



#SupportOurDrivers

Transporte XXI

Faltan **18** Semanas
SIL
Barcelona
5-7 junio 2024

Ferrocarril

Medway refuerza su actividad con nuevas locomotoras y servicios

Pág. 8

Operadores Logísticos

In Side Logistics integra a Transportes Rafa Solera

Pág. 14

Carretera

Van den Bosch gana peso en la península ibérica

Pág. 15

Cargadores

WPI prepara su desembarco en el puerto de Bilbao

Pág. 23

Número 691 | Año XXXIII | 01 Febrero 2024

www.transportexxi.com

El sector *express*, un gigante en Navidad

La paquetería sostiene crecimientos por encima del 20% en temporada alta respecto al resto del año, con días pico que registraron subidas del 50% en la actividad **Pág. 28**



AMAZON

Los operadores distribuyeron 4,6 millones de envíos diarios en los picos de la pasada campaña navideña, que arrancó con el Black Friday.

ANTONIO TORREGROSA

Director general de la Fundación Valenciaport

“Hay que adaptar la formación”



Antonio Torregrosa ostenta una posición privilegiada para pulir con el brillo de la innovación a la logística y el transporte. Descarbonización, digitalización y cualificación profesional abren oportunidades para nuevos proyectos tecnológicos.

Pág. 18

Marítimo

El puerto exterior de A Coruña dispara su tráfico

Los números avalan la apuesta de la Autoridad Portuaria de A Coruña por su expansión en Punta Langosteira. Desde su puesta en servicio, en 2012, el puerto exterior supera un movimiento acumulado de 20 millones de toneladas, con una tendencia al alza.

Pág. 20

BOLUDA LINES

Daily Canarias

TRANSPORTE REFRIGERADO PUERTA A PUERTA

45' REEFER
33 europallets

boluda.com.es

Marítimo

La crisis del Mar Rojo, oportunidad para la logística

La crisis del Mar Rojo abre un escenario de ocasión logística para España. La fortaleza operativa de los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona respalda la tesis de relocalizar cadenas de suministro de Asia al sur de Europa y proyectar a la península como hub.

Pág. 30



QUÉ BIEN

Volkswagen Navarra consolida su apuesta por las cero emisiones de la mano del ferrocarril. Por cuarto año consecutivo, la compañía ha distribuido por esta vía más de la mitad de los coches producidos. En concreto, el pasado año transportó por tren un 51,9 por ciento de vehículos. Una cifra ligeramente inferior al 54,1 por ciento de 2022. Entre las barreras que impidieron elevar este porcentaje y superar el récord del 56,3 por ciento alcanzado en 2020, la multinacional señala la escasez de maquinistas y de material rodante. En cifras absolutas, el total de coches transportados desde la planta navarra de Landaben a lo largo del pasado año se situó en 273.223 unidades. La mayoría de los vehículos desplazados por tren tuvieron como destino el puerto de Barcelona (53 por ciento), seguido de Santander (30 por ciento) y Alemania (9,1 por ciento).



QUÉ MAL

Las carencias de las Jefaturas de Tráfico siguen afectando “gravemente” al sector del transporte, según denuncia la patronal guipuzcoana Guitrans. Las carencias de personal se están intentando solventar con el sistema de ‘pretrámite’, ideado para que los usuarios, a través de sus asociaciones, puedan realizar los trámites, plataforma obligatoria desde el 10 de enero. Sin embargo, “está siendo un verdadero desastre”, señalan desde Guitrans. Tras advertir que “el protocolo de uso no está claro y ni siquiera están disponibles todas las funcionalidades”, la organización empresarial recuerda que cada día que un camión no se puede poner en marcha genera unos gastos fijos que van corriendo desde el minuto uno. La DGT debería tomar buena nota para poner solución a esta situación, que Guitrans califica de “insostenible”.

LA FOTO DE LA QUINCENA



EL PUERTO DE VIGO SE ENCHUFA

Iberdrola arranca el despliegue OPS en el puerto gallego, que abastecerá, a partir de energía renovable, las demandas eléctricas de los buques atracados. UECC y Suardiaz, primeras en beneficiarse del nuevo punto de suministro eléctrico, operativo en 2025. El proyecto de Iberdrola incluye Pasaia y Alicante.

SE MUEVEN

**Sergio Treviño**

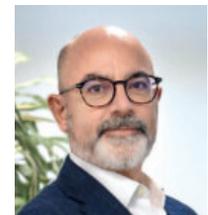
Tras un año como director general de Sesé, Treviño asume la posición de consejero delegado y mantiene su participación en el Consejo de Administración.

**Enrique Sánchez**

CITET incorpora a Enrique Sánchez, licenciado en Física por la Universidad de Salamanca, como director de Proyectos y Desarrollo del centro de innovación.

**José Antonio Ortiz**

José Antonio Ortiz ha sido nombrado director general de ABC Logistic Group. Sustituye a José Luis González Pescador, que continúa como CEO del grupo.

**Fabrice Carré**

STEF anuncia el nombramiento de Fabrice Carré como director general de STEF Iberia. Carré se incorporó al grupo en 1992 en el marco del Graduate Program.

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

Subdirector: Antonio Martínez.
Redacción: Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.

Publicidad: Clara Bouza, Angélica Santana
publicidad@grupoxxi.com

Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

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).

Edita: Industria y Comunicación SA
c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao
Tel.: 944 400 000 | Fax: 944 400 300
transporte@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.

Depósito Legal: BI-708-92



EDITORIAL

Hoja de ruta de la carretera

El Comité Nacional del Transporte por Carretera ha mantenido su primera reunión con los nuevos responsables del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que ya conocen de primera mano la hoja de ruta fijada por el sector. Eso sí, con la ausencia del ministro Óscar Puente, que dos meses después de tomar posesión de su cargo aún no ha sacado tiempo para reunirse con esta potente industria.

La prioridad era retomar la agenda de trabajo y avanzar en el desarrollo de los acuerdos sellados en la pasada legislatura. Entre las principales preocupaciones, el Comité ha puesto el foco en tres grandes temas: la falta de conductores; la aplicación real de la normativa aprobada, es decir, hacer que se cumpla; y la agenda climática, donde se hace hincapié en la necesidad de una transición jus-

ta y viable, teniendo en cuenta la actual realidad tecnológica del mercado. En este punto, el sector insiste en la neutralidad tecnológica, único camino para cumplir los ambiciosos objetivos de Bruselas, y pide incluir los ecombustibles en los planes de descarbonización. Este encuentro sirvió para constatar que queda trabajo por hacer, empezando por la modificación del reglamento de masas y dimensiones de los camiones, como exigen los cargadores, y donde ya existe un texto consensuado a falta de la correspondiente tramitación.

El transporte por carretera es un sector estratégico y no puede quedar en un segundo plano. Sería un error que el Ministerio no escuchase la voz del Comité o se dejase guiar por otros cánticos de sirena de asociaciones minoritarias sin presencia en el máximo órgano de representación sectorial.

Stop a la 'tasa Amazon'

La denominada 'tasa Amazon', implantada por el Ayuntamiento de Barcelona, ha abierto un amplio frente judicial, tanto desde el lado empresarial como del público, que trata de frenar este impuesto a la última milla y evitar, además, el posible 'efecto llamada' en otras ciudades.

Los recursos contencioso-administrativos presentados por las organizaciones del sector, la CNMC y la Autoridad Catalana de Competencia ponen el foco en dos aspectos clave, que consideran que suponen una vulneración de los derechos de las empresas. Por un lado, el pago por la utilización del dominio público y, por otro, la exención de la tasa para los operadores postales con unos ingresos por debajo de un millón de euros al año.

Sin entrar en disquisiciones jurídicas, es evidente que la puesta en marcha de esta iniciativa, cla-

ramente recaudatoria, no es la solución para poner orden en el reparto urbano de mercancías, que se ha disparado al calor del fuerte aumento del *ecommerce*, que parece no tener techo.

Incorporar nuevos costes a los operadores postales, que ya pagan religiosamente los impuestos que establece la ley, solo lastra la competitividad de las empresas, dispara los precios para los consumidores, en un escenario inflacionista, y provoca, por tanto, una mayor ralentización de la economía. Urgen soluciones imaginativas e innovadoras para facilitar una entrega eficiente y sostenible, no simplistas como aplicar nuevas tasas. Y eso solo se puede conseguir desde el diálogo entre las administraciones públicas y los operadores, que son los primeros en apostar por utilizar las herramientas a su alcance para avanzar en sostenibilidad.

LA ROSCA

Alfonso Alday



El tren, sí, es una grandísima oportunidad, pero bien haría el ministro en prestar a la carretera la atención que se merece

“El arte de lo posible”

Que el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ha puesto toda su atención en el ferrocarril está fuera de toda duda. Allá donde va, se encarga de recordarlo. En una reciente intervención, Óscar Puente reiteró la necesidad de sacar mercancías de la carretera. “Hay mucha”, apuntó. ¡Y menos mal! Lo contrario sería una mala noticia. Y no solo para el sector, sino para la economía y para nuestro país, que tiene todo de cara para convertirse en *hub* logístico mundial.

Esta falta de atención hacia la carretera ha sido utilizada por los de siempre para hacer sonar los tambores de guerra, que anuncian la inminente convocatoria de una nueva “paralización total, nacional e indefinida”. La última amenaza en esta dirección, protagonizada también por ‘Manolín’, líder de Plataforma, pinchó en hueso por la falta de apoyos. Pero nunca se sabe... Lo que sí está claro es que el único interlocutor válido es el Comité Nacional del Transporte por Carretera. Y así de claro lo tendría que tener el nuevo ministro, que aún no se ha presentado al sector. Óscar Puente recuerda en sus apariciones públicas que las puertas de su despacho están abiertas. El problema es que nunca parece estar, dedicando gran parte de su tiempo a apagar incendios, la mayoría ajenos al sector.

Apenas falta un mes para cumplir los cien días de rigor en el cargo y, como los malos estudiantes, Puente va a tener que hincar los codos el último día para sacar nota. El tren, sí, es una grandísima oportunidad, pero bien haría el ministro en prestar al transporte por carretera la atención que se merece, que es “mucho”. En uno de sus discursos señaló que “la política es el arte de lo posible”. Mejor haber usado la frase de Groucho Marx: “La política es el arte de buscar problemas, encontrarlos, hacer un diagnóstico falso y aplicar después los remedios equivocados”.



EL TÚNEL

Carlos Sánchez



La Comunidad de Madrid alcanza el 85% de la oferta nacional de centros de datos y se aproxima a los tradicionales líderes europeos

Data center

La logística más novedosa actualmente es la asociada a los centros de datos (*data center*). Se trata de un sistema informático especializado donde se mezclan *hardware* de alta potencia y disponibilidad en un ambiente controlado con la finalidad de almacenar, resguardar y procesar datos a gran escala, según la definición que ofrece la Asociación de Data Centers de España (Spain DC).

El concepto de *data center* ha evolucionado mucho desde los tiempos en que se asimilaba a un búnker estático de datos. En la actualidad, se ha convertido en la infraestructura que permite el avance de las más vanguardistas herramientas de tratamiento y análisis de información, como pueden ser la Inteligencia Artificial, el *Machine Learning* o el Internet de las Cosas.

España tiene una posición geográfica estratégica, al contar con cables submarinos que llegan a nuestras costas y permiten conectar distintos continentes y subcontinentes -América, África y Oriente Medio- a través de estas infraestructuras. Al mismo tiempo, el excelente desarrollo de fibra óptica instalada en España ayuda a optimizar la hiperconexión, apuntan desde Spain DC.

En nuestro país, la Comunidad de Madrid es la región más pujante en este nicho de mercado y se posiciona con fuerza dentro del conjunto de la Unión Europea, convirtiéndose en "el polo digital del sur de Europa", según destaca el Ejecutivo regional. Madrid alcanza ya el 85 por ciento de la oferta nacional actual, con 30 centros de datos operativos que cuentan con 155 MW instalados. Esto supone haber duplicado la capacidad en apenas dos años. Además, concentra más del 80 por ciento de la futura oferta prevista en España. El significativo crecimiento en el negocio de los *data center* en la comunidad madrileña le está permitiendo aproximarse a los tradicionales líderes europeos en este ámbito: Frankfurt, Londres, Ámsterdam, París y Dublín.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Sergio Vázquez Torrón, presidente de Ineco (izquierda), y Sergio Díaz-Granados, presidente ejecutivo del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, firman un MoU para promover la competitividad del transporte entre Europa y América Latina.

VICIOS DE TRANSITARIO

La crisis del Mar Rojo pone en jaque el flujo habitual en una de las arterias del comercio global

Jesús Cuéllar



Crisis en el Mar Rojo

Sabemos por experiencia que pandemias, desastres naturales y guerras provocan en las cadenas de suministro globales riesgos cuya resolución no está en manos de los exportadores, importadores o de los operadores logísticos quienes solo pueden poner en marcha planes alternativos para mitigar los efectos. Es frustrante, pero tras 50 días desde el inicio de la crisis del Mar Rojo seguimos sin saber cuándo se le pondrá fin y quién tiene la autoridad o la responsabilidad de hacerlo. El ataque a buques ha provocado la interrupción del tránsito a través del canal de Suez y el desvío rodeando África, regresando a la ruta portuguesa que Vasco da Gama navegó por primera vez hacia la India a finales del siglo XV. Supone poner en jaque el flujo habitual en una

de las arterias del comercio mundial.

¿Cómo atajar los ataques de una milicia que controla una parte de su país, pero que no es un gobierno reconocido? Desde el mundo marítimo las medidas de seguridad de la IMO se quedan cortas, porque tratan fundamentalmente sobre autoprotección contra la piratería, y ataques con misiles parece que solo se pueden repeler con capacidades militares. ¿Pero, quiénes deben ser los responsables de proteger esta ruta? ¿Los estados de los países ribereños, los de bandera de los buques atacados o los países de los propietarios de las mercancías? ¿Por qué países tan afectados como España, y en general la UE, no están participando en las acciones militares? La resolución de las crisis geopolíticas tiene obviamente implicaciones políticas, pero también logísticas y económicas, que al final siempre pagan los mismos.

jesus@cuellar.eu

EL CATALEJO

Antonio Martínez



No solo hay que aprobar obras portuarias, fidelizar a los gigantes del mar, hay que volver a poner a las navieras españolas en tensión

Tiempo feeder

Las navieras recibirán en 2024 una flota de alrededor de 500 portacontenedores, añadiendo una capacidad de 3,1 millones de TEUs. El negocio naviero volverá, con ello, a situarse en récords históricos, dado que el proceso de achatarramiento naval es muy reducido. Nos situamos en la frontera de los 30 millones de TEUs de bodega, lo que supondrá un 10 por ciento más que en 2023. Y todo, bajo la incertidumbre de un mercado agitado cada semestre con un trágico cisne negro que trastorna la cadena de suministro. Así las cosas, las navieras, salvo Maersk con su flota de metanol, apuestan por los buques *Megamax* y, empieza a haber una oportunidad emergente en ámbitos como el *feeder*, donde las navieras locales podrían hacer negocio. La crisis del Mar Rojo ha activado la necesidad de buques de menor tamaño para redistribuir mercancías en el Mediterráneo. Vamos a ver, otra vez, congestiones en los patios de las terminales porque, pese a haber buques pequeños ociosos para fletar, las ofertas para movilizarlos son de muy bajo precio.

Hay quien apunta que la logística no ha vuelto a hacer sus deberes, porque se siguen externalizando compras en Asia de productos que bien se podrían hacer en España o en nuestras proximidades. La tensión de la cadena de suministro se resquebraja cuando hay un parón en el mar y observamos cómo se cierran cadenas de producción porque no se ha relocalizado con acierto o no se tiene más *stock* del imprescindible.

España mantiene abierta una oportunidad, ya es una frase histórica, para ser un referente en la logística marítima en el sur de Europa. Para ello, no solo hay que aprobar obras portuarias, fidelizar a los gigantes del mar, hay que volver a poner a las navieras españolas en tensión de mercado para ser útiles a la logística de los *megacarriers*. Tiempo para el *feeder*. Pero, me temo, que ese barco lo perdimos hace tiempo. Nadie arregló el tejado cuando hacía sol.

a.martinez@grupoxxi.com

TRIBUNA LIBRE



Mario Herraiz

El *ecommerce* se ha convertido en uno de los grandes dinamizadores de la economía

Optimizando la logística en el *ecommerce*

El extenso y combativo universo del comercio electrónico se ve respaldado por una estructura logística de inmensa importancia, constituyéndose como un pilar fundamental que da soporte a cada acción de compra-venta que tiene lugar hoy en día. Grandes plataformas de *ecommerce*, como Amazon, han impuesto un nuevo estándar, creando expectativas de entregas no solo rápidas, sino también precisas. Esto pone de manifiesto el crucial papel que desempeña una administración logística sólida y eficiente, que no solo debe cumplir, sino superar, las anticipaciones del cliente, alzándose con un servicio impecable y efectivo.

El primer paso en esta cadena logística integral es la administración de inventarios. Esta etapa es fundamental para conseguir un balance óptimo entre la disponibilidad de productos y el coste de alojarlos. A pesar de su relevancia, la capacidad de prever la demanda de manera precisa perdura como uno de los principales desafíos. En este contexto, las fluctuaciones inesperadas pueden generar un *soobstock* o, por el contrario, una falta de *stock*, afectando la fluidez de las operaciones y la satisfacción del cliente.

La eficiencia dentro de la cadena de suministro es absolutamente vital para asegurar que los plazos de entrega se cumplan de manera consistente. Sin embargo, la variabilidad en los tiempos de tránsito y las tarifas de transporte, junto con la disponibilidad de recursos, pueden provocar retrasos y costes adicionales, lo que, en última instancia, impacta en el proceso de entrega rápida y confiable al cliente final.

Asimismo, la logística inversa, que incluye la gestión de las devoluciones de productos, se manifiesta como una tarea no solo costosa, sino también compleja, incidiendo directamente en la rentabilidad y la eficiencia operativa de la entidad.

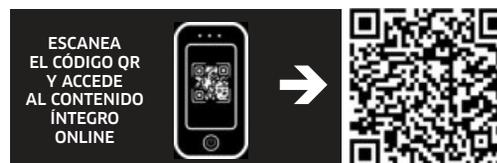
Proveer a los clientes la habilidad de rastrear sus pedidos en tiempo real es un componente que potencia de manera significativa la experiencia del cliente, permitiéndoles sentir un control y seguri-

dad sobre su compra. No obstante, la tecnología de seguimiento necesaria para implementar esta funcionalidad demanda inversiones significativas y puede enfrentarse a obstáculos relacionados con la precisión en el seguimiento.

El análisis de datos se erige como un recurso de gran valor, proporcionando la posibilidad de identificar áreas de mejora dentro de la cadena logística. Sin embargo, es imperativo que la calidad y pertinencia de los datos recolectados sean de un estándar elevado para evitar, precisamente, que decisiones incorrectas perjudiquen la operatividad del negocio. No podemos olvidarnos de una gestión eficaz de almacenes y una distribución bien articulada, indispensables para satisfacer las expectativas de entrega rápida del cliente, si bien factores como la ubicación geográfica de los almacenes y la disponibilidad de espacio pueden afectar la eficiencia operativa y la velocidad en la entrega al cliente. Mantener los costes logísticos bajo una supervisión y control estrictos es fundamental para ofrecer precios competitivos al consumidor y, al mismo tiempo, conservar un margen de ganancia saludable. Sin embargo, diversos factores externos, como fluctuaciones en los precios del combustible o tarifas de transporte, pueden dificultar este control. Además, asegurar el cumplimiento de normativas y requisitos también es vital para el funcionamiento exitoso de la operación logística, aunque las regulaciones, que se mantienen en constante cambio y adaptación, pueden complicar el cumplimiento y afectar tanto la operatividad como la reputación del vendedor. En este sentido, la adopción e implementación de prácticas logísticas sostenibles no solo se presenta como una ventaja des-



de la perspectiva ambiental, sino que también puede ser valorada positivamente por consumidores que son conscientes del impacto ambiental de sus compras. Sin embargo, dichas prácticas pueden encontrar resistencia por parte de algunos *stakeholders*, que perciben la sostenibilidad como un coste adicional no justificado.



MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

La incertidumbre política mundial y los elevados tipos de interés apuntan a una ralentización de la economía

Retos para el año 2024

Acabamos de empezar un nuevo año que no será fácil para el transporte de mercancías por carretera en España. El sector tendrá que afrontar importantes retos e incertidumbres. El primero viene de la escalada de costes proveniente de la inflación global, de los todavía elevados precios del carburante, y de la subida de las cotizaciones sociales. A este factor se suma la falta de profesionales que quieran dedicarse a trabajar en el sector, lo que amenaza generar una presión al alza en los costes laborales. El incremento de costes siempre ha sido un problema para un sector con tan poca capacidad de negociación frente a los cargadores.

