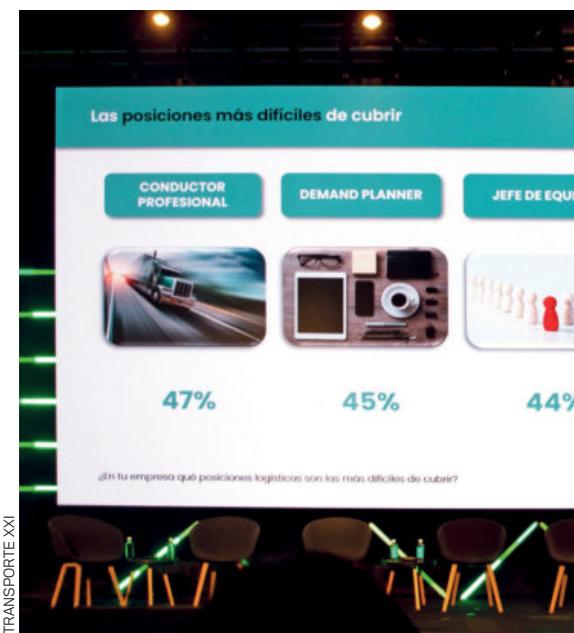
92%

DE LAS EMPRESAS DE GRAN CONSUMO PERCIBEN EL RIESGO DE LA ESCASEZ DE CONDUCTORES



Tena, Gonzalo, Artola, Vílchez, Soriano y Pérez, durante la mesa redonda.

Coca-Cola Europacific Partners. En este contexto, "planificación, tecnología, talento y sostenibilidad son las palabras clave", resaltó. En esta misma línea, Loles Soriano, responsable de operaciones de Henkel Iberia, destacó "la alta volatilidad" provocada por las disrupciones en el mercado de materias primas y un marco regulatorio in-



cierto, entre otras cuestiones, por lo que es necesario "habituarse a convivir con este entorno de incertidumbre".

A su vez, Luz Pérez, directora de logística de Uvesco, coincidió en las consecuencias negativas de la inflación y los cambios regulatorios en materia de transporte, envases e impuestos al plástico, lo que "añade complejidad para poder tener un transporte eficiente".

Mientras, el director de Supply Chain de Alcampo, Raimundo González, destacó los planes para optimizar la distribución urbana de mercancías que maneja su compañía, cuyo objetivo es "transportar poco aire". Por su parte, Inés Vílchez, directora de operaciones de Dia, resaltó que su compañía ha acometido una revisión de su modelo logístico, al pasar de contar con más de 30 plataformas logísticas a concentrarlas en la mitad.

El congreso también contó con la participación de la Country Customer Fullfillment manager Spain de Ikea, Kristien Nuyts, que destacó la transformación de las tiendas del grupo para que tomen parte en el proceso logístico. Ikea ha acometido en España una inversión por encima de los 19 millones de euros en el último año en mejorar su logística, lo que supone "casi el 20 por ciento de la inversión total", señaló Nuyts.

En la actualidad, el comercio electrónico representa en torno al 22 por ciento del negocio total de Ikea, que cuenta con tres segmentos de pedidos. Estos tres segmentos son "la compra compulsiva de cosas pe-

Aéreo

La mercancía no va tan rápida como la maleta

El sector pide mejoras tanto en las terminales como en los servicios de *handling* en rampa

Eva Mármol | Barcelona
Congestión en los muelles de las terminales de carga en los días punta, retrasos en los servicios de inspección por falta de personal y unos servicios de *handling* en rampa (el transporte de equipajes, mercancías y correo desde el avión a las terminales) que priman al pasaje sobre la carga son males que cíclicamente afectan al transporte aéreo de mercancías en España, sobre todo, a los dos principales aeropuertos, Barajas y El Prat.

Feteia-Oltra y el Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya reclamaron recientemente a Aena y Aviación Civil una auditoría de los servicios que prestan las terminales, ya que, a juicio de transitarios y cargadores, "no se cumplen los mínimos estándares de calidad", señala un comunicado conjunto. "La Administración tiene que controlar la calidad del servicio y detectamos dejadez en esta función", señala Martín Fernández, secretario técnico de Feteia-Oltra, a Transporte XXI.

"Son cuatro horas de espera entre que aterriza el avión hasta que se recoge la mercancía" para un bulto en 'canal verde'. Una espera que se multiplica por dos "en día punta o una campaña especial". Está claro que "las mercancías no van tan rápido como las maletas", asegura.

"La estrategia de Aena es otorgar una terminal a quien pague más", señala Rosa Prenafeta, directora del Consell d'Usuaris. Aena debe "marcar estándares mínimos de calidad y velar para que se cumplan y no solo fijarse en el precio", añade.

Transitarios y cargadores coinciden en que se tendría que avanzar hacia un modelo de marcas de calidad que han implantado puertos como Barcelona y Valencia. También habría que copiar de los puertos, a juicio de Martín Fernández, "el posicionamiento único del contenedor (aéreo)" para pasar todos los controles

aduaneros a la vez. Para Javier Arán, vicepresidente de Foro MADcargo, "la decisión de un PIF único para la inspección es un tema recurrente que hay que analizar con extrema atención para no provocar sobrecostos y retrasos en la operativa". Los operadores de *handling* de carga "han invertido para dotarse de instalaciones PIF autorizadas en sus terminales, con un coste elevado y continuas reformas fruto de los cambios en la normativa", argumenta.

Las polémicas nuevas autorizaciones de servicios de *handling* en rampa que ha otorgado Aena, macroconcurso que Iberia ha anunciado que impugnará, supondrán mejoras tangencialmente para la carga. "Los compromisos de mejora de la puntualidad repercutirá positivamente" en la carga a bordo de los aviones de pasajeros y en los cargueros, según fuentes de Aena. Los agentes de *handling* se comprometen a que "al menos el 98 por ciento de los vuelos no sufran demoras

por causas imputables a la asistencia en tierra".

Barajas y El Prat tienen otros servicios de asistencia en tierra: el transporte de carga entre terminales o entre terminal y el punto acordado con el operador de rampa, que es quien sube el bulto o lo baja del avión.

