



#SupportOurDrivers

# Transporte XXI

**SIL**  
Barcelona  
5 -7 junio 2024  
Faltan **20** Semanas

## Transitarios

**Ocean Transport seguirá su expansión con medios propios**  
Pág. 14

## Entrevista

**“El ETS puede provocar fuga de tráfico”**  
Pág. 26



## Operadores Logísticos

**Narval avanza en su estrategia de crecimiento**  
Pág. 18

## Ferrocarril

**Guinovart Rail extiende su capacidad en Madrid**  
Pág. 19

Número 690 | Año XXXIII | 15 Enero 2024

www.transportexxi.com

# A toda máquina

El sector del transporte en España apunta a un crecimiento de las ventas del 12% en 2022, según el primer avance de los Libros Blancos de Transporte XXI Pág. 8



Las ventas agregadas del sector van camino de situarse en el entorno de los 61.700 millones de euros en 2022.

## M. LUZ COBOS

Dir. general de Transaher

**“Es preciso un marco de seguridad para invertir en flota”**



La directora general de Transaher advierte que las nuevas tecnologías para descarbonizar el transporte “están todas muy verdes”, por lo que el sector necesita ayudas para poder acometer la inversión en nuevos vehículos.

Pág. 12

## Marítimo

### La naviera Maersk impulsa el grupaje

Maersk empieza a aceptar en España pequeños envíos de cajas y palés por vía marítima, compartiendo un contenedor con otros cargadores o transportistas. La iniciativa “Maersk Less-than-Container Load” es un nuevo paso de la naviera para reforzar la verticalización de sus servicios.

Pág. 10



## Marítimo

### Agunsa proyecta crecer vía compras

Agunsa Europa, filial marítima española de la chilena Agunsa, proyecta seguir apostando por la diversificación para crecer orgánicamente y por ganar presencia en el mercado español o europeo vía inorgánica. Además, la compañía sigue con el radar abierto a inversiones en puertos.

Pág. 20



## QUÉ BIEN

Los *duotrailers* han superado con nota la fase de pruebas y ensayos. La DGT ha decidido incorporar estos vehículos de hasta un máximo de 32 metros de longitud y 72 toneladas de masa autorizada al sistema EMS (conjuntos de vehículos en configuración euromodular, que estaban limitados a la versión conocida como 25,25 o megacamión) dentro de España. Hasta la fecha, la única manera de circular con un camión de estas características era con un permiso especial de la DGT. A partir de ahora, ya podrán adquirirse por canales tradicionales. Los *duotrailers* no solo posibilitarán reducir las emisiones de CO2, sino que también ayudarán a las empresas de transporte por carretera a paliar la escasez de conductores profesionales. El siguiente hito debería ser la armonización regulatoria en la UE para que estos vehículos puedan cruzar las fronteras.



## QUÉ MAL

El Gobierno prorroga, por séptimo año consecutivo, el sistema de tributación por módulos para los autónomos, más ventajoso fiscalmente que la estimación directa. Una medida que, como señalan distintas organizaciones, supone una “subvención a la atomización” y una “puerta abierta a la competencia desleal”. De este modo, un año más se mantendrá el actual límite de facturación anual fijado en 125.000 euros, frente a la línea roja de 75.000 euros, aprobada para 2016, que no ha llegado a entrar en vigor, debido a las sucesivas prórrogas en estos últimos años. En todo caso, todo apunta a que 2024 será el último año, ya que, previsiblemente, será sustituido en 2025 por un nuevo régimen de tributación simplificada conforme a lo establecido en las directivas europeas sobre fiscalidad, según señala Fenadismer.

## LA FOTO DE LA QUINCENA



## MEGABUQUE PROPULSADO POR GNL ATRACA EN EL PUERTO DE BARCELONA

El 'Palays Royal', de la naviera CMA CGM, de 23.000 TEUs de capacidad, 400 metros de eslora y 61 metros de manga, se convierte en el portacontenedores más grande propulsado por gas natural licuado (GNL) que opera en el puerto de Barcelona, trabajando en la terminal de BEST en el muelle Prat.

## SE MUEVEN

**Matilde Torquemada**

DB Schenker apuesta por el “talento interno” y nombra a Matilde Torquemada CEO de la compañía en España y Portugal, después de liderar su dirección comercial.

**Guillaume Delaval**

Con más de diez años de experiencia en el Grupo ID Logistics, Delaval pasa a ser director de Desarrollo del Mercado Global de Bienes de Consumo (FMCG).

**Julio Villaescusa**

El presidente de Fenadismer ha sido reelegido presidente de la asociación europea UETR para los próximos 2 años. Villaescusa ostenta el cargo desde 2017.

**Gabriel Bernal Gascón**

CETM Animales Vivos, nueva organización de la patronal CETM, elige como presidente a Gabriel Bernal Gascón, gerente de Transbernal Logística Catalana.

Transporte  
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

**Director General**  
Javier Miranda Descalzo  
[javier.miranda@grupoxxi.com](mailto:javier.miranda@grupoxxi.com)

**Subdirector:** Antonio Martínez.  
**Redacción:** Eva Mârmol, 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, Juanjo Martínez (Fotografía).

**Publicidad:** Clara Bouza, Angélica Santana  
[publicidad@grupoxxi.com](mailto:publicidad@grupoxxi.com)  
**Suscripciones:** Belén Ruales  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)  
**Edita:** Industria y Comunicación SA  
c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao  
Tel.: 944 400 000 | Fax: 944 400 300  
[transporte@grupoxxi.com](mailto:transporte@grupoxxi.com)

Depósito Legal: BI-708-92

**Director**  
Alfonso Alday  
[a.alday@grupoxxi.com](mailto:a.alday@grupoxxi.com)

**Director Técnico:** Jose Angel Calvo.

EDITORIAL

# El sector goza de salud

El sector del transporte y la logística sigue exhibiendo músculo en España. El primer avance de la próxima edición de los Libros Blancos de Transporte XXI invita al optimismo, con un crecimiento de las ventas del 12 por ciento en 2022, un año complicado, que estuvo marcado por la invasión de Rusia a Ucrania, los elevados costes energéticos, la espiral inflacionista y un paro de transportistas durante casi dos semanas. La proyección está realizada a partir de los datos recabados hasta la fecha en los registros mercantiles correspondientes, que representaban el 78 por ciento de las empresas con actividad del total de la muestra y el 77 por ciento de los ingresos de 2021.

Las ventas agregadas del sector, con todos los modos y especialidades en positivo, van camino de situarse en el entorno de los 61.700 millones de

euros, un 25 por ciento más que en 2019, ejercicio previo a la pandemia, marcando un nuevo máximo histórico.

Pero más allá de las cifras finales del informe, una vez acabada la fase de recogida de datos económicos y financieros, una cosa es clara: el transporte de mercancías es un sector estratégico, clave para la economía, que requiere toda la atención del Gobierno. Y más aún, teniendo en cuenta que 2023, otro año difícil, apunta a una ralentización de la progresión, de acuerdo a las estimaciones de crecimiento del PIB en España (+2,4 por ciento). El nuevo ministro de Transportes, con el punto de mira solo en el tren, tiene tarea por delante. Urge un plan conjunto, con una planificación a largo plazo y, sobre todo, de la mano del sector. Legislar de espaldas solo serviría para caer en el mismo error.

# El ferrocarril se estanca

El monopolio de Renfe Mercancías, vigente hasta hace tan solo dos décadas, ha pasado a mejor vida. La pública sigue ostentando la mayor cuota de mercado en el negocio ferroviario de mercancías, pero sus competidores han logrado arañar porciones cada vez más grandes del pastel. Desde ese punto de vista, el negocio se ha democratizado, con la presencia de una oferta múltiple. El cliente del tren de mercancías, ya sean operadores multimodales, cargadores, operadores logísticos o transportistas por carretera, tiene más elementos de juicio a la hora de decidirse a apostar por este tipo de transporte. Sin embargo, la realidad demuestra que la tarta del negocio sigue siendo la misma. No crece. Hay más comensales sobre la mesa para repartirse el mismo menú. El interés del Ministerio de Transportes y Movilidad Sosteni-

ble sigue siendo el de impulsar el ferrocarril de mercancías, para lo que se han destinado fondos para la renovación del parque móvil y también vía 'ecoincentivos' a la oferta. Desde el sector se sigue insistiendo en la necesidad de poner en marcha un plan de Estado sobre esta cuestión, que aúne iniciativas de carácter estructural, más que coyunturales. No hay que olvidar que los 'ecoincentivos' nacieron con una expectativa de vida de tres años y que no se ha anunciado ninguna prórroga por el momento. Además, organizaciones como la patronal de los operadores intermodales UOTC o la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes del Ministerio abogan por la constitución de una oficina o unidad de fomento de la intermodalidad en el seno de la cartera que ahora dirige Óscar Puente. Es hora de tomar decisiones.

LA ROSCA

Alfonso Alday



La apuesta de los transportistas por la sostenibilidad está fuera de toda duda

## Voz y voto

A lo largo de 2023 se multiplicaron los eventos y foros dedicados a los combustibles alternativos, uno de los temas que más incertidumbre está generando dentro del transporte, especialmente en la carretera, y que este año también será eje de debate de sesiones y encuentros sectoriales.

He tenido la suerte de participar en varias de estas jornadas y en todas ellas hay un mensaje que se repite en forma de mantra: "neutralidad tecnológica", frente al discurso impuesto de la electromovilidad. Y, sin duda, este es el único camino que posibilitará avanzar hacia las cero emisiones de una manera "justa, segura y posible".

Dentro de las soluciones actualmente al alcance de la mano, el sector reivindica la inclusión de los combustibles renovables en los planes de descarbonización. Escuchando a analistas y expertos, parece la mejor alternativa para ir cumpliendo los objetivos de la exigente agenda climática de Bruselas. Las instituciones europeas tendrían que tomar buena nota, en lugar de obsecarse en ir en una única dirección. No se puede legislar ni contra, ni al margen del sector. Y en el caso concreto de la carretera, que asume el 70 por ciento del transporte de mercancías, debería tener no solo voz, sino también voto.

La apuesta de los transportistas por la sostenibilidad está fuera de toda duda. Solo hace falta ver las inversiones millonarias llevadas a cabo en los últimos años en la renovación de la flota para reducir las emisiones, como es el caso de los pioneros en utilizar camiones de gas natural licuado, olvidados de la mano de Dios cuando se dispararon los costes energéticos.

Es muy difícil contestar a la pregunta del millón: "¿Qué motor me compro?", sobre todo teniendo en cuenta que hay más de 100.000 empresas de transporte por carretera, cada una de un padre y de una madre, pero no se lo deberían poner tan complicado. A este paso, llegaremos muy tarde a la meta de la neutralidad climática.



## MIRAR SIN VER

Miguel  
Rocher

Dar la vuelta y pasar por otro sitio, en tanto y cuanto, no se ponga verde esperanza. Pasamos a más números rojos para una parte, más negros para otra

## Rojo

El rojo es, sin duda, el color del deseo entre otros vicios confesables. El primario en el campo del *marketing*, porque aporta sensación de poder, liderazgo y, en síntesis, el elegido para atraer esos papeles verdes que llevan la efigie del de los pararrayos y las lentes bifocales. También tiene una vertiente negativa, porque es el color de la ira, del odio, del mal genio. Simboliza el fuego, el exceso de energía y puede conseguir que se eleve la presión sanguínea e incluso elevar la tensión visual si se abusa de él. Los amantes del rojo suelen ser fuertes, vitales, optimistas, competitivos, tozudos, sin miedo y poco amigos de dar marcha atrás. Dicen que sube la autoestima, nos pone en alerta y por supuesto, no pasa desapercibido y jamás, de moda. Si, hipotéticamente, nos encontráramos con un mar plagado de algas cuyas cianobacterias en floración crearan capas rojizas sobre el agua que, al morir, dejaran restos de color rojizo y por esa causa, se nos ocurriera bautizarlo como Mar Rojo (i.e.), igual le podríamos añadir, en parte, esas fortalezas y debilidades anteriormente descritas. Aunque, también podríamos elucubrar que si al traducir textos del hebreo al griego, erramos al confundir *reed* con red, o que se hubiera separado y los que cayeron lo tiñeron con sangre. En cualquier caso, abandonemos su posible origen y volvamos con algunos de los adjetivos que ese color le daría, a saber; prohibición, peligro o riesgo de hacer uso de él. Dar la vuelta y pasar por otro sitio, en tanto y cuanto, no se ponga verde esperanza. Pasamos a más números rojos para una parte, siendo más negros para otra, a la que, de paso, le sube la tensión arterial y visual, de la mano de esa impulsividad y tozudez, a los que les cuesta dar marcha atrás, porque les sube la autoestima a la vez que el parquet, porque nunca, nunca, pasa de moda. “La inversión en el conocimiento paga el mejor interés” (Benjamin Franklin).

mrocher@operplus.com

## COMPLEMENTARIOS



WISeKey, especializada en soluciones de ciberseguridad, identidad digital e IoT, y el Puerto de Algeciras se unen en un proyecto de transformación digital. En la imagen, **Gerardo Landaluze**, presidente de la entidad portuaria, y **Carlos Moreira**, presidente de WISeKey.

## EL PASAVANTE LEGAL

Sería conveniente abordar ya un cambio radical de la normativa y práctica del REBECA

Jesús Barbadillo



## Fuera de juego

Acabamos de estrenar 2024 y, como en todo nuevo año, conviene analizar dónde estamos. Hemos comentado reiteradamente que la dimensión de la marina mercante española, tanto en flota de pabellón o registro (REBECA) como en flota controlada o real, no se corresponde ni de lejos con nuestra economía ni con el papel que ocupa el sistema portuario nacional en un ranking de la UE y mundial. Los datos recientemente publicados por Anave (Tribuna Profesional del Boletín de enero de 2024) sobre los principales armadores de diferentes tipos de buques mercantes en el mundo confirman lo anterior, pues lamentablemente no hay ningún armador español en el “Top 10” de ningún ranking por tipo de buques (tanque, granele-

jesus.barbadillo@garrigues.com

## EL TÚNEL

Carlos  
Sánchez

La revisión de la Directiva de pesos y dimensiones no llega, aunque se esperan novedades bajo la Presidencia belga

## Armonización

La Dirección General de Tráfico (DGT) decidió cerrar el año 2023 proporcionando una buena noticia al sector del transporte de mercancías por carretera con la incorporación de los ‘duotrailers’ al sistema EMS, conjuntos de vehículos en configuración euromodular. Los ‘duotrailers’, vehículos de hasta un máximo de 32 metros de longitud y 72 toneladas de masa máxima autorizada (MMA), circulaban con un permiso especial por las carreteras españolas al encontrarse esta configuración en fase de pruebas.

Con la equiparación de los ‘duotrailers’ con los megacamiones de 25,25 metros y 60 toneladas de MMA, el sector cuenta con una herramienta más en forma de vehículos de gran capacidad. Los ‘duotrailers’ suponen, en la práctica, la suma de dos semirremolques estándar, lo que facilita enormemente su utilización y aporta una flexibilidad superior para la actividad que los citados megacamiones. La DGT justifica su decisión porque esta medida reduce las emisiones contaminantes, ayuda a paliar la grave escasez de conductores profesionales que sufre el sector y mejora la flexibilidad, rentabilidad y competitividad del transporte de mercancías por carretera. El director general de Asfares, Julio Viartola, ya advirtió en estas mismas páginas hace tres años que tanto megacamiones como ‘duotrailers’ eran “dos casos de éxito en reducción de consumo y emisiones”, que había que tener muy en cuenta por parte del Ministerio de Transportes.

El reto, no obstante, no se detiene aquí, puesto que el siguiente paso es el de conseguir una armonización regulatoria por parte de Bruselas para que las empresas puedan utilizarlos en los tráfic transfronterizos en el conjunto de los Estados miembro de la UE. La revisión de la Directiva de pesos y dimensiones, que pretende impulsar la armonización en este capítulo, no termina de concretarse, aunque se esperan novedades bajo la Presidencia belga.

c.sanchez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE

Ramón Vázquez Negro



Hay que cambiar el modelo; nunca habrá transporte multimodal sin la cooperación convencida del transporte por carretera

## Multimodalidad

Numerosos estudios, análisis y publicaciones abordan el permanente descenso del transporte ferroviario de mercancías. Por parte de las administraciones, hay un amplio marco de planificación sectorial. Desde el año 2000 se han hecho múltiples planes, hasta ahora, todos fracasados. En el último vigente, se sigue insistiendo en las inversiones en infraestructuras y terminales (necesarias, pero no suficientes) y locomotoras y material rodante, cuando todos, menos el Ministerio, sabemos que son muy diferentes las inversiones en infraestructuras que las ayudas para la puesta en marcha y el funcionamiento de los servicios. Pero, hasta ahora, no había un Plan con perspectiva sectorial impulsado por la iniciativa privada y, por eso, desde el transporte por carretera se ha querido dar un paso al frente para completar y enriquecer las iniciativas de planificación sectorial existentes. En él se justifica que sí al ‘coincidentivo’, pero enfocado al transportista que utilice el ferrocarril y a impulsar la oferta con ayudas al lanzamiento de servicios multimodales multicliente y, especialmente, apostar por el transporte nacional terrestre, más allá del intermodal marítimo, eliminando los cánones hasta alcanzar un crecimiento sostenido.

La multimodalidad es un problema antiguo, nunca resuelto, que requiere un nuevo enfoque con nuevos actores, en el que las empresas de transporte por carretera deben asumir el liderazgo. El “Paquete de Movilidad” supone oportunidades para la Multimodalidad como resultado de la colaboración entre la carretera y los otros modos con una visión del mar y el tren como una alternativa que nos permita salvar los obstáculos a los que día tras día se enfrenta la carretera (precios del combustible, euroviñeta, restricciones a la circulación, aspectos medioambientales, nuevas masas y dimensiones...), sustituyendo a ésta físicamente, y viajando el camión de forma superpuesta sobre el barco y el tren.

El incremento de la comodalidad carretera-ferrocarril supondrá importantes ahorros de costes, tanto directos como externos. No piensa así la Comunidad Europea de Empresas e Infraestructuras Ferroviarias, que ha instado a la UE a que estableciera una tarificación en las carreteras prioritarias, estableciendo peajes obligatorios para así “permitir una competencia leal” entre el transporte por carretera y el resto de modos, sin tener en cuenta la deslealtad que suponen las ingentes subvencio-

nes e inversiones en el modo ferroviario. Parece que desean que vuelva el canon de coincidencia. Entonces, RENFE transportaba el 20% de toda clase de mercancías y las distintas decisiones, también incomprensibles, adoptadas desde entonces por sus gestores, han llevado a la escasa presencia en la cuota modal actual. Los nostálgicos ferroviarios de aquellas épocas buscan recuperar cuota a costa de la carretera, imponiendo trabas, restricciones, regulaciones y cargas fiscales especiales, sin darse cuenta de que solamente por el convencimiento de la aportación de valor que el ferrocarril conlleva y la colaboración con el transporte por carretera puede resurgir. Pero, para ello, y para poder utilizar sus servicios y conformar un transporte multimodal competitivo, es imprescindible que los empresarios del transporte por carretera conozcan el sector ferroviario. Y el grado de desconocimiento es enorme, tanto por la falta de transparencia de los actores ferroviarios, como por la complejidad del propio sector ferroviario, en especial, debido a la prolija normativa y regulación específica. Aquí la formación juega un papel muy relevante.

En esta regulación, merece la pena detenerse en la obcecación de la AESF, reduciendo las potencialidades de longitudes de tren y capacidades de carga en aras a la seguridad de frenado a 120 km/h, cuando los trenes de mercancías no alcanzan, ni de lejos, tal velocidad. Modifíquese pues, reduciendo la velocidad y ampliando longitud de tren y/o capacidad de carga, siempre que la infraestructura o el material rodante lo permita, pero que no quede limitado por Reglamento. Esto redundará en mucha mayor competitividad que favorecerá la colaboración con la carretera y, consecuentemente, crecerá la cuota modal del ferrocarril.



Lamentablemente, los actores ferroviarios continúan generando estructuras que reiteran los mismos errores de endogamia, evitando la aportación de valor del resto de los actores de las cadenas de suministro y, muy especialmente de las empresas de transporte por carretera. Para superar este complejo engranaje, necesitamos en el nuevo Ministerio una Dirección General de Transporte Multimodal para hablar y trabajar en pro de los servicios, separada de los equipos de infraestructuras

Lo que pronostica este futuro con tantos miles de millones es un potente incremento con un gran crecimiento de la cuota modal ferroviaria próxima al 10%. Siento decirles que es una falacia. “Si seguimos haciendo las cosas de la misma manera y si seguimos tomando las mismas decisiones, tendremos los mismos resultados” ( Albert Einstein).

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



No se trata sólo de tener muchos clientes

## De la campaña navideña a las devoluciones

Terminada la campaña de Navidad, en la que se han alcanzado los 108 millones de envíos como adelantamos, llega el turno de las devoluciones que son nuevos desafíos para la cadena de suministro. Según datos de UNO, se espera que durante las próximas semanas se devuelvan uno de cada tres productos adquiridos en comercio online, con especial incidencia en ropa, calzado y complementos.