En el lado de la demanda las perspectivas tampoco son optimistas. La incertidumbre política mundial y los elevados tipos de interés apuntan a una ralentización de la economía que probablemente lleve a un crecimiento inferior al deseado. Esta situación se puede acentuar si se cumplen las previsiones macroeconómicas de la Unión Europea que apuntan a una situación de estancamiento.

Gran incertidumbre viene también de la presión que las autoridades públicas, la UE y España, están imponiendo al sector para acelerar la transición energética. Optar por vehículos eléctricos y de hidrógeno supone todavía un coste (de inversión y gestión de la flota) inasumible para la gran mayoría de los transportistas, que se ven entre la espada y la pared de los instrumentos fiscales que tiene en su agenda Europa para penalizar a los vehículos de combustión y beneficiar al ferrocarril con 'ecoincentivos'. A pesar de esta situación, tenemos que confiar en la capacidad que el sector ha demostrado desde hace años para superar las adversidades y convertirlas en oportunidades. 2024 será con toda seguridad un año de oportunidades para el sector.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

Los legisladores europeos parecen no ver la realidad

No aprendemos que no aprendemos

Esta frase que Nassim Taleb desliza en su libro 'El Cisne Negro' se puede aplicar a la contumacia con la que la UE cree que los textos normativos bastan para cambiar la realidad. Una realidad que los legisladores europeos parecen no ver, empeñados en redactar reglamentos y directivas con objetivos utópicos que, tras fracasar, han de volverse a modificar pasados unos años y, así, seguir en un ciclo de kafkiana burocracia. Hay ejemplos en los campos más variados, pero uno muy reciente es el acuerdo provisional del Parlamento Europeo con el Consejo que marca los objetivos de emisiones de CO2 para los vehículos pesados de nueva matriculación: reducción de emisiones (-45% hasta 2030, -65% en 2035 y -90% en 2040).

En IRU ya lo hemos calificado de "decepcionante", por no decir utópico. Basten estos dos datos: en seis años la UE necesitaría contar con 50.000 cargadores aptos para vehículos pesados y, al menos, 700 estaciones de servicio de H2; pero en 2023 el 96% de los camiones matriculados en la UE fueron diésel y solo el 0,6%, eléctricos. Esta exigencia de la UE también nos parece irresponsable porque, una vez más, actuará como una penalización para la gran mayoría de transportistas que carecen de recursos para acometer el cambio y porque retrasa al menos dos años la vía libre a las inversiones para el despegue de los combustibles renovables. Si este mes finalmente esta regulación se aprueba, sólo nos queda esperar que en 2027, fecha en la que supuestamente se reexaminaría, Bruselas constate que sus objetivos están desvinculados de la realidad. Una cláusula de revisión que, al menos, introduce varios elementos positivos, entre ellos, la posibilidad de utilizar una metodología específica para registrar vehículos pesados que funcionen con combustibles renovables.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El Grupo Grimaldi cerró el pasado ejercicio 2023 con un nuevo récord de facturación. La naviera superó los 5.000 millones de euros, según se puso de manifiesto en el marco de la Feria Internacional de Turismo (Fitur), celebrada en Ifema (Madrid). El grupo, que reunió en su stand al consejero delegado de Grimaldi España, **Mario Massarotti**; el director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi, **Miguel Pardo**; y el consejero delegado de Trasmed, **Ettore Morace**, ha apostado por la modernización de su flota, así como por el aumento del número de barcos y de servicios. Además de la inversión en buques, la naviera ha invertido en instalaciones, con la compra de una parte mayoritaria del accionariado de los puertos griegos de Heraklion e Igoumenitsa. A su vez, su filial Finnlines ha mejorado su conectividad desde España con el norte de Europa, entre los puertos de Bilbao y Vigo con Zeebrugge (Bélgica). En Bilbao supone duplicar su conexión semanal y en Vigo incorporarse a la red de la naviera.

TOP LOGÍSTICA

La mejora en la gestión alcanzada por la logística es evidente y también en sostenibilidad, con innovaciones para reducir las emisiones



Valores

Hemos de ser exigentes. No debemos aceptar gestión mediocre. Debemos ser valientes y pedir buen trabajo, dedicación y compromiso a las personas que colaboran en nuestros proyectos, aunque la exigencia no sea bien vista.

Si deseamos una sociedad mejor tengamos empresas que vayan bien y para ello exijamos a sus dirigentes que gestionen de forma excelente, es decir, que consigan buenos resultados, siendo buenas personas, gestionando con valores, aunque sin buenismo. Si la empresa va bien, las familias van bien y la sociedad global también.

No caigamos en la nostalgia, no pensemos que el pasado fue mejor y que ahora las dificultades nos superan, seamos optimistas y positivos y busquemos mejorar la calidad de nuestro desempeño.

Blog: forodecaleruega.com

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez

Estaremos inundados de IA generativa, los ya famosos ChatGPT y otros primos hermanos

Propuestas 2024

Aranca 2024 con propuestas tecnológicas generales y, por supuesto, aplicables a nuestro sector. No voy a descubrir nada que no hayamos oído mucho últimamente. Estaremos inundados de IA generativa, los ya famosos ChatGPT y otros primos hermanos. Esta será el perejil de todas las salsas, le pegue o no, pero no eres cool si no lo dices.

Coincido con ello, aunque en un análisis un poco más sesudo, vemos que no todo será solo IA, quizás sea condición necesaria pero no suficiente. La IA necesita muchos datos, volúmenes enormes, para ser efectiva y ahí está *Big Data* y todos sus hermanos para resolverlo, pero también necesita seguridad, trazabilidad, confianza, y para esta misión tenemos *blockchain* y *tokenización*. Le viene bien disponer de fuentes de captura de datos fiable y en tiempo real en muchas aplicaciones prácticas, esto nos ayudarán a resolverlo las redes de dispositivos IoT. Tampoco esto es nuevo, sí lo son los dispositivos de última generación con más autonomía, más capacidad de proceso y almacenamiento y que implementen desde el origen mini-nodos *blockchain*. Este concepto es conocido como BoT (*Blockchain of Things*).

Todo lo anterior lo podemos colocar en el plano de la última y más moderna innovación tecnológica. Si nos bajamos a lo más terrenal donde intervinimos los humanos, los operarios, conductores y demás familias no digitales, otro es el gallo que canta. Veamos, por ejemplo ¿por qué no se ha extendido aún el uso de algo tan útil, práctico y sencillo, además de barato, como el CMR electrónico? A pesar de estar financiado por el Ministerio con muchos millones de euros, el grado de uso de esos fondos es mínimo, tanto como para preocupar al propio ministerio.

La respuesta se resume en dos palabras: Factor Humano.

jmmartinezmourin@gmail.com

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Xabier Azarloza
Dir. gral. de In Side Logistics

El operador In Side Logistics sigue dando pasos para fortalecer su negocio. La compañía, de Grupo Vasco, ha integrado en su accionariado a Transportes Rafa Solera, empresa especializada en el transporte de gran capacidad de carga industrial.



Igor Muñiz
CEO de Erhardt Projects

Erhardt Projects continúa su expansión internacional con la apertura de una sucursal en Turquía, que refuerza su posición en el mercado euroasiático, una de las regiones con mayor desarrollo de sectores como Oil&Gas y energías renovables.



Carlos Vasconcelos
Presidente de Medway

La empresa ferroviaria lusa, en manos del gigante naviero MSC, está reforzando su presencia en la península ibérica con una flota de 16 locomotoras, mientras sigue a la espera de la decisión del Gobierno sobre su entrada como socio en Renfe Mercancías.



Emmanuel Macron
Presidente de Francia

Los transportistas españoles y cargadores vuelven a pagar los platos rotos de las protestas de los agricultores franceses. Las principales organizaciones del sector exigen al Ejecutivo de Macron que tome medidas para garantizar la libre circulación.

PICOS DE ORO

No podemos permitir que la escasez de conductores empeore. Los Gobiernos deben actuar

Umberto de Pretto
Secretario general de IRU

La UE tiene que revisar sus inversiones en puertos de terceros países

Gerardo Landaluce
Presidente del Puerto de Algeciras

La logística internacional, especialmente en Europa, está en jaque por los ataques hutíes en el Mar Rojo

Ismael de Marcos
Presidente de Atea Aragón OLT

Hay que pensar cada vez más en ciudades adaptadas a la logística, y no al revés"

Ramón García
Director general del CEL

Las condiciones en las que se trabaja (transporte de mercancías por carretera) no facilitan el relevo

Ignacio Ezkurra
Gerente de Tradisna

HORIZONTE

El transporte aéreo, marítimo y carretera aumenta su interés por los biocombustibles

Iñaki Eguia



Demanda bio

El volumen de combustible sostenible para aviación (SAF) superó en 2023 los 600 millones de litros, doblando el registro del ejercicio anterior, según las estimaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). En 2024, se espera triplicar hasta los 1.875 millones de litros, que representa el 0,5 por ciento de las necesidades de combustible de la aviación y el 6 por ciento de la capacidad de combustible renovable. La entidad calcula que requerirá 449.000 millones de litros para 2050.

El uso de biocombustibles en el transporte marítimo se aceleró en 2022, con alrededor 280.000 toneladas. Un volumen que sólo representa el 0,1 por ciento del consumo total de combustible marítimo de 280 millones de toneladas

equivalentes de petróleo (Mtep) por año, según datos de DNV. La consultora estima que el suministro global sostenible y económico de biocombustibles podría alcanzar entre 500 y 1.300 Mtep para 2050, lo que significa que el transporte marítimo necesitaría entre el 20 y el 50 por ciento de su producción.

La competencia por tenerlo en los modos aéreo y marítimo aumenta con la creciente presión que ejerce la carretera por usar HVO. El bio se ha posicionado como un objeto de deseo por sus ventajas para reemplazar a los actuales gasóleos sin necesidad de cambiar flotas, ni acometer grandes inversiones.

Las limitaciones en su disponibilidad complicarán que se posicione como principal alternativa para descarbonizar el transporte. El sector energético tiene todo un reto para atender la elevada demanda de un suministro basado en la economía circular.

AGENDA

7-9 de febrero de 2024

Fruit Logistica
Conferencia y Exhibición
Berlín
www.fruitlogistica.com

28-29 de febrero de 2024

Empack y Logistics & Automation
Conferencia y Exhibición
Bilbao
www.logisticsautomationbilbao.com

21-23 de mayo de 2024

Breakbulk Europe
Conferencia y Exhibición
Róterdam
www.europe.breakbulk.com

5-7 de junio de 2024

SIL
Conferencia y Exhibición
Barcelona
www.silbcn.com

11-13 de junio de 2024

TOC Europe
Conferencia y Exhibición
Róterdam
www.tocevents-europe.com

8-10 de octubre de 2024

Fruit Attraction
Conferencia y Exhibición
Madrid
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



Ferrocarril

Medway, más flota, nuevos servicios

La compañía ferroviaria portuguesa incorpora las primeras cuatro unidades de las 16 locomotoras que serán entregadas a lo largo del ejercicio por la factoría valenciana de Stadler, que pondrá en circulación en la península ibérica

MEDWAY

Antonio Martínez | Valencia
La compañía ferroviaria portuguesa Medway ha incorporado cuatro nuevas locomotoras a su flota con el arranque del ejercicio 2024. Estas máquinas pertenecen al contrato firmado con Stadler Valencia por el que la factoría ubicada en Albuijch suministrará un total de 16 locomotoras a la filial del grupo naviero MSC.

Las nuevas unidades de este pedido, que se completará en el primer semestre de este año, son eléctricas y bitensión y disponen de la mayor capacidad de tracción existente en el mercado. Estas máquinas, matriculadas con la serie 256.2, son similares a las que ya tiene Renfe, que dispone de 12 máqui-

nas en servicio, bajo la matrícula 256.1.

La principal característica es que son interoperables, al ser capaces de circular en toda la red ferroviaria electrificada

Stadler completará las entregas a Medway en el primer semestre

portuguesa y española y preparadas para poder circular en ancho UIC en el futuro.

Las locomotoras Euro6000, que disponen de seis ejes, permitirán la composición de con-

voyes más largos y más pesados, lo que facilitará una mayor eficiencia y flexibilidad en la prestación de los servicios ferroviarios de Medway.

La flota de 16 unidades forma parte de un ambicioso plan de modernización y ampliación de material rodante de Medway, que supone una inversión por valor de 93 millones de euros, al que se sumará la incorporación de 113 vagones fabricados por la compañía eslovaca Tatravagonka.

Con las nuevas locomotoras, Medway amplía su parque de tracción ubicado en España en tres máquinas, ya que una de las nuevas incorporaciones prestará sus servicios en Portugal. La compañía portuguesa

Medway ampliará sus operaciones entre Madrid y Valencia.

viene operando en España con un total de 16 locomotoras alquiladas a Alpha Trains, Renfe AMF y Grupo Raxell.

Nuevos retos

Entre los retos a muy corto plazo que tiene la compañía ferroviaria está la tracción de los vagones de la primera autopista ferroviaria en ancho ibérico, que conectará el puerto de Valencia y la terminal de Abroñigal (Madrid) a finales del primer trimestre de presente ejercicio. Un servicio intermodal promovido con Tramesa en alianza con Transitalia, con el que Medway se ha comprometido a ofrecer la tracción durante los próximos tres años.

El propósito de la autopista

ferroviaria es la apertura de un corredor libre de carbono entre Madrid y el puerto de Valencia para todo el tráfico de semirremolques que transita con Italia en el enclave.

El segundo paso de esta iniciativa es ampliar el proyecto hasta Portugal, conectando el Atlántico y el Mediterráneo por el interior de España.

93

MILLONES DE EUROS
DE INVERSIÓN
EJECUTA MEDWAY

Para ello, el puerto de Valencia se dotará de una nueva terminal de transporte combinado, capaz de cargar y descargar semirremolques de camión procedentes del ferrocarril, gracias a una grúa que instalará próximamente Tramesa en el Dique del Este del recinto portuario, junto a la terminal *ro-ro* del grupo italiano Grimaldi.

Medway está a la espera de que el Consejo de Ministros autorice su entrada en el capital de Renfe Mercancías, con un 50 por ciento. La compañía quiere un acuerdo definitivo en primavera, objetivo marcado, dentro de un proceso de fusión de las compañías en el que “se deben consensuar los activos que se transfieren, cuál es su valor y cómo se gestionarán”, ha explicado su presidente Carlos Vasconcelos.

Una de las preocupaciones, no escondida, por parte de la empresa ferroviaria de MSC son “los pasivos sociales” de conductores de locomotoras, porque la intención del grupo naviero es que se configure “una nueva sociedad con nuevos maquinistas en la que no haya un pasivo social”.

Solos o con Renfe

El objetivo es configurar en una única empresa las operaciones de la portuguesa Medway y de la española Renfe Mercancías, aunque otra de las posibilidades abiertas es que la empresa pública española

demos llevar el tren a un buen muelle o estación, en este caso seguiremos solos”. Vasconcelos subrayó que “Medway, con o sin Renfe, será el mayor operador ferroviario de transporte de mercancías de



Operaciones de tracción de cajas móviles por parte de la portuguesa Medway.

transfiera activos a la portuguesa.

Eso sí, desde Medway exigen celeridad al Gobierno español en la toma de decisiones, ya que Vasconcelos advertía recientemente en declaraciones públicas que “si no po-

la península ibérica y uno de los principales actores europeos”. La compañía prepara su desembarco en territorio francés en 2025, con la puesta en marcha de enlaces entre terminales del país vecino.

valenciaport

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia
VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaport.com

Ferrocarril

El ancho europeo llegará a todo el puerto de Valencia

El enclave adaptará con tercer hilo sus vías internas de la zona norte para operar trenes de hasta 750 metros, una vez completada la actuación en las terminales del sur, tras ocho años de obras con 50 millones de inversión



Antonio Martínez | Valencia

El Puerto de Valencia dotará a todas sus terminales de ancho europeo. El enclave ha abierto el proceso para la duplicación de vía y la implementación del tercer hilo ferroviario entre los muelles de Poniente y Levante, en la zona norte.

El proyecto permitirá el acceso de trenes de carga de 750 metros hasta la Terminal Ferroviaria de Levante en doble vía mixta y la eliminación del tramo en vía única existente en la actualidad, ofreciendo más capacidad y facilitando el acceso de los convoyes a la futura autopista ferroviaria y a la instalación de Valencia Terminal Europa (VTE). Las obras tendrán un plazo de ejecución de 18 meses y han salido a con-

curso por 12 millones de euros. El proyecto en el norte arranca una vez finalizada la mayor actuación ferropuertuaria realizada hasta la fecha en el enclave, el denominado proyecto "Connecting Europe Facility-Connect Valenciaport" que ha permitido remodelar y adaptar sus vías internas al ancho europeo y que las terminales de la zona sur aumenten su capacidad para el estocaje de trenes de mercancías.

El proyecto englobó un amplio abanico de obras realizadas durante los últimos ocho años, con más de 50 millones de euros de inversión, desde la construcción del Centro de Control Ferroviario, la adecuación de las terminales ferroviarias de CSP Spain y APM Terminals, el desarrollo e ins-

Remodelación de la zona viaria y ferroviaria en la dársena sur.

Nueva playa de vías que da acceso a la zona de estocaje de trenes.

talación de un sistema de control de entrada y salida para el tráfico de mercancías por vía ferroviaria y la remodelación y adaptación de las vías entre el muelle de Poniente y el muelle de Costa, en la ampliación sur.

Esta última actuación ha sido la infraestructura de mayor coste para las arcas de la Autoridad Portuaria de Valencia. La UTE formada por Dragados y Tecsma Empresa Constructora completó recientemente estas obras, que han supuesto una inversión de 40 millones de euros, construyendo un kilómetro de nuevas vías ferroviarias desde la conexión de la red exterior al Muelle Costa del Puerto de Valencia, sustituyendo un tramo de la red ferroviaria que incluía cinco pasos a nivel.

El nuevo trazado incluye ahora una zona de maniobras, de aproximadamente 600 metros de longitud, cerca del inicio de la red interior que incluye tres vías de doble ancho y dos de ancho ibérico. Tras esta actuación, desde el final de la zona de maniobras hasta el Muelle de Costa, la red estará formada por dos vías, en doble ancho. Asimismo, la red de carreteras ha sido remodelada.

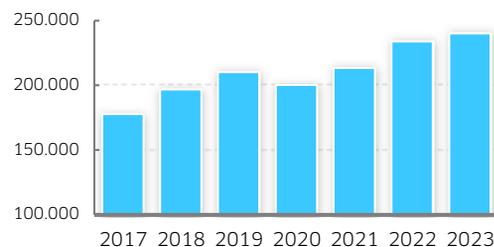
Junto a esto, para completar la mejora de la red ferroviaria interior y lograr su plena interconectividad con el Corredor Mediterráneo, la vía general, 3,7 kilómetros de vías en el tramo desde el Muelle de Costa a la terminal pública del Muelle de Levante, se ha adaptado a doble ancho.

Entre las actuaciones finalizadas, destaca la mejora de la infraestructura ferroviaria del puerto para atender a trenes de hasta 750 metros de longitud y con doble ancho en las terminales de APM Terminals Valencia y en CSP Iberian Valencia Terminal. Para alargar las vías ferroviarias de la terminal de CSP Spain fue necesario desplazar previamente las puertas de la red viaria que permiten el acceso a la instalación, que ahora están ubicadas en el lado este del patio. Las nuevas puertas de la terminal han permitido una mayor fluidez para los transportistas con ocho carriles de entrada y cinco de salida.

La red ferroviaria interna se ha adaptado al doble ancho

PROGRESIÓN DEL INTERMODAL

El tráfico ferropuertuario de contenedores continúa avanzando en el puerto de Valencia. Cerró 2023 en el entorno de 240.000 TEUs.

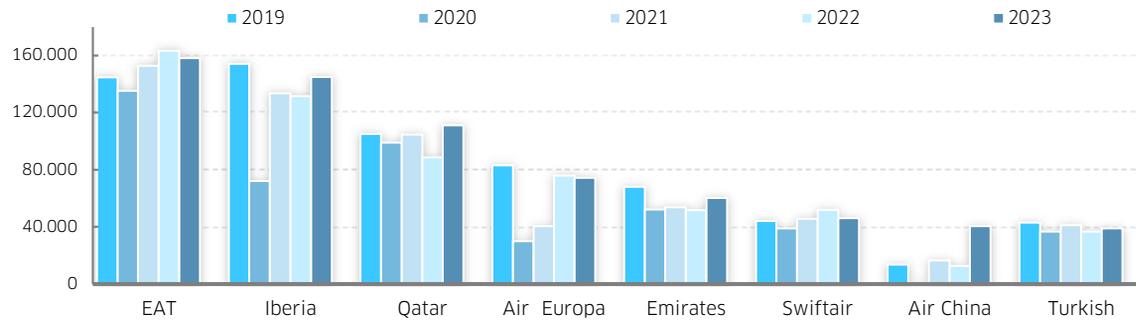


Datos en TEUs. Año 2023, previsión de cierre anual acuerdo a la evolución de noviembre. Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.