El de conductor profesional es el puesto más difícil de cubrir en logística.

El compromiso de puntualidad repercutirá positivamente

Iberia ha anunciado que impugnará el concurso.



queñas, las compras poco planificadas como sofás o mesas y las compras muy planificadas como cocinas o baños", explicó Nuyts. En los dos primeros casos, las entregas se realizan en un plazo de tan solo 24 horas, según señaló la directiva.

Talento

Otro de los focos del congreso de Aecoc se puso en la gestión del talento en la logística. El informe de Aecoc muestra que el 63 por ciento de las compañías afirma que tiene dificultades para atraer o retener empleados para posiciones logísticas.

Para Víctor Escanciano, director de Logística de Condis, "la clave para atraer talento a la logística es la pedagogía". El directivo avanzó que uno de los motivos por los que su compañía apostó en su día por un almacén automatizado fue por la escasez de talento.

La logística tiene dificultades para atraer talento

María Duque, Supply Chain Director Spain and Portugal de Procter & Gamble, consideró que "la logística se ha convertido en un sector visiblemente más atractivo, que es una de

las pocas cosas buenas que ha traído los años de crisis". Para esta directiva, "la logística se está sofisticando y le da ese punto de *glamour* que antes no tenía y que ahora tiene".

Mientras, Juan Sánchez, vicepresidente de Recursos Humanos DHL Supply Chain Iberia, llamó la atención sobre la necesidad en materia de atracción de talento de "tratar de no ser endogámicos", o lo que es lo mismo "tratar de atraer a gente que no viene exclusivamente del sector". Por su parte, Luis Alonso, director general de Salvesen, destacó que "necesitamos mucha inversión para formar, atraer y diseñar entornos de trabajo atractivos".





Nació al calor de las ayudas del programa Marco Polo para fomentar la intermodalidad.

Marítimo

Abrir los ojos al tren y al barco

Es el trabajo que viene desarrollando la Escola Europea Intermodal Transport desde 2006, cambiar el punto de vista de numerosos alumnos para que contemplen la intermodalidad en las cadenas logísticas

Eva Mármol | Barcelona

Si un transportista subía el camión a un barco para ir a Italia, fácilmente le podían preguntar por qué en 2006. Ese fue el año cuando la entonces denominada Escola Europea de Short Sea Shipping empezó a formar a alumnos en transporte marítimo de corta distancia *in situ*, es decir, durante la travesía de los buques de Grimaldi y Grandi Navi Veloci que enlazaban y enlazan el puerto de Barcelona con Italia.

Actualmente, “la pregunta sería la opuesta”, por qué no subes el remolque a alguna de las autopistas del mar que salen de la capital catalana, señala Eduard Rodés, director y alma mater de la Escola Europea Intermodal Transport (actual denominación), con sede en el puerto de Barcelona. En los 17 años transcurridos, “hay más sensibilidad de los profesiona-

les sobre la necesidad de cambiar la forma de hacer las cosas, hay más sensibilidad ambiental y la intermodalidad es una medida medioambiental”.

La Escola Europea, promovida por la Autoridad Portuaria de Barcelona, nació al calor de las ayudas del programa europeo Marco Polo para fomentar las autopistas del mar. Y nació como la ‘pata’ formativa para complementar la actividad de SPC-Spain.

“Nacimos con fondos de la CE, pero nos propusimos autofinanciarnos e iniciamos una expansión comercial”, que pasó por exportar el modelo de enseñanza a otros países y nuevas acciones formativas. Este fue el caso del programa SURCO, un tren escuela por la red FEVE en el norte de España, que echó a rodar en 2009 y que se mantiene actualmente, pero sin tren por lo costoso.

Con programas como SURCO (tren) o MOST (barco), la Escola ha contribuido y sigue contribuyendo a fomentar la intermodalidad: “Muchos profesionales que trabajaban en el sector, de aquí y de otros países, han aprendido a montar cadenas logísticas donde el tren o el barco es una opción”. El objetivo formativo es que los alumnos “planifiquen cadenas logísticas y no que un transportista suba al barco, por ejemplo, porque se ha quedado sin tacógrafo”.

En los años de existencia de la Escola, “hemos cambiado el punto de vista de miles de alumnos para que vean el barco y el tren como una opción”, añade Eduard Rodés.

El sino de la Escola “es ser innovadora por naturaleza”. E

innovadora es la plataforma ‘Port Virtual Lab’, un laboratorio logístico donde estudiantes y profesionales del transporte y logística internacional simulan operaciones reales. Ante la imposibilidad de hacer clases presenciales durante la pandemia,

nació ‘Port Virtual Lab’: una transitaria virtual donde los futuros profesionales aprenden simulando operaciones reales de importación y exportación para un cliente, que es el

‘Port Virtual Lab’ nació ante el reto de la pandemia

profesor.

El punto de partida fue ‘Format al Port’, programa de formación para estudiantes de los ciclos formativos de Transporte y Logística y de Comercio Internacional que desarrolla la Escola en Barcelona. Esta iniciativa gustó tanto a la CE has-

Marítimo

Las jubilaciones centran el futuro de la estiba en Valencia

Sindicatos y empresas reabren la negociación de un nuevo convenio colectivo, un documento que lleva siendo remendado por acuerdos entre partes desde 1995



Antonio Martínez | Valencia
Empresas estibadoras y sindicatos del puerto de Valencia han retomado las negociaciones para formular un nuevo convenio colectivo local que permita salvar el actual, que data de 1995 y que ha venido siendo remendado en los últimos años por acuerdos entre las partes. Pero para ello, los sindicatos esperan “voluntad” de la parte empresarial para solucionar las jubilaciones de parte del personal, algo que los sindicatos quieren que se aclare antes de pactar el convenio y que va a paralizar un rápido acuerdo entre las partes.

El soporte legal que ofrece el V Acuerdo Marco de Estiba “nos posibilita una negociación más ordenada que en los últimos años que han sido un calvario para todos nosotros”, explican a Transporte XXI fuentes del comité de empresa de la sociedad de estiba.