Los consumidores insatisfechos o los irresponsables profesionales de la devolución que optan por el “compro tres y devuelvo dos”, alteran la operativa de nuestras empresas y generan importantes costes, problemas de almacenamiento, o un mayor impacto medioambiental. Para evitar esto, nuestro sector informa al consumidor de las consecuencias derivadas de esta logística inversa, y está acometiendo una importante labor de concienciación para impulsar una filosofía de compra responsable. Si no logramos este objetivo, cabe pensar que, en el medio plazo, gran parte de esos clientes deberán pagar por las devoluciones. La tecnología permite no sólo que el cliente elija, sino también que el retailer elija a sus clientes y los trate de forma personalizada. No se trata sólo de tener muchos clientes, sino de que éstos sean rentables. Además, resulta crucial seguir promocionando los más de 30.000 puntos de conveniencia -entre comercios de proximidad y taquillas inteligentes- que hay en España, cuyas ventajas incluyen la eficiencia de recursos y la disminución automática de envíos. El sector ya viene trabajando en distintas estrategias para reaccionar a la volatilidad de la demanda y minimizar el impacto de las avalanchas de devoluciones. Para ello, se apoya en herramientas tecnológicas como el Big Data, la IA, la automatización de procesos y la trazabilidad avanzada, con las que estudiar el comportamiento de los clientes.

## TRASLUCHANDO

Luis Figaredo



Para hablar, hace falta, por este orden: leer, saber, entender y razonar

## “Chungo de papeles”

Esta expresión, “chungo de papeles”, parece ser, la hizo famosa un político gaditano cuando tuvo que dar cuenta de su desastrosa gestión al mando de RTVA (la Agencia Pública Empresarial de la Radio y Televisión de Andalucía).

Pues bien, antes eran los “hillos negros” y ahora “las bolitas bancas”; antes era muy sencilla la solución, ahora es muy difícil. Antes, la responsabilidad era exclusiva del Gobierno central, de Fomento y de la Dirección General de la Marina Mercante y ahora... también. Lo que pasaba es que antes no se tenía ni idea de lo que se hablaba y ahora... tampoco. Antes se perdieron todos los pleitos, los que andaban “chungos de ideas”, y ahora, que yo sepa, no los han empezado.

En la época del “Prestige”, la gente hablaba sin haber visto un solo papel de los que estaban disponibles para hacerse una idea de lo sucedido y por eso “palmaron” todos los pleitos. Porque para hablar hace falta, por este orden: leer, saber, entender y razonar.

Ahora le toca al buque “Toconao”. Aquello sucedió en el mar territorial español y los portugueses se portaron como unos caballeros; ahora sucede en la zona portuguesa y los portugueses avisan y los españoles del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible no se quisieron enterar y como eran días de juerga, tampoco les pareció conveniente informar. No era para tanto. Esto último ha quedado claro como las bolitas blancas. Claro, sí, pero no transparente.

Es que a estas discusiones no se puede venir “chungos de papeles”, “chungos de ideas” y “chungos de argumentos”. Y es que no se puede dejar pasar una oportunidad de hacer el ridículo.

A ver en que acaba. Porque lo importante no es paliar los desastres, sino aprovecharse de ellos. Y es que, como decimos por mi tierra “el que no sabe es como el que no ve”.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

## SAL GORDA

Los Gobiernos regionales de Aragón y Nueva Aquitania (Francia) siguen dando pasos adelante en su estrategia de impulsar el tráfico ferroviario a través de los Pirineos. Las dos regiones, presididas por **Jorge Azcón** y **Alain Rousset**, han anunciado sus planes para la renovación del convenio de cooperación transfronteriza. En el marco de este convenio destaca el acuerdo para la cooperación preferente en infraestructuras logísticas, de transporte y comunicaciones. El nuevo convenio recogerá el compromiso de poner en común todo tipo de acciones bilaterales o multilaterales con el fin de reabrir la línea ferroviaria internacional Pau-Canfranc-Zaragoza y contribuir así al desarrollo de las conexiones ferroviarias transfronterizas en el centro de los Pirineos. La línea ferroviaria sigue sumando apoyos. Recientemente, el Congreso de los Diputados exigió, por amplia mayoría, que se retomen las negociaciones con el Gobierno galo para renovar el compromiso de inversión pública en el trazado francés de la línea.

## LOGÍSTICA MEDIANTE

La actividad logística evoluciona hacia un paradigma cada vez más competitivo y sostenible

Ana González



## 6 palancas

El “año logístico” 2023 cerró con el broche de oro de los Premios CEL a la Excelencia Logística, escaparate de la innovación y la excelencia en la gestión de la cadena de suministro en España. En su XXXIII edición, pudimos constatar como la actividad logística evoluciona en nuestro país hacia un paradigma cada vez más competitivo y sostenible.

Para ayudar a las empresas en este avance, el CEL identificó seis palancas fundamentales para la gestión de Cadenas de Suministro ágiles, resilientes y sostenibles: Big Data, automatización, ciberseguridad, sostenibilidad, colaboración, y talento no sólo son directrices sino verdaderos ejes que impulsan el crecimiento de nuestro sector.

Los proyectos ganadores de estos premios, son un buen exponente de la aplicación exitosa de una o va-

rias de estas palancas, como el de Bosch Service Solutions, que permite a los conductores de camión encontrar rápidamente dónde estacionar, reduciendo emisiones y usando *parkings* ya existentes, o el de Estoko Logistics, que optimiza el almacenamiento de mercancías físicas. Excelentes ejemplos de utilización de *Big Data*, automatización y sostenibilidad. El proyecto ALE-HOP, que estudia la viabilidad y las ventajas del transporte aéreo con drones en entornos urbanos en situaciones de emergencia y atención sanitaria, y el proyecto del nuevo centro logístico de Affinity Petcare y GB Foods en España, ilustran el potencial de la colaboración, el desarrollo del talento y la tecnología.

Para 2024 fortaleceremos nuestro compromiso con la construcción de un futuro donde las cadenas de suministro sean ágiles, resilientes y sostenibles; siempre apoyadas en la excelencia logística.

cel@cel-logistica.org

## SHIPPERS &amp; CO.

Jordi Espín Vallbona



De nada sirve planificar escenarios estables cuando el accidente acaba siendo protagonista

## Una nueva crisis ¿global?

La última columna trataba sobre la falta de compromisos y sus consecuencias. Pero además de ello, este actual escenario conlleva una clara mirada sobre lo que principalmente valoramos: la disrupción. Según la filósofa Marina Garcés, la valoración extrema de los accidentes por encima de cualquier contexto que sea estable, normaliza las crisis y nos conecta con sus tres grandes componentes: crisis, colapso y catástrofe.

Tenemos una nueva crisis ubicada en Oriente Medio que la “hemos” ampliado a dimensiones planetarias a través de las cadenas de transporte globales. ¿Hemos? ¿Nosotros? ¿Quién y cómo se ha hecho? Mediante la opacidad en la gestión de la información, en un problema que se ha extendido voluntariamente a escala global y donde los clientes son informados de manera inmediata y efectiva: con “surcharges”, anuncios de congestiones portuarias, más días de tránsito, limitaciones de servicio, y rápidos incrementos de los fletes. Esta situación, ¿Es equiparable al escenario pandémico GLOBAL de marzo de 2020? No, rotundamente no. Es una nueva demostración del gran poder que acumulan las navieras para convertir cualquier situación de crisis en un ingrediente de banal facturación adicional que además se exporta como accidente planetario. Hace sólo 6 semanas estábamos hablando de ETS, de barcos ociosos, de contracción de la demanda, pero de nada sirve planificar escenarios estables cuando el accidente acaba siendo protagonista.

Los cargadores europeos, desde ESC, somos activos en la reclamación a IMO y la CE en sus tres unidades afectadas (seguridad, relaciones internacionales, EEAS) para que protejan las redes de transporte globales, activen una mesa de análisis operativo y den soporte a la carga en los derechos que ésta merece y ostenta. Es de vital importancia abandonar la cultura del accidente.

jespín@transprime.es

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



**Adolfo Utor**  
Presidente de Baleària

La naviera amplía su flota con la compra del ferri "Rusadir", de nueva generación, con propulsión eléctrica alimentado por motores duales a gas natural. La compañía valenciana ya tiene una flota de once buques con esta tecnología ecoeficiente e innovadora.



**Ainara Basurko**  
Diputada foral de Bizkaia

El departamento de Promoción Económica de la Diputación Foral de Bizkaia, que dirige Ainara Basurko, destinará 1,5 millones de euros este año de ayudas al transporte de mercancías por carretera para mejorar su competitividad.



**Marta Sánchez López-Lago**  
CEO de Narval

En el marco de su estrategia de crecimiento, Narval Logística Frigorífica, apuesta por reforzar su servicio en la zona de Levante mediante operativa propia. Al mismo tiempo, la compañía impulsa la integración de su red de colaboradores en la península.



**Ursula von der Leyen**  
Pdta. Comisión Europea

La petición de moratoria del régimen de derechos de emisión al transporte marítimo por parte de los gobiernos de España, Italia, Portugal, Malta y Chipre a Bruselas ha caído, por el momento, en el saco roto de la gestión de la Comisión Europea.

### PICOS DE ORO

El hidrógeno verde adquirirá peso a medida que se desarrolle tecnología y se materialicen proyectos

**Iñigo Ansoala**  
Director general del EVE

No sienta bien que el ministro de Transportes diga que sobran camiones en la carretera

**Lorena Ballester**  
Directora Grupo Chema Ballester

Con el Reglamento de protección animal, necesitaremos un 30% más de vehículos para transportar el mismo número de animales

**Gabriel Bernal**  
Presidente de CETM Animales Vivos

Es imprescindible poder contar con todas las energías limpias a nuestra disposición sin imponer la electromovilidad

**Ramón Valdívía**  
Vicepresidente ejecutivo de Astic

La clave de nuestro sector es poder adelantarse cuanto antes a los hábitos de consumo

**Francisco Aranda**  
Presidente de UNO

### OJO AVIZOR

La última hoja del calendario ha caído y sigue sin aclararse el futuro de El Prat

Eva Mármol



## Llegamos tarde

El sistema aeroportuario español recuperó los tráficos prepandemia, por fin, en 2023. Y ello debido a la actividad registrada en el aeropuerto de Madrid, el principal, y con diferencia, de la red de Aena. Barajas superó en más de un 10 por ciento los volúmenes de 2019. La otra cara de la moneda, el aeropuerto de Barcelona, segundo, que todavía está dos dígitos por debajo, alrededor del 12 por ciento menos, respecto a los flujos *precovid*. Pasa factura a la instalación no ser la base de una aerolínea como Iberia en Barajas y haber mirado más tradicionalmente hacia el mercado asiático, que tardó más en recuperar la normalidad que el americano.

Cayó la última hoja del calendario y El Prat sigue sin recuperar los volúme-

nes prepandemia y sin aclararse su futuro. Es decir, si habrá o no ampliación para que la instalación gane más capacidad y sea *hub* de conexiones intercontinentales, nutriente básico para la actividad carguera.

La creación de una comisión para abordar el futuro del aeropuerto fue uno de los puntos del acuerdo entre el *Govern* y el *PSC* para que se aprobaran los Presupuestos de la Generalitat para 2023. Ya está encima de la mesa la negociación las cuentas para este ejercicio y la creación de la comisión bilateral entre el Gobierno central y el de la Generalitat todavía no se había constituido al cierre de esta edición.

Por falta de propuestas no ha sido. Al margen del proyecto inicial presentado por Aena, rechazado por la Generalitat, ha habido más de una propuesta para ampliar el aeropuerto, la última, de la patronal Foment. Llegamos tarde. Estamos dejando escapar el avión.

### AGENDA

**7-9 de febrero de 2024**

**Fruit Logistica**  
Conferencia y Exhibición  
Berlín  
[www.fruitlogistica.com](http://www.fruitlogistica.com)

**28-29 de febrero de 2024**

**Empack y Logistics & Automation**  
Conferencia y Exhibición  
Bilbao  
[www.logisticsautomationbilbao.com](http://www.logisticsautomationbilbao.com)

**21-23 de mayo de 2024**

**Breakbulk Europe**  
Conferencia y Exhibición  
Róterdam  
[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)

**5-7 de junio de 2024**

**SIL**  
Conferencia y Exhibición  
Barcelona  
[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)

**11-13 de junio de 2024**

**TOC Europe**  
Conferencia y Exhibición  
Róterdam  
[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

**8-10 de octubre de 2024**

**Fruit Attraction**  
Conferencia y Exhibición  
Madrid  
[www.ifema.es/en/fruit-attraction](http://www.ifema.es/en/fruit-attraction)

**19-21 de noviembre de 2024**

**Global Mobility Call**  
Conferencia y Exhibición  
Madrid  
[www.ifema.es/en/global-mobility-call](http://www.ifema.es/en/global-mobility-call)

Informes

## A toda máquina

El sector del transporte y la logística, con un tamaño próximo a los 61.700 millones de euros en España, apunta a un crecimiento de las ventas del 12% en el difícil 2022, marcado por la guerra en Ucrania, según el primer avance de los Libros Blancos que elabora todos los años Transporte XXI

**Alfonso Alday** | Bilbao

El sector del transporte y la logística sigue gozando de buena salud en España. Los datos del primer avance de la próxima edición de los Libros Blancos de Transporte XXI, un completo estudio económico-financiero de las empresas de esta potente industria, no dejan lugar a dudas. En el difícil 2022, marcado por la invasión de Rusia a Ucrania, que disparó los costes energéticos en un escenario inflacionista, la facturación del sector apunta a un crecimiento de doble dígito. En concreto, un 12 por ciento, que se suma al 16 por ciento registrado un año antes. Es decir, casi el doble que el avance del PIB español en el periodo analizado, que rondó el 5,8 por ciento.

Es la proyección realizada por este periódico a partir de las cuentas de dicho ejercicio recabadas en los registros mercantiles correspondientes, que al cierre de esta edición representaban el 78 por ciento de las empresas con actividad del total de la muestra y el 77 por ciento de los ingresos de 2021. Las cifras definitivas podrían bailar ligeramente, pero sí se puede avanzar que 2022 fue un buen año, pese a la complicada coyuntura, que incluyó un paro de transportistas entre mediados de marzo y principios de abril.

Las ventas agregadas del sector, con todos los modos y especialidades en positivo, van camino de situarse en el entorno de los 61.700 millones de euros, unos 12.000 millones más que en los registros prepandemia (+25 por ciento), marcando un nuevo máximo histórico.

### La carretera manda

El informe refleja, un año más, que el transporte por carretera continúa siendo el rey. Se lleva casi la mitad del pastel, con una cuota de mercado del 41 por ciento. El avance elaborado por este periódico apunta a un incremento de las ventas del 15 por ciento con respecto a 2021, muy por encima del aumento de la actividad en ese mismo año, con solo un avance del 1,3 por ciento en las toneladas transportadas por carretera. La progresión de las ventas con respecto a 2019 se eleva hasta el 17 por ciento. Con todo, la industria se muestra cauta. El vicepresidente ejecu-



Más que planificación, lo que hace falta ahora mismo es ser muy flexible y veloz

**Ramón Valdivia**

Vicepresidente ejecutivo de Astic

Los fletes todavía estaban muy elevados y la inflación disparada en 2022

**Enric Ticó**

Presidente de Feteia-OLTRA

El temor al impacto del ETS es uno de los aspectos que más nos preocupa

**José Luis Romero**

Secretario general de Anesco

La logística y el transporte se ha convertido en un termómetro ideal de la economía

**Francisco Aranda**

Presidente de UNO

### CRECIMIENTO A DOBLE DÍGITO

El transporte suma su segundo año consecutivo al alza desde el ejercicio de la pandemia mundial y logra aumentar la facturación un 30% en los últimos cinco años, marcando un nuevo registro histórico.

	2022	%22/21	%22/19	%22/18	2021	2020	2019	2018
Carretera	25.303	+15%	+17%	+22%	22.064	20.394	21.591	20.739
Transitario	12.864	+13%	+66%	+72%	11.346	7.655	7.764	7.493
Marítimo	8.135	+13%	+16%	+20%	7.222	6.340	7.005	6.780
Express	6.812	+3%	+14%	+27%	6.584	6.159	5.998	5.385
Op. Logístico	6.747	+10%	+23%	+25%	6.121	5.619	5.485	5.383
Ferrocarril	1.089	+23%	+20%	+30%	885	797	909	837
Aéreo	759	+13%	-2%	+1%	671	562	778	755
<b>TOTAL</b>	<b>61.708</b>	<b>+12%</b>	<b>+25%</b>	<b>+30%</b>	<b>54.893</b>	<b>47.526</b>	<b>49.530</b>	<b>47.373</b>

Datos en millones de euros, calculados proyectando al total de la muestra de datos de 2022 ya entregados al Registro Mercantil. Elaboración: Transporte XXI.

Tamaño de la muestra: 78% de las empresas con actividad y el 77% de las ventas de 2021.

tivo de Astic, Ramón Valdivia, cree que “la situación no pinta tan bien como podría augurar el incremento de facturación”, tras recordar el fuerte aumento de los costes y las ayudas recibidas por el sector en forma de céntimos por litro consumido. Una situación que se prolongó en 2023. De cara a 2024, la patronal prevé un año marcado por la ralentización del crecimiento del transporte por carretera, el continuo aumento de sus costes y la consolidación de movimientos corporativos en el campo de fusiones y compras. “Más que planificación, lo que hace falta ahora mismo es ser muy flexible y veloz en la implementación de las decisiones que cada coyuntura nos vaya aconsejando tomar”, apuntó Valdivia a este periódico.

### Al ritmo de los fletes marítimos

El año 2022 también ha sido bueno para el sector transitario, segunda especialidad por volumen de ingresos, con un peso del 21 por ciento. La progresión del negocio apunta a un crecimiento del 13 por ciento, superando en un 66 por ciento los registros prepandemia. Un avance que responde en gran medida a los fletes de

transporte marítimo, que aún seguían elevados en dicho ejercicio, según reconoció el presidente de Feteia, Enric Ticó. Además, añadió, “las estadísticas de comercio exterior se mantuvieron en una línea de crecimiento, lo que nos permitió tener un año favorable”. Eso sí, el presidente de la federación de transitarios advirtió que “a finales de 2022 vimos ya ciertas muestras de debilitamiento en la demanda, que se acrecentó a finales de 2023, que resultó mucho más difícil”. En este sentido, lamentó que “todos los indicadores muestran que esta será la situación que tocará vivir durante 2024, con nuevas caídas en el comercio internacional”.

El sector marítimo



y portuario, que siguió notando la recuperación del tráfico en los puertos españoles, un 3,2 por ciento más que en 2021, tampoco se baja de la ola buena. Las empresas de esta industria, que incluye navieras, consignatarias, terminalistas, remolcadores y amarradores, apuntan a un incremento de las ventas en 2022 del 13 por ciento, superando, igualmente, los registros prepandemia (+16 por ciento). Eso sí, las aguas bajan revueltas. “Los movimientos del sistema portuario español siguen acusando las tensiones internacionales y, en este inicio de año, el temor al impacto del ETS es, además, uno de los aspectos que más nos preocupa”, señaló José Luis Romero, secretario general de Anesco. De hecho, la patronal de la estiba confirma que “vamos a estar muy pendientes de la evolución de los tráficos para valorar el alcance y las consecuencias de esta nor-

mativa ante la posible pérdida de competitividad de algunos de los puertos españoles más importantes del Mediterráneo”.

También fue un año bueno para los operadores logísticos, que apuntan a un incremento de las ventas del 10 por ciento en 2022, un 23 por ciento más que en 2019. “No solo aumentaron su facturación, sino que también superaron las expectativas de ventas a pesar de los distintos problemas a los que tuvieron que hacer frente”, señaló Francisco Aranda, presidente de UNO, en clara alusión al conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, los elevados costes energéticos y la espiral inflacionista. Aranda recordó que “aunque afrontamos con éxito esta coyuntura desfavorable, sí que es cierto que detectamos un frenazo en el consumo y un estancamiento en la actividad, con unas operaciones vinculadas al Black

### LIBROS BLANCOS

Los datos definitivos se plasmarán en los Libros Blancos de Transporte XXI, que estarán a disposición de los lectores a partir de abril. Estos informes analizan de forma detallada la realidad económica y financiera de todos los modos y especialidades de las empresas del sector.

ESCANEA EL CÓDIGO QR Y DESCARGA LA EDICIÓN 2023 DE LOS LIBROS



CRECEN LAS VENTAS CON RESPECTO A LOS NIVELES PREPANDEMIA

Friday y la Navidad muy parecidas a las del año anterior”. De hecho, el sector *express* es la especialidad que menos creció en 2022, un 3 por ciento, según la proyección de Transporte XXI. De cara a 2024, el presidente de UNO cree que “será el año en el que la falta de ahorro de los hogares, las consecuencias de la subida de los tipos de interés y el aumento del desempleo harán mella en la economía y veremos una contracción del consumo”. Aranda reconoció que “es pronto para efectuar pronósticos”, pero advirtió que “mucho tendría que mejorar la situación económica para que los consumidores y las empresas no empiecen a recortar el gasto y las inversiones”. En este sentido, destacó que “se va a producir un importante recorte en el crecimiento del PIB desde el 2,4 por ciento de 2023 al 1,5 por ciento de este año”.