TRIPLICANDO VOLÚMENES

Air China es la aerolínea que más creció entre las primeras del ranking. Pasó de las 12.827 toneladas en 2022 a superar las 40.000 en 2023 al recuperar e incrementar las conexiones desde Barajas y El Prat. EAT continúa al frente de la clasificación.



En toneladas. Fuente: Aena.

Aéreo

Los aeropuertos españoles dicen adiós al covid

Los fletes del transporte aéreo continuaron la tendencia a la baja iniciada en el año 2022

Eva Mármol | Barcelona

El sistema aeroportuario español superó el pasado año, por fin, los volúmenes prepandemia y alcanzó su mejor registro de actividad. Eso sí, por los pelos. Sumó 1,07 millones de toneladas canalizadas en 2023, el 7,9 por ciento más que en 2022 y el 0,9 por ciento más que en 2019. Esta actividad “supone un récord histórico”, señala un comunicado de Aena. Estos tráfico excluyen la mercancía documentada como aérea movida en camión a otros hubs.

Ha costado al sistema aeroportuario español recuperar la actividad prepandemia a diferencia de la tendencia mundial. Y es que la demanda global de carga (medida en toneladas por kilómetro transportadas) ya superó en el año 2021 (+6,9 por ciento) los volúmenes de 2019, según las estadísticas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés). No obstante, regresó al saldo negativo (-1,6 por ciento) al siguiente ejercicio, 2022, en comparación con el tráfico prepandemia (-6,5 por ciento en la red de Aena).

No ha habido cambios en los primeros puestos de la clasificación: EAT (DHL) revalida el liderato que ostenta en el siste-

ma aeroportuario desde la pandemia. Y ello a pesar de la ralentización del crecimiento del *ecommerce*, en general, y de perder flujos en el mercado español, en particular. La integradora sumó 158.256 toneladas transportadas el año pasado, el 3,1 por ciento menos que en el ejercicio anterior.

El crecimiento experimentado por Iberia, a raíz de recuperar las conexiones de pasajeros, no ha sido suficiente para reconquistar el liderato que perdió en 2020. La compañía del holding IAG, segunda de la clasificación, movió un total de 145.024 toneladas de mercancías, registrando un avance del 10,3 por ciento. Con todo, esta aerolínea se quedó a 9.000 toneladas (-5,9 por ciento) de alcanzar los volúmenes que canalizó en 2019, mientras que DHL superó en un 9,2 por ciento la actividad prepandemia.

Caída de fletes

El año pasado siguió la tendencia a la baja de los fletes aéreos que comenzó en el año 2022 tras tocar techo durante la pandemia. Los precios cayeron de media en el mundo el 31,7 por ciento en 2023 en comparación con el ejercicio anterior, según el Baltic Air Freight Index de la Baltic Exchange. Expertos de

esta organización apuntan que los precios del transporte aéreo están actualmente “más cerca de los niveles anteriores a la pandemia y han vuelto a patrones estacionales más normales”. Eso sí, esperan un repunte de las tarifas con la celebración del Año Nuevo chino, que comienza el próximo 10 de febrero.

El escenario dibujado por IATA va en la misma línea: la rentabilidad de las aerolíneas bajó el 32,2 por ciento en 2023 en comparación con 2022, según sus estimaciones, de principios de diciembre.

Esta asociación prevé que los beneficios seguirán retrocediendo, el 20,9 por ciento, en 2024 en comparación con el ejercicio precedente. Eso sí, los números negros de las compañías aéreas siguen y seguirán haciendo historia, ya que “la progresión de las rentabilidades ha sido extraordinaria en estos últimos años” en el negocio de la carga. El tráfico de mercancías alcanzó los 58 millones de toneladas en 2023 y llegará a los 61 millones en 2024, según las previsiones de IATA.

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.

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

transportes.reale@reale.es/ reale.es







Ferrocarril

Año negro por las incidencias en la red europea

El tráfico por el corredor en UIC bajó el 24,7% en 2023, hasta las 1.404 circulaciones, aunque los trenes fueron más llenos

Eva Mármol | Barcelona

El pasado ejercicio ha sido una carrera de obstáculos para los operadores ferroviarios y las empresas de transporte por carretera que suben el remolque o el contenedor al tren para cruzar los Pirineos. A los recurrentes problemas en la red ferroviaria francesa se sumaron incidencias por obras en la alemana y el corte ferroviario entre Francia e Italia por un deslizamiento de tierras en los Alpes. Tanto Alemania como Italia son dos importantes mercados para los flujos ferroviarios peninsulares.

Ello ha pasado factura a los tráficos por el corredor en ancho de vía internacional (UIC) o estándar que conecta la península con Europa. El corredor que enlaza el puerto de Barcelona con Francia sumó 1.404 circulaciones en 2023, es decir, el 24,7 por ciento menos que en 2022, que fue un año récord (1.864 circulaciones). Al cierre de esta edición, el Adif no había facilitado los datos sobre los otros dos puntos fronterizos ferroviarios, Portbou e Irún.

“Ha sido uno de los peores años”, señala Petros Papagiannakis, director general de Línea Figueras Perpignan (LFP), la sociedad formada al 50 por ciento por el Adif y su homólogo francés para gestionar el tramo internacional entre Figueres y Perpignan del corredor en UIC. “A la bajada mundial de la demanda que han sufrido todos

los modos de transporte, se han sumado incidencias exógenas”.

Incidencias como el desprendimiento de tierras en el Valle de la Maurienne, en los Alpes franceses, que ha provocado la suspensión de la circulación de trenes por el único paso abierto entre Francia e Italia desde el pasado mes de agosto. Una suspensión temporal que, como mínimo, durará un año y sin alternativa, ya que el paso vía Suiza por el túnel de San Gotardo también está cerrado. Ello ha afectado al operador intermodal Hupac, uno de los principales usuarios del corredor en UIC, que ha tenido que suspender su servicio, de cinco frecuencias semanalmente, entre Barcelona y Busto (Italia).

Las conexiones con Alemania no se han cortado, pero sí han afectado a la regularidad de los servicios las protestas y sobre todo las obras de modernización de la red ferroviaria alemana. La mitad de los servicios que pasaban por el corredor en UIC tenían como origen/destino Alemania el año pasado. Para colmo de males, VIA, otro cliente importante del UIC, suprimió hace unos meses su autopista ferroviaria que enlazaba casi diariamente (6 frecuencias semanalmente) Barcelona con Bettembourg (Luxemburgo).

“De no haber existido los factores exógenos que nos han hecho perder tráficos,

El primer tren saliendo del puerto de Barcelona al sur de Francia.

habríamos llegado a las 2.300 circulaciones anuales”, que no es un volumen desdeñable teniendo en cuenta que “solo hay un punto de carga, Barcelona”, mientras no vayan finalizando las obras del Corredor Mediterráneo.

No todo han sido males el año pasado. Un tercer traccionista entró en el UIC, Transfesa, que se ha sumado a Captrain, que opera desde 2022, y Renfe, que ostentaba el monopolio hasta que llegó la francesa. La filial de DB Cargo ha consolidado el servicio de portavehículos para Daimler. Y el pasado mes de noviembre alumbró los nuevos servicios de APM Terminals Railway, Sinergy y Naviland Cargo, con tracción de Captrain, que conectan el puerto de Barcelona con Tolouse, con tres frecuencias semanales, y Lyon (una). Estos servicios con el sur de Francia se han beneficiado del descuento del 25 por ciento de las tarifas que tienen todos los tráficos nuevos durante seis meses y de la nueva categoría de peaje para distancias inferiores a los 750 kilómetros que ha implantado LFP. Además, la productividad de los trenes ha crecido el 20 por ciento, de entre las 1.000 y las 1.050 toneladas de peso bruto de media por convoy en 2022 a las entre 1.200 y 1.250 toneladas.

LFP ha propuesto a los Gobiernos de España y Francia una bajada de los cánones para los trenes de mercancías: “Tenemos que preparar el futuro ya para el Corredor Mediterráneo”. Y es que “LFP y todos los actores del sector ferroviario competimos con una carretera que es gratuita”, desde que desaparecieron los peajes en las principales autopistas españolas.

Aunque este año tampoco ha empezado con buen pie por las inclemencias climatológicas y protestas, “esperamos tener un aumento de los tráficos”.

Un nuevo servicio entre Barcelona y el sur de Francia en 2023

Marítimo

K-Line diversifica negocio en Europa

La naviera japonesa entrará en el transporte marítimo de CO2 licuado en 2024 con la puesta en funcionamiento de dos buques específicos de 7.500 metros cúbicos en alianza con la noruega Northern Light

A. Martínez | Valencia
K-Line diversificará su negocio en Europa, hasta ahora centrado en el transporte de contenedores, gas y carga de proyecto, con su entrada en la logística marítima de CO2 licuado. Para ello, la japonesa situará en su flota mercante dos buques específicos para el transporte de 7.500 metros cúbicos de dióxido de carbono (CO2) en alianza con la noruega Northern Light.

La filial londinense "K" Line LNG Shipping (UK) Limited se encargará de la gestión de los dos barcos que transportarán el CO2 licuado desde emisores industriales, incluidas las instalaciones de captura de carbono de Norcem Brevik y Hafslund Oslo Celsius, hasta el centro receptor de CO2 Northern Lights, en la terminal en Øygarden, en Noruega.

La naviera K-Line ha puesto sus ojos en 2024, "año que será el primero para el medio ambiente, ya que es el año en el que comenzará la adopción plena del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE", explica Yukikazu Myochin, presidente de la compañía.

Oportunidad

Myochin indica que el objetivo de K-Line es "brindar soluciones para reducir el impacto ambiental de los clientes", al tiempo que se embarca en el transporte marítimo de CO2 licuado que iniciará en Noruega. "Un nuevo negocio que vincularemos constantemente a los buques de apoyo a la energía eólica marina y el transporte de nuevas formas de energía como el hidrógeno y el amoniaco".

Por su parte, ante los últimos incidentes en el Mar Rojo, el presidente de K-Line explica que "los crecien-

tes riesgos geopolíticos y sus impactos en la cadena de suministro tienen el potencial de poner en peligro la libertad y la seguridad de la navegación, que es la

base del transporte marítimo internacional".

Al mismo tiempo, Myochin indica que "la economía ha aumentado el grado de incertidumbre, como el

aumento de las presiones inflacionistas, el endurecimiento de la política monetaria y el impacto en la economía china de la recesión inmobiliaria".

Somos parte del cambio.
Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat



SOLERA

Operadores Logísticos

Transportes
Rafa Solera,
flotista de
referencia en
gran volumen.

In Side Logistics fortalece su transporte de gran capacidad

La compañía integra en su accionariado a Transportes Rafa Solera, un flotista especializado en carga industrial con 50 tractoras y tres almacenes con 12.000 metros cuadrados de capacidad en Valencia

Antonio Martínez | Valencia
In Side Logistics (ISL) refuerza su red de transporte con la incorporación de la firma valenciana Transportes Rafa Solera, un flotista especializado en el transporte de gran capacidad de carga industrial, ubicado en la provincia de Valencia. Así lo han avanzado fuentes del operador logístico, de Grupo Vasco, a Transporte XXI.

Solera dispone de una flota propia formada por más de medio centenar de vehículos de gran volumen, que incluye camiones remolque, *trailers*, megacamión y *duotrailer*; unos servicios que quiere potenciar In Side Logistics. El objetivo es “ofrecer un transporte sostenible a sus clientes”. Asimismo, Solera dispone de tres almacenes en la localidad de Picasent, que suman una oferta de 12.000 metros cuadrados.

Fuentes de ISL han explicado a Transporte XXI que Solera se integra en el accionariado con todo su negocio, seguirá prestando servicios a sus clientes pero desde ya como parte

IN SIDE LOGISTICS SL

	2022	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
Ingresos explotación	s.d.	7,00	+36%	+44%	5,16	4,86	10,67
Ebitda	s.d.	0,43	+20%	-7%	0,35	0,46	0,97
Resultado d.i.	s.d.	0,28	-1%	-13%	0,28	0,32	0,63
Patrimonio neto	s.d.	1,91	+4%	+6%	1,83	1,80	1,68
Empleados	s.d.	54	+0%	+8%	54	50	91

TRANSPORTES RAFA SOLERA SL

	2022	2021	%21/20	%21/19	2020	2019	2018
Ingresos explotación	6,44	4,25	+32%	+39%	3,23	3,07	2,78
Ebitda	0,55	0,51	+10%	+53%	0,46	0,33	0,38
Resultado d.i.	0,09	0,05	-17%	+163%	0,06	0,02	0,05
Patrimonio neto	1,15	1,06	+6%	+13%	1,00	0,94	0,92
Empleados	52	41	+28%	+46%	32	28	29

Millones de euros, salvo empleo.

de ISL y con la marca ISL y se pretende sumar más clientes conjuntamente”. Solera tendrá un 20 por ciento de ISL.

“La unión se gestó en 2023, motivada por una estrategia común de aunar servicios de al-

macenaje y transporte, concentrando fortaleza en el mercado valenciano, para poder dar una cobertura más completa”, indican desde In Side Logistics. Con la integración de Solera, In Side Logistics podrá ofrecer, so-

lo en Valencia, una flota de 70 vehículos y 90 plataformas, tanto en transporte de contenedores, como en lona, nacional e internacional, así como cerca de 50.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje.

Xabier Azarloza, director general de In Side Logistics ha mostrado su satisfacción por la operación de integración de Transportes Rafa Solera. “Nos va a aportar toda su experiencia y capacidad en el mundo del camión y nosotros a ellos nuestra experiencia en la gestión de almacenes y toda nuestra cobertura logística”, explicó. “Es una unión que nos aporta mejorar allí donde menos recursos y experiencia tenemos”, matizó Azarloza.

Tiempos complejos

Por su parte, Rafael Solera ha indicado que “vienen tiempos complejos para la logística”, por lo que “es necesario reforzarse para estar mejor preparados y para que nuestros clientes sigan confiando en nosotros y podamos sumar más”. El empresario valenciano explica que “esta unión nos mejora a ambos y multiplica nuestra capacidad en cuanto a las garantías de servicio por capacidad, profesionalidad y calidad”.

In Side Logistics integra las operaciones de Solera en Valencia

In Side Logistics, con unas ventas de 30 millones de euros en toda su red de delegaciones, está especializada en soluciones de almacén centradas en el análisis operativo y tecnológico a través de sus departamentos de ingeniería e informática, bajo la sostenibilidad con su apuesta por el ferrocarril, el camión eléctrico o la obtención de su estrella Lean & Green que impulsa Aecoc.

La firma tiene almacenes en Algeciras, Valencia, Tenerife, Las Palmas, República Dominicana y Puerto Rico. Su especialidad en las plazas insulares está centrada en última milla para canal *retail*, *farma* y *horeca*, con 40.000 metros cuadrados y 60 vehículos de reparto.

Carretera

Van den Bosch gana peso en la península ibérica

Es el principal mercado del grupo neerlandés después del Benelux tras la compra de TCS Trans

Eva Mármol | Barcelona

Van den Bosch ha ganado peso en la península ibérica como operador logístico intermodal de graneles sólidos y líquidos con la compra de la empresa de origen catalán TCS Trans en 2021.

España y Portugal se han convertido en los principales mercados del grupo neerlandés después del Benelux tras adquirir TCS Trans, que ya ha desaparecido como empresa para convertirse en Van den Bosch Iberia, a cuyo frente está Alberto Ramírez, que coge el testigo de los hermanos Castellet San Miguel, familia fundadora de la compañía española. La multinacional, con sede central en Erp (Países Bajos), ya operaba en el mercado español, sobre todo a través de terceros.

Pasar a pertenecer al grupo Van den Bosch ha supuesto para la antigua TCS Trans entrar en una nueva actividad, los tráficos de graneles agroalimentarios, y dejar de operar otro tipo de flujos, los graneles líquidos peligrosos, “que no era nuestro core business”, señala Juan Castellet, ex director general de TCS Trans y actual asesor estratégico de Van den Bosch Iberia. Actualmente, su principal actividad es el transporte de graneles líquidos y sólidos para los sectores agroalimentario y químico.

No ha sido la única variación. Las tornas han cambiado por completo en el peso de los flujos domésticos y exteriores. El transporte nacional ha pasado de tener una cuota del 70 por ciento y el internacional del 30 por ciento en la antigua TCS Trans a ganar el segundo por goleada con un porcentaje de alrededor del 80 por ciento y quedando reducido el primero al 20 por ciento. “Seguimos la estrategia del grupo, que está enfocado en las operaciones internacionales”, añade Alberto Ramírez, director general de Van den Bosch Iberia.

Y ha habido un tercer cambio significativo en la cuota intermodal. Si en la antigua TCS Trans la carretera y la intermodalidad se repartían casi al 50 por ciento la operativa, el protagonista principal es el barco y el tren en Van den Bosch Iberia. Ello va también en



Una de sus bases está en el polígono de la Zona Franca de Barcelona.

línea con la apuesta de la multinacional por la intermodalidad para reducir la huella ambiental. Van den Bosch Iberia utiliza los servicios ferroviarios sobre todo para los tráficos con Europa continental y el barco para los mercados británico, irlandés y el transporte transoceánico. “Dejar de hacer nacional ha favorecido el cambio de estrategia hacia el intermodal”, señala Juan Castellet.

Van den Bosch anunció la compra de TCS Trans en octubre de 2021. La actividad de la filial española se ha triplicado en poco más de los dos años transcurridos. Actualmente, el grupo “tiene una presencia muy sólida” en el mercado peninsular, que “hubiera requerido mucho más tiempo de no haber comprado TCS Trans”, añade Alberto Ramírez.

La estrategia de futuro de Van den Bosch Iberia para seguir creciendo pasa por continuar potenciando los tráficos agroalimentarios “donde hay mucho potencial de crecimiento”, así como el transporte transoceánico, que actualmente es testimonial desde la península y que el grupo impulsa a través de una división específica. No descarta crecimientos inorgánicos “si hay una oportunidad que encaje con nues-

tros intereses estratégicos”, apunta Juan Castellet.

Van den Bosch es una empresa familiar, creada en 1964, a cuyo frente está la segunda generación. Tiene 13 sucursales en 11 países y cuenta con una flota de 660 semirremolques portacontenedores, 250 semirremolques cisterna, 300 camiones y 6.000 contenedores cisterna. Mueve alrededor de 2,4 millones de toneladas de mercancías y tiene una facturación de unos 250 millones de euros al año. La multinacional está haciendo una fuerte apuesta por la intermodalidad, la digitalización y la sostenibilidad. Con la digitalización, “el conocimiento profundo de los datos nos aporta competitividad”, añade Alberto Ramírez.

Alberto Ramírez
Director general



Seguimos la estrategia del grupo enfocada a operaciones internacionales



Marítimo

Algeciras reivindica su “valor activo” ante las navieras

El puerto, que terminó el año con un tráfico de 104,6 millones de toneladas y 4,7 millones de TEUs, espera que en 2024 se pueda acometer la expansión de la terminal de TTI Algeciras, una vez se complete la venta de la naviera coreana HMM a Harim Group y JKL Partners

Antonio Martínez | Algeciras

El Puerto de Algeciras continúa desafiando a todos los cisnes negros que aparecen y trastocan el comercio marítimo mundial, manteniendo su condición de primer enclave del sur de Europa en movimiento de mercancías

En 2023, el puerto logró volver a superar la barrera de los 100 millones de toneladas por octavo año consecutivo en el competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar, frente a Tánger Med y el nuevo régimen comunitario de comercio de emisiones (ETS). En concreto, movió un total de 104,6 millones de toneladas, un 2,3 por ciento menos que en 2022, según ha avanzado el presidente de la Autoridad Portuaria, Gerardo Landaluce, en una comparecencia telemática ante los medios de comunicación. Landaluce hizo una valoración positiva del ejercicio, “a pesar de un contexto complicado, donde hay que reclamar la incoherencia del sistema ETS”.

Es la tercera mejor marca desde 2016, si bien el enclave español aún no ha podido superar el récord de 109,4 millones de toneladas logrado en 2019, “un resultado en la línea del sistema portuario”.

Estas cifras permiten al enclave reivindicar su posición estratégica y sus volúmenes operados por sus terminales como garantía para los armadores mundiales. Es decir, su “valor activo”, que vuelve a resaltar en tiempos difíciles para el sector como el actual de la crisis del Mar Rojo, una situación que está provocando retrasos en la cadena de suministro mundial.

Lejos de ver el negocio pasar por su orilla, el enclave andaluz advierte de la necesidad de una política de Estado para tener “puertos bien situados, fuertes y mejor conectados”, para lo cual “es importante dar apoyo a las tramitaciones medioambientales”, en referencia al desarrollo del Plan Director de Infraestructuras del enclave, indicó Landaluce.

Y es que mientras llega esta expansión de las infraestructuras, el enclave espera que 2024 sea un ejercicio que aporte brillo

y certidumbre al proceso de expansión de la terminal TTI Algeciras, en la denominada Fase B de la instalación que no termina de arrancar en los últimos años, una situación que vendría a aumentar la capacidad de atraque y manipulación de contenedores en el enclave.