La regulación de las relaciones laborales en la estiba valenciana pretender ser “un revulsivo” en un contexto a la baja de los tráficos de contenedores para “mejorar la sintonía con la parte empresarial que también quiere adecuar su competitividad a la de otros enclaves competidores que ya han subsanado estos aspectos”, en alusión al puerto de Barcelona.

En ese escenario, fuentes sindicales reiteran que “tenemos una notable preocupación respecto a la demora en la jubilación de trabajadores más allá de su fecha legal de retiro”. Para ello, los sindicatos Coordinadora y SEI consideran fundamental abordar esta cuestión antes de la firma del convenio colectivo, por lo que “podemos ver alargarse el proceso durante unos meses”, advierten fuentes empresariales. Según los datos del Centro Portuario de Empleo, a

cierre de 2022, la plantilla estaba formada por 1.484 trabajadores, un 1,5 por ciento menos que en 2021. El pico máximo de empleo del ‘pool’ de estiba se logró en 2020, con 1.541 efectivos.

Las intenciones del sindicato Coordinadora, que lidera el comité de empresa de la sociedad de estiba, son claras. “Queremos firmar un nuevo convenio, un documento que refuerce la imagen del puerto de Valencia, donde podamos mezclar un incremento de la productividad con una optimización real de las condiciones laborales de la plantilla”.

El objetivo sindical es lograr acelerar “nuevos ingresos” en la plantilla del CPE, bien para que

mino y somos optimistas”, explican fuentes del sindicato Coordinadora. En este sentido, estos medios ponen en valor el reciente acuerdo con las empresas para implementar mejoras en el control operativo de vehículos de embarque completo en Valencia Terminal Europa. Este “compromiso significativo” establece la creación de las figuras de garajista y furgonetero, “con el objetivo de optimizar la eficiencia y reducir el número de incidencias en las operaciones”, indican fuentes de Coordinadora.

Para el sindicato “este acuerdo representa un paso importante hacia un desarrollo más eficiente de las actividades portuarias, ya que se brindará formación específica a ambas figuras, lo que garantizará la prestación de un servicio más competente y efectivo”.

La negociación “va por buen camino. Somos optimistas”

El documento acordado por ambas partes también detalla aspectos clave, como la contratación de garajistas en función de las necesidades operativas de la empresa y la contratación de furgoneteros en la cantidad requerida para el transporte del personal y el correcto desarrollo de las operaciones.

“Es un paso adelante en la línea de lo que queremos hacer con el futuro convenio”, explican desde Coordinadora, para que los tráficos en Valencia dispongan de sus responsabilidades y funciones específicas, así como los horarios de trabajo y la estructura de complementos y primas relacionados con las operaciones de vehículos.



Operaciones portuarias en APM Terminals Valencia.

TRANSPORTE XXI

“cubran las necesidades de las jubilaciones”, que no se han cifrado públicamente, bien para “lograr un desahogo en ciertas situaciones de tensión como el periodo estival o en navidades”.

En este sentido, las negociaciones para lograr el tercer convenio colectivo que regulará las relaciones laborales en el sector portuario valenciano “van por buen ca-

ta el punto que la incluyó en el proyecto YED MED. La pandemia se cruzó por medio y, ante la imposibilidad de hacer clases presenciales, “innovamos y creamos ‘Port Virtual Lab’”. YED MED concluye con unos 4.000 alumnos participantes de diversos países este mes de diciembre. No es el final, ni mucho menos, de ‘Port Virtual Lab’. Hasta la fecha, la plataforma educativa se ha exportado a Róterdam, Arabia Saudí, Francia y Sudáfrica.

La Escola es fruto de una iniciativa liderada por el Puerto de Barcelona y de la que forman parte las navieras Grimaldi y Grandi Navi Veloci, así como los puertos de Génova y Civitavecchia. Estos han sido los socios de la Escola hasta abril al incorporarse uno nuevo, el puerto de Palermo. Y ello se traduce en que el programa MOST comenzará a impartirse a bordo en un servicio entre Palermo y Génova.

La apertura de una segunda sede, en Civitavecchia (Roma), “es también un hecho importante”. La Escola ha conseguido “autofinanciarse”, lo que no es óbice “para continuar participando en proyectos europeos”. En total, 5.497 alumnos pasaron por sus aulas en 2022.

Ferrocarril

Expertos reclaman blindar los 'ecoincentivos'

El sector ferroviario demanda la consolidación a más largo plazo de estas ayudas y que se amplíen también para la demanda, como fórmula para incrementar la cuota modal

Carlos Sánchez | Madrid

Los 'ecoincentivos' ferroviarios acapararon buena parte del protagonismo en el transcurso de la jornada 'Corredor 360º: Atlántico y Mediterráneo', que en el marco de la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea tuvo lugar en 'Global Mobility Call'.

El secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Xavier Flores, aseguró que "los 'ecoincentivos' ferroviarios han llegado para quedarse". Para Flores, el 'ecoincentivo' es una manera de trasladar al mercado las ventajas en sostenibilidad que ofrece el ferrocarril. "Las externalidades del transporte van a tener que ser internalizadas como costes y es algo global que vamos a tener que asumir", advirtió.

Por su parte, el comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, consideró clave tener una visión de 360 grados de los proyectos de corredores europeos, que incluya infraestructuras, financiación, material rodante y servicios. Boira señaló que "el 80 por ciento del Corredor Mediterráneo ya está ejecutado o en obras y que al 100 por cien la infraestructura ya está planificada".

No obstante, "el reto de futuro pasa por seguir avanzando no solo en la infraestructura, sino en los servicios, como las autopistas ferroviarias, el material rodante y también seguir adelante con el plan de ayudas al sector privado", apuntó. "Creo que este plan de ayudas debe continuar", insistió, puesto que "está funcionando muy bien y permitirá que las empresas ferroviarias se adapten al Corredor Mediterráneo". Boira resaltó que, tan solo en el tramo Barcelona-Valencia del corredor europeo, se espera un incremento de la cuota modal de ferrocarril de mercancías del 3,5 al 13,7 por ciento en 2030.