El ferrocarril, gran protagonista de la agenda política del nuevo ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, fue la especialidad que más progresó en 2022. Las empresas de este negocio, con una escuálida cuota del 1,8 por ciento, apuntan a un crecimiento de las ventas del 23 por ciento. Por último, las estimaciones para el transporte aéreo, también con una cuota residual del 1,2 por ciento, sitúan su crecimiento en el 13 por ciento en 2022.



Marítimo-Portuario

#### 3.4 EVOLUCIÓN POR TRAMOS DE FACTURACIÓN

VENTAS	2022		2021		2020		2019	
	Millones	Cuota	Millones	Cuota	Millones	Cuota	Millones	Cuota
0-50 millones	38	0,02%	35	0,02%	45	0,03%	50	0,04%
50-100 millones	508	0,26%	484	0,25%	520	0,32%	550	0,40%
100-200 millones	111	0,06%	105	0,05%	110	0,07%	115	0,08%
200-500 millones	205	0,11%	195	0,10%	200	0,13%	210	0,15%
500-1.000 millones	43	0,02%	40	0,02%	42	0,03%	45	0,03%
Más de 1.000 millones	475	2,41%	455	2,32%	480	3,05%	500	3,65%
TOTAL	1.510	7,82%	1.465	7,52%	1.597	10,00%	1.710	12,50%

3.5 CUOTAS DE LOS TRAMOS DE VENTAS (2021)

Tramo	Millones	Cuota
0-50 millones	35	0,02%
50-100 millones	484	0,25%
100-200 millones	105	0,05%
200-500 millones	195	0,10%
500-1.000 millones	40	0,02%
Más de 1.000 millones	455	2,32%
TOTAL	1.465	7,52%



Marítimo

# Maersk impulsa el grupaje

La naviera empieza a aceptar en España pequeños envíos de cajas y palés, permitiendo compartir el envío de contenedores marítimos con varios cargadores, ofreciendo precio instantáneo y confirmación de reserva en 4 horas

**Antonio Martínez** | Valencia

La naviera danesa Maersk ha empezado a aceptar en España pequeños envíos de cajas y palés por vía marítima, compartiendo un contenedor con otros cargadores o transportistas. La iniciativa “Maersk Less-than-Container Load” es un nuevo paso del operador para reforzar la verticalización de sus servicios, una mayor penetración en la logística y su desembarco en terrenos desconocidos por las navieras hasta ahora como la primera o última milla.

El impulso al grupaje marítimo (LCL) “permite a pequeñas, medianas y grandes empresas poder reservar en línea fácilmente con Maersk”, señala la compañía, ya que “a través de nuestra plataforma en línea, el cliente puede seleccionar la mejor ruta para su envío y beneficiarse de plazos de entrega predecibles”. Asimismo la compañía danesa subraya que el cargador obtiene “un precio instantáneo basado en su carga y volumen”.

Maersk destaca, que junto al uso del contenedor completo para envíos regulares, mayoritariamente utilizado por empresas de gran volumen, el grupaje “es una solución adecuada y flexible” al permitir entregas en función de las necesidades reales.

La danesa explica que este producto “es ideal para pequeñas y medianas empresas que pueden no tener carga suficiente para llenar un contenedor, aunque también funciona para grandes y medianas empresas que se enfrentan a demandas variables o desean probar nuevos mercados”.

La compañía entiende que sectores exportadores españoles como la moda, automoción, tecnología o bienes de gran consumo “pueden beneficiarse enormemente” con este tipo de transporte.

En cuanto a los costes de los envíos, la compañía naviera indica que al elegir el envío en un contenedor LCL, “solo se paga por el espacio que la mercancía ocupa en el contenedor”, ya que se comparte el espacio y los costes con el resto de cargadores. Maersk explica que “esta solución es más económica que el transporte aéreo y permite enviar menos mercancías con mayor frecuencia y gastar menos dinero en inventario y espacio de almacenamiento”.

Por su parte, Maersk apuesta por unos procedimientos muy flexibles para el tratamiento de este tipo de embarques. La compañía explica que “se puede reservar en lí-

nea iniciando sesión en la plataforma digital de Maersk y relleno de la información relevante sobre la mercancía”.

A continuación, el cargador recibe un precio instantáneo y una confirmación de reserva en cuatro horas. Tras este proceso, el cargador debe dejar las cajas o palés en un almacén de Maersk o solicitar la recogida en el sitio que el cliente decida.

Tras este paso, Maersk procede a la agrupación de la carga con otras, su mani-

pulación y sellado en un depósito de contenedores y su salida a destino en el buque después de haber pasado el despacho de aduanas, para el que la compañía también tiene su propio departamento. A la llegada al puerto de destino, el contenedor se descarga y las cajas o palés se transportan a las instalaciones del cliente o la plataforma logística de Maersk. Es decir, la naviera ofrece una solución *end to end* en grupaje para cualquier cargador interesado.



Patio de contenedores en APM Terminals Algeciras.

## Marea ferroviaria

Maersk observa un crecimiento del negocio intermodal en España en 2024. La naviera danesa ha empezado a centrar sus esfuerzos en el transporte ferroviario para diseñar nuevos servicios que permitan ofrecer corredores libres de carbono a los cargadores.

Para ello, la compañía explica que la mejora en la infraestructura en el sur de Europa, con un crecimiento de la inversión que cifra en un 35 por ciento, va a ser “un factor clave” para permitir que las empresas “contribuyan al objetivo de la Unión Europea” de reducir las emisiones de efecto invernadero en un 55 por ciento para 2030.

Maersk apuesta por “proporcionar una alterna-

tiva verde viable al transporte por carretera” y advierte que “la marea de tráfico vuelve una vez más a los trenes después de que el crecimiento de la logística *just in time* impulsó un mayor volumen a las carreteras”, tras la pandemia.

### Oportunidad

La naviera indica que “el transporte ferroviario ofrece una oportunidad en tiempos difíciles de escasez de conductores, congestiones y cargas administrativas en las fronteras”. Pero para ello, señala que los trenes deben tener “horarios fijos y mayor capacidad de carga para ser una opción confiable para las empresas que buscan un transporte rentable”.

El reciente lanzamiento de un servicio intermodal entre el puerto de Barcelona y varios destinos del sur de Francia, bajo tracción de Captrain, es una de las apuestas que Maersk quiere potenciar en 2024.

Estos trenes, en ancho estándar, son pioneros respecto a anteriores composiciones realizadas en el pasado, ya que “no cambian de tracción en Le Soler”, explican fuentes próximas a Adif. El trayecto entre Barcelona y las terminales francesas se hace con las locomotoras interoperables Euro 6000 de Captrain.

La intención de la naviera, a través de su filial APM Spain Railways, es alargar el servicio con trenes eléctricos entre España y Francia con la resolución de la conectividad ferroviaria en las zonas de Tarragona, Zaragoza y las terminales del puerto de Valencia.

Carretera

# A.T. La Espada potencia el frío

La compañía, que opera con la marca ESP Solutions, encarga a Logistik Service y Brookfield una plataforma logística frigorífica en Alhama de Murcia



**Iñaki Eguia | Ceutí**  
A.T. La Espada ha firmado un acuerdo con la *joint venture* formada por la gestora canadiense de fondos Brookfield y

la promotora madrileña Logistik Service para desarrollar un proyecto 'llave en mano' de una plataforma logística de frío en Alhama de Murcia.

Infografía de la plataforma de frío A.T. La Espada.

La compañía murciana de transporte por carretera, que opera con la marca ESP Solutions y está participada por los fondos de inversión Avior y Blantyre, se asentará en una parcela de 85.000 metros cuadrados para desarrollar, en dos fases, su nuevo proyecto inmobiliario.

En la primera se construirá una plataforma logística de frío de 20.000 metros cuadrados, con una capacidad de 35.000 palés, y que dispondrá de 40 muelles de carga y descarga, con instalaciones de refrigeración y congelación de última generación.

Para la segunda, contempla la construcción de una nave adicional de al menos 20.000 metros cuadrados de superficie construida. Una vez finalizadas, estas dos naves sumarán una capacidad total de 80.000 palés y 100 muelles de carga y descarga, incorporán-

dose al abanico de servicios de esta *joint venture*.

La consultora inmobiliaria Proequity, que también participó en la formación de la alianza entre Brookfield y Logistik Service, ha sido la asesora de este proyecto para ESP Solutions, que además ha contado con la participación de los despachos de Gómez Acebo & Pombo y Garrigues, para proporcionar el asesoramiento jurídico necesario en el cierre de la operación.

El operador murciano, que en 2021 integró a la alicantina Exit, ha tomado durante el pasado año el control de Trans Rocamar y Frío Alquería, del grupo Transrocamar. El grupo A.T. La Espada generó un volumen de negocio de 185,4 millones de euros en 2021, un 20,4 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los datos del Registro Mercantil.

€  
185

MILLONES DE EUROS FACTURÓ EL GRUPO EN 2021

 **setir**

Más de **25 años** al servicio de los transportistas

**SERVICIOS:**

- ✓ Gestión de peajes
- ✓ Recuperación de IVA
- ✓ Gasóleo profesional
- ✓ Venta de CMR y CPN
- ✓ Sistema E-CMR
- ✓ Burotrans
- ✓ Tarjetas de combustible

Tel. 91 451 48 00

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

MARÍA LUZ COBOS RODRÍGUEZ  
Directora general de Transaher

# “Es preciso un marco de seguridad para invertir en flota”

La directora general de Transaher advierte que las nuevas tecnologías para descarbonizar el transporte “están todas muy verdes”, por lo que el sector necesita ayudas para poder acometer la inversión en nuevos vehículos. María Luz Cobos reclama también la liberalización a escala europea de los megacamiones y ‘duotrailers’, para que “podamos hacer tráfico transfronterizo” con ellos

Carlos Sánchez | Madrid

► **¿Cómo ha sido la evolución de Transaher en sus cerca de 40 años?**

Hace apenas 30 años, Transaher era una empresa familiar con tres sedes en Madrid, Barcelona y Valencia. Hoy podemos decir orgullosos que se ha convertido en una gran empresa, con una gran red de distribución y un buen posicionamiento logístico. El crecimiento ha sido constante y continuado durante todos estos años y se ha conseguido, sin duda, gracias al excelente equipo profesional que la compone.

► **¿En qué medida han ido modificando el modelo de negocio?**

Siempre hemos tenido claro que parte del éxito radica en adaptarse siempre a las necesidades de nuestros clientes. A medida que ellos avanzaban, nosotros lo hemos hecho con ellos porque nos gusta acompañar a nuestros clientes en su crecimiento y adaptarnos a lo que nos soliciten. Es cierto que prácticamente desde los inicios se ofrecían servicios tanto de transporte como de logística, pero se hizo así precisamente porque nuestros clientes nos lo solicitaron. Al final somos una empresa de servicios y estamos aquí para ofrecer cobertura total. El éxito de Transaher radica en ofrecer ambos servicios porque todos nuestros clientes de logística también lo son de transporte, lo que ofrece una base muy estable a la red de transporte. Se trata de clientes de primer nivel, lo que nos ha permitido crecer aprendiendo de ellos, es decir, que además de cubrir sus necesidades vamos aprendiendo de ellos porque de los buenos clientes siempre se aprenden buenas prácticas. Todo ello ha derivado en la profesionalización de Transaher, incorporando a la empresa talento de todos los ámbitos que son primeros espadas.

► **¿Es el sello de la empresa?**

Para 2024, esperamos inaugurar nuevos centros en Madrid y Valencia

Nuestro objetivo es continuar creciendo en todas las ramas y desarrollar todo lo posible el ámbito internacional

La estimación de cierre de 2023 es de un crecimiento de más de un 10% respecto a 2022

Sí, por supuesto. Esto es lo que nos diferencia y realmente nos ha permitido crecer. Las empresas de servicio no es que no tengamos un producto, sino que nuestro producto es precisamente ese servicio. Un servicio que desarrollan las personas y tener a las mejores y al mejor equipo es lo que permite desarrollar la empresa en mayor medida.

► **Es la directora general de Transaher desde 2007, ¿qué balance hace?**

A nivel personal ha sido un reto importante. Ha supuesto muchísimo trabajo, pero también ha conllevado muchas satisfacciones a la hora de ver crecer la empresa y ver cómo se ha ido desarrollando. Por eso, reitero, que en lo personal ha sido muy satisfactorio.

► **¿Qué cualidades debe tener un directivo para acumular tantos años al frente de una compañía del sector?**

El compromiso con la empresa es lo primero. Además, la orientación al cliente es fundamental junto al cuidado del personal, ya que son la base para que el servicio que se da a los clientes sea excelente. Más allá, no creo que sea diferente de los valores que pueda necesitar cualquier otro directivo. Este no es un sector más difícil que cualquier otro, al final cada uno tiene su complicación.

► **El grupo alcanzó en 2021 crecimientos de dos dígitos en ventas tanto en Grupo Transaher como en Transaher Central de Liquidaciones. ¿Cómo acabaron 2022?**

Grupo Transaher cerró el año 2022 con unas ventas de 101,88 millones de euros y un crecimiento del 10 por ciento, mientras que Transaher Central alcanzó los 56,47 millones y un incremento del 7 por ciento.

► **¿Cómo cerraron el ejercicio 2023?**

La estimación de cierre de 2023 es de un crecimiento de más de un 10 por ciento respecto a 2022.

► **¿Qué peso tienen, actualmente, las líneas de negocio de transporte y de operaciones logísticas en la compañía?**

Están muy entrelazadas. En logística tenemos, aproximadamente, un 35 por ciento del negocio y el 65 por ciento restante es transporte. Podemos ofrecer una trazabilidad total a los clientes al tener capacidad para ocuparnos de toda su logística de manera integral. Esto representa una gran ventaja para ellos ganando en eficiencia, en inmediatez y, sobre todo, en flexibilidad.

► **¿La logística crece?**

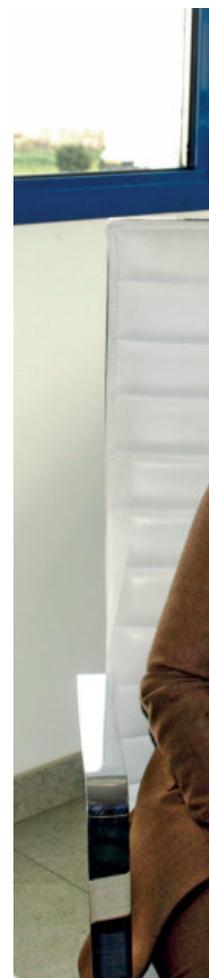
Sí, todos los años crece. A finales de 2022 abrimos un almacén en Valencia de 12.000 metros cuadrados y en Barcelona hemos ampliado nuestra capacidad con un nuevo almacén de 8.000 metros cuadrados. Para 2024, esperamos inaugurar nuevos centros en Madrid y Valencia. Gracias a la ubicación muy estratégica de nuestros almacenes, cerca de las grandes ciudades y al lado de nuestros hubs de transporte podemos ofrecer servicios *same-day* y horas de corte más tardías, lo que redundará en incremento de las ventas de nuestros clientes.

► **¿Cuál es la hoja de ruta de Transaher para seguir creciendo?**

Sin duda, continuar diversificando servicios. Somos una red muy completa ya que ofrecemos desde la paquetería hasta la palettería industrial, *home delivery* de producto voluminoso, logística o logística dedicada para algunos sectores. En este punto es importante recalcar la especialización que hemos desarrollado en este ámbito en sectores como el neumático, electrónica de consumo o climatización, entre otros. Finalmente, ese es nuestro objetivo: continuar creciendo en todas las ramas y desarrollar todo lo posible el ámbito internacional donde tenemos una excelente oportunidad de negocio gracias a nuestras alianzas dentro de la red europea Paneco. Estamos desarrollando enormemente el negocio internacional a demanda de las necesidades de los clientes y continuaremos haciéndolo con el foco puesto en el crecimiento de todas nuestras áreas de trabajo.

► **¿Cuál es la foto fija actual de los activos con los que cuenta Transaher?**

En transporte tenemos 44 delegaciones por toda España, que cubren todo el territorio nacional. Además, en logística disponemos de más de 120.000 metros cuadrados repartidos entre ocho gran-



des centros logísticos situados en Madrid, Valencia y Barcelona. Nuestra plantilla está integrada por 685 trabajadores a fecha actual y la flota propia más la subcontratada supera los 1.500 vehículos.

► **¿Qué representa la actividad vinculada al negocio del ecommerce?**

La entrega domiciliaria no es la parte más importante de nuestro negocio, pero también cubrimos esta área porque clientes habituales han desarrollado la venta *online* y los hemos acompañado en su crecimiento adaptándonos por completo a este tipo de entrega, además, tenemos otros clientes que solo hacen venta *online*, pero se trata de clientes de entrega domiciliaria de



**especialistas, ¿no es cierto?**

Es más complicado que entregar en un domicilio un sobrecito o un paquete pequeño ya que para este fin se pueden utilizar las tiendas de conveniencia o los buzones inteligentes. Sin embargo, en un envío voluminoso a domicilio solo queda entregar *in situ*. Estamos desarrollando mucho nuestro programa de última milla para ser lo más eficientes posible pudiendo preavisar al cliente y que el destinatario puede seleccionar la franja horaria que mejor le convenga. El objetivo es evitar fallos o devoluciones, porque si tener fallos o devoluciones en entregas en el comercio electrónico habitual resulta costoso, imagina si se trata de entregar un producto voluminoso.

► **Otra actividad en crecimiento es la palettería.**

Gran parte de la mercancía que movemos es palettería, pero no somos una red de palettería como tal. La diferencia radica en que nosotros entregamos palés irregulares, de cualquier tamaño y un número de palés sin límite, mientras que las redes de palettería sí que limitan el número de palés. Nuestra mercancía es mucho más diversa y eso nos permite ser mucho más flexibles que en una red de palettería al uso.

► **¿Les está afectando directamente la escasez de conductores profesionales?**

Es un tema crítico. Estamos todavía lejos de que se generalice la conducción autónoma y durante este tiempo se jubilan más conductores de los que se incorporan a la profesión. Vamos a tener unos años complicados porque no se trata, como algunos tienden a simplificar, de pagar bien al conductor, porque eso ya lo hacemos. El problema es que es un puesto de trabajo que ahora no se considera atractivo y muchas personas se decantan por otros que sí consideran como tal.

► **En el caso de Transaher, los conductores duermen la mayoría en casa.**

Sí, todos duermen en casa, incluso los de los de rutas de larga distancia. Procuramos organizar las rutas de tal forma que casi siempre puedan volver a dormir. De todos modos, hay dificultad tanto para encontrar conductores de camión como conductores de reparto, ya que, en general, hay déficit en todo el sector del transporte.

► **¿Y la formación del conductor?**

Primero, hay que formarles en la tarea y luego en las necesidades específicas

producto voluminoso. Una vez más, gracias a la especialización que hemos desarrollado en este ámbito, hemos conseguido la habilitación como proveedor homologado de Amazon para producto voluminoso. También nuestro negocio se ve influenciado por los flujos de comercio electrónico de manera indirecta porque abastecemos a los centros de Amazon y otras grandes superficies diariamente, porque nuestros clientes venden en esta plataforma y otras.

► **Este tipo de entrega está en manos de**



**María Luz Cobos Rodríguez** es

licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la **Universidad de Extremadura (UEX)**. Al mismo tiempo, es también M.B.A. por el **Instituto de Empresa (I.E.)**, además de Máster en Supply Chain por el Institute for Careers and Innovation in Logistics & Supply Chain (**ICIL**). Cobos inició su carrera profesional en el mundo docente y en el sector del asesoramiento financiero. En el año 1993, se incorpora a Transaher como **directora financiera**, siendo partícipe del desarrollo y transformación de la empresa, especialmente desde 2007, año desde el que ejerce como **directora general** de la compañía.

de cada empresa, porque no todas las empresas tenemos las mismas ni todas las empresas tenemos los mismos protocolos de entrega. Todo esto lleva un tiempo, pero nosotros procuramos fidelizarlos y que no se marchen. La verdad es que tenemos una gran fidelización tanto de la flota de autónomos como del personal.

► **¿Las empresas del sector son compañías tecnológicas?**

Hoy en día no se puede realizar ninguna actividad ni de logística ni de transporte sin apoyarnos en la tecnología ya que es una herramienta clave que tenemos que desarrollar continuamente porque surgen nuevos avances y debemos incorporarlos. En Transaher tenemos un departamento de sistemas y un departamento de innovación para ir trabajando e incorporando todas estas novedades que nos parecen adecuadas para nuestra actividad.