A preguntas de Transporte XXI, Landaluce indicó que “Isla Verde Exterior es un proyecto vivo, en el que estamos batallando con numerosas dificultades”. La última es el proceso de venta de la naviera HMM, principal accionista de TTI Algeciras junto a la francesa CMA CGM, que está a las puertas de cerrarse para su venta a Harim Group y JKL Partners, según confirmó Landaluce. “TTI Algeciras tiene una estructura de clientes sólida y en 2024 vamos a dedicar esfuerzos a la Fase B, porque es un elemento crítico y fundamental que va a estar en el centro”. En este sentido, Landaluce recaló el “valor activo” que representa el sistema portuario español, y en concreto, Algeciras, para ofrecer una respuesta a las necesidades de los navieros mundiales en la crisis del Mar Rojo y reconoció que “contra las disfunciones, tenemos capacidad conjunta para afrontar una reestructuración de servicios, solo hay que recordar que el nivel de operatividad de las terminales durante la pandemia o el incidente del “Ever Given” fue memorable”. Reclamó al colectivo naviero la falta de un KPI (indicador clave de rendimiento), “que les pueda indicar el valor activo que representamos los puertos, porque somos un activo seguro”.

El presidente del puerto, que descartó hablar de “colapso” en los muelles, sino de “niveles altos de actividad” por flujos procedentes de buques desviados por el Cabo de Buena Esperanza, remarcó “la necesidad de acometer la expansión de Isla Verde Exterior”. Es más, indicó que, posiblemente, si se tuviera un modelo portuario distinto, privatizado, ya estaría en marcha. “La iniciativa pública tiene otra visión con el largo plazo”, matizó.

Al cierre de esta edición, la Autoridad Portuaria tenía previsto activar un plan de

contingencias junto con las terminales de contenedores para hacer frente a la “posible avalancha” de tráfico que se tengan que tratar en el enclave en las próximas semanas, “ya que no sabemos cuánto puede durar este conflicto”.

Cierre provisional de 2023

En el pasado año, según el avance de los datos del cierre del ejercicio, Landaluce

Isla Verde Exterior es un proyecto vivo en el que estamos batallando con dificultades

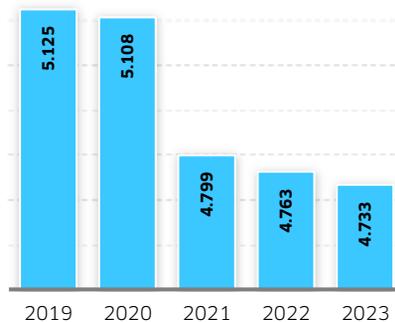
Gerardo Landaluce
Pdte. Puerto de Algeciras



Gerardo Landaluce y Jose Luis Hormaechea, presidente y director general del Puerto de Algeciras.

DESACELERACIÓN DE FLUJOS

El tráfico de contenedores en el puerto de Algeciras se ha reducido un 7,6% en los últimos cinco años.



Datos en miles de TEUs.
Fuente: Autoridad Portuaria de Algeciras.

confirmó que el puerto manipuló 4.733.385 TEUs. El contenedor, su tráfico estrella, tuvo un descenso del 0,7 por ciento, afectado por la disminución de los flujos de tránsito internacional y por la ralentización en la llegada de buques durante las dos últimas semanas del mes de diciembre.

Dentro del negocio del contenedor, Landaluce valoró como “un dato muy importante”, el crecimiento del 10,5 por ciento de los flujos de importación, con un movimiento de 245.556

TEUs, dentro de los 776.976 TEUs manipulados en operaciones de comercio exterior, sumando la gestión de equipos vacíos. En 2023, la importación destacó gracias a la evolución de los flujos en contenedores *reefer*, con 68.000 TEUs, tráficos que crecieron un 18 por ciento, procedentes de envíos de Costa Rica, Perú y Egipto, principalmente. Por su parte, los tráficos de exportación descendieron un 16 por ciento, con un movimiento de 191.544 TEUs.

En cuanto al resto de tráficos, los graneles tuvieron un comportamiento negativo, mientras que el tráfico de camiones en el Estrecho de Gibraltar bajó un 1 por ciento, con un movimiento de 458.409 UTIs.

Plan de Inversiones

De cara a 2024, el Puerto de Algeciras priorizará en su plan de inversiones las actuaciones destinadas a mejorar su conectividad, tanto en el lado mar como en lado tierra.

El puerto andaluz quiere impulsar proyectos por 103 millones de euros en 2024, dentro de los 511 millones que hay comprometidos en su Plan de Empresa hasta el ejercicio 2027. Entre las actuaciones destacan la accesibilidad viaria y ferroviaria, la digitalización, infraestructuras portuarias y transformación energética, con el objetivo de que los buques que operan en el Estrecho puedan estar conectados a la red eléctrica en 2025.

Entre los retos a acometer a corto plazo, Landaluce citó la ampliación de las puertas del Puesto de Control Fronterizo, “una infraestructura que “está pasando de ser un lastre a factor neutral para convertirse en una fortaleza”, una vez se completen las mejoras que se vienen realizando, con más personal para la gestión de las inspecciones físicas y mejora de las tramitaciones de expedientes.

511

MILLONES DE EUROS
PREVÉ INVERTIR
ALGECIRAS HASTA
EL AÑO 2027



Operaciones en el Muelle Sur del puerto de Huelva.

Servicios

El frioducto de Huelva, una realidad en 2025

Probisa y Sogeoza construirán la infraestructura que unirá Enagás con el *hub* logístico del frío del puerto

A. Martínez | Valencia
El frioducto del puerto de Huelva será una realidad en 2025, una vez se completen las obras de construcción de la infraestructura que conectará la planta de Enagás con el *hub* logístico del frío de la dársena. Las obras, que arrancarán en breve, han sido adjudicadas por la Autoridad Portuaria a la unión temporal de empresas formada por Probisa y Sogeoza, bajo una inversión de 5,5 millones de euros.

Para la Autoridad Portuaria, que preside Alberto Santana, esta infraestructura es “una actuación fundamental dentro de un proyecto estratégico para el Puerto de Huelva como es el Hub Logístico del Frío”.

El frioducto será la vía por la que se conducirá el frío ecológico proveniente del aprovechamiento de los procesos de regasificación de Enagás hasta las instala-

ciones frigoríficas del Muelle Sur, “lo que permitirá una disminución de los costes energéticos, reduciendo en su práctica totalidad la huella de carbono en la demanda energética de frío de dichas instalaciones”, explican fuentes del enclave andaluz.

El objetivo de la dársena onubense es convertir al puerto en referente en la logística de mercancías a temperatura controlada en el arco sur atlántico europeo, dentro de su proceso de diversificación.

Las obras, uno de los hitos destacados del Plan de Empresa de 2023 de la entidad, disponen de financiación externa de la Unión Europea, ya que cuenta con aportaciones de los fondos MRR del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia NextGenerationEU.

Con esta actuación, Huelva encamina su futuro

a convertirse en un centro de referencia en la logística de mercancías a temperatura controlada, tanto desde el punto de eficiencia operacional, como de sostenibilidad económica y ambiental.

Diferenciación

El enclave destaca que esta actuación supone “un aspecto diferenciador respecto a cualquier otra instalación conocida hasta el momento en Europa con el suministro de energía frigorífica ecológica y a bajo coste, procedente del proceso de regasificación del gas natural licuado de los buques” que atracan a escasos metros del muelle.

Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES







CARRETERA


ADUANAS


FERIAS


AIRE


MAR

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

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

www.transnatur.com

AP. DE HUELVA

ANTONIO TORREGROSA
Director general de la Fundación Valenciaport

“Hay que adaptar la formación a los puertos del futuro”

Antonio Torregrosa ostenta una posición privilegiada, al mando del timón de la Fundación Valenciaport, para pulir con el brillo de la innovación a la logística y el transporte en “un escenario de incertidumbre global”. La descarbonización, la digitalización y la cualificación profesional abren oportunidades para lanzar nuevos proyectos tecnológicos que generen una mayor competitividad empresarial

Antonio Martínez | Valencia

► **La Fundación Valenciaport nació en abril de 2004 como foco de formación e innovación para el clúster portuario. ¿Cómo valora este viaje de 20 años?**

Ha sido una travesía fantástica. Cuando la Autoridad Portuaria de Valencia decidió poner en marcha la Fundación yo creo que no se imaginaba hasta dónde podía llegar. A lo largo de estos 20 años hemos desarrollado casi 400 proyectos de innovación, 37 prototipos y unas 130 soluciones de *software*, así como 900 cursos, entre otras cosas.

► **La innovación es su ADN. ¿En cuántos proyectos están trabajando?**

Intentamos que la innovación guíe todo lo que hacemos, no sólo en proyectos de desarrollo tecnológico, iniciativas de formación o en la asistencia técnica a otras comunidades portuarias. Representa algo más del 60 por ciento del presupuesto. Tenemos 48 proyectos abiertos, la mayoría cofinanciados por la Unión Europea, en todos nuestros ámbitos de actividad: transformación digital, medio ambiente y transición energética, seguridad y protección y puerto/ciudad, entre otros.

► **De los proyectos realizados, ¿cuáles diría que aportaron una mayor competitividad al sector?**

No es fácil de decir. Por citar uno reciente, Irail ha trabajado para mejorar la interoperabilidad en el intercambio de información de transporte de mercancías por ferrocarril mediante la digitalización y el uso de los estándares técnicos TAF TSI. Ha contribuido a que operadores y administraciones públicas adapten sus sistemas y mejoren la eficiencia. Por otro lado, en el marco de la iniciativa “Valenciaport Cero Emisiones Netas 2030”, hemos desarrollado iniciativas pioneras para el uso de energías alternativas en la maquinaria portuaria, que proponen mejoras impor-



Tenemos 48 proyectos abiertos. Generamos en 2023 actividad por valor de 27 millones de euros

La gestión del dato, inteligencia artificial y descarbonización es lo que más nos demandan las empresas privadas

Con la entrada en vigor del ETS, nos preocupa el más que probable desvío de tráfico

tantes desde el punto de vista ambiental y operativo.

► **¿Cómo se seleccionan y se priorizan los proyectos que llevan a cabo?**

En ocasiones, atendemos las demandas que provienen de empresas y organizaciones con las que trabajamos. En otras, somos proactivos, detectamos oportunidades e invitamos a nuestros socios a unirse a consorcios. Otra de las fuentes es el Plan innovación del clúster de Valenciaport, que hemos actualizado con un grupo de “Inteligencia Artificial y Servicios de Valor añadido” y otro de “Economía Azul”.

► **¿De qué proyectos realizados durante estos años se siente más satisfecho?**

La FP Dual “Inmersión Portuaria”, una iniciativa que pusimos en marcha junto a Propeller, la Generalitat Valenciana y la Autoridad Portuaria. Nos ha permitido proporcionar a las empresas personas muy formadas y motivadas, en definitiva, atraer talento joven a nuestro sector. Los resultados están siendo excepcionales. En el ámbito de la cooperación internacional, destacaría la colaboración con Portos do Paraná, y en los proyectos de innovación, los más premiados son H2ports, que introduce el hidrógeno en las terminales, Green C Ports, que ha combinado digitalización y sostenibilidad ambiental, o Passportl, de seguridad portuaria.

► **¿El sector privado es fundamental?**

La misión de la Fundación Valenciaport es contribuir a hacer que los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía sean más eficientes y sostenibles. Nos debemos a sus comunidades portuarias. Son nuestra razón de ser. Incorporar empresas a nuestros proyectos es prioritario.

► **¿Es difícil que empresas competidoras participen en un mismo proyecto?**

Afortunadamente en este ámbito hemos avanzado mucho. Hace 15 años era muy difícil conseguir, por ejemplo,

que dos empresas compartiesen datos, aunque fueran anónimos. Ahora ya hablamos de *sandboxes* en los que pondremos a disposición de empresas tecnológicas y *startups* información de negocio de múltiples fuentes para que desarrollen productos y servicios adaptados a la realidad del puerto.

► **¿Qué es lo que más les demandan?**

Hay un peso muy importante de la digitalización, la gestión del dato y la inteligencia artificial. La descarbonización también preocupa, por lo que la mejora de la gestión de la energía o el potencial de los nuevos combustibles también es relevante. En el plano comercial, existe una demanda creciente de información de mercado, lo que hace que los análisis de *hinterland*, el tratamiento de grandes bases de datos y la elaboración de índices también están cogiendo fuerza.

En tercer lugar, formación. Más allá de nuestro máster en gestión portuaria, que es la estrella, hay un abanico importante de cursos que funcionan muy bien. Por último, muchas empresas quieren empezar a innovar, pero no saben por dónde empezar, o cómo financiar las iniciativas. Por eso hace unos meses pusimos en marcha Imarport, nuestra oficina de promoción y financiación de la innovación, que ayuda a las empresas a introducirse en este mundo y a poder financiar y gestionar sus proyectos de forma más eficiente.

► **Dentro de sus programas, destaca en los últimos años Opentop, un programa de financiación que contiene, entre otras cosas, un sistema de incubadora y aceleradora de startups portuarias. ¿Cómo va?**

Opentop es el *hub* de innovación abierta de Valenciaport, un conjunto de iniciativas que no sólo comprenden de incubación y aceleración de *startups*, también innovación educativa, laboratorios de innovación o un fondo de capital riesgo. Todo avanza según lo previsto, los *hackathons* han funcionado muy bien. Tenemos ocho empresas que han pasado ya por los programas, y a las que estamos ayudando para entrar en el mercado portuario. La mayoría de las *startups* que han pasado se consolidarán rápido, y veremos el poder transformador que tiene la iniciativa.

► **¿Cuáles son las vías de financiación de los proyectos que desarrollan?**

La principal fuente es la Unión Euro-



pea, proyectos cofinanciados por la Autoridad Portuaria de Valencia, o por empresas del clúster. En lo referente a asistencias técnicas y formación, son las empresas las que contratan nuestros servicios, especialmente cuando no hay posibilidad de optar a subvenciones.

► **¿Cuánto dinero han captado en estos 20 años procedente de Bruselas?**

No tengo en la cabeza esa cifra, son muchos millones. En 2023 hemos generado actividad por valor de 27 millones de euros, en proyectos de innovación e infraestructura. Si nos ceñimos a las subvenciones captadas en Europa, la Fundación ha recibido casi tres millones de euros, y la comunidad portuaria más del doble. A eso habría que



añadir la ayuda prestada a otras empresas en proyectos, por ejemplo, del Plan de Recuperación, en los que no participamos técnicamente pero sí organizamos los proyectos y luego los gestionamos en régimen de subcontratación. El éxito aquí ha sido total. Nuestros clientes consiguieron subvenciones por un valor superior a 45 millones de euros.

► **¿Qué presupuesto tienen para 2024?**

Hemos cerrado 2023 con un crecimiento del 16 por ciento. Vamos a plantear al Patronato un crecimiento en 2024

del 7 por ciento, para alcanzar un volumen de actividad de 7,4 millones de euros, una cifra razonable que creo que conseguiremos superar sin problemas.

► **¿Qué relación tienen con otros puertos españoles?**

La colaboración está en nuestro ADN. Más allá de nuestro trabajo con la comunidad portuaria es importante para nosotros posicionarnos en todo el sistema portuario español. Con Puertos del Estado la colaboración es muy fluida. Hemos trabajado juntos en proyectos que nos van a permitir poner en marcha el observatorio del cambio climático, colaboramos en la secretaría técnica del proyecto Simple, y en breve arrancaremos un curso de señalización marítima para todo el sistema portuario. Con otros puertos la relación es muy fluida. En 2023 hemos tenido colaboraciones en especial con Sevilla, Las Palmas, Huelva, Algeciras, Castellón y Barcelona.

► **Ya han rebasado el perímetro de Valencia...**

El Puerto de Valencia siempre se ha caracterizado por su vocación de colaboración y lealtad con el sistema portuario, a través de Puertos del Estado. Estamos encantados de compartir nuestro *know how*, y ayudar a otras autoridades y comunidades portuarias. Especialmente en iniciativas europeas, la Fundación Valenciaport es un motor que arrastra a decenas de empresas e instituciones del sistema portuario.

► **Los continuos cambios en el negocio marítimo y portuario son un desafío para ustedes. ¿Cómo observa el escenario del transporte marítimo, los puertos y la logística?**

El panorama es complejo. En la celebración de nuestro XX aniversario, tuvimos el placer de escuchar un análisis en esta dirección de Miguel Ángel Sánchez Valero, que introdujo un concepto interesante: la era de la antifragilidad. Las crisis se suceden a gran velocidad, y el reto es adaptarse y volver a operar con velocidad minimizando los efectos inmediatos de esas disrupciones. El entorno geopolítico, con conflictos armados, relocalización de las cadenas, frentes comunes de países aliados para volver a los grandes bloques económicos genera una incertidumbre enorme. El mercado marítimo, con desajustes de capacidad y fletes en firme descenso, no augura buenos



Antonio Torregrosa Maicas es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales

por la Universitat de Valencia, Máster en Gestión del Comercio Internacional por Impiva y posee un Diploma de Estudios Avanzados en Administración y Dirección de Empresas.

Entre 1998 y 2004 fue Técnico Superior de Investigación en el Instituto de Economía Internacional de la Universidades de Valencia, Alicante y Castellón, donde coordinó actividades de I+D en distintos campos relacionados con la economía, el transporte y la logística.

En abril de 2004 llega la Fundación Valenciaport como Director de Proyectos para alcanzar en 2019 la dirección general de esta entidad impulsada por la Autoridad Portuaria de Valencia desde hace dos décadas.

tiempos para las compañías navieras.

► **¿Cómo cree que apunta este 2024?**

Todas las previsiones señalan un año de pérdidas generalizadas. En el ámbito portuario, 2023 ha sido un año de crecimiento negativo. Además, sigue disminuyendo la relación crecimiento económico-crecimiento de los tráfico. Las expectativas para 2024 son de crecimiento muy moderado, aunque dependerá de que la economía en su conjunto consiga aguantar el tirón en un escenario de incertidumbre global. Y finalmente, el cambio climático, con la incertidumbre acerca de qué pasará, por ejemplo, con el Canal de Panamá. Y las nuevas normativas medioambientales que emanan de la Organización Marítima Internacional y especialmente de la Unión Europea que vienen a complicar aún más.

► **Descarbonización, normativa europea de derechos de emisiones con la amenaza de la pérdida de escalas, ¿es la antesala perfecta para otra crisis?**

La primera premisa es que el transporte tiene una responsabilidad importante en el cambio climático. Es urgente tomar medidas. Y es evidente que Europa tiene que ejercer ese papel de liderazgo, pero las medidas no son neutras, y hay que aplicarlas con sensatez. La entrada del transporte marítimo en el ETS puede tener efectos contrarios a los deseados. No me preocupa el incremento de fletes. Venimos de tiempos complejos en los precios y no ha pasado nada. Lo que nos preocupa es el más que probable desvío de tráfico a nuestros vecinos mediterráneos. Y el impacto para los puertos de transbordo es importante, pero desde la óptica macro lo es mucho más por la pérdida de conectividad que vamos a experimentar los *hubs* mixtos, que acabará influyendo notablemente en la competitividad de nuestro comercio exterior.

► **Por último, el gran reto del Puerto de Valencia es poner en marcha la terminal norte. ¿Cree que supondrá un salto para la innovación y la formación?**

Es un proyecto emblemático que, más allá de su importante impacto económico, tendrá un efecto arrastre impresionante para la economía valenciana en términos de innovación y tecnología. Ostentamos la gerencia de la asociación internacional TIC 4.0, en la que los grupos de terminales de contenedores trabajan con fabricantes de maquinaria y proveedores de tecnología en estandarización y digitalización. La necesidad de aplicar este conocimiento a una terminal automatizada es indiscutible. Venimos colaborando con MSC en temas de OPS e hidrógeno. Aspecto fundamental será la formación. La terminal más avanzada del mundo necesitará de personal técnico especializado. Hay que adaptar los programas de formación a los puertos del futuro.

Marítimo

El puerto exterior de A Coruña empieza a dar sus frutos

Cuando se cumplen 11 años desde su puesta en servicio, la dársena de Punta Langosteira se encuentra en un momento de plena expansión, que avala con datos la decidida apuesta de la entidad portuaria

Iñaki Eguía | A Coruña

Los números avalan la apuesta de la Autoridad Portuaria de A Coruña por su expansión en Punta Langosteira, cuyos trabajos arrancaron en 2005. Desde su puesta en servicio, siete años después, el puerto exterior supera un movimiento acumulado de 20 millones de toneladas, cuenta con tráficos consolidados y proyecta una tendencia al crecimiento, que se mantendrá en los próximos años.