Por su parte, Idoia Galindo, CEO de Transfesa, recordó que los 'ecoincentivos' cuentan con una dotación de apenas 26 millones de euros al año, "lo que supone una cantidad muy pequeña si lo comparamos con la inversión total en infraestruc-

turas". Para Galindo, "los 'ecoincentivos' no son una subvención, sino que son una compensación por las externalidades que el ferrocarril ahorra a la sociedad". En este sentido, puso como ejemplo que una cuota del ferrocarril del 30 por ciento en Europa en 2030, "sacaría de la carretera un millón de camiones y reduciría notablemente las emisiones, que a nadie se le olvide que provocan muertes", afirmó.

Ampliación a la demanda

La responsable de Transfesa Logistics apostó porque los 'ecoincentivos' "no sólo tienen que mantenerse, sino que tienen que ampliarse a la demanda". Galindo insistió, además, en que "si se le quitan los peajes a la carretera, hay que compensar al ferrocarril para que tengamos todos las mismas reglas de juego".

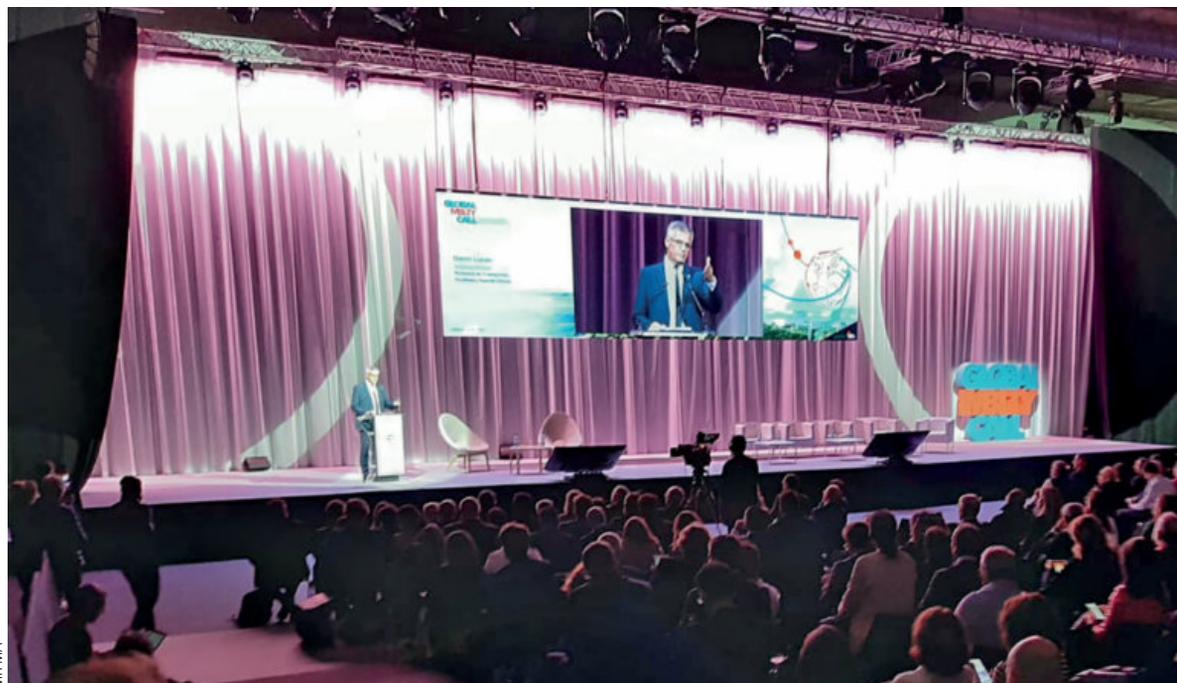
A su vez, Miguel De Sanjuan director comercial de VIIA, puso el foco también en "conseguir incorporar al cargador a la ecuación". Para ello, De Sanjuan apostó por "incentivarlo como se hace con el 'ecobono' marítimo", lo que "ayudaría al cargador a tomar la decisión y permitiría reequilibrar el sistema".

Jorge Alonso, presidente del Grupo Alonso, destacó que "es el momento del ferrocarril, pero le diría al legislador que despierte y legisle con sentido común". En esta línea, Alonso reclamó una señalética común en toda la UE, un transporte europeo común, no uno diferente en cada país, así como "bonificar al lo que lo hace bien y gravar al que lo hace mal".

También Joaquín del Moral, director general de Renfe Mercancías, se sumó a las quejas de Alonso. Para el directivo, la ausencia de interoperabilidad es una de las lacras para el sector. "Es una utopía en la Unión Europea", lamentó. Además, "mientras el camión se mueve por toda Europa con toda flexibilidad, los maquinistas precisan de habilitaciones para los distintos tipos de rutas y de locomotoras", por lo que reclamó "homogeneidad tanto en los sistemas de seguridad como en la señalización".

David Lucas,
secretario de
Estado de
Transporte,
inauguró la
jornada.

ESCANEA
EL CÓDIGO QR
Y ACCEDE
AL CONTENIDO
COMPLETO
ONLINE



MITMA

Exigen
reglas
comunes
para el tren
en la UE

Express



Fernando Candela, CEO de Iberia, en su intervención en 'Global Mobility Call'.

TRANSPORTE XXI

Los envíos crecerán un 6,8% en 'Black Friday' y Navidad

Las empresas de logística y transporte gestionarán cerca de 108 millones de envíos, a una media de 3,7 millones diarios y con picos de hasta 4,6 millones, según avanza UNO

Programa de incentivos para el SAF

Las aerolíneas reclaman que la Administración española ponga en marcha de forma urgente un programa de incentivos para el Sustainable Aviation Fuel (SAF). Así lo puso de manifiesto el presidente y consejero delegado de Iberia, Fernando Candela, en el marco del certamen 'Global Mobility Call'.

Candela recordó que la carrera hacia la descarbonización en el modo aéreo tiene sobre la mesa tres soluciones: electrificación, hidrógeno verde y SAF. "Tan solo el SAF es una solución inmediata", apostilló. En este con-

textu, el presidente de Iberia resaltó que este tipo de combustible es "una oportunidad para la economía española".

producción. "Sería una irresponsabilidad política no tratar de asumir el liderazgo por parte de España en la producción de este tipo de combustibles sostenibles", alertó Candela. Por su parte, Javier Gándara, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), argumentó que "la aviación comercial es uno de los sectores más difíciles para avanzar en la descarbonización", si bien "ya contamos con el SAF, que es una realidad y que representa un recorte del 80 por ciento de las emisiones". En este sentido, "el precio del SAF se

La aviación pide que España asuma un papel de líder en SAF

sitúa entre tres y seis veces el del queroseno, por lo que es preciso escalar la producción de manera urgente", matizó Gándara.