► **¿Cuál es la estrategia de Transaher en el ámbito de la sostenibilidad?**

Desde la dirección de Transaher tenemos un fuerte compromiso con la sostenibilidad que se traduce en medidas específicas que ya se están llevando a cabo en toda nuestra red. En primera instancia, hemos instalado placas fotovoltaicas en todas nuestras naves propias, además de luces *leds* en nuestras instalaciones y tenemos en marcha proyectos específicos para reciclar los residuos propios de una actividad como la nuestra, desde madera a plásticos o cartón. En cuanto a la flota de vehículos, hemos invertido en 'duotrailers' porque es un vehículo más eficiente desde el punto de vista del consumo de combustible y desarrollamos un proyecto de inversión en vehículos eléctricos para ir incorporando unidades, progresivamente, durante los próximos cinco años. Al mismo tiempo y de manera paralela, ofrecemos formación a nuestros conductores en conducción eficiente.

► **¿Qué le pediría, en nombre del sector, a la Administración?**

Necesitamos ayudas para invertir en nuevas tecnologías para descarbonizar el transporte, porque realmente las tecnologías están todas muy verdes y las empresas necesitamos un cierto marco de seguridad para poder invertir. También precisamos la liberalización completa de los vehículos de grandes dimensiones, megacamiones y 'duotrailers'. Aunque acabamos de comprobar que, afortunadamente, la DGT ha autorizado los 'duotrailers', sería conveniente una liberalización total en el ámbito europeo para que podamos hacer tráfico transfronterizo. Esto sería de mucha utilidad y mejoraría la eficiencia en estos flujos, especialmente para nosotros en los países limítrofes con España, como son Portugal y Francia. Y sobre todo, que nos dejen trabajar.



Transitarios

# Ocean Transport seguirá su expansión con medios propios

Tras implantarse en Marsella, proyecta instalaciones en Valencia e Italia para potenciar su actividad como transitaria, flotista y operador logístico

**Eva Mármol** | Barcelona

Ocean Transport (nombre comercial de 2009 Ocean Transport Spain) proyecta seguir creciendo con oficinas propias para potenciar sus actividades como transitaria, la principal, flotista y operador logístico.

La compañía, con sede central en Barcelona, inició su expansión territorial con instalaciones propias fuera de España el año pasado. Abrió oficinas en Marsella (Francia) como transitaria marítima y operador de transporte. No se quedará aquí. El objetivo de la compañía, fundada en 2009 por Jordi Escudero e Irene Gómez del Moral, es implantarse en Valencia, con una plataforma para entrar a ofrecer directamente servicios logísticos, y Génova (Italia), con una oficina para servicios transitarios y de carretera, a lo largo de este año.

Ocean Transport comenzó como transitaria marítima especializada en servicios con el norte de África y Oriente Medio. Diez años después de su creación, diversificó su actividad entrando en el transporte

por carretera con flota propia. Siguió ampliando nicho al abrir una división de transporte aéreo en 2021.

En transporte por carretera, “pasamos de empezar con una tractora en 2019 a contar con 40 actualmente”, señala Jordi Escudero. Además, tiene una flota de 100 remolques. “Mientras la tendencia del mercado es la externalización, nuestra estrategia es internalizar y contar con la máxima estructura propia para tener un mayor control de los servicios que prestamos”, añade el empresario.

La compañía hace tanto transporte nacional como internacional, grupaje y carga completa. Es usuaria habitual de los servicios de *short sea shipping* que enlazan el puerto de Barcelona con Italia. Tanto en su actividad transitaria como en transporte por carretera, sus principales mercados son Marruecos, Túnez y Turquía, sobre todo para los sectores textil y de automoción.

La apertura en Marsella responde precisamente a “potenciar más los flujos con el

Es usuaria habitual de los servicios de *short sea shipping*.

norte de África” a través del puerto francés: “Controlamos directamente la operativa de nuestros camiones que antes hacíamos a través de agentes”.

Actualmente, Ocean Transport impulsa su actividad transitaria marítima y aérea en Sudamérica: “Europa es un mercado maduro y Sudamérica es un mercado con potencial de crecimiento”.

Es por ello que la compañía baraja abrir su primera oficina fuera de Europa en un país sudamericano, aunque no es una decisión tomada.

Como flotista, Ocean Transport ha empezado a realizar las primeras operaciones en transpor-

te de contenedores en el puerto de Barcelona, “aprovechando la situación estratégica que tiene nuestra base”, situada en el término municipal de El Prat de Llobregat, a escasos kilómetros de la dársena catalana. Su objetivo es entrar también en esta actividad en el puerto de Valencia.

Ocean Transport registró una facturación de 6,68 millones de euros en 2021, el 40 por ciento más que en 2020 y el 76 por ciento más que en 2019, de acuerdo con el último Libro Blanco del sector de Transporte XXI. Tuvo unas ventas de 10,1 millones en 2022 y alcanzó alrededor de 11 millones en 2023, según la propia compañía.

Se trata de un crecimiento que no ha sido fruto de la escalada de los fletes en 2021 y 2022, “no nos aprovechamos de la situación inflacionista”. Es más, “nuestro principal mercado, el norte de África, es más estable en precios”, que los flujos con Asia. Respondió al “crecimiento de las rutas y los tráficos, habiendo diversificado en clientes”. Y un crecimiento que todavía tiene más mérito teniendo en cuenta que Argelia “era un mercado muy potente para nosotros”.

Aunque Argelia era un mercado importante, crece

Ferrocarril

# Serveo mantiene Portbou

La antigua Ferroser continuará gestionando la primera terminal peninsular en tráfico internacional

**Eva Mármol | Girona**  
Serveo Servicios Auxiliares (nueva denominación de Ferroser Servicios Auxiliares) mantendrá la gestión y explotación de la instalación de carga intermodal ubicada en el interior de la Terminal de Transporte de Mercancías (TTM) de Portbou (Girona). Ha sido la única oferta presentada al concurso convocado por el Adif de la que es la principal terminal peninsular de tráfico internacional, punto de transbordo entre el ancho de vía ibérico y el internacional (UIC).

La adjudicación ha sido por el mismo montante por el que salió a licitación, 648.608 euros (IVA incluido) por un periodo de cuatro años, con la opción de un máximo de dos más. El Adif no ha exigido ninguna inversión inicial al adjudicatario a diferencia de otras terminales que ha sacado a concurso.

La instalación es punto de transbordo del ibérico al UIC

Serveo se ha adjudicado unas instalaciones 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.

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

un volumen de 40.404 UTIs en 2022, según datos del Adif. Ello supone el 11 por ciento menos en relación al ejercicio precedente. Durante la última década, su mejor registro son

los 47.606 UTIs que canalizó en 2014.

Serveo es la nueva marca de Ferrovial Servicios desde 2022 tras la entrada del fondo de inversiones español Portobello Capital

como accionista mayoritario (75,01 por ciento) en el negocio de servicios e infraestructuras en España de la constructora. El restante 24,99 por ciento sigue en manos de Ferrovial.



**LOGISTICS & AUTOMATION**  
The future of intralogistics technology



**EMPACK**  
THE FUTURE OF PACKAGING

**28-29 febrero 2024**  
**BEC, BILBAO**



**EL ÚNICO PUNTO DE ENCUENTRO DEL PACKAGING  
Y LA LOGÍSTICA EN LA ZONA NORTE DE ESPAÑA**

Celebrado con



**TRANSPORT & DELIVERY**  
WHERE SHIPPERS AND FORWARDERS MEET

by **EASYFAIRS**



**¡REGISTRO GRATUITO SOLO ONLINE! CÓDIGO: TXX11**  
[www.empacklogisticsautomationbilbao.com](http://www.empacklogisticsautomationbilbao.com)



Imagen de la terminal de Bouzas en el puerto de Vigo.

Marítimo

# Stellantis apuesta por Vigo

La Autoridad Portuaria, que preside Carlos Botana, tramita una concesión de 235.000 m<sup>2</sup> en la terminal de Bouzas para la multinacional del automóvil

Iñaki Eguía | Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo ha iniciado el trámite de competencia de proyectos tras la solicitud presentada por Stellantis España para obtener una concesión administrativa de una superficie de 235.000 metros cuadrados en la terminal de transbordadores de Bouzas, que también incluye el actual silo con capacidad para almacenar 4.000 vehículos.

El desarrollo de Stellantis en el puerto de Vigo se produce en un contexto de fuerte actividad en su factoría gallega, que finalizó el pasado ejercicio por encima de los 531.000 vehículos ensamblados, un 31,5 por ciento más que en 2022.

Además, la multinacional de automoción mantiene el compromiso de adjudicar a la fábrica de Balaídos la próxima arquitectura de vehículos eléctricos, cuyo lanzamiento está previsto para el periodo 2027-2028.

El puerto de Vigo está viviendo un momento histórico con el tráfico de vehículos, que en 2023 superó el listón de las 600.000

unidades, batiendo un nuevo récord de movimientos. Un 80 por ciento son de exportación.

Suardiaz y Termicar Vigo, sociedad formada por Ceva Logistics, que en 2023 integró los activos de Bergé Gefco, junto con la naviera noruega UECC, son los principales operadores en la dársena de Bouzas.

Suardiaz realiza la conexión para carga rodada entre Vigo y Nantes Saint-Nazaire, que en 2023 celebró su 50 aniversario. Y desde el pasado octubre, la naviera, que preside Juan Riva, añadió un enlace semanal entre la dársena gallega con Liverpool, para el suministro de componentes a la planta de Stellantis en Ellesmere Port.

La dársena de Bouzas destina una superficie al tráfico ro-ro que supera los 400.000 metros cuadrados, estableciendo una capacidad máxima, entre la explanada y el silo

de almacenamiento para automóviles, para estocar un total de 18.000 unidades.

El puerto de Vigo ha sufrido en los últimos meses problemas de congestión de almacenamiento de vehículos en la dársena de Vigo, derivados del desequilibrio de la economía mundial tras la pandemia, o la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Esta coyuntura ha provocado la falta de aprovisionamientos de determinadas piezas para la industria de automoción, una producción irregular de vehículos, o huelgas que afectaron a los transportes por carretera.

Para descongestionar la terminal de Bouzas, el Puerto de Vigo, la Xunta de Galicia y el Consorcio de la Zona Franca de Vigo han ofrecido espacio en la Plataforma Logística e Industrial de Salvaterra-As Neves (Plisan), donde pueden acoger unas 7.000 unidades, así como en una campaña en O Porriño.

Además, la entidad portuaria que preside Carlos Botana impulsa la construcción de un segundo silo de idénticas dimensiones al actual, que permitirá almacenar 4.000 vehículos. Esta nueva infraestructura se encuentra incluida en el plan de inversiones del puerto de Vigo con un presupuesto de 25 millones de euros.

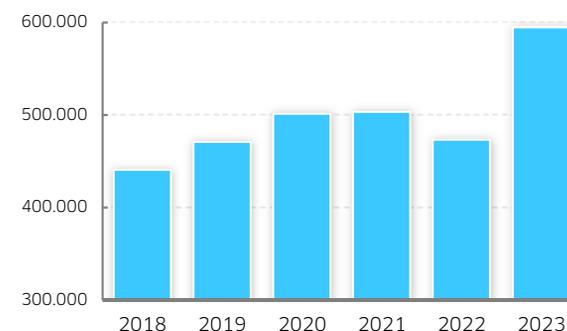
Junto a Suardiaz y UECC también ofrecen servicios regulares ro-ro desde Vigo Grimaldi y su filial Finlines, que en 2024 doblará su conexión semanal a Zeebrugge, Wallenius Wilhelmsen, Neptune, K-Line, Höegh Autoliners o Nippon Yusen Kaisha (NYK). Aunque la operativa para Stellantis en Vigo acapara la mayor parte del movimiento de vehículos en la terminal de Bouzas, otras marcas como Toyota, Ford, Renault y Mercedes-Benz también emplean las instalaciones de la dársena gallega.

531.000

VEHÍCULOS PRODUJO LA PLANTA DE STELLANTIS EN BALAIIDOS EN 2023

## SOBRE RUEDAS

La Autoridad Portuaria de Vigo bate un nuevo récord en el movimiento de vehículos, con más 594.000 hasta noviembre, un 40,5% de subida.



Año 2023 hasta noviembre. Fuente: Autoridad Portuaria de Vigo.

Carretera

# Tudefrigo avanza en sostenibilidad

El transportista guipuzcoano de temperatura controlada, tras instalar placas solares en sus bases logísticas de Navarra y Almería, incorpora sus primeros *duotrailers* frigoríficos

**Iñaki Eguía | Lasarte**  
Tudefrigo, que en 2023 celebró su 30 aniversario, sigue en su recorrido para avanzar hacia un transporte más sostenible con la incorporación de sus primeros *duotrailers* frigoríficos.

El flota guipuzcoano, especialista en transporte a temperatura controlada, trabaja para reducir las emisiones con la puesta en marcha de dos vehículos de estas características, de Lecitrailer, equipados con tecnologías eficientes de frío para reducir el consumo de combustible.

Los dos conjuntos están compuestos por semirremolques frigoríficos Evolution conectados entre sí a través de un *dolly* de un eje Lecitrailer. Uno va provisto del sistema Thermo King Advancer A-400 y el otro

cuenta con el desarrollo de Carrier Vector HE 17.

Junto con los dos primeros *duotrailers*, que se emplearán para conectar las bases logísticas de Tudefrigo entre el norte y el sur de España, el transportista guipuzcoano se ha reforzado con otros 27 semirremolques frigoríficos Evolution del mismo fabricante.

El operador cuenta con un total de 300 camiones y más de 475 semirremolques para sus servicios de transporte internacional. Además, sus cinco instalaciones, situadas en Lasarte, Tudela, El Ejido (Almería), Algeciras y Tánger (Marruecos) superan los 50.000 metros cuadrados de superficie.

También conforme a su compromiso en sostenibilidad, la compañía guipuzcoana de

transporte por carretera, fundada en 1993 por los hermanos Tudero García, completó este año el establecimiento de placas solares en sus bases logísticas de Tudela y El Ejido. Este

desarrollo permite crecer en autoconsumo energética en sus actividades logística y almacén, y de servicio integral de aduanas con depósitos aduaneros.

Imagen de uno de los *duotrailers* frigoríficos de Tudefrigo.



An advertisement for ValenciaPort. The background is a teal and orange gradient with a grid pattern and glowing points. The main logo 'valenciaPort' is at the top left. To the right is the official logo of the 'Autoridad Portuaria de Valencia' with the text 'VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA'. Below the main logo is a stylized 'U' icon and the slogan 'Marca de Garantía' with 'Puerto de Valencia · Puerto de Sagunto' underneath. At the bottom, there are three circular icons: a stopwatch, a hand holding a document, and a crane. The website addresses 'marcagarantia.com' and 'valenciaport.com' are at the bottom right.



NARVAL

Operadores Logísticos

# Narval avanza en su estrategia de crecimiento

La compañía apuesta por reforzar y mejorar el servicio en la zona de Levante mediante operativa propia, a la par que impulsa la integración de su red de colaboradores en la península

**Carlos Sánchez | Madrid**  
Transportes Frigoríficos Narval, empresa dedicada a la distribución y logística a temperatura controlada que opera en el mercado con el nombre comercial de Narval Logística Frigorífica, pone el foco de su crecimiento orgánico en la mejora del servicio a sus clientes en toda la península ibérica.

En este contexto, la compañía que dirige Marta Sánchez López-Lago ha considerado que era necesario “fortalecer la zona de Levante, que es donde hemos dirigido nuestros esfuerzos en el pasado año”, apuntan a Transporte XXI fuentes de la compañía. De esta manera, “hemos iniciado operativa propia en Levante, lo que nos ha permitido reforzar la zona y mejorar el servicio”, resaltan.

En el marco de esta estrategia de crecimiento, Narval tam-

bién apuesta por “integrar al máximo a todos los colaboradores para que se alineen con la estrategia de sistemas y servicio” de la compañía. Y es que, además de la mejora del servicio, desde la firma impulsan que la información al cliente se realice siempre con la mayor inmediatez.

Al mismo tiempo, Narval también tiene puesto el foco en su política de sostenibilidad, que es una de las líneas estratégicas definidas por la compañía tanto en lo que se refiere a los medios de transporte como en sus instalaciones logísticas.

En el caso de los medios de transporte, el operador está apostando desde hace unos años por los megacamiones. Además, “estamos en contacto con los fabricantes para estar informados de todos los modelos que están en el mercado”,

Narval opera una flota integrada por más de 200 vehículos.

señalan, con el objetivo de reforzar su flota incorporando todos los años nuevos vehículos más ecológicos, “como eléctricos, propulsados por gas o de hidrógeno”.

No obstante, “a lo largo de 2023 hemos realizado pruebas con vehículos eléctricos, pero la deficiente red de recarga que ahora mismo está disponible en la parte más rural del país hace que estos vehículos, hoy en día, no sean factibles para el reparto capilar en el que Narval está especializada”, advierten.

Al mismo tiempo, el operador ha instalado paneles solares en todas sus instalaciones logísticas, ha sustituido transpaletas de movimiento por herramientas más sostenibles y ha incorporado luces led en todas sus naves. De cara al presente año, la compañía planea iniciar el proceso con alguna herramienta de certificación “que nos permita medir de manera más exacta el impacto de estas medidas”, matizan.

## Refuerzo en Madrid

También el pasado año, Narval reafirmó su posición en el mercado ibérico con la ampliación de su delegación en Madrid, que supuso un crecimiento de 1.000 metros cuadrados, equivalentes a 481 palés, en un módulo que opera totalmente en

frío positivo, entre 0 y 2 grados centígrados.

Narval da, además, un paso adelante en el sistema de refrigeración habitual en sus delegaciones al pasar de un gas sintético de alto coste y menor potencia calorífica, a la refrigeración con amoníaco y glicol, que son “opciones más económicas y ofrecen un mayor rendimiento en la generación de frío”. De esta manera, el operador puede reorganizar las cámaras de congelado de los actuales módulos en uno con mayor capacidad y que permite trabajar con más calidad en ambas temperaturas.

Narval es una empresa familiar que dispone de 12 sedes en España más una en Portugal, que suman más de 21.000 metros cuadrados,

una cuarta parte de ellos con capacidad de almacenamiento frigorífico (congelado y refrigerado). La red da cobertura a 11.000 puntos de distribución capilar en toda la península ibérica, donde trabaja con rutas diarias operadas por 125 vehículos frigoríficos propios y otro centenar subcontratados.

Transportes frigoríficos Narval alcanzó unas ventas de 29,79 millones de euros en 2021, lo que supuso un crecimiento del 30 por ciento, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

# 21.000

**M2 DE CAPACIDAD LOGÍSTICA TIENE NARVAL, UNA CUARTA PARTE FRIGORÍFICOS**

Ferrocarril

# Guinovart Rail extiende su capacidad en Madrid

El operador ferroviario, filial del grupo OHLA, se adjudica dos parcelas para carga y descarga de mercancías y servicios logísticos ferroviarios en la instalación logística de Adif de El Salobral

Carlos Sánchez | Madrid

Guinovart Rail, operador ferroviario de la multinacional española de infraestructuras OHLA, refuerza su capacidad dedicada al transporte de mercancías y logística ferroviaria con un nuevo centro en Madrid.

Adif acaba de adjudicar a Guinovart Rail el arrendamiento de dos parcelas de 7.900 y 4.000 metros cuadrados para la realiza-

ción de carga y descarga de mercancías transportadas por ferrocarril y servicios logísticos ferroviarios en la instalación logística de El Salobral (Madrid), ubicada en la terminal de Villaverde-Mercancías, según han confirmado a Transporte XXI fuentes de la pública.

El contrato ha sido adjudicado por un importe de 681.230 euros (IVA incluido) y un plazo de duración de 48 meses, con posibilidad de prórroga de dos años adicionales, según señalan las mismas fuentes. Ambas parcelas disponen de vía lateral de 285 metros, según reza el pliego del concurso.

Guinovart Rail es una sociedad constituida en 2010 que está especializada en la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. La firma cuenta desde 2011 con la licencia de operador ferroviario de mercancías que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).

La compañía nació con el objetivo de aprovechar las expectativas de negocio que se generan en proyectos de colaboración entre la inversión pública y la privada, así como posibles sinergias con la división de construcción del grupo, según anunciaron desde el grupo OHLA en su momento. Guinovart Rail dispone actualmente de un parque de 8 locomotoras, vin-

culadas a la tracción de trenes para obras ferroviarias, así como media docena de unidades de maquinaria de vía, según fuentes del sector.

## Infraestructura ferroviaria

El socio único de Guinovart Rail es la sociedad Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania (G&O), a su vez filial del grupo OHLA. G&O aborda obras ferroviarias de infraestructura y superestructura, mientras otra filial, Electrificaciones y Mon-



Guinovart Rail, constituida en 2010, es filial de G&O del grupo OHLA.

tajes (EyM), se centra en las especialidades de electrificación y señalización.

Las dos compañías, que celebraron su 75 aniversario durante el pasado año, se focalizan en servicios ferroviarios, siendo referentes en mantenimiento ferroviario público en España, tanto en líneas de ancho ibérico como en ancho internacional o UIC.

Berlin 7|8|9 Feb 2024

FRUIT  
LOGISTICA



The  
**heartbeat**  
of the fresh  
produce business

Be part  
of the leading  
trade show for the  
global fresh produce  
business.

fruitlogistica.com

FRUITNET

Messe Berlin

Marítimo

# Agunsa, enfocada al crecimiento inorgánico

La filial marítima española lidera la apuesta del grupo chileno por ganar presencia y diversificarse en el mercado europeo

**Eva Mármol** | Barcelona  
Agunsa Europa proyecta seguir apostando por la diversificación para crecer orgánicamente y por ganar presencia en el mercado español o europeo vía inorgánica. La filial marítima española de la chilena Agunsa lidera la apuesta del grupo por el despliegue en el mercado europeo más allá de la consignación, su actividad tradicional.