Los nuevos muelles, con una línea de atraque de 1.560 metros, una superficie terrestre total de 190 hectáreas y calados de entre 22 y 25 metros, han logrado atraer una inversión privada de más de 230 millones. Los actuales operadores gestionan más de 240.000 metros cuadrados en concesión. Además, los proyectos vinculados a la iniciativa "A Coruña Green Port", que facilitará la descarbonización industrial del área metropolitana, convertirán al enclave, a corto plazo, en el principal polo industrial, energético y marino del noroeste de España, con inversiones que sumarán más de 1.500 millones de euros.

En plena expansión

El puerto exterior de A Coruña, cuya ejecución ha absorbido una inversión de 718 millones, se concibió para trasladar desde los muelles interiores los tráficos sensibles en materia medioambiental y de seguridad, como el petróleo. Hoy, casi dos décadas después, es mucho más que eso. Se ha situado como principal puerto de descarga de cereal en el noroeste peninsular, así como *hub* de almacenamiento y distribución de carbón y coque. Al mismo tiempo, ha incorporado nuevos tráficos como la roca fosfórica, clínker, mineral de hierro, ári-

dos, o piezas metálicas, y también posibilita la construcción y embarque de *project cargo*.

En 2023, Punta Langosteira rebasó los seis millones de toneladas, un volumen que supone más del 40 por ciento del total de mercancías que se manejan en el conjunto de instalaciones de la entidad portuaria. La estadística refleja un salto de los 1,5 millones de toneladas de 2021 a los 4,2 millones de toneladas de 2022. Con esta progresión, y ya con todas

las descargas de petróleo en Langosteira, el puerto exterior será en 2024 la primera dársena de Galicia en volumen de toneladas.

El presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña, Martín Fernández Prado, ha puesto de manifiesto que esta evolución "es consecuencia de la apuesta de los operadores en ampliar sus concesiones e incorporar nuevos medios mecánicos".

El crecimiento de la dársena exterior ha estado sustentado durante la primera década, principalmente, por los graneles sólidos. En este ámbito sobresalen las operativas de Pérez Torres Marítima (PTM), Galigrain, y Terminales Marítimas de Galicia (TMGA), que gestionan más de 14 hectáreas de superficie concesionada, con más de 100.000 metros cuadrados de almacenes.

Pérez Torres Marítima dispone de 47.000 metros cuadrados para realizar la carga y descarga de clínker, coque, cereales y piezas especiales, entre otras

mercancías. El operador ha invertido 25 millones en almacenes, dos grúas Liebherr LHM 550, maquinaria y otros equipos auxiliares. Entre sus últimos desarrollos, destaca el proyecto para habilitar una nave de 10.000 metros cuadrados.

Por su parte, Galigrain tiene 90.000 metros cuadrados en el puerto exterior de A Coruña, tras incorporar en 2023 una parcela de 21.000 metros cuadrados en la que construye su cuarta nave de almacenamiento, con 17.411 metros cuadrados. Esta instalación incorpora un sistema mecanizado de descar-

ga y transporte de los graneles, especialmente agroalimentarios, desde los buques hasta los almacenes, mediante un circuito cerrado de cintas, tolvas y torres de transferencia. La empresa, del grupo Nogar, que alcanzará con el nuevo desarrollo una inversión acumulada de 41 millones en Punta Langosteira, también dispone en esta dársena de una terminal de graneles líquidos, con una do-

UNA DÁRSENA CON ATRACTIVO

La inversión privada, que supera los 230 millones de euros, crecerá con el desarrollo de los proyectos vinculados a la iniciativa "A Coruña Green Port".

EMPRESA	SUPERFICIE	INVERSIÓN
Repsol	47.100	126,0
Galigrain	88.180	41,0
TMGA	55.675	35,0
PTM	46.000	25,0
Cementos Carral	3.325	7,0
Hércules	1.100	0,5
TOTAL	241.380	234,5

Superficie en metros cuadrados. Inversión en millones de euros. Fuente: Autoridad Portuaria de A Coruña.

PTM, Galigrain y TMGA impulsan el tráfico de graneles secos



Imagen aérea del puerto exterior de A Coruña, que en 2013 recibió el Premio San Telmo a la mejor obra de ingeniería civil de Galicia.

cena de tanques de almacenamiento para aceite, melazas y ácidos grasos.

Además, TMGA gestiona más de 50.000 metros cuadrados en la dársena exterior, tras sumar en 2023 una superficie de 7.900 metros cuadrados, donde levanta un nuevo silo horizontal de almacenamiento de graneles sólidos agroalimentarios. Con esta ampliación, la inversión acumulada de la estibadora en sus instalaciones y medios mecánicos en el puerto exterior se elevará a 35 millones de euros. Una parte de este desembolso se ha destinado al sistema automático de descarga de graneles sólidos para transportar la mercancía desde los buques hasta los almacenes en un circuito cerrado.

Cementos Carral alcanzó el pasado año la simbólica cifra de cien atraques de buques gestionados desde su implantación en 2012, y que acumulan un movimiento de 600.000 toneladas. La compañía, que ha invertido siete millones de euros en Punta Langosteira, descarga el cemento de buques de forma directa a silo.

Por otro lado, Hércules-Servicios Auxiliares Portuarios y Logísticos, filial de Finisterre Agencia Marítima, cuenta con 1.100 metros cuadrados en el puerto exterior, donde almacena y custodia equipos y pertrechos procedentes o destinados a buques.

También destaca en la dársena exterior, la terminal marítima de Repsol, puesta en marcha en marzo de 2023, que ha supuesto un nuevo hito, al posibilitar el traslado de las operativas de crudo de petróleo, tras una inversión de 126 mil-

llones, posicionándose el pasado año como el principal tráfico de Punta Langosteira, con más de 2,3 millones de toneladas. Repsol mueve, desde 2015, sus graneles sólidos en la dársena exterior de A Coruña, con una media aproximada de 400.000 toneladas anuales. Los productos refinados seguirán, de momento, en su terminal localizada en el muelle de San Diego, cuyo plazo de concesión finaliza en 2027.

Desarrollo ferroviario

El enlace ferroviario, asignatura pendiente, completará la operatividad de la dársena exterior al permitir captar nuevos tráficos y ampliar el *hinterland*.

Esta infraestructura se realiza con cargo a los fondos Next Generation, por un importe de 170 millones de euros. En la actualidad, se construye el ramal norte, de seis kilómetros, que conecta el puerto con el Eje Atlántico en sentido en A Coruña. Las obras, de acuerdo al programa previsto, estarán concluidas a mediados de 2026. El Ministerio de Transportes realiza los estudios para construir el Ramal sur, que posibilitará disponer de una conexión ferroviaria en sentido Santiago de Compostela.

Apuesta 'verde'

La iniciativa "A Coruña Green Port" fue lanzada a principios de 2021, tras la llegada de Martín Fernández Prado a la presidencia del puerto. Impulsa la descarbonización con la reserva espacios de la dársena exterior para fabricar componentes de eólica marina, desarrollar la cadena de valor del hidrógeno y amoníaco verdes, o producir biocombustibles y combustibles renovables. Además, respalda la digitalización y modernización de actividades en el puerto para avanzar en sostenibilidad.

La convocatoria abierta para habilitar en la zona sur de Langosteira un *hub* de componentes de eólica marina ha recibido el interés de Moncobra, Saitec, Ferrovial, Navantia, Acciona, Esteyco, Nervión y de otra empresa que aún es confidencial. Las solicitudes superan la superficie disponible, unos 700.000 metros cuadrados.

Fisterra Energy, del fondo Blackstone, y Armonia Green Galicia, grupo Ignis, han presentado solicitudes para instalar sendas plantas de generación, almacenamiento y exportación de hidrógeno y amoníaco verdes, con destino a la industria de fer-

tilizantes y otros usos industriales. Están en tramitación ambiental.

Por su parte, Inditex invertirá 30 millones de euros para habilitar un parque con 3 aerogeneradores en el puerto exterior. Suministrará energía verde a su sede central y al centro industrial situado en el polígono de Sabón (contiguo al puerto), y también al propio puerto, tanto a la red de la

Autoridad Portuaria de A Coruña como a las empresas concesionarias. Con ello, la rada será autosuficiente, con energía verde.

Con el suministro renovable de Inditex, Enerffín habilitará una planta de generación y distribución

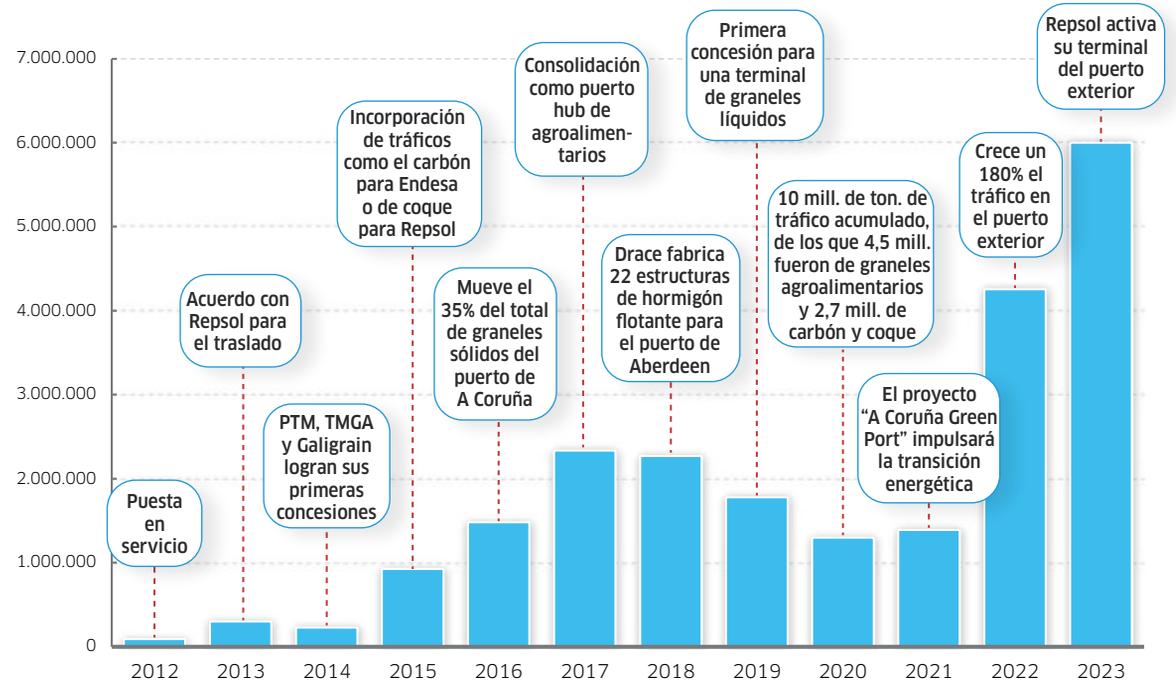
de hidrógeno verde, destinada al transporte por carretera.

Repsol está inmersa en un proceso de transformación de su complejo industrial de A Coruña, orientado a la producción de biocarburantes y combustibles renovables a partir de aceites usados, basuras y otros residuos, en la filosofía de la economía circular. Finalmente, la Xunta de Galicia, Redeia y la Autoridad Portuaria de A Coruña proyectan instalar un parque eólico experimental marino.

Langosteira impulsará la ruta hacia la sostenibilidad

MÁS DE 20 MILLONES DE TONELADAS

La dársena exterior, cuyo tráfico en la primera década ha estado sustentado por los graneles sólidos, incorporó en 2023 el movimiento de crudo de Repsol, principal cargador del puerto de A Coruña, para alcanzar un tráfico anual de 6 millones de toneladas, y un acumulado de más de 20 millones desde 2012.



Datos de la evolución del tráfico en toneladas. Fuente: Autoridad Portuaria de A Coruña.



Servicios

El inmologístico, en clave 'verde'

El 84% de las compañías que realizan operaciones logísticas estarían dispuestas a pagar un alquiler más alto por almacenes que dispongan de certificación de sostenibilidad, según CBRE

Carlos Sánchez | Madrid
CBRE anticipa una brecha en el mercado inmologístico en los próximos años según el tipo de activo y sus características. A factores tradicionales como la tipología de la nave y la ubicación, se suman ahora la tecnología y la sostenibilidad, como aspectos que marcarán la demanda de naves logísticas en España.

En este sentido, el 84 por ciento de las compañías que realizan operaciones logísticas estarían dispuestas a pagar un alquiler más alto por almacenes que dispongan de certificación de sostenibilidad, según el informe 'Real Estate Market Outlook 2024' de CBRE, que fue presentado en Madrid.

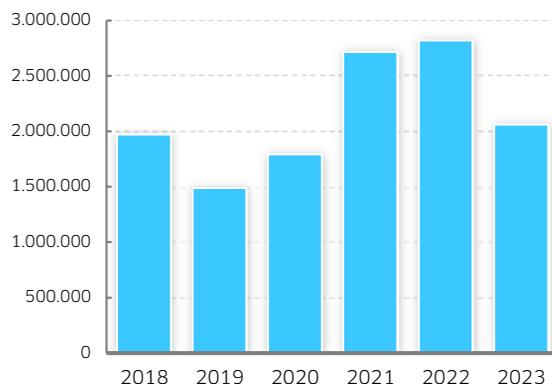
Entre las principales tendencias que marcarán al mercado inmologístico en los próximos años destaca "una mayor apuesta por la sostenibilidad", según explicó Miriam Goicoechea, directora de Research para Iberia de CBRE. "Si hace falta pagar más renta por este motivo, lo van a hacer, porque las empresas constatan que tiene su retorno", añadió Goicoechea.

Esta apuesta por la sostenibilidad será un factor determinante para el negocio inmologístico ya a corto plazo, puesto que "combina un incremento en las rentas con una disminución de costes", señaló Paloma Relinque, directora de Capital Markets en España de CBRE. Esta reducción de costes viene dada, "sobre todo, en el lado de la financiación, ya que los bancos apuestan también por pro-

UN MERCADO QUE SE MANTIENE FUERTE

La contratación de naves logísticas sigue mostrando un comportamiento notable en España, aunque por debajo de los niveles récord de 2022.

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN LOGÍSTICA EN ESPAÑA



EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN EN LOS PRINCIPALES POLOS



Datos en metros cuadrados. Fuente: CBRE.

yectos más sostenibles", matizó Relinque.

También en el capítulo de nuevas tendencias vinculadas al negocio inmologístico destaca la tecnología. En concreto, un 45 por ciento de las empresas considera que la inteligencia artificial o la automatización en los procesos tendrán un gran impacto en el



Miriam Goicoechea, dir. de Research, y Paloma Relinque, dir. de Capital Markets de CBRE.

segmento logístico en los próximos años.

"Al ahorro por la parte del transporte con la optimización de rutas, se van a sumar las ventajas en materia de reducción de costes y a la reducción de la huella de carbono", afirmó Goicoechea.

El sector logístico registró menores niveles de contratación en 2023 debido a la incertidumbre económica y a la reducción de la rápida expansión del *ecommerce* tras la pandemia. De cara a 2024, "se mantendrá la demanda en niveles históricos", avanzó Goicoechea.

"La logística va a seguir fuerte en el presente año, pero sin llegar a alcanzar los niveles récord de 2022", recalcó Relinque. De hecho, "el volumen de operaciones será similar, pero la cifra de metros cuadrados se reducirá", concretó. Esta caída viene motivada, principalmente, por un enfriamiento del negocio del comercio electrónico y la recuperación de las ventas en las tiendas físicas, según confirmaron Relinque y Goicoechea a preguntas de

este periódico. Por su parte, los *yields* o rentabilidades *prime* del negocio inmologístico registrarán una corrección de entre 20 y 30 puntos básicos, según las previsiones que contempla el informe elaborado por la consultora de servicios inmobiliarios.

Contratación

El sector logístico español alcanzó el pasado año una contratación de 2,06 millones de metros cuadrados, según datos de CBRE, lo que representa un descenso del 27 por ciento respecto a 2022, que con 2,82 millones de metros cuadrados supuso el récord absoluto de contratación de la historia.

La zona centro registró una contratación de 931.000 metros cuadrados en

2023, cifra por debajo de la registrada en los dos últimos años, aunque en niveles de la media del último lustro.

Por su parte, Cataluña alcanzó los 536.000 metros cuadrados, un 34 por ciento por debajo de la cifra alcanzada en el mismo período del año anterior. A su

2,06

MILLONES DE M2
DE CONTRATACIÓN
LOGÍSTICA EN
ESPAÑA EN 2023

Cargadores

WPI prepara su desembarco en el puerto de Bilbao

La empresa de recogida y tratamiento de residuos solicita 35.000 metros cuadrados en el muelle AZI para la construcción de una planta de producción de ecombustibles

Alfonso Alday | Bilbao

Waste Plastic Iberia (WPI) ha puesto el puerto de Bilbao en su punto de mira. La empresa de recogida y tratamiento de residuos, que levantará una planta para la producción de ecombustibles en el puerto de Huelva, mantiene un proyecto similar en la dársena vasca.

El contador ya ha empezado a correr. La sociedad WPI Bilbao ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Bilbao, que preside Ricardo Barkala, la concesión de una superficie de unos 35.000 metros cuadrados en el muelle AZ1. Su destino: la construcción de una planta de valorización de residuo sólido plástico para su reciclaje y producción de ecombustibles.

La instalación tendrá una capacidad de tratamiento de 200.000 toneladas al año de residuos sólidos plásticos, para la producción de 76.440 toneladas anuales, según se recoge en la página web del grupo.

La solicitud se encontraba al cierre de esta edición en trámite de competencia de proyectos por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

El proyecto es paralelo al que la empresa desarrolla en Huelva, a través de WPI Huelva, donde ya tiene el visto bueno de la Autoridad Portuaria, que preside Alberto Santana, según confirma-

ron a este periódico fuentes del organismo portuario. Los trabajos se desarrollarán sobre una parcela de cerca de 63.000 metros cuadrados, próxima al Muelle Ingeniero Juan

Gonzalo. La inversión alcanzará los 151 millones de euros. La planta proyectada tendrá una capacidad de tratamiento de 320.000 toneladas al año de residuos sólidos plásticos (en dos fases), para la producción de 122.300

toneladas anuales.

La intención de Waste Plastic Iberia es que las dos instalaciones, la de Huelva y Bilbao, estén operativas a lo largo del año 2025.

La inversión en Huelva alcanzará los 151 millones



vez, en el resto de zonas se cerraron un total de 594.230 metros cuadrados, lo que supuso un descenso del 23 por ciento respecto al año anterior.

La evolución de la renta *prime* en Madrid y su área de influencia se mantuvo estable en el último trimestre del año respecto a la subida del 4 por ciento del anterior, situándose en torno a los 6,50 euros por me-

CBRE augura un volumen de operaciones similar en 2024

tro cuadrado y mes. A su vez, en Cataluña, la renta *prime* se mantuvo en el entorno de los 8,50 euros por metro cuadrado y mes, lo que supone un 10 por ciento más que en el año anterior. Además, según CBRE, la tendencia continuará al alza en los próximos meses.

En términos de inversión, el año 2023 cerró con un volumen total de 1.150 millones de euros, es decir, un 50 por ciento por debajo de la cifra récord del ejercicio 2022, cuando se alcanzaron los 2.335 millones de euros.

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

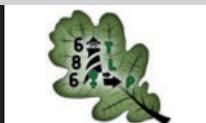
ESTIBADORES



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)





Carretera

Serveto incrementa la intermodalidad

La empresa de transporte por carretera llega hasta Polonia a través de las conexiones ferroviarias de VllA

Eva Mármol | Barcelona

Serveto, nombre comercial de Transerveto, sigue creciendo en intermodalidad tras crear, el año pasado, la filial Serveto LUX para operar con flota propia en Luxemburgo, *hub* europeo de autopistas ferroviarias. La empresa de transporte por carretera, con sede central en Lleida, es usuaria habitual de Lorry Rail, la autopista ferroviaria de VllA entre Le Boulou, junto a la frontera española, y Bettembourg (Luxemburgo). Ahora, da un paso más utilizando la conexión que la filial de SNCF tiene entre Luxemburgo y el puerto polaco de Poznan. Y ello supone "realizar 2.300 kilómetros sobre raíles", señalan desde la compañía.

La apuesta intermodal de Serveto comenzó subiendo los primeros remolques a la autopista ferroviaria de Lorry Rail en el último trimestre de 2020. Actualmente, la compañía también es usuaria habitual de VllA Británica, que enlaza Le Boulou con el puerto de Calais, donde el remolque cruza el canal de la Mancha para llegar al mercado británico,

además de utilizar servicios intermodales de otros dos operadores.

La creación de Serveto LUX, con base al lado de la terminal intermodal de CFL, donde opera Lorry Rail, ha sido un paso importante en esta apuesta. "Ha hecho posible disponer de chóferes locales y una flota propia matriculada en Luxemburgo, en el corazón de una zona altamente industrial y logística", añaden fuentes de la compañía. Con este paso, "hemos sido pioneros entre los operadores españoles al matricular camiones en Luxemburgo".