Andrés Arranz, presidente de Senasa, insistió en que "el SAF es la única solución a corto plazo para reducir emisiones en el sector aéreo", pero que también se encuentra con barreras, como la escasez de la producción y el precio. Para el presidente de Senasa, es imprescindible que la Administración adopte "medidas de compensación equilibradas", entre las que citó de manera inmediata "las exenciones a nivel nacional de tasas para las aerolíneas que utilicen SAF".

El máximo responsable de Iberia apuntó que, según diferentes estudios, el desarrollo de la industria del SAF en España representaría "una contribución de 56.000 millones de euros al PIB, así como la creación de 230.000 puestos de trabajo, que por las características de este combustible se concentrarían en la España vaciada".

La relevancia de estas cifras empuja a insistir en la necesidad del programa de incentivos mencionado, también en el ámbito de la

TXXI | Madrid

Las próximas campañas de 'Black Friday' y Navidad volverán a traer incrementos de volúmenes para las empresas de logística y transporte. Esta temporada alta se espera que las compañías del sector gestionen cerca de 108 millones de envíos, lo que supondrá un incremento del 6,8 por ciento respecto al mismo período del año anterior.

Así lo puso de manifiesto el presidente de la patronal logística UNO, Francisco Aranda, en el marco de la jornada 'Ecommerce: claves logísticas en los picos de demanda', celebrada recientemente en Madrid. Aranda anticipó que las empresas gestionarán una media de 3,7 millones de envíos diarios, con picos de hasta 4,6 millones los días inmediatamente posteriores al 'Black Friday', la semana siguiente al Cyber Monday y la semana previa a la Navidad.

El empleo en el sector crecerá un 2,4% en temporada alta

"Desde la patronal celebramos estas cifras que, aunque todavía moderadas, nos devuelven a la senda de crecimiento que se vio alterada en 2022, cuando se registró un ligero descenso del consumo por primera vez en años", afirmó Aranda. En cualquier caso, el presidente de UNO advirtió que "es vital rentabilizar al máximo esta inercia positiva para hacer frente al deterioro de las expectativas de crecimiento económico previstas para 2024". Para Aranda, esta situación negativa "solo será atajable mediante reformas estructurales que ofrezcan seguridad a empresas y familias, y que fomenten el gasto y la inversión".

En lo que se refiere a la contrata-

ción, la patronal logística prevé un crecimiento del empleo para afrontar este pico de actividad. "Esperamos que durante esta campaña el número de afiliados a la Seguridad Social ascienda hasta los 1,07 millones de trabajadores, lo que supone un incremento del 4,6 por ciento respecto a la sobrecontratación registrada durante la campaña anterior y un 2,4 por ciento más que la media del año", confirmó.

En cuanto a las tendencias de consumo, Aranda avanzó el protagonismo de las compras de productos de bienes de primera necesidad con "descuentos significativos", así como aquellas compras aplazadas por los consumidores durante el resto del año por el incremento de los precios. Del mismo modo, y como ya viene siendo habitual en



Jorge Rodrigo, consejero de Transportes, y Francisco Aranda (UNO).

UNO

las últimas campañas, los usuarios buscarán este 'Black Friday' adelantar las compras navideñas.

Por su parte, el consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Jorge Rodrigo, aprovechó su intervención en la jornada organizada por UNO para destacar que "la Comunidad de Madrid obtiene de la actividad logística el 7 por ciento de su PIB, unos 16.500 millones de euros, lo que genera más de 200.000 empleos y concentra el 60 por ciento de los flujos internacionales de mercancías que entran en España".

Marítimo

Algeposa amplía su huella en el puerto de Pasaia

La estibadora gana espacio en el muelle de Lezo para facilitar el atraque de buques de más de 135 metros de eslora y ampliar la zona de depósito de mercancías

Alfonso Alday | Pasaia

La estibadora Algeposa sigue dando pasos firmes para ampliar su presencia en el puerto de Pasaia. El grupo, que preside María Luisa Guibert, suma 3.895 metros cuadrados en el muelle de Lezo, con lo que eleva la concesión en esta zona hasta los 16.942 metros cuadrados.

La operación, aprobada por el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia, responde a la necesidad de ampliar la zona de depósito de mercancías y facilitar el atraque de buques de más de 135 metros de eslora en este espacio, sobre todo graneleros, según señalaron a Transporte XXI responsables de la compañía.

El tráfico mínimo establecido se sitúa en 330.000 toneladas al año, según las condiciones de la oferta. La concesión de Lezo, con destino a la carga, descarga y depósito de mercancías, arrancó en 2011 y mantendrá su vigencia hasta 2041.

Esta nueva superficie se suma a las que ocupa la estibadora en el muelle Buenavista, donde cuenta con 7.750 metros cuadra-

dos en la zona VI y 2.603 metros cuadrados del almacén 6-BIS. Precisamente, en este muelle, Algeposa inauguró en el año 2021 la ampliación de su nuevo almacén para productos siderúrgicos, tras una inversión próxima a los 3 millones. La estibadora, además, cuenta con 440 metros cuadrados en Lezo de báscula de camiones.

Algeposa, con de más de 27.000 metros cuadrados de superficie en el puerto de Pasaia, es uno de los "principales dinamizadores de la dársena guipuzcoana",

gracias, principalmente, al tráfico de mercancías como bobinas, chapas de acero o madera, según destacan desde la entidad portuaria, que preside Joakin Telleria. En 2022, el operador registró un movimiento de casi 1,3 millones de toneladas en Pasaia, lo que supone el 39,2 por ciento del tráfico total del enclave guipuzcoano. Las previsiones de cara al cierre de este año apuntan a repetir, prácticamente, los mismos registros, avanzaron a este periódico fuentes de la estibadora.