Agunsa Europa lleva años operando como consignataria y como transitaria, a través de Modal Trade Europa, en España. La compañía abrió dos nuevas líneas de negocio, el fletamento de buques *tramp* y el *trading bunkering* (intermediación entre navieras y petroleras para operaciones de suministro), en 2021.

Esta apuesta por la diversificación ha dado resultado. En *trading bunkering*, “partimos de cero en agosto de 2021 y estamos actualmente en las 20.000 toneladas de *bunkering* mensuales” gestionadas, señala Mari Carmen Murillo, directora general de Agunsa Europa. Aunque realiza operaciones de intermediación en la compra/venta de combustible para buques en cualquier parte del mundo, concentra esta ac-

tividad sobre todo en el Estrecho de Gibraltar y las islas Canarias.

En cuanto a la operativa *tramp*, que arrancó en Algeciras, Las Palmas y Tarragona, “es una línea de negocio que también va bien y superamos las 100 escalas al mes”. Esta es una de las actividades donde la compañía prevé crecer inorgánicamente próximamente.

La división de transporte terrestre de contenedores, que la compañía ya tenía, “ha aumentado un 50 por ciento el volumen transportado”, un crecimiento favorecido “por la diversificación que genera sinergias”. Realiza esta labor en las principales dársenas españolas y en puertos secos de la zona centro peninsular y Andalucía. El objetivo de la compañía es potenciar esta actividad “entrando en transporte por carretera convencional en 2024”.

Además, prevé impulsar la actividad transitaria, que desarrolla a través de Modal Trade Europa, y no solo orgánicamente durante este año. Modal Trade Europa, transitaria marítima y aérea, tiene oficinas en Barcelona, Valencia y Vigo: “Buscamos oportunidades de inversión en zonas como

Madrid o Algeciras”, vía compra de empresas o fondos de comercio.

Además de crear dos nuevas líneas de negocio hace tres años, Agunsa Europa, con sede central en Barcelona, entró en paquetería y mensajería local con la compra (70 por ciento) de la catalana DIR Mensajería y Transportes en 2021. Una operación que responde a la estrategia del grupo chileno de “crecer en logística”. DIR Mensajería y Transportes ha sido “un primer paso para entrar en el *ecommerce*”.

El salto definitivo lo dio el pasado otoño al pasar a controlar (75 por ciento) a la también catalana Esbo Logistics, operador logístico especializado en *ecommerce* y logística compleja, con 94.000 metros cuadrados de plataformas. “Nos posicionamos comprando empresas que funcionan. Por ello, mantenemos los

equipos. Buscamos potenciar estos negocios y generar sinergias con los negocios que tiene el grupo”, añade la directiva. En los últimos tres años, “nos han acompañado las inversiones del grupo, que ha dejado de centralizarlas en Chile y países sudamericanos para salir a invertir en Estados Unidos y Europa”.

Esta apuesta estratégica se ha notado en el volumen de negocio de la filial marítima y la transitaria. Agunsa Europa registró un volumen de negocio de 49,51 millones de euros en 2022, más del doble que en 2021 (21,28 millones), mientras que Modal Trade Europa incrementó sus ventas el 76 por ciento, hasta los 22,76 millones, en el mismo periodo, según el Registro Mercantil.

Sigue manteniendo la apuesta inversora. Y, por lo tanto, Agunsa Europa, la única filial europea que tie-



Estamos con el radar abierto a inversiones en puertos nacionales o europeos

**Mari Carmen Murillo**  
Dir. gral. Agunsa Europa

Fletamento de buques *tramp* y *trading bunkering*, dos nuevos nichos



Algeciras es uno de los puertos donde opera.

ne el grupo, continúa enfocada en la diversificación y “en crecimientos orgánicos e inorgánicos en España y en el resto de Europa”.

Uno de los deberes pendientes del grupo en el mercado europeo es el de terminalista: “Estamos con el radar abierto a inversiones en puertos nacionales o europeos”.

El grupo ha salido a invertir en Estados Unidos y Europa

Es viable continuar con el crecimiento inorgánico “al contar con el respaldo de un *holding* con sólido músculo financiero”, al que pertenece Agunsa. Es propiedad del Grupo Empresas Navieras (GEN), formado por más de 80 compañías.



AGUNSA EUROPA



A.P. DE HUELVA

Imagen aérea del Muelle Sur del puerto de Huelva.

Ferrocarril

## Huelva sitúa al tren como eje estratégico

El puerto tiene cartas de intenciones de navieras y operadores para arrancar con Renfe la autopista ferroviaria con Madrid en 2025

**Antonio Martínez | Valencia**

El Puerto de Huelva sigue trabajando en su estrategia de diversificación para el desarrollo de nuevos tráficos de mercancía general en la dársena, que hoy solo suponen el 4 por ciento de su volumen total, cifrado en 32 millones de toneladas.

Y para ello, el enclave, que preside Alberto Santana, ha depositado su confianza en el ferrocarril, y en su uso intensivo, como una herramienta para alcanzar nuevos mercados marítimos gracias a un mayor posicionamiento en la zona de influencia terrestre. El puerto ha destinado más de 25 millones de euros para incentivar flujos ferroviarios.

El puerto ya está trabajando en la comercialización de una autopista ferroviaria que conecte el Muelle Sur con la línea Córdoba-Madrid-Zaragoza y desde la plaza aragonesa hasta el norte de Europa.

Hay que recordar que la Autoridad Portuaria firmó en junio de 2023 un protocolo de actuación para el desarrollo de esta autopista ferroviaria en ancho ibérico con Renfe y Adif, para dotar al corredor del máximo aprovechamiento ferroviario gracias a la posibilidad de incluir trenes de semirremolques.

Junto a ello, el puerto admite que tiene firmadas cartas de inten-

ciones con navieras, operadores ferroviarios y de carretera para arrancar la autopista ferroviaria no más allá del año 2025, según ha avanzado Ignacio Álvarez-Ossorio Ra-

mos, director general del Puerto de Huelva. El puerto viene centrando sus esfuerzos en dotar a la terminal ferroviaria del Muelle Sur de una tercera vía para que pueda recibir composiciones con semirremolques tipo P400, mientras que en Madrid los trenes operarán en Abroñigal, hasta finalizar las obras que Adif está ejecutando en Vicálvaro.

### Compromiso de Renfe

A la infraestructura física, Renfe Mercancías se ha comprometido a tener vagones especializados para la carga de semirremolques en ancho ibérico para realizar, inicialmente, un tráfico diario de ida y vuelta entre Huelva y Madrid. Para la tracción, la compañía ha empeñado un compromiso de realizar los trayectos con trenes eléctricos.

Pero el Puerto de Huelva va más allá del tramo terrestre. “Nuestro objetivo es impulsar las autopistas ferromarítimas, creemos que es importante”, indica Álvarez-Ossorio. “Nuestra focalización es Canarias y Marruecos, puertos en los que se pueda dejar un semirremolque, y sin necesidad de tractora, llegue a Huelva para subir al tren y que la tracción solo sea necesaria para la última milla”, matiza.

REALE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
**MUCHO MÁS QUE UN SEGURO.**

En Reale Seguros protegemos las mercancías y Rc del transporte de cargadores y fabricantes y sabemos que cada viaje es único y necesita contar con la mejor tripulación.

Por eso te ofrecemos:

- Soluciones a medida (Taylor made) y asesoramiento exclusivo.
- Equipo propio altamente especializado.
- Coberturas y ámbito global con proveedores especialistas en marine transport.

**DÉJANOS AYUDARTE Y CONTARÁS CON UNA SOLUCIÓN A MEDIDA Y EL MEJOR SERVICIO DEL MERCADO.**

transportes.reale@reale.es / reale.es

**REALE SEGUROS**



Marítimo

# MSC protagoniza la mayor inversión portuaria de España

La terminal norte consagra la apuesta de Valencia por afianzarse como primer enclave del Mediterráneo, añadiendo una capacidad anual de 5 millones de TEUs y entrando en el club mundial de puertos con instalaciones robotizadas

**Antonio Martínez** | Valencia

Pistoletazo de salida a las obras del muelle de la ampliación norte del Puerto de Valencia que albergará la futura terminal robotizada de Grupo MSC. Un proyecto, que afianza su rumbo tras un año bloqueado por el Consejo de Ministros y que garantiza el crecimiento del primer puerto en tráfico de contenedores de España. Valencia se aupará al club de grandes enclaves europeos junto a la estela de Róterdam, Amberes y Hamburgo, con el pulmón que supone una nueva instalación para el manejo de 5 millones de TEUs.

La futura terminal, cuya primera fase será una realidad en un plazo de cinco años, permitirá a MSC afianzarse como el primer naviero del Mediterráneo, aminorando sus costes de manipulación en más de un 40 por ciento respecto a la operativa de una terminal tradicional. Hoy, MSC moviliza alrededor del 50 por ciento del tráfico del puerto de Valencia, lo que le configura como el principal cliente del recinto, unos flujos que se han retraído en los últimos meses al aproximarse el enclave "a su límite de capacidad, mermando con ello el nivel de servicio de la actividad portuaria, por haber tenido en varios momentos problemas de congestión", según explica la Autoridad Portuaria.

## Pulmón de tráfico

En concreto, el puerto de Valencia tiene actualmente una capacidad de 6,1 millones de TEUs y durante el año 2021 se manipularon 5,6 millones de TEUs, es decir un 91 por ciento de la capacidad. El enclave considera que "ocupaciones superiores al 80 por ciento generan problemas de congestión, lo cual se ha constatado durante el mencionado ejercicio, en el que se han ocasionado externalidades indeseables a los distintos agentes del tráfico portuario", registrando un desvío de buques a otras latitudes.

Para ello, el Puerto de Valencia quiere minimizar el retraso que arrastra el proyecto e incentivará aquella propuesta constructiva que permita adelantar la puesta en marcha de la infraestructura. De acuerdo a los pliegos del con-

curso, que adelantó Transporte XXI en su página web, la Autoridad Portuaria ha incluido una prima económica, de 1,8 millones de euros, que tiene como objetivo que la superestructura pueda

ser entregada antes del plazo máximo de 58 meses de duración que estima el enclave para la conclusión de la obra completa. Las empresas constructoras interesadas tienen de plazo hasta el



Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Infografía: Transporte XXI.

próximo 6 de marzo para presentar sus propuestas.

El objetivo de la dirección del puerto es entregar una primera fase al concesionario de 1.000 metros lineales de muelle en un plazo máximo de 24 meses desde el inicio de las obras. Es decir, de adjudicarse las obras en el primer trimestre de 2024, si no hay problemas de recursos con el procedimiento, MSC podría recepcionar una primera fase del muelle y de la explanada para completar la pavimentación de la superficie en el año 2026 y empezar a ubicar sus equipos a partir de 2027 para dar servicio a un primer buque a finales del ejercicio 2028, aunque "todo va a depender del ritmo que establezca en la oferta la constructora que se haga con la obra", explican desde el puerto.

### Inversión histórica

El contrato de construcción de la obra del muelle de la ampliación norte supone la mayor inversión realizada en un puerto español en la historia del sistema portuario. La obra sale a concurso por un importe de licitación de 660 millones de euros, si bien el valor del contrato asciende a un total de 794,6 millones de euros, IVA incluido, al incorporar en su composición determinados asuntos que podrían añadirse, como que exista una aceleración de las obras o que parte de los dragados de materiales tengan que ser destinados para su uso por Costas. En concreto, esta aportación de materiales está cifrada en 54,6 millones de euros.

El puerto admitirá soluciones variantes a la obra que "únicamente deben afectar a la eslora de los cajones

del muelle y la distribución interior de celdas de estos, con objeto de que cada licitador pueda construir los cajones con la instalación de la que disponga, sin más modificaciones", explica la Autoridad Portuaria en su proyecto.

Con la actuación se configurará una terminal de contenedores de 137 hectáreas de superficie y 1.970 metros de línea de atraque, así como la construcción de dos muelles auxiliares en dos alineaciones de 315 metros y 405 metros, ubicadas al oeste de la dársena.

### Buques Megamax

Para dotar a la dársena de los calados necesarios que permitan el acceso al nuevo muelle de buques de más de 24.000 TEUs, y para optimizar el volumen de material extraído para la formación de los futuros rellenos de la terminal, se realizan dragados a distinta profundidad en la dársena de 24 metros y en el antepuerto de 28 metros de calado. El muelle tendrá un calado de 20 metros, mientras que en los muelles auxiliares el calado será de 14 metros.

El dragado, con un coste de 129 millones de euros, centra buena parte del presupuesto de la obra, material que saldrá de la optimización de la dársena norte, así como de la segunda dársena del puerto de Sagunto.

La instalación, robotizada y electricada, permitirá atender a los buques de más de 24.000 TEUs. La futura terminal, en la que Grupo MSC invertirá más de 1.600 millones de euros, colocará a Valencia entre los cuatro primeros puertos de Europa y el primero del Mediterráneo, afianzando un flujo superior a los 12 millones de TEUs en el horizonte de la próxima década.

€  
2.260

MILLONES DE EUROS  
ES LA INVERSIÓN  
PÚBLICO-PRIVADA  
PLANIFICADA

### CRONOLOGÍA

**2006:** Aprobación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Valencia.

**2007:** Proyecto constructivo de las obras de abrigo de la Ampliación Norte y Declaración de Impacto Ambiental.

**2008:** Se inician las obras de abrigo con una inversión de 204 millones de euros, de los que 74 millones eran de fondos de cohesión de la Unión Europea.

**2012:** Se inauguran las obras de abrigo que crean una nueva dársena de 250 hectáreas.

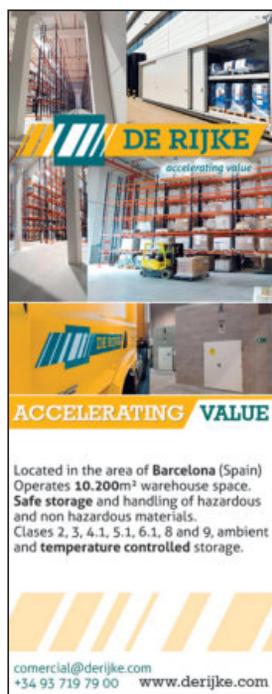
**2017:** Estudio de viabilidad de la futura terminal norte encargado a la firma holandesa MTBS.

**2018:** El Puerto de Valencia aprueba los pliegos del concurso de la terminal norte.

**2019:** TIL, brazo de terminales de MSC, presenta la única oferta que compromete una inversión de 1.021 millones de euros. Típsa redacta el nuevo proyecto constructivo de la terminal.

**2022:** El Puerto de Valencia aprueba la licitación de las obras y remite el proyecto al Consejo de Ministros.

**2023:** El Consejo de Ministros da luz verde el proyecto con un valor de contrato de 660 millones de euros.



**DE RIJKE**  
accelerating value

**ACCELERATING VALUE**

Located in the area of Barcelona (Spain)  
Operates 10.200m<sup>2</sup> warehouse space.  
Safe storage and handling of hazardous and non hazardous materials.  
Classes 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 and 9, ambient and temperature controlled storage.

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



**Trans Natur**  
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA IATA IATA IATA

TIN CARRETERA  
TIN ADUANAS  
TIN FERIAS  
TIN AIRE  
TIN MAR

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

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



**Medatlantic**

Customs & Global Logistic Operator  
Offshore Services  
Airfreight Services Specialist

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

TRACE CERTIFIED IATA

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



**Logística Castillo**

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

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

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular

Servicios

# Valencia dispara su huella logística

Promotores y fondos añadirán 350.000 metros cuadrados de nuevas plataformas en la provincia para superar una bolsa de suelo construido de más de 4,5 millones de metros cuadrados en 2024



GLP

**Antonio Martínez** | Valencia  
Buenas expectativas para el negocio inmo­logístico en 2024 en Valencia tras un pasado ejercicio en el que la contratación se ha retraído por el precio del dinero y la falta de disponibilidad de suelo para naves de gran formato con los últimos estándares de sostenibilidad.

Promotores y fondos de inversión se disponen a añadir una bolsa de 350.000 metros cuadrados en los próximos meses, tanto en iniciativas en curso de nuevas plataformas de autopromoción, como en proyectos 'llave en mano'.

Entre otros proyectos, en 2024 entra en funcionamiento una nueva plataforma logística de Aldi en Sagunto, con más de 30.000 metros cuadrados de superficie, que podrá gestionar 540.000 palés anuales. Asimismo, ya hay anunciados diferentes proyectos de construcción de almacenes en áreas como Albuixech, Cheste, Loriguilla, Sagunto, Bétera, Ribarroja y Picassent que suman 235.345 metros cuadrados de suelo que se incorporan al mercado, junto a 116.000 metros cuadrados para proyectos 'llave en mano' en fase de comercialización.

Con esta cantidad de suelo, el parque inmo­logístico valenciano se disparará por encima de los 4,5 millones de metros

cuadrados en 2024, según los datos de la consultora Savills, una huella que supondrá haber duplicado en un plazo de quince años la que había en la crisis económica de 2008 y que se mantuvo en esa cota durante una década. No fue hasta 2019 cuando el sector empezó a crecer de forma progresiva.

Las previsiones de Savills muestran un añadido de huella logística para 2024 en la provincia de Valencia de 280.000 metros cuadrados, de los que un 44 por ciento ya se encuentra prealquilado.

Valencia ha duplicado en quince años sus áreas logísticas

Y es que el negocio inmo­logístico en la provincia de Valencia viene certificando una tendencia positiva, aunque "ha disminuido el elevado dinamismo registrado en el comienzo del ejercicio 2023 en la demanda de espacios", al cierre del pasado año, indican desde la consultora BNP Paribas Real Estate.

De acuerdo a sus cifras, se ha elevado el número de opera-

ciones de 8 a 11 del segundo al tercer trimestre, pero la cifra de contratación ha evolucionado de 52.365 metros cuadrados a 27.227 metros cuadrados, lo que supone una contratación más centrada en naves de pequeño formato, con medias de 2.475 metros cuadrados.

Y es que el 91 por ciento de las operaciones se han realizado con naves con superficies inferiores a los 5.000 metros cuadrados, sin haberse registrado ni una sola operación con espacios superiores a los 10.000 metros cuadrados.

Con el cierre del tercer trimestre, el negocio inmo­logístico alcanzó una contratación de 193.407 metros cuadrados en lo que llevamos de año, una cifra que supone un descenso de más de un 20 por ciento respecto a los 243.819 metros cuadrados contratados en idéntico periodo del pasado año.

BNP Paribas Real Estate explica que este descenso del volumen de contratación se debe principalmente "a la escasa disponibilidad de naves logísticas durante el tercer trimestre", porque si el endurecimiento de las condiciones financieras viene suponiendo un lastre para el crecimiento el principal déficit que encuentran los comercializadores de plataformas es la baja disponibilidad del parque

Uno de los últimos activos en alquiler de la empresa GLP para Stadler.

existente. En la provincia de Valencia existen 2,7 millones de metros cuadrados construidos de los que solo un 1,59 por ciento está disponible. Estos bajos niveles de disponibilidad "están motivando el interés de promotores y fondos por seguir desarrollando parques logísticos en Valencia".

## Desafío con la calidad

Y es que la escasez de naves logísticas de calidad "se mantiene como un desafío del sector", indican operadores consultados por Transporte XXI, tras recordar que "necesitamos una mayor oferta en el mercado con infraestructuras modernas que permitan a la vez afrontar la descarbonización de nuestras actividades, tanto de logística como de transporte".

Y para eso, el negocio deberá tender, por un lado, al reacondicionamiento de gran parte del parque inmo­logístico y, por otro, a "la incorporación de nuevo producto moderno y de gran formato para lograr una modernización de las instalaciones".

La necesidad de las empresas de aumentar su capacidad de almacenaje, sumado al tirón del comercio electrónico han dejado al sector inmo­logístico con una tasa de disponibilidad en mínimos, mientras la de-

Marítimo

# DFDS se refuerza en el Estrecho

El grupo danés ubica en la flota de FRS Iberia el ro-pax "Patria Seaways" entre Algeciras y Tánger Med

manda sigue activa. Los promotores explican que hay bastante suelo finalista por desarrollar, aunque existe ralentización a la hora de sacar más producto a la espera de ver cómo evoluciona la situación económica, porque "nadie quiere construir para tener una nave sin actividad", apuntan.

Alimentación, bricolaje, automoción y químicos necesitan nuevos espacios

Este desequilibrio está provocando una grave falta de oferta, con una clara escasez de naves de grandes dimensiones para atender las necesidades de los operadores.

Actualmente, los sectores que más necesidades tienen de nuevos espacios en la provincia de Valencia son la alimentación, bricolaje, automoción y químicos que requieren de tamaño y superficie.

**Antonio Martínez | Valencia**  
Completada la adquisición de la naviera FRS Iberia, el grupo danés DFDS ha iniciado sus primeros movimientos en el Estrecho de Gibraltar, un nuevo territorio para los tráficos ro-pax de la compañía.