Tres años (completos) después de iniciar la apuesta intermodal, Serveto cuenta con una flota de más de 200 remolques P400 para subir al tren, la filial Serveto Lux y aportando la intermodalidad una cuarta parte a la facturación global de la compañía.

El año pasado no fue fácil para los operadores intermodales y las empresas de transporte que suben al tren por las incidencias en la red ferroviaria francesa. A pesar de ello, "hemos terminado 2023 reali-

Inició la apuesta intermodal a finales de 2020.

zando un 35 por ciento más de trayectos intermodales que en 2022 y ahorrando 6.235 toneladas de emisiones de CO₂". Ya en el ejercicio 2022, dobló la actividad intermodal respecto a 2021.

Más capacidad logística

Serveto también está creciendo como operador logístico. La compañía ha culminado la segunda fase de la plataforma que tiene en Vilanova de la Barca (Lleida) apenas un año después de estrenar la primera fase. Ha ganado 6.000 metros cuadrados de capacidad que suma a los 12.000 que ya tenía. La nueva ampliación responde "a las necesidades de nuestros clientes". Serveto cuenta con cuatro plataformas que ocupan 29.000 metros cuadrados de superficie. La actividad logística ha pasado de tener un peso del 5 al 7 por ciento en el volumen de negocio de la compañía en un año.

La empresa familiar, cuyos orígenes se remontan a 1955, también es transitaria marítima. Gestionó más de 10.000 TEUs en 2023. Además de Serveto LUX, cuenta con otra filial francesa, Serveto SAS, que constituyó en la localidad de Villeneuve-lès-Bouloc (Toulouse) en 2020.

Serveto está entre el 'Top 10' de empresas de transporte por carretera con sede en Cataluña y entre las 40 primeras del *ranking* español, según el último Libro Blanco del sector editado por Transporte XXI. Registró un volumen de negocio de 66,55 millones de euros en 2022, el 11,4 por ciento más que en 2021, de acuerdo con el Registro Mercantil. Tuvo una facturación de 73 millones y un crecimiento del 9,5 por ciento en 2023, según la propia compañía. Para este ejercicio, la empresa prevé un incremento del 12 por ciento y alcanzar los 82 millones en ventas.

73

MILLONES DE EUROS
TUVO DE
FACTURACIÓN
EN 2023

Marítimo

El Puerto de Castellón arranca el proyecto Octopus

El enclave destinará una inversión de 120 millones de euros para ganar una línea de atraque de 865 metros y una explanada de 420.000 metros cuadrados ganada al mar que activará el desembarco de nuevos operadores

A. Martínez | Valencia

El Puerto de Castellón ha arrancado con el inicio del ejercicio 2024 la hoja de ruta para desarrollar, en fases, pero en su integridad, el denominado proyecto Octopus. La puesta en marcha de esta actuación lleva aparejada una inversión global de 120 millones de euros para completar el desarrollo comercial de la línea de atraque de la dársena sur del enclave, donde hoy opera en solitario la empresa Portsur, como único terminalista.

La entidad portuaria, que preside Rubén Ibáñez, ha empezado el desarrollo del proyecto por la ejecución de las obras de la mota de cierre que permitirá la creación por relleno de nuevas explanadas terrestres, al que se han presentado dos ofertas de empresas constructoras.

Expansión marítima

Este cierre permitirá, en un futuro, crear una línea de atraque de 865 metros, para la que se planea una inversión de 66 millones de euros, vital para la expansión marítima del puerto, así como la diversificación del tráfico de mercancías.

La mota de cierre unirá los terrenos al abrigo del Muelle de Costa Sur y del actual Dique de Poniente, bajo una inversión planificada de 6,6 millones de euros (IVA incluido), según el proyecto constructivo que ha sacado a licitación la Autoridad Portuaria de Castellón. El plazo de ejecución marcado es de 8 meses y 3 semanas.

Con el desarrollo de Octopus, el puerto podrá dar salida a una decena de peticiones de instalación en el



A.P. DE CASTELLÓN

Imagen aérea del puerto de Castellón.

enclave, todo un revulsivo para alimentar la llegada de nuevos tráficos de mercancías al enclave.

En concreto, uno de los proyectos anunciados es el de la multinacional Ignis, que apuesta por implantar en la dársena una planta de producción de hidrógeno y amoníaco verde.

OEA

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

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

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

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



Tadarsa Logistics dispone de 20.000 metros cuadrados en el muelle Moliner del puerto de Gijón.

Marítimo

Windar entra en el puerto de Gijón

Su filial Tadarsa Logistics ocupará una superficie de 20.000 metros cuadrados para la fabricación y acopio de 248 'pin piles', cuyo destino es el parque eólico marino francés de Diéppe le Tréport

Iñaki Eguía | Gijón

Tadarsa Logistics ha obtenido una autorización por parte de la entidad portuaria de Gijón, que preside Laureano Lourido, para ocupar 20.000 metros cuadrados en el muelle Moliner durante un plazo que superará un año.

La filial de Windar Renovables, grupo que ocupará el complejo de 144.000 metros cuadrados que tenía Alcoa en el puerto de Avilés, empleará el nuevo espacio de la rada de Gijón para la fabricación y acopio de 248 *pin piles* destinados al parque eólico marino francés de Diéppe le Tréport.

Para comenzar sus operaciones, Tadarsa Logistics ha instalado unas carpas de alquiler desmontables, y dispondrá de sus medios mecánicos para la construcción y movimiento de las piezas que configuran cada *pin pile*.

Con una longitud de 50 metros, seis de diámetro y 500 toneladas de peso, los *pin piles* son los cilindros de acero en los que van ancladas cada una de las patas de las *jackets*, las estructuras de cimentación de los aerogeneradores *offshore*.

En el caso del complejo de Diéppe le Tréport, el consorcio Navantia y Windar construye 62 *jackets* en las instalaciones de Fene en el puerto de Ferrol. El parque eólico marino fran-

cés, promovido por la empresa Ocean Winds, contará con una capacidad de generación de 496 MW, y estará operativo a partir de 2026.

Suelo eólico

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Gijón inició en 2022 un trámite abierto de competencia de proyecto para facilitar a la industria eólica una superficie inicial de 120.000 metros cuadrados.

120.000

METROS CUADRADOS
PROYECTA FACILITAR EL
PUERTO DE GIJÓN AL
SECTOR EÓLICO

Este proceso se encuentra aún sin cerrar al encontrarse las empresas intervinientes en un proceso de negociación que les permita alcanzar un acuerdo para el desarrollo conjunto de un único proyecto.

Zima Equity Investments, Duro Felguera y Moncobra presentaron en 2022 tres desarrollos destinados a la producción de equipos para la industria eólica en el muelle Norte de Gijón, que sumaban una superfi-

cie portuaria próxima a los 800.000 metros cuadrados.

Posteriormente, Duro Felguera y Zima Equity Investments alcanzaron un acuerdo para presentar un proyecto eólico conjunto para la fabricación de cimentaciones marinas que requerirá una superficie de 128.000 metros cuadrados en la rada asturiana y que conllevará una inversión de más de 75 millones de euros.

Por su parte, Moncobra es una de las ocho propuestas presentadas a la convocatoria abierta, el pasado año, por la Autoridad Portuaria de A Coruña para establecer un *hub* de eólica marina en la dársena exterior. Con esta decisión, la empresa del grupo francés Vinci dispone de otra alternativa para materializar su proyecto ante las dificultades para establecerse en el puerto de Gijón.

Fabricación de baterías

Junto con esta fuerte demanda de suelo portuario por parte del sector eólico, la presión por implantarse en el muelle norte de Gijón ha aumentado con el proyecto presentado por la empresa Umicore.

La entidad portuaria inició, a finales del pasado año, el proceso de trámite de competencia para una concesión de 455.000 metros cuadrados solicitada por Umicore para la fabricación

de componentes para las baterías de los vehículos eléctricos.

La multinacional belga contempla asentarse en la dársena asturiana con una instalación industrial para la recepción de materias primas, elaboración de productos intermedios para la fabricación de baterías para vehículos eléctricos y expedición de los mismos por vía marítima y terrestre.

Umicore es uno de los principales actores en la transformación de la industria de la automoción hacia la electromovilidad. El pasado mes de octubre presentó su empresa conjunta, denominada Ionway, con PowerCo. Esta última compañía, fabricante de baterías de Volkswagen, aborda una inversión de 3.000 millones de euros en el desarrollo de la gigafactoría de Sagunto.

Umicore inauguró en 2022 su planta de producción de materiales activos catódicos (CAM) en Nysa (Polonia), con un potencial para superar, en la segunda mitad de la década, los 200 GWh, unos 3 millones de vehículos eléctricos. Esta instalación tiene como cliente a Automotive Cells Company (ACC). Además, el grupo belga se expandirá a Carolina del Sur (Estados Unidos), de la mano del nipón AESC para suministrar las baterías eléctricas de BMW, y a Ontario, en Canadá.

Ferrocarril

Captrain refuerza su red en el mercado ibérico

La compañía lusa Takargo asume la identidad corporativa del grupo ferroviario perteneciente a la francesa SNCF y fortalecerá sus tráficos en Portugal y España con una flota de 60 locomotoras

Antonio Martínez | Valencia
Con el arranque del ejercicio 2024, la empresa portuguesa Takargo ha dejado de operar con esta marca en el mercado intermodal donde empezó sus operaciones en 2006, fruto de la liberalización del mercado del transporte ferroviario de mercancías en el país vecino.

La compañía, que en 2009 extendió sus operaciones a España con la puesta en marcha de la *joint venture* Ibercargos, una alianza con Captrain España, fue adquirida por el conglomerado francés Rail Logistics Europe, de la empresa estatal SNCF, en la primavera de 2022.

De esta forma, Takargo se integró hace 18 meses en la red intermodal de Captrain y ahora se despiden de la marca y de su identidad corporativa para adaptar los colores de la red del grupo francés en el sur de Europa.

La aventura intermodal de Takargo en sus tráficos entre Portugal y España es "una historia de éxito", según explican fuentes del sector ferroviario, fruto de la apuesta de la constructora Mota Engil, que en

Portugal siguió los pasos de grupos como ACS o AZVI en España que pusieron en marcha empresas ferroviarias como Continental Rail o Tracción Rail fruto de la liberalización del transporte de mercancías por vía ferroviaria.

Captrain Portugal, con una plantilla de 107 trabajadores, gestionó la tracción de 3.552 trenes en 2023 con el transporte de 1,83 millones de toneladas. La compañía recorrió un total de 1,8 millones de kilómetros en la península ibérica durante el pasado ejercicio, de los que 1,15 millones se realizaron en infraestructuras ferroviarias portuguesas.

Captrain añade nueva flota a su red peninsular

Sumando los activos actuales y las ocho nuevas locomotoras que el grupo tiene previsto incorporar en 2024 en España y Portugal, la red ibérica de Captrain dispondrá de más de 60 máquinas entre las que destacan las unidades interoperables eléctricas del modelo Euro6000 fabricadas por Stadler Valencia y que permiten a la compañía una polivalencia para operar en ancho europeo e ibérico.



La red ibérica de Captrain sumará más de 60 máquinas.



Cathay Pacific empezó a operar en El Prat en 2017.

Aéreo

El Prat recupera una ruta clave

Cathay Pacific volverá a enlazar directamente el aeropuerto catalán con Hong Kong, su *hub*, con una periodicidad de tres frecuencias semanales desde junio

Eva Mármol | Barcelona
El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat va recuperando poco a poco la conectividad con Asia, que perdió con la pandemia. Una recuperación lenta con un importante mercado como es el asiático que explica, en parte, que la instalación catalana siga todavía por debajo de los volúmenes prepandemia.

Cathay Pacific ha anunciado que regresará a las pistas de El Prat a partir del 17 de junio. Y lo hará con una ruta directa entre Barcelona y Hong Kong, su *hub*, con una periodicidad de tres frecuencias semanales. Hong Kong era uno de los destinos prioritarios a recuperar, identificado por el Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas

Movió 11.419 t en el último año operando en España

(CDRA) e incluido tradicionalmente en sus planes estratégicos por las relaciones comerciales existentes entre Cataluña y Asia.

Cathay empezó a operar en las pistas catalanas en 2017, que abandonó en 2020 por la pandemia, al igual que Barajas. El Aeropuerto Adolfo Suárez Ma-

drid-Barajas ha recuperado antes la conexión de la aerolínea hongkonesa, en octubre de 2022, contando actualmente con tres conexiones semanales.

La compañía regresa a El Prat con un Airbus A350-900 con una capacidad en bodega para aproximadamente 16 toneladas de mercancías. Desde su *hub* en Hong Kong, hay la opción de conectar con los diversos destinos asiáticos y pacíficos que la aerolínea tiene con China continental, Japón, Tailandia, Vietnam, Corea del Sur, Australia, Nueva Zelanda o Indonesia.

Cathay movió en su último año completo operando en España un total de 11.419 toneladas de mercancías en 2019, de las que 4.732 toneladas pasaron por El Prat.

La carguera Cargolux fue pionera en el Aeropuerto de Barcelona en las conexiones con Asia con la puesta en marcha de un servicio regular de importación precisamente desde Hong Kong en 2004 y que dejó de operar en 2019.

Express

Temporada alta sin techo

El sector de la paquetería sostiene crecimientos por encima del 20% en la campaña de *Black Friday* y Navidad respecto al resto del año, con días pico que registraron subidas del 50% en la actividad



GLS alcanzó 1,5 millones de entregas en Parcel Shop o puntos de conveniencia a finales de año.

Carlos Sánchez | Madrid

La temporada alta del sector de la paquetería, cuyo pistoletazo de salida se produce con el *Black Friday* y continúa con la campaña navideña, sigue depa- rando buenas noticias. La actividad si- gue sin tocar techo temporada tras temporada, pese a que el contexto eco- nómico, marcado por la inflación y la subida de tipos, parecía apuntar en otra dirección.

En la recientemente finalizada tem- porada alta, el sector de la paquetería volvió a registrar crecimientos por en- cima del 20 por ciento respecto al res- to del año, con días pico en los que se alcanzaron subidas del 50 por ciento en la actividad.

“El balance es positivo porque la ac- tividad ha estado muy cerca de lo que teníamos previsto, lo que nos ha permi- tido mantener el servicio de calidad a nuestros clientes, ya que tanto los pla- nes como los medios que se prepararon para acometer *Black Friday* y la cam- paña de Navidad han sido perfecta- mente suficientes”, apunta Francisco Pablo, director de Operaciones de DHL Express España.

Para cumplir con los objetivos du- rante la temporada alta, “se optó por reforzar la plantilla aproximadamente en un 15 por ciento durante los días la- borables y se realizó un esfuerzo adi- cional importante en las operativas pa- ra los fines de semana y festivos”, re- cuerda Pablo. Al mismo tiempo, “hay que mencionar que las rutas operati- vas, tanto internacionales como de úl- tima milla, aumentaron de cara a ga- rantizar el incremento en el número de entregas”, mati- za. Adicional- mente, “incre- mentamos nuestra red de puntos de ser- vicio llegando a superar los 1.500 a escala nacional”, agre- ga Pablo.

Habitual- mente, en DHL Express España prevén incre- mentos de volumen de actividad que suelen oscilar entre un 20 y un 30 por ciento respecto a períodos de actividad normal. Sin embargo, “este año hemos llegado a registrar incrementos supe- riores al 50 por ciento en los días pico”. Por su parte, en relación con la campa- ña anterior, “hemos notado un ligero crecimiento del volumen de la activi- dad de *ecommerce* internacional, tan- to en importación como en exporta- ción”, señala Pablo. En este sentido, “ha sido especialmente importante el cre- cimiento en la primera semana de ene- ro, previa a la festividad de Reyes, con

4,6

MILLONES DE ENVÍOS DIARIOS EN LOS PICOS DE LA CAMPAÑA NAVIDEÑA

crecimientos superiores al 15 por ciento”, resalta.

“A pesar de que el contexto global sigue marcado por la incertidumbre, la valoración que hacemos de la última campaña es positiva”, asegura el director de Desarrollo de Negocio de Nacex, Xavier Calvo.

Calidad de servicio

En este sentido, “hemos sido capaces de asumir el incremento de actividad propio de estas fechas, especialmente ligado al segmento *ecommerce*, manteniendo la calidad de servicio y los compromisos asumidos con el resto de los clientes, como el sector *pharma*, *premium*, etc”, señala.

En Nacex tienen clara la importancia de “garantizar que todas las entregas se realizan en los plazos acordados y mantener la excelencia en la calidad de nuestro servicio durante todo el año”, afirma Calvo. Para lograrlo, principalmente cuando hay picos de actividad, “la clave está en la previsión y el compromiso de nuestra red”, asevera. Nacex incrementó un 30 por ciento la plantilla este año, incluidos personal de reparto, de oficinas y para las operaciones de carga, descarga y clasificación de las mercancías. “También incorporamos 60 vehículos de apoyo para las recogidas y entregas entre nuestras plataformas y las franquicias, 30 nuevas rutas y 40 rutas de doblaje y, por supuesto, mantuvimos la operativa los domingos y festivos”, apunta el directivo.

Nacex incrementó sus expediciones más de un 6 por ciento en 2023 y las entregas en puntos Nacex.shop un 30 por ciento. En concreto, “durante la última campaña de *Black Friday* y Navidad, es decir, durante las últimas seis semanas del año, el incremento registrado fue del 8 por ciento respecto a 2022 y del 25 por ciento frente a la actividad habitual”, asegura Calvo.

Andrés Fernández, director Comercial y de Marketing de Sending Transporte y Logística, afirma que “al haber menos renta disponible por la subida de tipos y la inflación, los consumidores esperaron más que nunca a las ofertas del *Black Friday* y campaña navideña”. Como consecuencia, “esto hizo que, a pesar de la caída del consumo en los meses previos, el volumen de compras y, por tanto, de movimiento

de paquetes, fuera similar al del año pasado”, matiza.

Sending igualó las cifras de la campaña anterior, “lo que supone un aumento de más de un 30 por ciento de media de la actividad respecto a cualquier otra época del año”, indica Fernández. Para ese incremento de actividad, “nos hemos reforzado con más de un 20 por ciento de personal en las plataformas logísticas: ingenieros, analistas, atención al cliente y mozos de almacén. Y con un incremento del 30 por ciento de conductores y rutas. De estas incorporaciones, un 10 por ciento ya se quedan en Sending para el resto del año”, confirma.

Planificación

La campaña comienza a trabajar de cara a la siguiente campaña en cuanto termina la anterior. “Justo ahora estamos ya analizando todos los datos para preparar la de 2024”, reconoce Fernández. “En julio comenzamos la coordinación con nuestros clientes para ver previsiones, en función de las ofertas que prevean y de las acciones de marketing y en septiembre ya vamos incorporando a los nuevos profesionales a nuestros equipos para formarlos”, añade.

En un balance anual del pasado año, no solo de la campaña navideña, el crecimiento de Sending respecto a 2022 fue del 20 por ciento. “Un porcentaje similar al que prevemos para el presente ejercicio. De esta forma, seguimos con nuestro plan estratégico para duplicar la compañía en cuatro años”, recuerda Fernández.

Por su parte, desde GLS también hacen un balance global de la campaña navideña

muy positivo, “con un crecimiento por encima de nuestros propios objetivos y sensiblemente superior a la estimación prevista para el sector”. Como principales hitos, desde GLS destacan “dos cifras récord que alcanzamos de forma inesperada, como son el millón de paquetes gestionados el *Cyber Monday* y los 1,5 millones de entregas en Parcel Shop o puntos de conveniencia alcanzados a finales de año”.

GLS alcanzó en temporada alta un incremento de volúmenes “respecto a los meses anteriores de 2023, de en torno al 18 por ciento, mientras que el crecimiento con relación a la campaña navideña de 2022 está cerca del 20 por ciento”, afirman. Además, “nos sentimos particularmente orgullosos del aumento alcanzado en volumen de entregas sostenibles, que incluye entregas en puntos de conveniencia y entregas con vehículos de cero o bajas emisiones, entre otras”, afirman. En concreto, GLS alcanzó los 15 millones de entregas sostenibles en 2023, frente a los 10 millones del año anterior.

Sending incrementó un 30 por ciento el número de conductores y rutas en la reciente campaña navideña.



SENDING

Más volúmenes intraeuropeos

El buen comportamiento del mercado español en temporada alta también tuvo reflejo en el ámbito europeo. La presidenta de FedEx Express Europe, Karen Reddington, confirma que “podemos hablar de un crecimiento en la demanda de servicios económicos y un aumento en los volúmenes de paquetes económicos intraeuropeos de casi el 10 por ciento en Europa en esta temporada alta en comparación con el año pasado”.

Reddington asegura que “nuestros propios datos sugieren que el panorama económico ha influido y puede estar influyendo en los servicios que eligen los clientes, ya que muchos han optado por opciones de envío más rentables”. En este sentido,

“hemos visto un crecimiento en la demanda de servicios económicos, esperando un aumento en los volúmenes de paquetes económicos intraeuropeos”.