Algeposa movió el pasado año cerca de 1,3 millones de toneladas en el puerto de Pasaia.

Carretera

El operador riojano TDGL entra en Navarra

Añade un almacén de 1.600 m² en Los Arcos tras su reciente desembarco en Cataluña

Iñaki Eguía | San Asensio

Transportes David García López (TDGL) continúa impulsando el crecimiento de su huella logística. El operador riojano, del Grupo Perica, última asentarse en Navarra, en una parcela de unos 3.500 metros cuadrados en el municipio de Los Arcos, tras abordar su implantación en Cataluña. TDGL contempla emplear las instalaciones, que cuentan con un almacén de 1.600 metros cuadrados y otros 250 de oficinas, para albergar elementos electrotécnicos.

El nuevo desarrollo del transportista riojano en Navarra se realiza tras la puesta en marcha, durante los últimos meses, de unas instalaciones de almacenamiento de 22.000 metros cuadrados en el polígono industrial de Alió del municipio de Brãfim, situado a 30 kilómetros del puerto de Tarragona. La plataforma logística catalana de TDGL, cuya gestión fue asesorada por la agencia inmobiliaria Forcadell, engloba un almacén de 21.290 metros cuadrados de superficie y un módulo destinado

a oficinas de unos 660 metros cuadrados.

La compañía, que en 2021 abrió una sucursal en el polígono industrial de Salineta de Las Palmas, tiene su principal centro logístico en Fuenmayor (La Rioja), con más de 60.000 metros cuadrados de extensión. El flotista también dispone de una nave de 4.000 metros cuadrados de superficie en el polígono La Portalada de Logroño, así como otras instalaciones logísticas en Zaragoza y en la comarca de Rioja Alavesa.

T

FLASH

Servicios

Videovigilancia con drones en el puerto de Valencia

Las instalaciones del puerto de Valencia acogieron una prueba piloto del proyecto 'Passport', iniciativa que pretende mejorar la protección de los puertos europeos complementando los sistemas de navegación existentes, mediante la obtención de datos y visualización avanzada en tiempo real del tráfico de buques y embarcaciones gracias a la utilización de drones. El objetivo de esta prueba piloto, que ha sido organizada por la Fundación Valenciaport, en colaboración con las empresas tecnológicas Eurecat, GMV, Sistemática, Topview y Deep Blue, era mostrar y validar la información recopilada mediante drones.

Servicios

AR Racking equipa la terminal logística del operador Noerpel

AR Racking, especialista en sistemas de almacenaje, equipa el nuevo centro logístico del operador alemán Noerpel, ubicado en Giengen an der Brenz, a unos 30 kilómetros al noreste de Ulm (Alemania). La empresa española, que forma parte del Grupo Arania, instaló en el nuevo almacén, de 45.000 metros cuadrados, estanterías de paletización convencional con capacidad para 64.000 palés. El desarrollo del proyecto de almacenaje se ejecutó en 16 semanas, según informan desde AR Racking.

Carretera

Palletways Iberia apuesta por los vehículos modulares

Palletways Iberia, red de distribución exprés de mercancía paletizada, avanza en su estrategia de descarbonización con el impulso de la renovación de la flota de vehículos de sus miembros hacia opciones más sostenibles. En tan solo medio año, ha sumado a sus trayectos nacionales un *duotrailer* y cuatro megacamiones, lo que supone un total de cuatro *duotrailers* y 25 megacamiones durante estos últimos años.

Marítimo

Marítima Peregar afianza la línea Málaga-Tánger

A.Martínez | Melilla

Marítima Peregar ha reforzado la capacidad de su servicio marítimo regular entre los puertos de Málaga y Tánger Med con la incorporación de un buque ro-pax con mayor oferta de bodega. En concreto, la compañía, bajo la estructura empresarial de Grupo Pérez Muñoz, ha incorporado el buque "Tom Sawyer", construido en 1989.

El ro-pax destaca por su capacidad de bodega, con 2.240 metros lineales, y cuenta con 134 camarotes, permitiendo así poder dar una mayor cabida a los tráficos de carga autopropulsada al poder embarcar a un mayor número de conductores. En concreto, la línea pasará de poder transportar 12 camiones con conductor a 125 unidades autopropulsadas de las 142 que

permite la bodega del nuevo buque. Con ello, la compañía quiere fortalecer su proyecto con un aumento de las toneladas transportadas, al tiempo que ofrece una mayor flexibilidad a las empresas de transporte frigorífico para un mejor desempeño de la campaña hortofrutícola. La oferta de bodega se eleva un 30 por ciento.



Carretera

Primafrío estrena instalaciones en Madrid

TXXI | Madrid

Primafrío amplía su red de centros logísticos en la península ibérica con la apertura de unas nuevas instalaciones en Pinto (Madrid). El nuevo centro se asienta sobre una parcela de 42.160 metros cuadrados, de los que 18.900 están destinados a la logística a temperatura refrigerada. Las instalaciones, que disponen de 24 muelles de carga y descarga de

mercancía, cuentan también con una zona de aparcamiento con capacidad para el estacionamiento de un centenar de camiones y un edificio de oficinas de más de 1.000 metros cuadrados. Además, disponen de puntos de recarga para los nuevos conjuntos de tractora y remolques eléctricos de la flota del operador, así como espacios dedicados al bienestar de empleados y conductores.



El centro logístico de Primafrío en Pinto (Madrid) dispone de 18.900 m2 para logística del frío.



EL PUERTO DE CASTELLÓN FIJA SU RUMBO

La Autoridad Portuaria de Castellón pone el foco en la captación de nuevos tráficos que le permitan recuperar, a corto plazo, parte de los flujos perdidos en los últimos años y reforzar la diversificación. Ese es el principal objetivo de Ruben Ibáñez, que se ha hecho con el timón de la entidad.

Carretera

Sesé eleva su apuesta logística

Adquiere una parcela de 25.000 m2 en Barcelona en la que construirá un centro multimodal, que absorberá una inversión de 12 millones

TXXI | Barcelona

Sesé tiene previsto destinar una inversión de 12 millones de euros a la puesta en marcha de un nuevo centro logístico multimodal en Palafolls (Barcelona), que dará empleo a un centenar de profesionales. La compañía aragonesa ha adquirido para ello una parcela de 25.000 metros cuadrados en la que tiene previsto construir las instalaciones, que estarán operativas en el segundo semestre de 2024 si se cumplen las previsiones.