Para ello, DFDS ha desplazado al puerto de Bahía de Algeciras el buque "Patria Seaways" que se ha incorporado a la línea regular con el enclave de Tánger Med.

El barco, un veterano ro-pax, con tres décadas de servicio, dispone de una bodega de 1.800 metros lineales, ya que entró en servicio para Stena en diciembre de 1991, según la información del registro Equasis a la que ha tenido acceso Transporte XXI.

Con su incorporación, DFDS ha reforzado su negocio de carga rodada, dentro de una nueva etapa de su filial FRS en los tráficos de carga y pasaje en los que compete con Baleària, Armas Trasmédite-

entre los que se moverán alrededor de 475.000 remolques en 2023 y donde FRS viene manteniendo un 30 por ciento de los flujos. El objetivo del grupo danés es lograr un crecimiento anual de hasta un 10 por ciento en sus operaciones de carga entre ambas orillas del Estrecho.

FRS Iberia viene ofreciendo conexiones entre los puertos de Bahía de Algeciras, Ceuta, Tarifa, Tánger Med y Tánger Ville.

Su objetivo es alcanzar un movimiento

de 2,3 millones de metros lineales de mercancías en el área del Estrecho de Gibraltar, generando, junto con los tráficos de pasajeros, unas ventas por valor de 160 millones de euros.



El ro-pax "Patria Seaways" dispone de una bodega de 1.800 metros lineales.

rránea y la marroquí Africa Morocco Link (AML).

El operador danés tiene expectativas positivas sobre el desarrollo del negocio de carga rodada entre Algeciras y Tánger, puertos



**eME VLC**  
WORLD CONGRESS



**13-15 February 2024**  
**Valencia, Spain**

**We are the future of eMobility**

**+6,000**  
MOBILITY PROFESSIONALS

**10**  
VERTICAL FORUMS

**+200**  
EXHIBITING FIRMS

**4**  
C-LEVEL AGENDAS

**+375 INTERNATIONAL SPEAKERS TALKING ABOUT:**

Energies & Batteries | Urban & Micro Mobility | Integrated Transport Systems | Logistics | Maritime Transport  
Air Mobility | Bus | Hydrogen | People & Talent | Automotive | Rail

**Global Partner Leaders**



**Institutional Partners**



**Global Partners**



**Organized by:**



Get a 50% discount on your pass at: [www.emobilityworldcongress.com](http://www.emobilityworldcongress.com)

CODE: N4CUG

Co-located event: 

ELVIRA GALLEGO URIBE  
Directora general de CSP Iberian Bilbao Terminal

# “El ETS puede suponer una huida de tráficos”

El sector de la estiba aborda la transición energética del transporte marítimo con “una alta incertidumbre” asociada al marco regulatorio europeo, como la puesta en marcha del comercio de emisiones, lo que “puede suponer una huida de los tráficos de transbordo al quedar exentos los puertos que compiten con nosotros”, según advierte la directora general de CSP Iberian Bilbao Terminal, Elvira Gallego

Ainara Lozano | Bilbao

► Un informe de la Unctad apunta a que el tráfico mundial de contenedores registrará solo un ligero avance del 1,2 por ciento en 2023. ¿En qué momento se encuentra el sector?

En el plano laboral, nuestro sector se encuentra en un momento de estabilidad. Tenemos firmado el convenio que afecta al personal de las empresas estibadoras para el periodo 2022-2024, mientras que el convenio de la estiba está firmado para 2022-2028. Este último acuerdo es pionero en España, alineando a trabajadores y empresas en la misma dirección y garantizando la competitividad del puerto de Bilbao en el largo plazo, ya que somos un puerto estable y seguro. En cuanto al aspecto competitivo, estamos sufriendo un gran impacto por el aumento de los costes energéticos y de los materiales, así como la incertidumbre en el ámbito internacional que están generando los distintos conflictos activos.

► ¿Y a nivel estratégico?

Estamos en un momento de alta incertidumbre asociada al marco regulatorio de la transición energética. Sin dudar que es un objetivo de interés general, el reto es llegar con sentido común y tiempo suficiente para que todas las empresas alcancen el objetivo sin que nadie se quede atrás.

► ¿Ese desafío implica un enfoque más holístico de la transición energética?

Uno de los temas que más me preocupa es la sensación de que hay unas soluciones energéticas con mayor predominancia respecto a otras, cuando técnicamente lo que tendríamos que conseguir es que se consoliden todas las opciones que se desarrollen para que cada empresa implemente la que se adecúe a su actividad. Pensar que mañana vamos a ser todos eléctricos es imposible. Y es un error no dejar que todas las soluciones energéticas compitan en libertad con una regulación que las ampare, de forma que dispongamos de distintas opciones en el corto, medio o largo plazo. Las empresas necesitan dar pasos con la certeza y seguridad necesarias para asegurar el retorno de la inversión. Debemos conseguir que Europa, cuando legisle desde la distancia, no nos perjudique por desconocimien-

to y asegurarnos de que los intereses de nuestro sector se defiendan de forma adecuada.

► ¿Es el caso, por ejemplo, del sistema de comercio de emisiones de la UE?

La entrada en vigor del ETS (*Emissions Trading System*) a principios de este año pretende controlar las emisiones de CO2 del transporte marítimo en la Unión Europea, obligando a todos los buques que escalen en puertos europeos a pagar derechos de emisión. Los puertos que no son

impacto muy negativo en todos los puertos españoles a nivel de competitividad, empleo y economía.

► La compañía acaba de inaugurar seis grúas RTG híbridas. ¿Qué se persigue?

Nos van a permitir no solo renovar el 30 por ciento de la flota, sino también reducir el 50 por ciento de las emisiones de CO2 respecto a una grúa RTG convencional. Son las primeras grúas híbridas adquiridas en Europa, con una inversión de 12,6 millones de euros.



**Elvira Gallego Uribe,**

Licenciada en CCEE por la UPV, es, desde diciembre de 2015, la **general manager** de **CSP Iberian Bilbao Terminal**, sociedad del grupo CSP Spain que gestiona la terminal de contenedores del Puerto de Bilbao. Inició su carrera profesional en 1996 en SLP y en 2003 se incorporó en ATM, siendo nombrada **directora de control operativo** en 2005. Es presidente de la CPE, vicepresidente de Uniport, vocal de la ACBE, vocal del Propeller Club del País Vasco y consejera del Puerto de Bilbao.



comunitarios y que compiten con nosotros, como Reino Unido y el norte de África, se quedan exentos. En ese contexto, el cumplimiento de esta normativa puede suponer una huida de los tráficos de transbordo desde los puertos del sur de Europa hasta otros extracomunitarios, poniendo en peligro los desarrollos que se han llevado a cabo. Organismos públicos, asociaciones y empresas privadas están pidiendo una moratoria a la CE, ya que está previsto un

► Estas innovadoras grúas forman parte del plan inversor del operador hasta 2027, por valor de 47 millones de euros. ¿Cuáles son sus objetivos?

CSP Bilbao está comprometida con una inversión constante en maquinaria e infraestructuras con el objetivo de prestar un servicio de máxima calidad a nuestros clientes. En los últimos ocho años hemos invertido más de 34,5 millones de euros en la mejora de las instalaciones y la renovación

de maquinaria, además de las inversiones asociadas a seguridad, medioambiente y la necesaria renovación tecnológica de los sistemas, ya que pertenecemos a un sector puntero en innovación. La digitalización es una seña de esta empresa.

**► A partir de ese carácter innovador, ¿en qué iniciativas trabajan?**

Participamos en una serie de proyectos innovadores de forma muy activa para sumarnos a los objetivos industriales, portuarios y de país. Estamos colaborando con la Autoridad Portuaria de Bilbao en el proyecto BilbOPS. Consiste en la electrificación de los muelles para la reducción de ruido y de las emisiones de gases de efecto invernadero, de forma que los barcos atracados estén enchufados a través de unas condiciones eléctricas a la terminal. Colaboramos, a su vez, con Petronor para investigar nuevos sistemas de propulsión basados en hidrógeno para grúas para la manipulación de mercancías en recintos portuarios.

**► Hoy en día, la falta de trabajadores cualificados se ha convertido en un quebradero de cabeza.**

Lo que me preocupa, y mucho, es la falta de visibilidad del empleo que este sector va a necesitar en el corto plazo. Es imprescindible un relevo generacional.



Es un error no dejar que todas las soluciones energéticas compitan en libertad

Nuestro sector tiene una altísima empleabilidad y una alta rotación entre las distintas empresas por la dificultad de encontrar ese conocimiento en jóvenes que hayan terminado sus estudios.

Hasta la fecha, la formación era más genérica y la especialización se adquiría dentro de la propia empresa. Pero actualmente, hay estudios enfocados al sector que van a permitir conocer las bases del transporte y la logística, de forma que el estudiante pueda ya orientarse y especializarse. Necesitaremos candidatos que estén preparados. Es el gran reto de futuro.



Operaciones de carga y descarga en la terminal de Fuente de San Luis (Valencia).

Ferrocarril

# Rikon consolida su presencia en España

La empresa letona se convierte en proveedor estratégico de Adif para automatizar las terminales de Vicálvaro (Madrid) y Valencia-FSL con el suministro de cinco grúas

**A. Martínez | Valencia**  
La empresa letona Joint Stock Company "Rikon" se ha convertido en proveedor estratégico, de referencia, para la modernización de la red de terminales intermodales en España.

A la adjudicación de dos grúas portacontenedores en la instalación de Fuente San Luis (Valencia), por 6,9 millones de euros, la firma ha logrado recientemente el contrato para el suministro de tres grúas automatizadas RMG (A-RMG) en el Centro Logístico de Vicálvaro (Madrid).

Este equipamiento, inédito en el sistema ferroviario español, vendrá a reforzar la ampliación de ambas plataformas intermodales, dentro de la apuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias de dar un salto en digitalización y automatización para crecer en productividad en el negocio de mercancías.

En el caso de la terminal madrileña, las tres grúas, con un coste de 15,7 millones de euros, se situarán en la nueva zona intermodal de la instalación que dispondrá de cuatro vías de 710 metros en el plazo de

dos años, de acuerdo a los planes de remodelación de Vicálvaro.

Con esta inversión en Vicálvaro, Adif refuerza su apuesta por la automatización de las terminales intermodales en España, un proceso que inició con la adjudicación de dos grúas portacontenedores en la instalación de Fuente San Luis (Valencia) en 2022.

En el caso de la instalación valenciana, la previsión es que las dos grúas automatizadas entren en funcionamiento en 2024, mientras que para la terminal de Vicálvaro se espera

que las tres unidades puedan estar en funcionamiento en el primer semestre de 2026.

**Reducción de costes**

Las cabrias permitirán el manejo de contenedores que serán manipulados y controlados a distancia por los operadores desde una estación de control remoto, lo que asegurará un entorno de trabajo seguro para los operadores, así como una mejora en la eficiencia de la manipulación y una reducción de los costes operacionales, según aseguran fuentes de Adif.

**INOXTANK**  
Diseño y Fabricación de cisternas de acero inoxidable

Cisternas ATP

Cisternas ADR

Polígono Ind. El Bombo C/Los constructores, 10 13700 Tomelloso (C. Real)  
comercial@inoxtank.com | www.inoxtank.com | 647 56 85 26

TRANSPORTE XXI



RUBIS TERMINAL

Tepsa, presente en el puerto de Barcelona desde el año 1964, culminó su última ampliación en 2008.

Marítimo

# Tepsa ganará capacidad en Barcelona

La terminal de graneles líquidos proyecta una inversión superior a los 11 millones de euros

Eva Mármol | Barcelona

Terminales Portuarias (Tepsa) proyecta una inversión superior a los 11 millones de euros en su concesión del muelle de la Energía del puerto de Barcelona para ganar capacidad logística y atraer nuevos tráfico. La terminal de graneles líquidos, propiedad de una *joint venture* controlada por la francesa Rubis, ocupa una concesión de 162.171 metros cuadrados de superficie. Suma una capacidad de 356.000 metros cúbicos distribuidos en 244 tanques para almacenar productos químicos y petrolíferos.

El proyecto presentado a la Autoridad Portuaria contempla la construcción de un cubitero, la conexión a los nuevos atraques proyectados por el Puerto en el muelle de la Energía y la

sustitución de gasóleo por el GLP como combustible para calentar. Tepsa pide una ampliación de la concesión, que finaliza el 24 de marzo de 2039, de seis años para afrontar la inversión.

La terminal, presente en la dársena catalana desde el año 1964, culminó su última ampliación en 2008. Para ganar capacidad, proyecta la demolición del cubitero número 1 y sustituirlo por otro nuevo. El actual está formado por 19 tanques con una capacidad total de 2.060 metros cúbicos. Tepsa proyecta sustituirlo por otro con cinco tanques más grandes de acero al carbono y acero duplex y una capacidad global de 7.250 metros cúbicos. Algunos de los tanques actuales “son de tamaños obsoletos y difícilmente comercializables”. Con los nuevos cinco tanques, “aumentará la capacidad global y el rendimiento comercial”. Se trata de un proyecto que “claramente” incrementará el valor de la concesión, ya que “la ratio de m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> del cubeto pasará del actual 0,88 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> a 3,09 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>”, argumenta. La capacidad total de la terminal pasará de los 357.000 metros cúbicos actuales a los 362.000.

Además, el proyecto contempla la conexión a una nueva red de tuberías de recepción/expedición que conec-

tarán con los futuros nuevos atraques proyectados por la Autoridad Portuaria en el muelle de la Energía. Estos atraques tendrán más calado y, por lo tanto, podrán acoger buques cisterna de mayor tonelaje. Con estas nuevas conexiones, la terminal “incrementará notablemente su capacidad logística y mejorará su productividad, tanto por acrecentar el número de puntos de recepción/expedición de productos como por ampliar los caudales con los que se podrán

efectuar dichas operativas”. Finalmente, Tepsa prevé un nuevo depósito de GLP, medida que forma parte de la estrategia de la compañía de reducir su huella ambiental.

El operador de productos petrolíferos franceses

Rubis entró en el mercado español con la adquisición de Tepsa a través de la *joint venture* Rubis Terminal, creada por la propia compañía (55 por ciento) y el fondo norteamericano I Squared Capital (45 por ciento), en 2020.

Tepsa, que estaba en manos de la también francesa Pétrofrance, es uno de los principales operadores de graneles líquidos de la península. Tiene terminales en los puertos de Barcelona, Bilbao, Tarragona y Valencia, que suman más de 940.000 metros cúbicos de capacidad de almacenaje.

## 362.000

METROS CÚBICOS  
DE CAPACIDAD  
ALCANZARÁ CON EL  
NUEVO CUBITERO

Los nuevos atraques tendrán más calado

Marítimo

# La eólica offshore, en el foco de Avilés

Windar Renovables ocupa el complejo de 144.000 m2 que tenía Alcoa en la rada asturiana para producir torres XXL

**Iñaki Eguía | Avilés**

La Autoridad Portuaria de Avilés apuesta por potenciar la industria eólica marina en la margen derecha de la ría, al otorgar a Windar Renovables una concesión, por 35 años, para ocupar las instalaciones de Alcoa que poseía Alu Ibérica en la margen derecha de la ría.

Windar Renovables, controlada por el fondo británico Bridgepoint, doblará su presencia en el puerto de Avilés con la concesión otorgada por la entidad que preside Santiago Rodríguez Vega sobre más de 144.000 metros cuadrados.

La nueva superficie se repartirá entre cerca de 80.000 metros cuadrados, situados en la zona interior de la concesión, para la actividad industrial de fabricación de monopiles XXL y otros equipamientos offshore. Los restantes 64.000 metros cuadrados, localizados en las proximidades de los antiguos muelles de Alcoa, se emplearán para labores de almacenamiento y logística de los equipos eólicos marinos.

## Inversión de 110 millones

El grupo industrial acometerá una inversión de 110 millones de euros durante los próximos tres años en el antiguo complejo de Alcoa en Avilés. La mayor partida, con cerca de 80 millones de euros, se dedicará a la adquisición de nueva maquinaria, otros 20 millones corresponden a la compra de los activos inmobiliarios, y unos 13 millones de euros a la adecuación de las instalaciones productivas para la eólica offshore.

Windar Renovables con su expansión el puerto de Avilés doblará sus tráficos, con un volumen anual que superará las 400.000 toneladas, y un movimiento que superará centenar de buques,

de los cuales unos 65 corresponderán al aprovisionamiento de materias primas, y más de una treintena para la expedición de los equipos eólicos.

Así, en la nueva concesión portuaria sobre las antiguas instalaciones de Alcoa, el grupo industrial asturiano proyecta mover 65.000 toneladas en 2026, unas 125.000 toneladas en el ejercicio siguiente, y más de 150.000 toneladas a partir de 2028.



Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Avilés otorgó a Ingeniería y Diseño Europeo (Idesa), que también tiene a la energía

Imagen de la nueva concesión de Windar Renovables en el puerto de Avilés.

eólica marina entre sus negocios, una parcela de 8.800 metros cuadrados en la margen derecha de la ría. Idesa ha logrado un plazo de concesión de seis años, ampliables en otros dos ejercicios, para mover un tráfico mínimo anual de 12.300 toneladas en la zona de las Canteras, un área en el que el desaparecido astillero Ipsa Construcciones Navales y ArcelorMittal desarrollaron anteriormente su actividad.

# OEA

**Operadores Económicos Autorizados**

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

**Empresas de Servicios a las Empresas**

**Transporte Internacional de Mercancías**

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

<div style="text-align: center;"> <p><b>GRUP CALSINA- CARRÉ SL</b> Cami del Roure, s/n Pont de Molins ( Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com <a href="http://www.calsina-carre.com">www.calsina-carre.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte Intermodal</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> OEA</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa</li> </ul>	<div style="text-align: center;"> <p><b>AIRPHARM SLU</b> c. Margarita Nelken, 4-6 Prologis Park San Fernando 28830 San Fernando de Henares Tel. 917 482 980 E-mail: airpharm@airpharm.com <a href="http://www.airpharm.com">www.airpharm.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>
<div style="text-align: center;"> <p><b>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA</b> Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es <a href="http://www.finismar.es">www.finismar.es</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Estiba</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> </ul>	<div style="text-align: center;"> <p><b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b> Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com <a href="http://www.salvatlogistica.com">www.salvatlogistica.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> </ul>
<div style="text-align: center;"> <p><b>COMA Y RIBAS SL</b> Obradors, 7. Pol. Industrial Santiga 08130 Santa Perpétua de Mogoda Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com <a href="http://www.comayribas.com">www.comayribas.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>	<div style="text-align: center;"> <p><b>AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL</b> Palaudarías 11-13 08004 Barcelona Tel. 933 24 94 94 E-mail: informacion@arola.com <a href="http://www.arola.com">www.arola.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Asesoramiento en IEE, Derecho Aduanero y Comercio Internacional</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consultoría en logística internacional</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Agente consignatario de buques</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consultoría en Mercancías Peligrosas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Servicios aduaneros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consultoría OEA</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Depósito Fiscal de Bebidas Alcohólicas</li> </ul>



por ferrocarril en España que elabora la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

La caída fue generalizada, pues también alcanzó tanto a la tonelada neta (-7,6 por ciento y -10,9 por ciento, respectivamente), como al tren-kilómetro (-9,6 por ciento y -7,5 por ciento) y a los ingresos (-6,8 por ciento y -3,4 por ciento), según el citado informe. Los ingresos totales del conjunto del negocio ferroviario de mercancías en España en el citado período se situaron en los 78,36 millones de euros.

10.000

MILLONES DE T-KM  
AL AÑO ES EL UMBRAL  
EN EL QUE SE MUEVE  
EL NEGOCIO DESDE  
HACE UNA DÉCADA

Por su parte, en los tres primeros trimestres de 2023, las empresas ferroviarias sumaron unos ingresos de 244,99 millones de euros, según CNMC. En el total de 2022, este conjunto de empresas alcanzó unos ingresos de 328,34 millones de euros, lo que supuso un incremento del 19,7 por ciento respecto a 2021 y del 12,6 por ciento en relación con 2019.

### Medway, la que más crece

Las principales compañías del sector registraron caídas en los tráficó en el tercer trimestre, si bien la evolución interanual ha sido positiva en el caso de Continental Rail, que creció un 2,8 por ciento en toneladas-kilómetro, como especialmente por Medway, que mostró el mayor empuje con una subida del 44,3 por ciento en este período. El mayor desplome volvió a estar protagonizado por Renfe Mercancías, que se ha dejado por el camino un 25,8 por ciento de las toneladas-kilómetro operadas en el mismo trimestre del año precedente.

### Marítimo

# El impuesto verde del mar, riesgo y oportunidad

La aplicación del régimen comunitario de derechos de emisión en el transporte marítimo, que ha entrado en vigor el pasado 1 de enero, abre la puerta a la deslocalización portuaria, pero supone una vía para incentivar la competencia entre las navieras

Antonio Martínez | Valencia

Incertidumbre en el sector marítimo y portuario ante el alcance que tendrá sobre la cadena de suministro en Europa la entrada en vigor en el transporte marítimo del régimen de derechos de emisión, conocido por sus siglas en inglés como ETS (*Europe Trading System*).