La presidenta de FedEx en Europa resalta que “el conocimiento de los costes ha sido clave en esta temporada navideña, y ha propiciado que las empresas busquen más que nunca en FedEx y en la industria en general, un servicio confiable con variedad de precios”. Además, “es probable que esta tendencia continúe durante el próximo año”. Para Reddington, “la industria necesita enfrentar este desafío con redes flexibles e inteligentes que faciliten el flujo de productos de los clientes a la velocidad y al coste que elijan”.

CRECER POR NAVIDAD

Las previsiones de UNO apuntaban a la gestión de cerca de **108 millones de envíos** durante la reciente campaña de *Black Friday* y Navidad, con un **incremento del 6,8 por ciento** respecto al mismo periodo del año anterior. Las empresas gestionarían **una media de 3,7 millones de envíos diarios**, con picos de hasta 4,6 millones los días inmediatamente posteriores al ‘viernes negro’, la semana siguiente al *Cyber Monday* y la semana previa a la Navidad.

Marítimo

La crisis del Mar Rojo, nueva ocasión logística para España

La fortaleza operativa de los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona respalda la tesis de relocalizar cadenas de suministro de Asia al sur de Europa y proyectar a la península ibérica como centro de distribución intercontinental

Antonio Martínez | Valencia

La tensión en el Mar Rojo, con continuos parones y desvíos del tráfico de buques mercantes, fruto de la amenaza de los terroristas hutíes a las puertas del Canal de Suez, ha abierto un escenario de ocasión logística para España.

La crisis ha puesto encima de la mesa un nuevo periodo de tensión para la cadena de suministro global. Más allá del crecimiento del precio de los fletes marítimos, con un súbito encarecimiento, y del aumento de los tiempos de tránsito entre Asia y Europa de más de 14 días, la situación obligará, de nuevo, a replantear la logística de determinados sectores productivos, como la automoción, bienes de equipo o la alimentación, entre otros.

Este escenario está provocando que el precio de los contenedores para esta ruta se haya triplicado, pasando de 1.000 euros por contenedor a 3.000 euros, según ha confirmado la Asociación de Empresas de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc). Junto a esto, la llegada del Año Nuevo Lunar chino, a partir del 10 de febrero, que conlleva un aumento de la demanda, va a propiciar un incremento mayor de los precios de los fletes y problemas de equipo.

Y es que el cambio de ruta de Asia a Europa está siendo evidente. Las navieras han reajustado sus servicios a través del Cabo de Buena Esperanza, evitando Suez. La infraestructura egipcia ha reducido el tránsito de buques en más de un 60 por ciento durante el pasado mes de enero ante el desvío de la mayoría de *megacarriers* mundiales como MSC, Maersk, Hapag-Lloyd, ONE y Evergreen, entre otros.

Horizonte de tensión

El control marítimo del Mar Rojo, con dos puertas de acceso, el Estrecho de Bab al Mandeb y el Canal de Suez, es estratégico y esencial para la industria y el comercio de Europa. Por sus aguas transcurren el 30 por ciento del tráfico de contenedores y un 12 por ciento del tráfico marítimo mundial. Esto evidencia un problema, tanto a corto como a largo plazo, si no se procede a flexibilizar la zona y alejarla de conflictos bélicos como la guerra entre Israel y Gaza, un conflicto armado en curso que comenzó el 7 de octubre de 2023.

La crisis mantiene un horizonte de ten-

sión e incertidumbre para aquellos sectores que viven del suministro *just in time* y dependen para la confección de sus productos de materias primas o productos semielaborados que se fabrican en Asia.

Esa tensión ya empieza a ser palpable en determinados cargadores de la industria de automoción, si bien la afección “es con cuentagotas porque los contenedores van a llegar, eso sí, muchos con retraso”, indican operadores logísticos y transitarios consultados por Transporte XXI.

“Ningún sector se salva, aunque las navieras van a hacer sus deberes y ya han iniciado el proceso de ajuste de sus servicios, tanto para la exportación como para la importación, eso sí con un extracoste de dos semanas de navegación y donde no parece que las navieras vayan a apostar por cubrir esto incrementando la velocidad de los buques”, explican los medios empresariales consultados.

Y es que el impacto puede ser significativo para las principales empresas dedicadas a la fabricación y distribución de sectores de consumo claves para la economía nacional como los de alimentación, textil y moda, ferretería y bricolaje, bienes tecnológicos de consumo, donde, de persistir la situación, habrá un aumento de costes que no permitirá rebajar la inflación.

Una de las medidas que están llevando a cabo los cargadores es anticipando las compras de ciertos productos para evitar nuevas interrupciones de la cadena de suministro en futuros escenarios de consumo, lo que llevará a un crecien-

to de los *stocks* para minimizar el impacto de no disponer de determinadas materias primas, evitando así la parada de cadenas de producción.

En este sentido, Ana Hidrovo, directora de importación marítima de la transitaria Expeditors, ha explicado que “estamos experimentando ya variaciones en los tiempos de tránsitos, así como otras secuelas más representativas: aumento de tarifas, actualizaciones de recargos, cancelación de



CLAVES DE LA RUTA ALTERNATIVA

Canal de Suez: 12% del comercio mundial.

Se triplica el precio del contenedor.

15-20 días más de navegación.

Supone **3.500 millas** más (6.500 Km).

50% más de gasto de combustible.

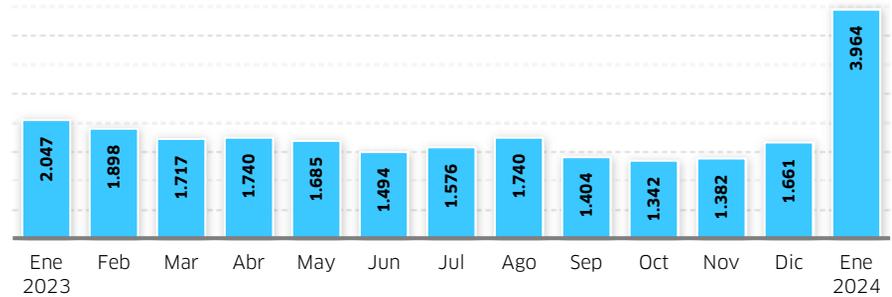
acuerdos de días libres de demora y ocupaciones en terminales y una progresiva falta de equipo en los orígenes asiáticos con la inminente llegada del Año Nuevo chino". Por su parte, las exportaciones también se ven afectadas, sobre todo en el incremento de los costes por el aumento de los fletes a lo que se puede sumar un crecimiento de la congestión en las terminales portuarias, fruto del aumento de importaciones y operaciones de tránsito a terceros países del Mediterráneo.

Fortaleza y oportunidad

Y es que el cambio de ruta marítima abre una nueva ocasión logística para España, una oportunidad de poder albergar capacidades de suministro ahora deslocalizadas en Asia y poder ser receptor de inversiones estratégicas en plataformas logísticas que proyecten a la península ibérica como centro de distribución intercontinental. Sin duda, la fortaleza operativa de los puertos peninsulares españoles de Algeciras, Valencia y Barcelona, donde vienen escalando las grandes navieras, respalda la tesis de relocalizar ciertas cadenas de distribución de

INCREMENTO DEL PRECIO DE LOS FLETES MARÍTIMOS

El transporte marítimo de contenedores vuelve a impactar en la cadena de suministro con la crisis del Mar Rojo.



Valor del flete marítimo en la última semana de cada mes. (Dólares estadounidenses por contenedor de 40 pies). Fuente: Drewry World Container Index (WCI).

Asia al sur de Europa. Puertos como Valencia y Algeciras ven "una oportunidad de oro" para crecer en su red logística de distribución marítima en el Mediterráneo. Por un lado, el presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluze, ha destacado que "tenemos capacidad para afrontar la reestructuración de servicios", gracias a la capacidad de las terminales del enclave.

albergar más capacidad productiva y receptionar proyectos de calado en el ámbito energético o de la movilidad eléctrica, al tiempo que sectores como el agroalimentario, química, metal o cerámica ganan en competitividad, pero nunca vamos a poder competir en precios con lo que se puede hacer en Asia o en el norte de África, lo que obliga a poner más énfasis en la inversión

logística como clave de ser el distribuidor a los países del norte de Europa gracias a nuestra red portuaria".

De ahí, que el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias en España tenga que llevar añadido un desarrollo de la in-mologística que permita tratar nuevos flujos de importación y de manipulación de las mercancías que puedan acceder a terceros países con una logística terrestre baja en carbono, como permitirá la puesta en marcha de los corredores ferroviarios, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, hoy en desarrollo bajo el impulso de las ayudas europeas.

Atracción de inversiones

El desarrollo de estos proyectos ferroviarios, junto a la llegada de iniciativas concretas a puertos como Valencia para el desarrollo de una nueva terminal de contenedores y al terreno industrial, como la gigafactoría de PowerCo, impulsada por Volkswagen en el puerto de Sagunto, o todo el desarrollo energético de grupos como Maersk, Cepsa o BP Oil en el terreno del impulso del metanol, hidrógeno o biocombustibles en Andalucía y Comunidad Valenciana, por ejemplo, deberá estar acompañado del desarrollo de un plan en clave logística y la activación de una red de proveedores locales y foráneos que deberán verse atraídos para invertir en la Península Ibérica con el fin de estar cerca de sus clientes.

Logística marítima

Al tiempo, Néstor Martínez, subdirector general y Desarrollo de Negocio del Puerto de Valencia, ha afirmado que con la decisión de no pasar por Suez hay un cambio en la logística marítima, "al haberse convertido el Mediterráneo en un saco con fondo, porque ahora, cuando el barco llega a Valencia, hay que volver a redistribuir" ya que los buques no pasan por Gioia Tauro, El Pireo o Malta "al ordenar el armador en Valencia la vuelta para regresar a Asia por el Cabo de Buena Esperanza".

Martínez explica que "las terminales tienen holgura suficiente" y que lo único que ha sucedido es que los buques han pasado de un tránsito de 30 a 42 días y una vez lleguen "vuelve a producirse la regularidad por lo que no hay motivos de alarma para los cargadores".

Junto a la capacidad de Valencia, Martínez admite que puertos como Tánger Med, Algeciras y Barcelona van a ayudar a responder con sus infraestructuras al reto que supone este cambio de la logística marítima al evitar el tránsito por el Canal de Suez.

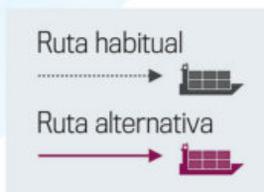
Por su parte, operadores consultados explican que "lo idóneo sería que pudiéramos

Tenemos capacidad para reestructurar los servicios

Gerardo Landaluze
Pdte. Puerto de Algeciras

No hay alarma. Las terminales tienen holgura. Los buques han pasado de 30 a 42 días de tránsito

Néstor Martínez
Subdirector gral. Puerto de Valencia



Express

Stop al impuesto a la última milla

Los recursos contencioso-administrativos de las organizaciones del sector, la CNMC y la Autoridad Catalana de la Competencia, últimos diques para derribar la 'tasa Amazon' y evitar el efecto llamada

Carlos Sánchez | Madrid

Un amplio frente judicial, tanto desde el lado empresarial como del público, trata de poner punto final a la denominada 'tasa Amazon', implantada por el ayuntamiento de Barcelona. Esta tasa, que grava a los operadores postales con el 1,25 por ciento de los ingresos en el caso de superar el millón de euros brutos anuales, se impone por el aparcamiento en el espacio público de vehículos que entregan envíos de comercio electrónico en la ciudad de Barcelona.

Las principales organizaciones del sector, junto con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y la Autoritat Catalana de la Competència (ACCO), coinciden en la necesidad de conseguir la desaparición de la 'tasa Amazon', que está en marcha desde marzo de 2023. "Que hayan presentado recurso la CNMC y Competencia de Cataluña por distorsión de la competencia representa un respaldo muy importante", confirman fuentes del sector.

La CNMC recurre la 'tasa Amazon' por distorsión de la competencia

Las organizaciones sectoriales afectadas, como son la patronal logística UNO, la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM), la Asociación Española del Express y de la Carga Aérea Internacional (AECI) y la Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulación de Correspondencia (Asempre), han presen-

RADIOGRAFÍA DEL SECTOR POSTAL

El número de operadores postales inscritos en el Registro postal a 31 de diciembre de 2022 se situaba en un **total de 2.894**. En su distribución por comunidades autónomas, **Cataluña (551), Andalucía (536) y Madrid (529)** se mantienen a la cabeza en número de inscritos en el citado registro. La suma de las tres regiones representó en 2022 el **55,8 por ciento** del total de inscritos.

Los operadores postales organizados **en redes de franquicias** con colaboradores, agentes y vinculaciones jurídicas similares suponían en el período analizado el **49,8 por ciento de las empresas** inscritas en el Registro postal. Entre estas redes destacan: MRW, GLS, Nacex, Mail Boxes ETC, Tipsa, Enviaia, DHL, Seur, CTT Express y FedEx, entre otras.

"El auge de la venta **online** ha supuesto una **gran transformación del sector postal**, incrementando la importancia de la cadena logística y provocando la aparición de **nuevos actores en el último eslabón de esa cadena: la última milla**", señala el último informe del sector postal que elabora la CNMC.

tado recurso contencioso-administrativo contra la mencionada tasa, según las fuentes consultadas por este periódico.

El objetivo de las asociaciones del sector se centra en paralizar judicialmente la tasa y, de paso, evitar cualquier atisbo de réplica en otras ciudades. "El problema más grave es el 'efecto llamada' que puede acarrear", según alertan expertos consultados. "Es necesario parar esta ola, porque el asunto se puede extender y provocar una incidencia relevante en el ámbito español y europeo", matizan.

De hecho, el ayuntamiento de París presentó recientemente las líneas maestras de su plan contra el cambio climático, en el que se incluía la intención de implantar una nueva tarifa para el reparto de envíos de comercio electrónico inspirada en la 'tasa Amazon' de Barcelona. El ayuntamiento parisino considera que "el sistema de entrega rápida por internet crea congestión urbana y genera contaminación acústica y del aire, debido al elevado número de vehículos de reparto necesarios".

También el Gobierno del Reino Unido estudió hace un año la implantación de una tasa similar, aunque la acabó aparcando debido a la "complejidad" de su puesta en marcha.

Las previsiones de las fuentes consultadas apuntan a que la resolución al recurso presentado desde el sector tendrá lugar a lo largo del presente año 2024. En todo caso, la resolución definitiva del asunto quedará a expensas, posteriormente, de los posibles recursos a la sentencia, que previsiblemente se presentarán, lo que alargaría el proceso hasta bien entrado el año 2025.



Imagen de un vehículo eléctrico de Amazon recargando en las instalaciones de la multinacional.

Tanto desde el sector privado como desde los organismos de Competencia en el ámbito regional y nacional, se pone el foco en dos aspectos clave, que consideran que representan una vulneración de los derechos de las empresas. Estos aspectos serían el pago por la utilización del dominio público y la exención para aquellos operadores postales que se sitúan por debajo de un millón de euros de facturación anual.

Un impuesto más

En el caso de la implantación de una tasa por uso de dominio público, es decir, imponer un gravamen en función de su utilización, es algo que ya sucede con los famosos parquímetros en el centro de las grandes ciudades. Sin embargo, la 'tasa Amazon' representa un sistema de pago en función de la facturación, lo que, en la práctica, supone un impuesto más que una tasa, según las fuentes consultadas. En este sentido, los



La paradoja de la 'tasa Amazon'

Llama poderosamente la atención que Amazon está actualmente exenta del pago de la tasa a la que oficiosamente da nombre.

El ayuntamiento de Barcelona impuso esta tasa en marzo de 2023 teniendo en cuenta que el gigante del *ecommerce* era el principal operador postal en volúmenes de la ciudad. Sin embargo, una sentencia posterior de la Audiencia Nacional establecía que "Amazon no es un operador postal".

Esta sentencia venía a dar respuesta al recurso presentado por Amazon contra una resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que establecía que dos de sus filiales, Amazon Road Transport Spain y Amazon Spain Fulfillment, debían ser consideradas operadores postales y, por tanto, cumplir con la normativa del sector postal. El organismo regulador ha presentado recurso ante el Supremo.

Fuentes del sector aseguran que la existencia de "una mala legislación postal, unida al buen trabajo de los abogados de Amazon y cierta despreocupación por parte de la CNMC, ha impedido que el tribunal haya podido juzgar con verdadero fundamento". La sentencia establece que Amazon no es operador postal porque realiza una labor previa a la labor postal en sí misma.

No obstante, las fuentes consultadas esperan que el recurso de Competencia ante el Tribunal Supremo consiga reconducir la situación. Y es que, por ejemplo, "la clasificación de los envíos es ya de por sí una operativa postal", tanto en el envío original como en el caso de las devoluciones. "No hay prueba más evidente de que Amazon es un operador postal", sentencian.

ayuntamientos no pueden establecer más impuestos que los que fija la ley. Esta es una de las principales vías de impugnación que defiende el sector.

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) ya emitió en octubre del pasado año una primera sentencia sobre este asunto, a la que ha tenido acceso este periódico. UNO y Asempre presentaron en su día un recurso por el procedimiento especial para la protección de los derechos fundamentales de la persona contra la Ordenanza Fiscal del ayuntamiento de Barcelona.

El foco estaba puesto en la introducción de "un gravamen que evidentemente será repercutido, discriminando a los usuarios de servicios postales establecidos o residentes en Barcelona respecto del resto,

que no soportaran esa repercusión", según rezaba el recurso.

Al mismo tiempo, el recurso también señalaba la discriminación a los operadores postales, por "el hecho de que el tributo se ha diseñado de un modo absolutamente arbitrario y discriminatorio, al excluir a determinados operadores y entregas del gravamen en perjuicio de los demás". Sin embargo, el TSJC desestimó el citado recurso, "al no apreciar la denunciada vulneración del principio de igualdad".

La tasa correspondiente al ejercicio 2023 se autoliquidará en julio de 2024 y afectará a más de una veintena de operadores. El gravamen no podrá superar los 2,6 millones de euros a abonar entre el conjunto de operadores, límite fijado por el ayuntamiento.

2,6
MILLONES DE EUROS
AL AÑO PRETENDE
RECAUDAR
BARCELONA

Las organizaciones del sector tratan de paralizar la 'tasa Amazon' por la vía judicial.





Olatz Landa (Derandain Fundazioa), Ramón Valdivia (Astic), Mikel Lavín (Intermodal Forwarding) y Mikel Urrutia (Vasco Shipping Services), durante la jornada organizada por Deusto Business en Madrid.

Política

Aumenta la presión regulatoria sobre el sector

La Directiva europea que regula la presentación de información sobre sostenibilidad de las empresas, ya en vigor en 2024, provocará un nuevo incremento de la burocracia en el transporte

Carlos Sánchez | Madrid

La creciente presión regulatoria por parte de las autoridades europeas sobre las empresas del sector experimenta un capítulo más con la entrada en vigor, desde principios del presente año, de la Directiva europea 2022/2464 que regula la presentación de información sobre sostenibilidad.

La nueva normativa generará una “importante carga de burocracia” en el sector del transporte de mercancías, según coincidieron los expertos participantes en la jornada ‘La agenda de sostenibilidad 2024 en el transporte marítimo y logístico’, organizada por Deusto Business, en colaboración con el grupo logístico Vasco.

La Directiva establece un marco común y eleva el nivel de la información en materia de sostenibilidad para equipararla a la información financiera en las empresas. La normativa amplía el conjunto de sujetos obligados a informar, introduce obligaciones más detalladas sobre el impacto de las empresas en el medio ambiente, los derechos hu-

manos y el ámbito social, basados en unos estándares europeos obligatorios. Las empresas estarán sujetas a auditorías independientes y procesos de certificación.

“Es una locura si empezamos a sumar regulación en vigor para las empresas”, lamentó la directora de Cumplimiento y ASG de CIE Automotive, Susana Molinuevo. “El volumen de requisitos es tal que la presión es espectacular”, recalzó.

La nueva Directiva europea tiene como novedad un enfoque sobre cómo afecta la sostenibilidad en el proceso de creación de valor de la compañía, explicó Molinuevo. En este sentido, la directiva recordó que la cadena de suministro representa el 90 por ciento de las emisiones de compañías como la suya, por lo que será necesario “establecer acciones colaborativas con los proveedores para mejorar”.

Molinuevo llamó la atención sobre el proceso de electrificación, los vehículos conectados y la conducción sin conductor, para recordar que el trans-

Ramón Valdivia

Vpdte. ejecutivo de Astic



La carga burocrática que soporta el sector no solo es una locura, sino también una irresponsabilidad

porte genera el 10 por ciento de las emisiones contaminantes, pero que “las nuevas tecnologías también contaminan, puesto que ya representan el 5 por ciento de las emisiones y subiendo”.

Irresponsabilidad

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic, insistió en el carácter de vector fundamental del transporte de mercancías por carretera para el comercio exterior español. “Un vector que sistemáticamente no les falla”, recalzó. Valdivia coincidió en que la carga burocrática que soportan las empresas por la enorme regulación europea es “no solo una locura, sino que también me parece una irresponsabilidad”.