El proyecto del futuro centro logístico multimodal de Sesé en Palafolls contempla la construcción de unas instalaciones para la recepción de mercancía, en las que se cumplimentará la gestión de trámites aduaneros, preparación para expedición, control de calidad y posterior envío de mercancía para clientes de procedencia nacional e internacional, según ha anunciado el grupo en un comunicado.

Al mismo tiempo, con el fin de agilizar el proceso de descarga de los contenedores marítimos procedentes del puerto de Barcelona, Sesé tiene previsto habilitar un punto regulador de los flujos de entrada en el almacén logístico bajo la reglamentación aduanera para mercancía de importación. Las nuevas instalaciones contarán también con un centro de formación gestio-

nado por la Fundación Sesé, en el que se ofrecerá a personas con discapacidad y/o en riesgo de exclusión cursos y actividades relacionadas con la cadena de suministro.

En el marco de su estrategia de diversificación, Sesé irrumpió hace dos años en el negocio de la carga aérea. El grupo formalizó la adquisición de la firma de *handling* Aerospace Cargo Logistics (ACL), hasta ese momento en manos de Dachser, y paralelamente se convirtió en máximo accionista de la transitoria Deltacargo.

Presencia internacional

Sesé es un gestor integral de la cadena de suministro con sede central en Zaragoza y que opera en una veintena de países de Europa, América, África y Asia, con un equipo integrado por más de 11.000 profesionales en sus distintas unidades de negocio. El grupo gestiona actualmente más de 2,5 millones de metros cuadrados de superficie logística, para lo que cuenta con 73 centros y almacenes en todo el mundo.

El grupo Sesé alcanzó unas ventas de 488,52 millones en 2021, lo que supuso un crecimiento del 8 por ciento, según datos del suplemento especial '¿Quién manda en el transporte y la logística en España?', que elabora Transporte XXI.



Las exportaciones de la industria cerámica, entre los tráficos de referencia en el puerto de Valencia.

TRANSPORTE XXI

Marítimo

Caída libre del azulejo en Valencia

Operadores de transporte y transitarios sufren un descenso del 33% en las exportaciones de productos cerámicos

Antonio Martínez | Valencia
No más allá de 4 millones de toneladas de materiales de construcción elaborados gestionarán las terminales de contenedores del puerto de Valencia en 2023, siempre que se mantenga el ritmo actual al cierre del segundo cuatrimestre. Va a ser “un descomunal batacazo para nuestras expectativas”, reconoce un importante transitario valenciano especializado en la logística internacional de azulejos producidos en la provincia de Castellón.

Y es que el sector logístico ha visto como en solo dos años se ha desinflado “uno de los motores de la exportación” con una caída libre que va de los 6,5 millones de toneladas con los que se cerró 2021 a los 5,5 millones de toneladas de 2022.

El ritmo de caída en el presente ejercicio apunta a una reducción de más del 30 por ciento, “lo que nos hará replantear nuestra estrategia corporativa de cara al próximo año, con una mayor diversificación”, apuntan desde el sector transitario valenciano.

Las terminales portuarias valencianas acumularon hasta agosto un flujo de 2,79 millones de toneladas en carga en contenedor de exportación, cifra que supone un descenso del 33 por ciento respecto a idéntico acumulado

del pasado año. Hay que tener en cuenta el impacto que supone este tráfico para el puerto de Valencia, ya que es el principal recinto exportador de España de la industria azulejera.

Caída global del suministro

La incertidumbre sobre la evolución del sector se mantiene. La patronal azulejera Ascer reconocía en su último informe el mantenimiento de un cambio de ciclo en los volúmenes, confirmando un retroceso en el primer semestre en los flujos. De hecho, las exportaciones a Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Marruecos o Israel mantienen descensos del 30 por ciento sobre los flujos de 2022, mientras Asia y África han detenido las compras en un 25 por ciento.

Esta caída de suministro global solo es paliada por el aumento del precio de los azulejos, con mejores cotizaciones que en años pasados, aunque se reconoce que “los vientos de crisis en el sector ya están instalados” y se solicitan medidas.

Desde la patronal Ascer se indica que “hay una importante crisis global de demanda”, mientras las azulejeras ya otean nuevos expedientes de regulación de empleo tras los realizados en el ejercicio 2022.

Carretera

Logista Freight amplía su flota de ‘frío’

TXXI | Madrid

Logista Freight, empresa de Logista especializada en el transporte de largo recorrido, amplía su flota con la compra de nuevos remolques multitemperatura provistos con equipos de frío. La compañía destaca, a través de un comunicado, la reducción de emisiones de CO₂, inferiores en un 50 por ciento al máximo permitido por la legislación europea. El operador gestiona una flota de más de 1.400 vehículos y presta

servicio en todos los países de la UE. En 2021, Logista Freight alcanzó unas ventas de 117,5 millones, con un avance del 4,5 por ciento.



Servicios

Panattoni agiganta su presencia en Burgos

TXXI | Miranda de Ebro

Panattoni, promotor inmobiliario logístico-industrial, arranca la construcción de una nueva plataforma lo-

gística en Miranda de Ebro (Burgos). La superficie total será de 133.000 metros cuadrados de SBA (superficie bruta alquilable), que se construirá en dos fases. El proyecto, ‘Panattoni Park Miranda de Ebro’, contará con dos edificios, de 62.000 y de 70.900 metros cuadrados. Cada edificio permitirá albergar de uno a cuatro inquilinos, pudiendo incluso agruparse para llegar a acoger un solo cliente en una nave de cerca de 135.000 metros cuadrados.



PANATTONI

Operadores Logísticos

Logisfashion se consolida en Cataluña

TXXI | Gerona

Logisfashion, multinacional española especializada en logística aplicada a la moda y el *lifestyle*, continúa sin pisar el freno en el proceso de crecimiento de su capacidad operativa. El operador ha anunciado la próxima apertura de un segundo centro situado en Riudellots de la Selva (Ge-

rona), que fortalecerá su capacidad en Cataluña para la distribución en toda Europa. En la nueva instalación, albergará a clientes como TAO (The animal Observatory) y Jatro (Cole Hann, No Name, Náutica), manejando un *stock* de 100.000 unidades y la gestión de un flujo de 14.000 unidades semanales.