El riesgo evidente es que transforme a corto plazo algunas rutas marítimas, afecte a algunos puertos del sur de Europa y se produzca una relocalización de tráficó entre las terminales, pero, evidente-

mente, el impuesto verde del mar abre una oportunidad para mejorar las estructuras de un sector que tiene que afrontar la descarbonización de su actividad, iluminando de verde a toda la logística europea

Y es que las principales navieras mundiales empezaron el pasado 1 de enero a aplicar los nuevos recargos. Los datos publicados por navieras como Maersk, CMA CGM, MSC o Hapag-Lloyd indican que el rango del recargo por ETS está entre 20 y 50 euros por TEU para los trayectos de Extremo Oriente al

Mediterráneo, o de entre 60 y 100 entre América y Europa, si bien los recargos finales se van a ir reformulando por la combinación de los puertos elegidos por las navieras.

### Más competencia

Y no todo será un riesgo. Hay navieras que ven el régimen ETS como una vía para incentivar la competencia en el mercado, porque "a medida que aumenta la necesidad de reducir el impacto ambiental, nuestras iniciativas bajas y libres de carbono, son oportunidades de negocio". De hecho, hay navieras que están diversificando sus estructuras hacia la transformación energética, bien con el desarrollo de planes industriales para la fabricación de metanol, como lo está impulsando la danesa Maersk, o bien desde el propio terreno del transporte marítimo como K Line para el suministro de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) con dos buques específicos de 7.500 metros cúbicos en alianza con la noruega Northern Light.

La visión medioambiental lleva ya años en el pabellón de gobierno de las navieras para lograr las emisiones netas de gases de efecto invernadero antes del año 2050.

## Los Clasificados del Transporte

### CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

### CATALUÑA

MUDANZAS



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



### GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

ESTIBADORES



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

### PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Política

# Puente promete más ayudas para la descarbonización

El ministro de Transportes avanza que trabajan en un mecanismo específico para la renovación de flotas de camiones, ante un sector que reivindica también el papel de los combustibles renovables

**Carlos Sánchez | Alfonso Alday**

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, reconoció que el transporte de mercancías por carretera vive un momento de transformación histórico, un cambio de paradigma desde el punto de vista tecnológico, pero “tenemos que llegar al final de esa carrera sin fallecer en el intento”. Así lo expuso en el marco de la jornada ‘Descarbonización del transporte pesado’, organizada conjuntamente por Astic, CETM, Confibus y la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), celebrada en la sede de la CEOE.

En esta línea, “no podemos dar un salto a una velocidad que no se pueda y no sea posible”, por lo que “esto significa que tenemos que hablar con el sector para saber a qué velocidad puede hacerlo realmente”, admitió el ministro. Pese a

Puente apuesta por el diálogo con el sector

que “hay cuestiones que están en manos del Ministerio para la Transición Ecológica”, Puente avanzó que “estamos trabajando en habilitar un nuevo mecanismo” para ayudar a las empresas de transporte de mercancías por carretera en esta transición ecológica.

El ministro reconoció que “si no hay ayudas no se puede hacer la transformación por un problema de competitividad”, por lo que “igual que el primer plan de 400 millones de euros de ayudas ha funcionado con éxito en el sector de los autobuses, tenemos que conseguir con el próximo dar un paso adelante para el camión”. Puente insistió en que “vamos a poner todo el em-

peño en hacer esta transición ecológica con ustedes de la mano”, en referencia al sector del transporte por carretera.

En su intervención, el ministro apuntó que su forma de trabajar es el diálogo. “Mi despacho va a estar siempre abierto, porque me gusta ir con los profesionales del sector de la mano”, reiteró. “Nos vamos a cansar de vernos, de tener reuniones, en un proceso de diálogo para impulsar soluciones consensuadas”, anticipó, si bien “no siempre es posible llegar a acuerdos consensuados, como ha ocurrido con la ampliación del puerto de Valencia, en la que no fue posible un acuerdo con todos los miembros del Gobierno, pero había que hacerlo”, matizó.



González, Pérez-Carasa, Rivero, Cebrián y Sánchez, durante el acto.

Por su parte, el presidente de CEOE, Antonio Garamendi, resaltó la importancia de un sector del transporte por carretera que es transversal para la economía del país. Por eso, ante la disrupción provocada por la transformación tecnológica, Garamendi reclamó “que no se regule por delante de la propia realidad”. El presidente de la patronal española demandó, en este sentido, neutralidad tecnológica y pidió también al ministro que se traslade a la Comisión Eu-



ropea la reivindicación de papel importante que tienen que jugar los combustibles renovables en la hoja de ruta de la descarbonización del sector.

La jornada contó con una mesa redonda en la que intervinieron Ángel González, director general de Ontime; Héctor Cebrián, responsable de Proyectos de Descarbonización del grupo Sesé; Jaime Sánchez, director de ingeniería avanzada de Iveco; e Ignacio Pérez-Carasa, director de Relaciones Institucionales y RSC de Alsa.

Ángel González destacó que la principal dificultad para el sector es el marco normativo. “Eso es lo que ha provocado que no seamos lo suficientemente proactivos porque no nos da tiempo a adaptarnos a tanto cambio”, señaló. En relación con este “desajuste entre la realidad y lo que se plantea en la normativa, ¿quién va a poner el dinero?”, se preguntó. González recordó que de las 117.000 empresas de transporte en España, 100.000 tienen menos de cinco camiones “y esos no van a hacer nada”. En esta línea, “la parte del sector que puede moverse sin ayudas es muy pequeña”, insistió.

## Neutralidad tecnológica

El director general de Ontime apuntó también a la neutralidad tecnológica como “la herramienta que hay que usar”. Además, lamentó que se olvide frecuentemente la componente de la eficiencia energética,

TRANSPORTE XXI



Antonio Garamendi (CEOE), y Oscar Puente, ministro de Transportes.

que genera menos consumos y menos emisiones, “que se está dejando pasar”, en referencia al aumento de masas y dimensiones. “Las 44 toneladas, los megacamiones y los ‘duotrailers’ son soluciones ya acordadas y que se han quedado en un cajón”, alertó.

Por su parte, Héctor Cebrián, también insistió en la importancia del concepto de neutralidad tecnológica “para decidir de forma libre y con criterios de eficiencia”. Sesé cuenta con un plan de acción en materia de sostenibilidad que se sustenta en cuatro pilares: intermodalidad, optimización de los recursos disponibles (flota, formación de conductores...), vehículos modulares y neutralidad tecnológica, “que va a pasar tanto por los combustibles renovables como por la electrificación de la flota”, pero “siempre que respete la elección de las empresas y que se las incentive”, matizó Cebrián.

Sesé ha realizado pruebas con combustibles renovables con éxito, según explicó su directivo. En un plazo de 18 meses han utilizado 60 unidades con combustibles renovables, lo que ha generado una reducción de 400 toneladas de CO2.

A su vez, Jaime Sánchez recordó que el vehículo industrial “es una herramienta de trabajo”, por lo que no se entiende una normativa “tan difícil de gestionar”. En esta línea, “pedimos una coordinación de normativas que se ajusten a la realidad y que habilite las condiciones para que el sector sea sostenible desde el punto de vista medioambiental, pero también desde el económico y el social”, resaltó.

## Transición energética “justa, segura y posible”

La ambiciosa agenda climática de Bruselas, con varias reformas legislativas en marcha bajo el marco ‘Fit for 55’, continúa generando una gran incertidumbre dentro del transporte por carretera, que pide neutralidad tecnológica.

La transición energética tiene que efectuarse de un “modo justo, seguro y posible”. Así de contundente se mostró Izaskun Bilbao, eurodiputada y miembro de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, en la apertura de la jornada sobre ‘Combustibles alternativos y digitalización, no es futuro, es presente’, organizada por la Fundación Guitrans en Irún. Bilbao recordó que la reducción de emisiones “debe hacerse manteniendo una actividad imprescindible para nuestro sistema productivo, para nuestra competitividad, para la libertad de movimiento de personas y mercancías”. En este sentido, insistió en que “este cambio no puede hacerse ni contra, ni al margen del sector afectado”.

El sector pide neutralidad tecnológica

talado de la electromovilidad y, en menor medida, del hidrógeno. En primer lugar, citó el escaso éxito para incluir en el reglamento sobre emisiones un factor de corrección del carbono, base para medir las

pez Aranguren (Cepsa), Aitor Arzuaga (Repsol), Alberto Merino (Mercedes-Benz), Juan Carlos Martín (Iveco) y Mónica Díaz (EVE), además de Izaskun Bilbao. Los ponentes coincidieron en la necesidad de



De izq. a dcha., A. Alday (TXXI), I. Cepeda (Fundación Guitrans) e I. Bilbao (eurodiputada).

emisiones a lo largo de toda la vida útil del vehículo. Además, señaló los problemas detectados en las políticas de fomento de estos combustibles, recogidos en un informe del Tribunal de Cuentas europeo.

La jornada contó con dos mesas redondas. La primera, moderada por Alfonso Alday, director de Transporte XXI, giró sobre los combustibles alternativos. En ella participaron Javier Ló-

desarrollar al límite las tecnologías necesarias para la transición energética.

La segunda mesa se centró en la digitalización, con la participación de Fran Manzano (Grupo Igarle), Nuria Lacaci (ACE), David Raposo (MarcoTRAN), Txomin Vicuña (Transportes Vicuña) y Carlos Alfaro (Transportlive).

ESCANEA EL CÓDIGO Y ACCEDA AL INFORME COMPLETO



### Puntos de recarga

La europarlamentaria también puso el foco en la escasez de infraestructuras conectadas. “Para poder hablar como opción realista de combustibles alternativos es obligatorio referirse a puntos de recarga de todo tipo de energías alternativas”. Y, en su opinión, “llegamos tarde”. Izaskun Bilbao tampoco pasó por alto la falta de mecanismos para progresar en el uso de biocombustibles avanzados, frente al discurso ins-



Política

# El ministro de Transportes abre “una nueva etapa”

Óscar Puente completa el organigrama de altos cargos, con la continuidad de los presidentes de Puertos del Estado, Renfe, Aena e Ineco, y subraya que “el cambio no supone enmendar la plana”, en alusión a las salidas del Ministerio

**Alfonso Alday | Madrid**  
El nuevo ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha completado la configuración de su equipo de trabajo, tras llevar a cabo una profunda revolución en la estructura y renovar, casi por completo, las caras de los altos cargos del organismo.

“El cambio no supone enmendar la plana, sino simplemente abrir una nueva etapa”, subrayó Puente en el acto de toma de posesión de los nuevos profesionales que le acompañarán en la presente legislatura. “Gente con experiencia y con formación”, destacó.

El encuentro sirvió para confirmar lo que era un secreto a voces: la continuidad de los presidentes de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena; Aena, Maurici Lucena; Renfe, Raúl Blanco; e Ineco, Sergio Vázquez.

El ferrocarril, eje central de la política del Ministerio de Transportes

Tras el nombramiento del exalcalde de Irún, José Antonio Santano, como nuevo secretario de Estado de Transportes y Movilidad, en sustitución de David Lucas, la ingeniera Marta Serrano, procedente del ámbito municipal, ocupa el cargo de secretaria general de Transporte Terrestre, como ya adelantó este periódico. “Nos faltaba la patita urbana y Marta (Serrano) viene a llenar muy bien ese hueco, sin olvidar que tiene grandes conocimientos en el resto de materias”, señaló el ministro de Transportes. Por su

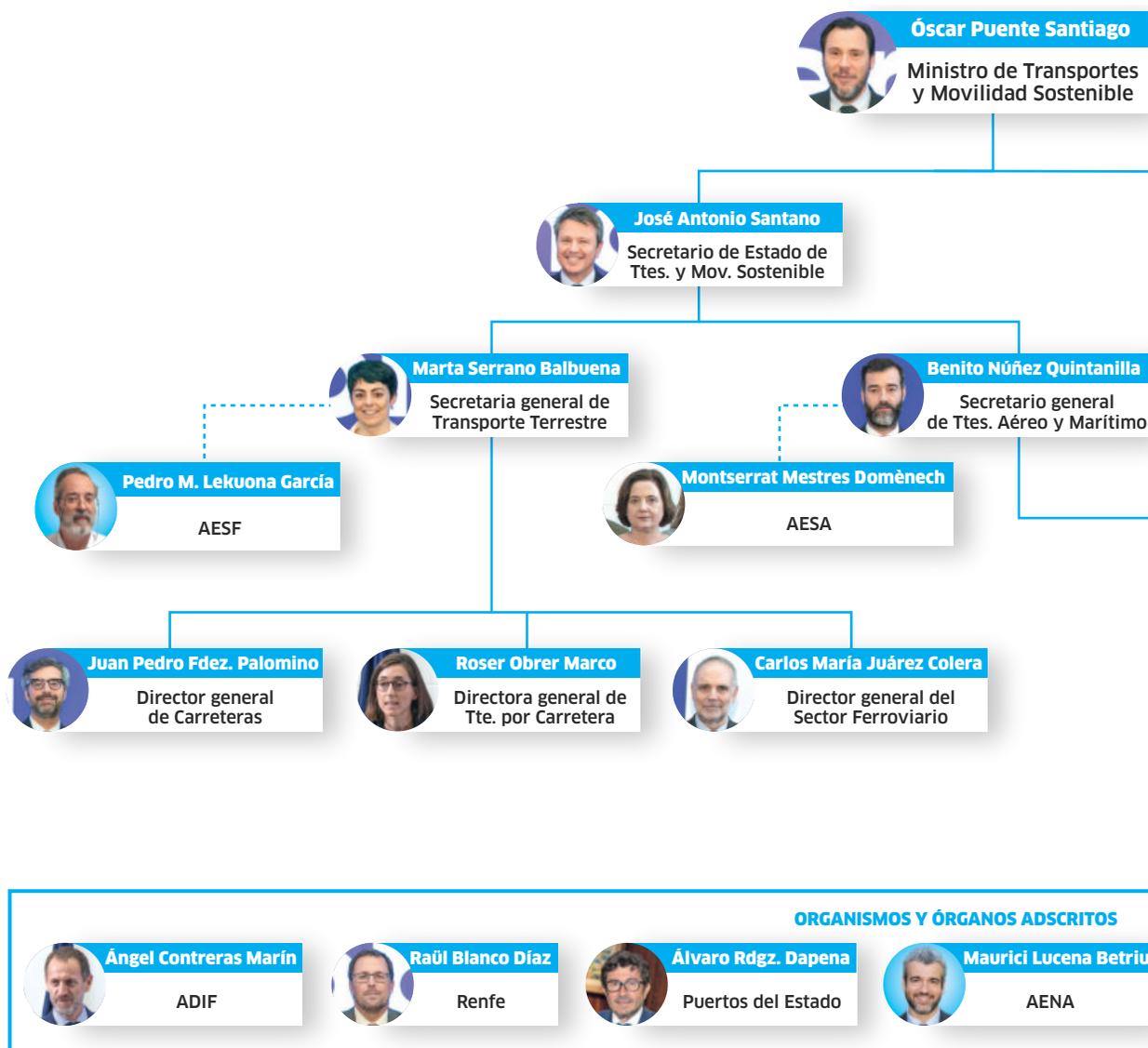
parte, Benito Núñez, que ya estaba en la casa a cargo de la Dirección General de la Marina Mercante -testigo que ahora coge Gustavo Santana-, es el nuevo secretario general de Trans-

portes Aéreo y Marítimo.

Una de las tareas urgentes, y prioritarias, del nuevo titular de Transportes se centra en el tren. El nuevo presidente de Adif, Ángel Contreras, junto a

su homólogo en Renfe, será el responsable de “dotar al país del mejor transporte por ferrocarril”, apuntó el ministro. “No creo que estemos tan lejos, a pesar de los problemas de con-

## ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Elaboración Transporte XXI.

seguirlo”, matizó. En este punto, no hay que olvidar que España sigue en el furgón de cola de la UE en el transporte de mercancías. Sin salir del ferrocarril, una de las ‘patatas calientes’ es la aprobación de la entrada de Medlog, del Grupo MSC, como socio estratégico de Renfe Mercancías.

En el acto de toma de posesión, el ministro de Transportes también tuvo palabras para la nueva directora general de Transporte por Carretera, Roser Obrer, “profunda conocedora del transporte de mercancías y que se ha acoplado al puesto como si llevara toda la vida”.

Entre los asuntos encima de su mesa, la nueva directora general de Transporte por Carre-

tera tendrá que retomar la agenda de trabajo del sector, tras los acuerdos “históricos” cerrados a finales de 2021 entre el Ejecutivo de Sánchez y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC). Uno de los temas pendientes en la pasada legislatura, debido al adelanto electoral, es la aprobación de la modificación de los pesos y dimensiones de los camiones. Otros retos en este ámbito son la armonización legislativa europea y nacional, la puesta en marcha de medidas urgentes para paliar la escasez de conductores profesionales, la creación de áreas de descanso y aparcamientos seguros o la mejora de la Ley de la Cadena del Transporte.



Transportes destinará 25 millones anuales a los ‘ecoincentivos’ de los tráficos de 2023 y 2024.

Ferrocarril

## Los ‘ecoincentivos’ consolidan su papel

Transportes inyectará más de 75 millones de euros en ayudas directas por los tráficos en el período 2022-2024, tras la apertura del plazo para la segunda convocatoria y el anuncio de la tercera

**TXXI | Madrid**

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible inyectará, a través del programa de ‘ecoincentivos’, más de 75 millones de euros en ayudas directas a las empresas de tracción ferroviaria por los tráficos correspondientes al período 2022-2024. El programa de ‘ecoincentivos’ ferroviarios forma parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El Ministerio, que recientemente procedió a la adjudicación definitiva de los ‘ecoincentivos’ correspondientes a los tráficos de 2022, ha abierto el plazo para solicitar las ayudas relativas al ejercicio 2023, recién finalizado. Además, la cartera que dirige Óscar Puente ha anunciado también la publicación en las próximas semanas de la tercera convocatoria, correspondiente al ejercicio 2024.

En el caso de la primera convocatoria, el Ministerio adjudicó un total de 26,1 millones de euros por los tráficos realizados entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2022, que hayan supuesto una mejora con respecto al mismo periodo del año anterior o a la media de los dos años anteriores. Las ayudas se han repartido entre ocho empresas ferroviarias: Renfe Mercancías, Captrain España, Medway, Transfe-

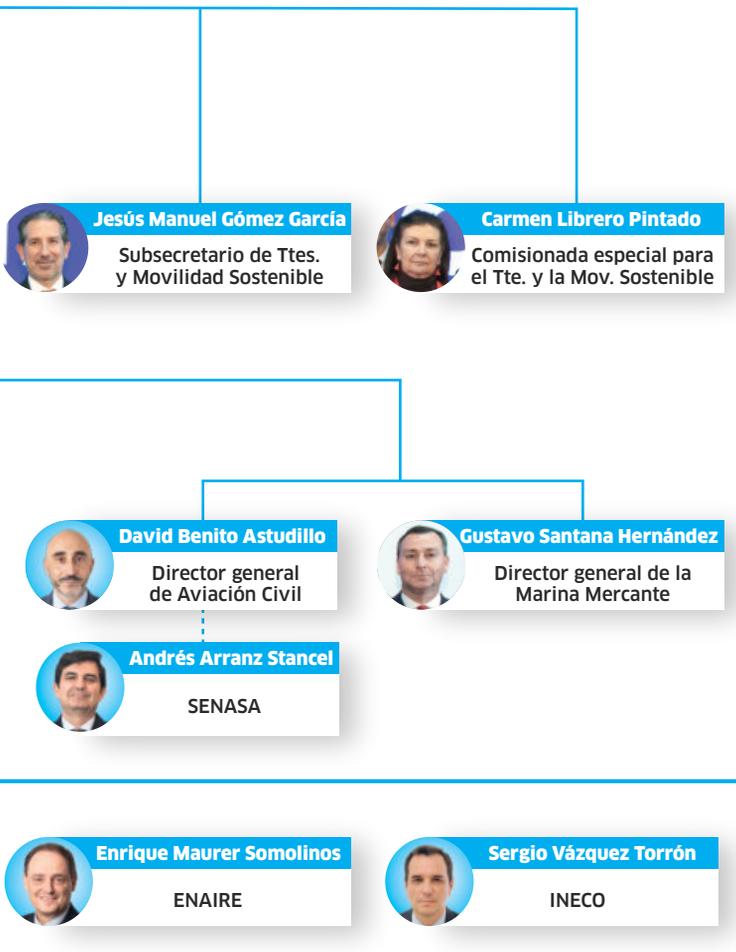
sa Logistics, Low Cost Rail, CSP Logitren, Go Transport Servicios y CEFSA. Las dos grandes beneficiadas, como anticipó este periódico, han sido Renfe Mercancías, con una dotación de 13,69 millones de euros, y Captrain España con 7,41 millones de euros.

### Nuevas convocatorias

Tanto la segunda como la tercera convocatoria, correspondientes a 2023 y 2024, respectivamente, contarán con una dotación inicial de 25 millones de euros cada una, según Transportes. El periodo para solicitar los fondos para subvencionar los tráficos elegibles, realizados entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023, comenzó el 1 de enero de 2024 y estará abierto hasta el 1 de abril del presente año.