Operadores Logísticos

Ontime, nuevo partner logístico de Bridgestone

El operador se adjudica el tender del fabricante en la península

TXXI | Madrid

Ontime se ha hecho con el tender de Bridgestone para gestionar su logística en la península. El operador se encargará de la gestión integral de la nave del fabricante en Torija (Guadalajara), así como del almacenaje de los neumáticos industriales de esta compañía dentro de las instalaciones que Ontime tiene en Quart de Poblet (Valencia).

El almacén de Torija dispone de 41.000 metros cuadrados de superficie y gestiona las ventas de Bridgestone en España y Portugal, con un equipo formado por 50 personas, que Ontime ha puesto a disposición del fabricante.

En cuanto a la nave de Quart de Poblet, Ontime dedicará 2.500 metros cuadrados en su área de APQ, nivel de riesgo fuego alto, para un stock fluctuante de neumáticos de grandes medidas que llegarán importados a través del puerto de Valencia.

Se trata de una operativa “altamente especializada”, según destacan desde Ontime, que se encargará también de la recogida y entrega de todas las mercancías a través de su red de transporte.

“Este hito supone un importante impulso para continuar con la potenciación y el crecimiento del negocio logístico por el que estamos apostando de manera decidida en nuestra compañía”, subraya Carlos Moreno de Viana-Cárdenas, CEO de Ontime.



Ontime, partner logístico de Bridgestone.

T
FLASH

Servicios

OnTurtle incorpora 19 estaciones de servicio con suministro de HVO

OnTurtle se suma a la revolución del combustible diésel de origen renovable con diecinueve de estaciones de servicio con suministro de HVO en Países Bajos y Austria. Están distribuidas “en zonas clave para el transporte profesional en ruta internacional por Europa”, destacan desde OnTurtle. De este modo, la compañía reafirma su apuesta por ofrecer alternativas energéticas más limpias.

Express

UPS pone el foco en la tramitación aduanera

UPS lanza una herramienta basada en IA para generar automáticamente códigos aduaneros, simplificando así un aspecto fundamental de las relaciones comerciales con Europa. La nueva solución coincide con la implantación en toda la UE del Sistema de Control de Importaciones ICS2, un sistema electrónico de importaciones actualizado que exige a las empresas facilitar una lista detallada de datos sobre sus productos.

Carretera

Boyacá Delivery da servicio a Wallapop

Boyacá Delivery se ha incorporado a la oferta de envíos de Wallapop. El acuerdo incluye más de 4.000 nuevos puntos de entrega y recogida en España peninsular de Boyacá Delivery para facilitar a los usuarios de la plataforma una mayor cercanía y comodidad en la compra de los productos reutilizados.



Instantánea de la inauguración del III Seminario Internacional de Aguacates y Frutas Tropicales.

Servicios

Algeciras optimizará su PCF

El puerto ganará capacidad para la inspección de productos vegetales

Transporte XXI | Algeciras

El Puerto Bahía de Algeciras afrontará el próximo año un plan inversor destinado a la optimización de los servicios de inspección que se vienen realizando en su Puesto de Control Fronterizo (PCF).

Su presidente, Gerardo Landaluce, avanzó, en el marco de la tercera edición del Seminario Internacional de Aguacates y Frutas Tropicales, organizado el pasado mes de octubre por AGQ Labs, que el enclave está trabajando para ampliar un 150 por ciento la capacidad de las puertas destinadas a inspección vegetal en el PCF. El proyecto que

maneja la Autoridad Portuaria es ampliar de 12 a 30 el número de puertas destinadas en exclusivas a la inspección de productos vegetales. El objetivo del enclave es arrancar con las obras en 2024.

Las inversiones en el PCF vendrán a remediar, en parte, las protestas que la mayoría de colectivos empresariales de la dársena andaluza realizaron en el arranque del presente ejercicio para reivindicar un catálogo de soluciones a la falta de respuesta de las instalaciones para las necesidades de expansión del enclave, solicitando, entre otros, más medios de inspección.

Cargadores

Nestlé, en modo sostenible

ID Logistics, su operador logístico, utilizará un vehículo eléctrico

TXXI | Barcelona

Nestlé se ha aliado con su operador logístico ID Logistics para reducir la huella ambiental de su operativa. La multinacional suiza ha empezado a utilizar un vehículo eléctrico para el transporte de sus productos desde la plataforma que tiene Guadalajara hasta las instalaciones del operador logístico en Madrid. ID Logistics realiza labores de packing de productos de Nestlé desde estas instalaciones antes de su distribución a los retailers. El vehículo eléctrico, con una capacidad de carga de 40 toneladas, cuenta con una autonomía de 350 kilómetros y su recarga se realiza con fuentes completamente renovables, señala un comunicado con-

junto. La utilización del camión ‘verde’, que hace cuatro viajes diariamente, supondrá un ahorro de aproximadamente 173 toneladas de emisiones de CO2 anualmente.

La multinacional suiza, con sede central en España en Esplugues (Barcelona), se ha fijado globalmente cambiar la flota de vehículos con la que opera a opciones de emisiones más bajas para 2025. Este objetivo se traduce en España en reducir las emisiones en un 11 por ciento en 2025 en comparación con 2018. No se trata de la primera alianza de Nestlé y su proveedor de transporte para reducir la huella ambiental. El camión eléctrico se une a otros vehículos eficientes de la flota de ID Logistics.



Expertos en Etiquetado

Sea cual sea el tamaño de tu almacén, despreocúpate de la identificación y céntrate en tu negocio. Somos especialistas en soluciones de etiquetado fiables que optimizan tus operaciones

brother.es/expertos-etiquetado



FÁCIL
INTEGRACIÓN



PRODUCTIVIDAD
INDUSTRIAL



CALIDAD DE
IMPRESIÓN



SOPORTE
EXCEPCIONAL

3
AÑOS DE
GARANTÍA