El incentivo se devenga en función de las toneladas-kilómetro transportadas y el desempeño ambiental de este transporte. Así, las empresas recibirán una mayor o menor ayuda en función de la evolución de su actividad, la ocupación de sus vagones de carga o el tipo de tracción de las locomotoras. De este modo, se dará una mayor ayuda a la tracción eléctrica que al diésel y se primará un mayor grado de ocupación de los vagones de carga.

Renfe obtuvo 13,69 millones de la primera convocatoria



Marítimo

# Finlines refuerza sus servicios con Bélgica

La naviera del Grupo Grimaldi conecta dos veces por semana, desde este mes de enero, los puertos de Bilbao, Vigo y Zeebrugge

## Transporte XXI | Bilbao

Finlines arrancó, a principios de este año, con la doble conexión semanal entre los puertos de Bilbao, Vigo y Zeebrugge (Bélgica) para sus servicios de carga rodada. El refuerzo de servicios de la naviera del Grupo Grimaldi en el Golfo de Vizcaya contempla las salidas desde los puertos de Zeebrugge y Bilbao los miércoles y sábados, mientras que desde la dársena de Vigo el enlace marítimo parte los jueves y domingos.

A través del puerto de Zeebrugge, Finlines posibilita conectar con los servicios a Irlanda, Reino Unido, Noruega y Suecia, mientras que desde Amberes se puede acceder a la red Grimaldi hacia América del Norte y del Sur, África Occidental y Extremo Oriente.

La conexión se lleva a cabo con los nuevos buques de la serie Eco de la naviera del Grupo Grimaldi, que tienen una capacidad de transporte de 5.800 metros lineales cada uno, equivalente a alrededor de 400 remolques o 2.500 vehículos nuevos, lo que representa un 38 por ciento más que la capacidad de carga de la anterior

flota. El diseño “innovador” de los tres gemelos, “Finneco I”, “Finneco II” y “Finneco III”, permite “operaciones de carga y descarga más rápidas y eficientes, además de una mayor flexibilidad para embarcar cualquier tipo de mercancía larga, pesada y hasta una altura de siete metros”, destacan desde la naviera.

## Reducir emisiones

Para reducir las emisiones, estos buques ro-ro híbridas ultra sostenibles (Ultra Green) están equipa-

dos con tecnologías avanzadas como la lubricación del aire, una batería de alto rendimiento y paneles solares.

Para dar respuesta al futuro crecimiento, Consignaciones Toro y Betolaza, agente exclusivo en el puerto vasco de la naviera Finlines, ampliará de su actual concesión en el Muelle A6 en 61.709 metros cuadrados, ganando espacio en el Espigón central, donde ha levantado un segundo almacén de 21.600 metros cuadrados, ya operativo.



Uno de los buques de Finlines que realiza la ruta entre los puertos de Vigo, Bilbao y Zeebrugge.

Operadores Logísticos

## Logista mantiene su expansión en Europa

Amplía su negocio de *courier* en la zona de Benelux con la adquisición de Belgium Parcels Service

## Transporte XXI | Madrid

Logista mantiene su expansión en Europa. El operador logístico ha comprado el 100 por cien de Belgium Parcels Service (BPS), empresa belga especializada en la distribución urgente de paquetería farmacéutica en Bélgica y Luxemburgo. La adquisición de BPS se ha ejecutado por un valor aproximado de 8 millones de euros, sujeto al cierre de las cuentas auditadas del año 2023.

Esta operación refuerza la posición de Logista en la distribu-

ción farmacéutica y en el segmento *courier*, según destaca el operador a través de un comunicado.

BPS es una empresa que ofrece servicios de mensajería en 24 horas en Bélgica y Luxemburgo y en 24 a 48 horas a Países Bajos, Francia y Alemania. La compañía belga está especializada en la distribución de productos sensibles, principalmente productos farmacéuticos a temperatura controlada a hospitales y farmacias.

Esta operación complementa la compra de Speedlink Worldwide

Express en 2022, que supuso la entrada de Logista en el mercado neerlandés, el país con mayor número de centros de distribución B2B de Europa. La compra de BPS, junto con Speedlink, permite a Logista el acceso a toda la zona de Benelux expandiendo así su presencia en Centroeuropa.

La belga BPS, presente en el mercado del transporte desde hace más de veinticinco años, cuenta con un almacén de 3.500 metros cuadrados y realiza cerca de 700.000 envíos al año.

T

FLASH

## Aéreo

### DHL revalida el liderato en la red de Aena

EAT (DHL) revalida el liderato en la red de Aena a falta de sumar la actividad del último mes de 2023. Y ello a pesar de perder tráficos. La integradora ha sumado 145.397 toneladas hasta noviembre, lo que supone un descenso del 2,6 por ciento en comparación con el acumulado en los primeros once meses de 2022. El crecimiento de Iberia no ha sido suficiente para que esta aerolínea recupere la primera posición perdida a raíz de la pandemia. La compañía del *holding* IAG, segunda, ha movido 130.099 toneladas en este periodo, registrando un avance del 9,2 por ciento, de acuerdo con las estadísticas de Aena.

## Marítimo

### PSA Sines gana capacidad para atender megabuques

PSA Sines ha vuelto a ampliar su capacidad operativa para atender megabuques con la incorporación de dos nuevas grúas STS, fabricadas por ZPMC. La filial lusa del operador portuario de Singapur alcanza la docena de grúas *super post-panamax* en su Terminal XXI del puerto portugués de Sines, de las cuales seis son capaces de dar servicio a buques de más de 24.000 TEUs.

## Servicios

### La empresa bound4blue arranca un nuevo proyecto

La cántabra bound4blue y Louis Dreyfus Company (LDC) han anunciado recientemente un acuerdo comercial para la fabricación e instalación de cuatro velas de succión de 26 metros de altura en el buque “Atlantic Orchard”, en colaboración con la naviera sueca Wisby Tankers. La instalación de su sistema eSAILS en la citada embarcación está prevista para este año y, dependiendo de la ruta de los buques, se espera que reduzca el consumo anual de combustible y las emisiones de CO2 en al menos un 10 por ciento.

Marítimo

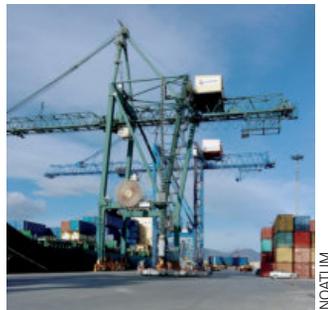
## Noatum cierra la compra de APMT Castellón

**TXXI | Castellón**

Noatum Terminals, el área de negocio de operaciones portuarias de Grupo Noatum, propiedad de AD Ports Group, completa la compra del 100 por cien de APM Terminals Castellón. La operación, adelantada por este periódico, está valorada en 10 millones, según informan las dos compañías a través de un comunicado conjunto.

La inversión de Noatum Terminals en Castellón, donde ya gestiona una terminal polivalente desde 2004, forma parte de su estrategia para consolidar su posición en España. La adquisición coincide con diversas mejoras implementadas en Noatum Terminal Castellón, destinadas a modernizar y mantener las instalaciones y los equipos existentes.

Tras la compra, Noatum alcanza los 250.000 metros cuadrados de superficie en Castellón y un potencial anual para manipular 250.000 TEUs, lo que representa cerca del 70 por ciento de la capacidad de volumen de contenedores del puerto. También puede gestionar dos millones de toneladas de carga a granel y de ro-ro.



NOATUM

Marítimo

## Baleària avanza en su ruta hacia las cero emisiones

**TXXI | Denia**

La naviera Baleària, que preside Adolfo Utor, ha comprado el ferri "Rusadir" tras completar más de medio año de flete. La compañía marítima amplía así su flota ecoeficiente en propiedad con la adquisición de un buque de nueva generación, dotado de un sistema de propulsión eléctrica alimentado por motores duales a gas natural. Se trata de la undécima

embarcación con esta tecnología en la cartera de buques de Baleària, tras la reciente botadura del "Margarita Salas" y que prevé poner en marcha la primavera de 2024. El "Rusadir", que opera en la ruta Málaga-Melilla, tiene capacidad para 1.670 personas y puede albergar hasta 2.600 metros lineales de carga en sus dos cubiertas de bodega, informa la compañía en un comunicado.



BALEÀRIA

El ferri puede albergar hasta 2.600 metros lineales de carga en sus dos cubiertas de bodega.



### NUEVO HITO EN EL PUERTO DE SEVILLA

Sevitrade coordina, como consignataria y estibadora, el embarque de una superestructura de 2.300 toneladas, la mayor carga de proyecto del puerto de Sevilla. Ensamblada por Tecade en sus instalaciones, se trata de una subestación eléctrica de 25 metros de alto y 65 metros de largo.

Aéreo

## Barajas despierta interés

Hasta ocho compañías presentan oferta a Aena por el derecho real de superficie de 10.241 m<sup>2</sup> para construir una nave en el lado aire

**Carlos Sánchez | Madrid**

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas sigue resultando un foco de atracción de primer nivel para el negocio de la carga aérea. Así lo demuestra el fuerte interés que ha levantado la licitación por parte de Aena del derecho real de superficie de una nueva parcela en el lado aire del aeropuerto madrileño. Hasta ocho compañías han presentado oferta para hacerse con la adjudicación. En el proceso abierto compiten Aerospace Cargo Logistics (ACL), IAS Handling, Yunexpress Spain, Servicios Aeroportuarios Andino Global, Cacesa, UPS, Alaire y Worldwide Flight Services.

La licitación pone en el mercado el derecho real de superficie de una parcela para la construcción de una nave destinada a la actividad de *handling* y/o *autohandling* de mercancías no rampa, almacenamiento, transporte y distribución de mercancías y carga aérea.

El pliego del concurso establece la licitación por un período de 30 años del derecho real de superficie de una parcela de 10.241 metros cuadrados en la zona de Rampa 7, destinada a la construcción de una nave que contará con una edificabilidad máxima de 3.900 metros cuadrados construidos.

La inversión estimada por Aena para la construcción de las futuras

instalaciones, que tendrán acceso al lado aire del aeropuerto, asciende a 2,14 millones de euros. La plataforma contará con áreas exclusivas de carga y descarga, con espacio libre suficiente para el aparcamiento y maniobra de los vehículos dentro de la parcela objeto de arrendamiento.

Por su parte, el canon mínimo anual para la adjudicación será de 330.579 euros durante el primer año, que se irá incrementando progresivamente hasta alcanzar los 598.799 euros en 2053, según reza el pliego del concurso.

El auge del negocio logístico y de la carga aérea en el entorno de Barajas ha impulsado también a Aena a volver a estudiar el relanzamiento de la denominada Área 1 de la Ciudad Aeroportuaria Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

El gestor aeroportuario analiza actualmente con el sector la mejor manera de promover el futuro nuevo polo logístico del aeródromo, que quedó estancado en su día después de cerrar sin éxito el proceso de búsqueda de socio inmobiliario en la licitación inicial, lastrado por la abrupta subida de los tipos de interés. Los activos que Aena pretende impulsar corresponden a 28 hectáreas para el desarrollo de actividades logísticas y 4 hectáreas de zona verde.



Jon Ander García, responsable META y EE; la periodista Marta Solano; y Pedro Teixeira, dir. gral. en España.

**Carretera**

## Continental crecerá un 8% en 2024

La compañía cierra el ejercicio 2023 en España con una cifra de negocio por encima de los 440 millones de euros (+7,5%)

**Carlos Sánchez | Madrid**  
Continental Tires España mantiene inalterable su senda de crecimiento. La firma cerrará el presente ejercicio superando los 440 millones de euros de cifra de negocio, lo que supone un incremento del 7,5 por ciento.

De cara a 2024, las previsiones pasan por crecer un 8 por ciento en facturación, según reveló el nuevo director general de la compañía desde el pasado mes de octubre, Pedro Teixeira, que ha tomado el relevo de Jon Ander García, que ha ocupado el cargo durante 15 años y actualmente es responsable de la Región META (Oriente Medio, Turquía y África) y Europa del Este.

Continental Tires España prevé crecer en todas sus unidades de negocio: camión, furgoneta, autobús, turismo, aplicaciones industriales, agrícola y dos ruedas. “Nuestro objetivo es llegar a ser líderes del mercado español de neumáticos, en el que ahora mismo somos la segunda compañía en ventas y continuar siendo los primeros en el mercado portugués”, señaló Teixeira. Para lograrlo, “lo vamos a ir haciendo paso a paso, invirtiendo cada vez más en el reconocimiento de marca”, matizó.

Los dos vectores clave sobre los que se asienta la estrategia de Continental Tires son la sostenibilidad y la seguri-

dad. Por eso, “nuestras inversiones en I+D van orientadas principalmente en ese sentido”, aseveró el directivo. “La presencia tanto en el mercado del neumático como en la automoción nos permite estar en vanguardia”, destacó.

### Centro logístico

El director de comunicación corporativa de Continental Tires España, Jorge Cajal, desgranó los distintos hitos que ha ido cumpliendo la compañía en el último año en España. Cajal destacó el primer aniversario de la puesta en marcha del nuevo centro logístico de Illescas (Toledo), que ha representado “un triple salto mortal, al suponer abrir un nuevo centro, cambiar de operador logístico y cambiar los sistemas operativos de golpe”. Groupe CAT se encarga de la gestión de este nuevo centro, que cuenta con 28.251 metros cuadrados de superficie, una altura de 12,35 metros y 27 muelles de carga y descarga.

Cajal resaltó que “la movilidad del futuro será sostenible o no será movilidad”. En este aspecto, la compañía tiene como objetivo utilizar el cien por cien de materiales sostenibles en su producción en 2050. Para ello, está ampliando de manera constante la proporción de materiales renovables y reciclados en sus neumáticos.

**Operadores Logísticos**

## Dachser adquiere la sueca Frigoscandia

**TXXI | Madrid**

La multinacional alemana Dachser adquiere la compañía sueca de logística alimentaria Frigoscandia, con sede en Helsingborg. Con esta adquisición, sujeta a la aprobación de las autoridades europeas de competencia, Dachser refuerza su red Food Logistics en Europa. Se espera que la transacción se complete en el primer trimestre de 2024.

Frigoscandia, que espera generar unos ingresos de 300 millones de euros en

2023, es proveedor de servicios completos en logística de alimentos congelados y con temperatura controlada en la región nórdica.



DACHSER

**Marítimo**

## El puerto de Pasaia se conecta a la vía métrica

**TXXI | Pasaia**

ETS, ente público dependiente del Gobierno Vasco, ha licitado las obras de acceso y penetración en an-

cho métrico ferroviario al puerto de Pasaia por un presupuesto inicial de 5,5 millones de euros y un plazo de ejecución de 20 meses. La Autoridad Portuaria de Pasaia y ETS están ultimando un convenio de colaboración para repartirse las tareas necesarias para el desarrollo de los trabajos, así como para preparar la futura explotación de la nueva infraestructura de interconexión entre el modo marítimo y el ferroviario en ancho métrico.

**Marítimo**

## Puertos 4.0 impulsa la inteligencia artificial

**TXXI | Castellón**

El fondo Puertos 4.0 ha propiciado el desarrollo de proyectos que aplican la IA en la industria portuaria, según se puso de relieve en el marco de la primera jornada organizada por la Cátedra Smart Ports de la Universitat Jaume I, conjuntamente con la Autoridad Portuaria de Castellón,

la Fundación PortCastelló y Puertos del Estado. El encuentro analizó el presente y el futuro de los puertos en el ámbito de los muelles inteligentes. “La inteligencia artificial va a suponer una revolución sin precedentes en la historia de la humanidad, aseguró Francisco Toledo, director de la Cátedra Smart Ports.

Marítimo

## Bergé refuerza su alianza con Celsa Group

Gestionará su logística en el puerto francés de Bayona

TXXI | Madrid

Bergé gestionará la logística del grupo siderúrgico Celsa Group en el puerto francés de Bayona, con un movimiento total de 650.000 toneladas de mercancías al año previstas, según anuncia el operador portuario a través de un comunicado de prensa.

Este acuerdo refuerza la alianza entre las dos compañías después de que ambas cerraran el pasado verano un compromiso para la gestión de los tráficó de exportación provenientes de la planta de Castellbisbal (Barcelona) y que se desarrollan en el puerto de Tarragona. En conjunto, Bergé gestionará un millón de toneladas para dicho cliente entre ambos puertos.

De esta manera, el operador portuario consolida su apuesta por el sector siderúrgico, de amplio arraigo e impacto económico en la zona del País Vasco y suroeste de Francia, donde el puerto de Bayona juega un papel preponderante. De hecho, Celsa es una de las dos empresas del sector presentes en la infraestructura portuaria de Bayona. Entre las dos rozan el millón de toneladas de los 2,5 millones de mercancías que se operan en la dársena francesa al año.

En conjunto, la compañía Bergé gestiona 5 millones de toneladas de productos siderúrgicos al año desde 27 puertos en España y Francia (Bayona). La compañía también opera en México y Colombia.



Bergé gestionará un millón de t para Celsa.

T

FLASH

Servicios

**Cepsa coloca al conductor en el centro con sus Truck Villages**

Cepsa, a través de Fleets & CRT, su negocio especializado en el transporte profesional, ha presentado el proyecto *Truck Village*, dedicado a la creación de espacios seguros para el descanso de los transportistas. El primero está localizado en Meco (Madrid). El objetivo es instalar en esta década más de 20 instalaciones.

Política

**Los cargadores alertan sobre la subida de fletes**

La Asociación de Cargadores de España (ACE) alerta de la subida de fletes que está provocando el desvío de buques portacontenedores hacia el Cabo de Buena Esperanza para sortear los ataques terroristas en el Mar Rojo. Esta situación "está dando lugar a trayectos más largos y costosos económica y medioambientalmente", según señala la patronal en una nota.

Servicios

**Zalia comercializará suelo este año**

El consejo de administración de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (Zalia) ha aprobado la refundación de la sociedad con el objetivo de posicionarse como polo logístico del Corredor Atlántico. La nueva reconfiguración societaria, que tiene al Principado como accionista mayoritario, aportará solvencia financiera para poder afrontar las inversiones pendientes e iniciar la comercialización de sus terrenos.



Acto de inauguración de los nuevos equipos de CSP Spain en Valencia.

Marítimo

## CSP Spain se viste de 'verde'

Inaugura cinco grúas híbridas de apilado de contenedores en Valencia

TXXI | Valencia

La terminal pública de contenedores del puerto de Valencia, que gestiona CSP Iberian Valencia Terminal, del grupo CSP Spain, ha empezado a iluminar de verde su operativa con grúas de apilado más sostenibles. En concreto, la estibadora ha inaugurado cinco grúas híbridas, suministradas por Konecranes, que confirman la apuesta del grupo por la sostenibilidad ambiental dentro de su plan inversor, según destaca CSP Spain en un comunicado. Este parque de grúas se une a la media docena que recientemente incorporó la terminal de Bil-

bao de la compañía y que "conforman las 11 primeras grúas híbridas en Europa", indica el grupo.

Las cinco grúas de Valencia, con un coste de 10,5 millones, están integrada en el plan inversor que la compañía ha trazado para los próximos cinco años y que supondrá un desembolso de 120 millones. Los equipos permitirán "aportar mayor operatividad a la actividad de la terminal" e impulsar el objetivo medioambiental del operador, "disminuyendo en un 30 por ciento el consumo de combustibles fósiles en comparativa con las últimas grúas recibidas en 2022.

Carretera

## Astic augura un año "difícil"

Prevé que el transporte internacional crecerá un 1,6% en 2024

TXXI | Madrid

El transporte internacional de mercancías por carretera crecerá en torno a un 1,6 por ciento en 2024. Sin embargo, el transporte por carretera en España, en términos generales, se espera que registre descensos de volumen, al menos hasta la primera mitad del próximo año. Así lo reflejan las previsiones de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), que anticipa un próximo año marcado por la ralentización del crecimiento del sector, el continuo aumento de sus costes y la consolidación de operaciones de fusión y adquisición de empresas.

La patronal, que preside Marcos Basante, dibuja un panorama en el

que se disparan los gastos de las empresas de transporte como consecuencia de unos costes sociales, financieros y de mantenimiento elevados, camiones y componentes más caros, seguros más gravosos y peajes prohibitivos, como los nuevos de Alemania o Austria.

Por otra parte, Astic recuerda que la organización mundial del transporte por carretera IRU vaticina un agravamiento de la escasez de conductores en Europa, con un 11 por ciento de vacantes sin cubrir en 2024. Esta falta de capacidad continuará limitando la oferta de transporte en Europa, según la patronal española, lo que, junto con los altos costes, presionará los precios del transporte al alza.

# LA MEJOR INFORMACIÓN LOGÍSTICA SIEMPRE A TU ALCANCE

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

**GRATIS**  
PARA SUSCRIPTORES

SÍGUENOS:

@TransporteXxi   
[company/TransporteXXI](https://www.linkedin.com/company/TransporteXXI) 

INFÓRMATE:

(+34) 944 400 000  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)