Para el vicepresidente ejecutivo de Astic, “se nos olvida que la sostenibilidad se sustenta sobre tres patas: medioambiental, social y económica”. En esta línea, “no es sostenible nuestro modo de vida sin transporte y tampoco son sostenibles los números rojos”, matizó. “O somos sostenibles financieramente o no tenemos nada que ha-

cer”, advirtió. Valdivia señaló que España se encuentra en una posición geoestratégica clave para ser una gran potencia logística, pero como consecuencia de la cada vez más restrictiva regulación europea, “corremos el riesgo de que nos adelanten países como Marruecos y Turquía por todo esto que estamos haciendo”, lamentó.

Por su parte, Mikel Urrutia, director general de Vasco Shipping Services, puso el foco en el proceso de descarbonización en el transporte marítimo. Urrutia recordó que, con la nueva normativa europea, las navieras están obligadas al pago por el 40 por ciento de sus emisiones en 2024, el 70 por ciento en 2025 y el 100 por ciento en 2026. Sin embargo, y a la espera de que haya una reciprocidad normativa por parte de organismos internacionales y el resto de países en este tipo de regulación, los tráficos fuera de Europa reducirán el pago al 50 por ciento.

“La UE asume el rol de liderazgo en materia de sostenibilidad en el transporte, pero no ha obtenido respuesta hasta ahora en el resto de países, por lo que esta falta de globalización causa desconcierto en el sector marítimo y puede ser fuente de conflictos”, alertó Urrutia. “Hay medidas bienintencionadas que al final pueden ser perjudiciales”, insistió.

Transporte intermodal

A su vez, Mikel Lavin, director general de Intermodal Forwarding, hizo referencia a la inminente modificación de la Directiva de transporte combinado, “único documento de la UE para el transporte intermodal”. Lavin recordó la ineficiencia de la anterior directiva, que ha demostrado que no era suficiente lo que se ha hecho hasta ahora a nivel reglamentario y financiero, en un contexto en el que “el gap entre la carretera y el ferrocarril sigue siendo muy grande”.

Lavin se mostró partidario de potenciar la flexibilidad de la cadena intermodal para poder adaptar el transporte por carretera a los horarios más rígidos del ferrocarril y el marítimo. En este sentido, “es necesario centrar más las ayudas europeas en las terminales intermodales, para que todo fluya mucho mejor”, matizó. El directivo puso como ejemplo los tráficos ferroviarios que han puesto en marcha y que por los problemas transfronterizos del ferrocarril generan un tiempo de tránsito que duplica al de la carretera. “No es que el ferrocarril no funcione, sino que todo lo que le rodea no acompaña”, sentenció Mikel Lavin.

Preocupa la restrictiva regulación europea

Política

La carretera se impacienta con Transportes

El presidente de CETM, Ovidio de la Roza, reclama al Ministerio que se retomen las reuniones con el sector “con urgencia” y reivindica el papel del Comité Nacional como único interlocutor válido

Carlos Sánchez | Madrid

El transporte de mercancías por carretera alerta sobre la situación de “incertidumbre y preocupación que vive el sector por la caída de la demanda”, por lo que se impacienta por la ausencia de interlocución por parte del nuevo equipo del Ministerio de Transportes.

Así lo puso de manifiesto el presidente de CETM, Ovidio de la Roza, en una rueda de prensa en la que reclamó a la carretera que dirige Óscar Puente que se retomen las reuniones con el Comité Nacional de Transporte por Carretera “con urgencia”.

De la Roza subrayó que, “después de un semestre absolutamente perdido en la interlocución con la Administración”, es preciso volver a la mesa de

ceden no son nada positivos. Además de la citada caída de la demanda, los transportistas denuncian que las relaciones laborales se están sustituyendo por el BOE. “Las relaciones laborales nos vienen impuestas por Decreto”, resaltó. De la Roza recordó que estas cuestiones influyen en las empresas, por lo que alertó de la paralización de inversiones, lo que “no es el mejor escenario”.

También en el ámbito de la sostenibilidad, la preocupación del sector va en aumento. “No estamos en contra de la descarbonización, pero en Europa queremos ser los campeones del mundo y hay todavía mu-

puesto que “la situación del sector es de enorme preocupación y esto no es lo mejor en un sector como el nuestro”. Todo esto “nos puede llevar a situaciones que nadie desea”, advirtió. No obstante, cuestionado sobre la posibilidad de convocar movilizaciones, De la Roza recordó que “en CETM tenemos claro que nuestra principal línea de trabajo es la negociación con mayúsculas”. En cualquier caso, “cuando disminuye la demanda y el trabajo, existe o se puede provocar ese caldo de cultivo, y por ello es necesario que el Ministerio de Transportes empiece a actuar y prosigamos las reuniones”, insistió.

Interlocución

El presidente de CETM reivindicó el papel del Comité como interlocutor único del sector con el Ministerio de Transportes, ganado a pulso gracias a su representatividad, y consideró que sería “un error” por parte del ministro Óscar Puente no tenerlo en cuenta. “Dialogar entiendo que se debe dialogar con todo el mundo, pero la interlocución corresponde al Comité, porque lo contrario sería quitarle valor a los grandes esfuerzos y el tiempo que se ha venido dedicando”, apostilló.

Alerta en el sector ante la significativa caída de la demanda

negociación con el Ministerio. Tras la primera toma de contacto, el 15 de enero, con la secretaria general de Transporte Terrestre, Marta Serrano, y la directora general de Transporte por Carretera, Roser Obrer, en la que se transmitió “un mensaje de continuidad”, en el Comité no han vuelto a tener noticias. “No sabemos nada más, ni fecha para una próxima reunión ni calendario ni mesas”, lamentó de la Roza.

El presidente de CETM señaló que esta situación tiene lugar en un contexto en el que los acontecimientos que se su-

chas incertidumbres”, señaló. En un contexto en el que “los vehículos que se quieren imponer son el doble de caros, tienen escasa autonomía, faltan puntos de recarga, etc”, la UE “marca calendarios incumplibles”, denunció de la Roza. Además, las ayudas “no llegan ni en el sentido ni en la cantidad ni en el tiempo”, resaltó.

De la Roza reiteró la necesidad de que “el Ministerio de Transportes actúe con rapidez”,

El sector está también preocupado por el gasóleo profesional, después de que en la reciente ‘COP 28’ en Dubái, “nuestro país fuera uno de los firmantes de una declaración a favor de eliminar los subsidios a los combustibles fósiles”. De la Roza recaló que CETM defenderá “a capa y espada” que no se elimine el gasóleo profesional porque es fundamental para garantizar la competitividad de las flotas españolas”.



Dulse Díaz, secretario gral. adjunto, y Ovidio de la Roza, presidente de CETM, en la rueda de prensa.

Marítimo

Trasmed refuerza su apuesta por la eficiencia

La naviera del Grupo Grimaldi, que incrementó un 5% sus volúmenes de carga en 2023, pone el foco en la reducción de las millas navegadas y de la velocidad media

Carlos Sánchez | Madrid

Trasmed, naviera española del Grupo Grimaldi, cerró el pasado año con un crecimiento del 5 por ciento en sus volúmenes de carga. “Pese a la situación de mercado tan competitiva en el Mediterráneo, que presiona los precios a la baja, cerramos un buen año”, confesó a Transporte XXI el director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi, Miguel Pardo, en el marco de Fitur.

“Hemos trabajado principalmente en la eficiencia”, matiza. En esta apuesta por la sostenibilidad, la compañía ha navegado menos millas, con una velocidad media ligeramente inferior. “Esto nos permite reducir el consumo de combustible y las emisiones y lo queremos mantener en 2024, puesto que con la entrada en vigor de la normativa ETS, sobre comercio de emisiones, consumir menos combustible va a tener dos premios: el ahorro de combustible y el precio de las emisiones que vamos a conseguir ahorrar”, resalta Pardo.

Uno de los planes que maneja Trasmed de cara a 2024 tiene que ver con el cambio de flota. La

compañía va a relevar al barco más antiguo que tiene operando en Baleares por otro ferri más eficiente y de mayor capacidad. Además, “vamos a reordenar ligeramente las rutas de tal manera que reduzcamos esas millas navegables y si podemos también reduciremos la velocidad media sin perjudicar el servicio”, anticipa.

Expectativas positivas

Trasmed prevé seguir creciendo en 2024 en la misma línea que en el año anterior. “El mercado de

Baleares es un mercado maduro pero que sigue creciendo”, destaca Pardo. “Queremos crecer en la medida en la que crezca el mercado y si puede ser un poco más, mejor, puesto que estamos haciendo un buen trabajo”, apunta. En esta línea, la compañía ha impulsado una nueva ‘app’ de conductores que está siendo muy bien recibida, según avanza el directivo. Al mismo tiempo, “la mejora de Terminal Ferry Barcelona también nos ayudará a dar mejor servicio”, incidió Pardo.



Mario Massarotti, CEO Grimaldi España; Miguel Pardo, dir. RRIL; y Ettore Morace, CEO Trasmed.

Carretera

Palibex continúa con el viento a favor

Aumentó sus envíos un 4,1% en 2023, con picos de más de 5.000 palés diarios en la campaña navideña

TXXI | Madrid

Palibex ha consolidado su nuevo modelo operativo, basado en rutas directas y centros de coordinación, con el registro de un nuevo incremento de volúmenes el pasado año. La red de palettería urgente cerró 2023 con un movimiento de 900.788 palés, lo que supuso un aumento del 4,1 por ciento respecto al ejercicio anterior, registrando además un índice de calidad del 97 por ciento. Este avance se ha producido de forma ordenada y como resultado de llevar

dos años preparando la red para poder acoger un mayor volumen, explica la directora general de Palibex, María Luisa Romero.

La prueba de estrés del funcionamiento del nuevo modelo operativo tuvo lugar en la reciente campaña navideña, donde la compañía alcanzó picos de actividad superiores a los 5.000 palés diarios, destacando “tanto por la buena gestión de los arrastres como por las mínimas incidencias registradas”, señala Romero.

Por su parte, el consejero dele-

gado de Palibex, Jaime Colsa, asegura que estos resultados “confirman que el proceso de descentralización ha tenido éxito”. Para Colsa, el año 2023 ha demostrado lo importante que ha sido invertir en tener una red bien dimensionada.

Palibex ha conseguido acortar los tiempos de tránsito de las mercancías que transporta gracias a la descentralización de su modelo operativo, más focalizado en rutas directas y en nuevos centros de coordinación.

T

FLASH

Marítimo

La naviera ONE, a la estela del metanol de Maersk

La naviera ONE ha reforzado su estrategia de descarbonización con la contratación de 12 portacontenedores de 13.000 TEUs, que incorporarán motores de combustión dual con metanol. La compañía asiática refrenda, con esta política, la estela del metanol emprendida por la naviera danesa Maersk, el primer armador que incorporó el pasado septiembre un primer buque con este combustible a su flota, el portacontenedores “Laura Maersk” de 2.136 TEUs de capacidad. Con ello, ONE se posiciona activamente en la defensa del metanol como combustible válido para la descarbonización del transporte marítimo y la reducción de emisiones.

Marítimo

El Puerto de Pasaia apuesta por la seguridad marítima

La Autoridad Portuaria de Pasaia arranca las obras para la instalación de un nuevo sistema de iluminación en el canal de acceso al puerto. Esta actuación, con una inversión de más de 620.000 euros, tiene como objetivo reforzar la seguridad marítima en las operaciones nocturnas de entrada y salida a las instalaciones. El nuevo sistema lumínico, que se implementará en puntos estratégicos del canal de acceso, se basa en luminarias inteligentes que permiten ser controladas en remoto durante el paso de los buques por el canal.

Operadores Logísticos

Carreras afianza su compromiso con la responsabilidad social

Carreras Grupo Logístico ha renovado sus sellos RSA y RSA plus en 2024, máxima referencia del Plan de Responsabilidad Social Corporativa de Aragón. El operador logístico español cuenta con una flota controlada de más de 1.000 vehículos, y una red de almacenaje de más de 600.000 metros cuadrados en 46 instalaciones.

Carretera

ROR consolida un nodo logístico en Andalucía

E.M. | Barcelona
ROR OL (nombre comercial de R.O.R. Operador logístico) ha consolidado un nuevo nodo logístico en Andalucía con una delegación en Cádiz. Esta operación está ligada al acuerdo de la empresa de transportes leonesa con Azucarera. ROR es el único proveedor de transporte de azúcar entre la península ibérica y Francia de la cargadora desde el año pasado.

ROR ha crecido en flota propia pasando de los 200 vehículos en 2022 a los 240 en diciembre de 2023. “Estamos llevando a cabo un crecimiento de flota estratégica para aumentar el músculo operativo y dar respuesta a nuestros clientes con medios propios”, señalan fuentes de la compañía. ROR trabaja tanto con flota propia como

dedicada y subcontratada puntualmente. Registró una facturación de 28,50 millones de euros en 2023, señalan desde la compañía. En 2022, alcanzó los 21,79 millones, según el Registro Mercantil. Para seguir creciendo, apuesta por continuar con la digitalización, la sostenibilidad y replicar el modelo de alianza con Azucarera.



Transitarios

Arcese crece en la ZAL del puerto de Barcelona

TXXI | Barcelona
Arcese España ha ganado capacidad en la ZAL del puerto de Barcelona. La filial española del grupo italiano ha sumado una plataforma de 10.264 metros cuadrados a las instalaciones de 12.500 metros cuadrados que tenía desde hace casi una década. La transitaría es inquilina de Cilsa, la sociedad gestora de la ZAL, desde junio de 2014. La nueva plataforma

cuenta con una altura de 11 metros libres en la zona de almacenaje, 25 muelles de carga con puertas seccionales y dos rampas de acceso.

Arcese España crece en España a un ritmo de dos dígitos. Registró un volumen de negocio de 38,72 millones de euros en 2021, el 27 por ciento más que en 2020, según el último Libro Blanco del sector publicado por Transporte XXI.



J. Luis Iranzo, director general de Arcese España, y Jordi Guerrero, director general de Cilsa.



BALEARIA ABRIRÁ SU TERCERA RUTA EN EL CARIBE

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, presentó en Fitur, la tercera ruta en el Caribe de la naviera española, que arrancará en noviembre. La ruta de transporte combinado carga-pasajeros conectará los puertos de San Pedro de Macoris (República Dominicana) y Mayagüez (Puerto Rico).

Carretera

ESP Solutions sigue de ‘pesca’

Compra Autransa para reforzar su posición en el norte de África y su actividad de transporte y logística en temperatura controlada

Transporte XXI | Ceutí

La murciana A.T. La Espada, empresa de transporte y logística en temperatura controlada que opera con la marca ESP Solutions, ha dado un paso de gigante en el mercado español con la adquisición de Autransa. El grupo gaditano, de origen familiar, integrado por Autransa, Pharma Logistics Solutions y ORV Española del Transporte y Logística, rozó los 71 millones de euros en 2022, con un crecimiento del 26,5 por ciento.

La adquisición, que se suma a la toma de control, el pasado año, de las valencianas Trans Rocamar y Frío Alquería, y, en 2021, de la allicantina Exit, permite a ESP Solutions posicionarse en el ‘Top 35’ de grupos empresariales de transporte y logística en España, con unas ventas agregadas de más de 250 millones de euros.

La integración de Autransa refuerza la presencia del grupo murciano en el norte de África, donde ya cuenta con una filial y delegación comercial en Tánger, ESP Solutions Maroc, y fortalece su actividad de transporte frigorífico.

De este modo, el grupo murciano, que en 2022 dio entrada en su capital social a los fondos de inversión Avior Capital y Blantyre Capital, “consolida su base de operaciones en el norte de África (con ser-

vicios regulares en Marruecos, Senegal y Túnez), y Algeciras, ubicación estratégica para la exportación de productos agrícolas por su cercanía a los principales productores y la importancia de su puerto, así como desarrollar presencia en el centro y este de Europa”, según señalan desde el operador. Con esta nueva integración, “ESP Solutions incrementará el servicio de importación y exportación a sus clientes con una mayor oferta de rutas, disponibilidad de flota y servicios complementarios, incluyendo logística y transporte marítimo”, añaden los mismos interlocutores.

Los actuales gestores de Autransa seguirán al frente del negocio, apoyando el desarrollo comercial, las operaciones y las relaciones institucionales de la compañía, que por lo demás seguirá operando con su mismo nombre y estructura.

El grupo gaditano cuenta con 25.000 metros cuadrados de instalaciones en Algeciras, Puerto Real y Marruecos, una sede adicional en Rumanía y una flota de 350 vehículos. Tras esta operación, el grupo ESP Solutions gestiona una flota regular de más de 1.500 vehículos que realizan rutas en más de 25 países. El operador murciano cuenta con cinco sedes en España, así como filiales y delegaciones comerciales en Marruecos y Europa.



Imagen de una operativa de TMC con aluminio en el puerto de Cartagena.

Marítimo

TMC añade más acero a Cartagena

El operador, controlado por Erhardt, Noatum y Nogar, elevó un 30% su tráfico total en 2023, con 1,5 millones de toneladas

Iñaki Eguía | Cartagena

Terminal Marítima de Cartagena (TMC) continúa con su apuesta de crecimiento a través de la diversificación de sus tráficos. El operador logístico ha incorporado a la rada murciana el movimiento de acero para su exportación a México, con una previsión de más de 30.000 toneladas durante este año.

TMC, controlada por Erhardt, Noatum Maritime y Grupo Nogar, embarcó en el buque "Petra" cerca de 10.000 toneladas de pletinas y barras de acero con destino a Tampico (México). Esta primera operativa con el acero se desarrolló durante seis días del pasado mes de diciembre en el muelle de San Pedro de la dársena de Cartagena.

La compañía logística también añadió el tráfico de grava en 2023, destinado para la construcción del dique de abrigo del puerto italiano de Génova, y que supondrá un movimiento de 1,44 millones de toneladas. La operativa con grava, que cuenta con la colaboración de la empresa cartagenera González Soto como suministradora de este granel, se inició el pasado mes de agosto en el frente E024 del muelle sur de Escombreras. La carga de 36.000 toneladas en el buque "Syder Olimpia" fue la primera de los dos embarques mensuales previstos durante 20 meses.

Los responsables de TMC estiman que en 2023 registraron un crecimiento cercano al 30 por ciento en su tráfico total, para rondar un volumen de 1,5 millones de toneladas.

Los graneles sólidos son los principales impulsores del alza a doble dígito, y en el que destacan los cereales (harinas, trigo y cebada) con destino a la industria agroalimentaria española, junto con la grava, y seguidos de otros flujos menores como chatarra o el clínker, según apuntan desde TMC.

Nueva nave de almacenamiento

Para impulsar los cereales agroalimentarios, el operador portuario puso en marcha, en 2022, una nueva nave de almacenamiento en la dársena de Escombreras, con una superficie de 24.000 metros cuadrados y una capacidad de 160.000 toneladas. Este complejo supuso una inversión cercana a los 15 millones de euros.

Además, TMC, que en 2022 también incorporó los flujos de vidrio, procedente sobre todo de Oriente Medio, así como de madera en tablones o los *billets* de aluminio, calcula que durante el pasado año mantuvo su tráfico de contenedores con cerca de 50.000 TEUs en sus instalaciones de la dársena de Cartagena.

Carretera

Dachser acelera el paso en sostenibilidad

TXXI | Madrid

La compañía de logística y transporte de mercancías Dachser ha incorporado a su flota dos unidades tractoras eléctricas con una autonomía de hasta 300 kilómetros. Con esta iniciativa, el operador da un nuevo paso en su estrategia de protección del clima, aumentando el número de unidades de vehículos ecológicos en toda su red europea. Con estos nuevos vehículos, que se utilizarán en operaciones específicas de

carga completa, en Zaragoza y A Coruña, la empresa de logística conseguirá reducir anualmente sus emisiones de CO2.



DACHSER

Servicios

Panattoni alquila un almacén en Zaragoza

TXXI | Zaragoza

Panattoni, promotor inmobiliario logístico-industrial ha cerrado el alquiler de uno de los edificios que

conforman el parque 'Panattoni Park Zaragoza III' a una compañía internacional especializada en soluciones integrales de cadena de suministro, con más de 25 años de experiencia en el sector. El complejo está compuesto por un almacén de 21.700 metros cuadrados y una segunda nave para actividades *crossdock* de 5.000 metros cuadrados. Esta última es donde el futuro inquilino desarrollará sus operaciones logísticas, informan desde Panattoni.



PANATTONI

Carretera

OkCargo mide la huella de carbono

TXXI | Madrid

El operador de transporte digital OkCargo acaba de poner en marcha una nueva herramienta gratuita que permite calcular las emisiones de CO2 en el transporte de mercancías por carretera, ya disponible en su web. Esta calculadora, permite a los cargadores conocer la huella de carbono

de todo su transporte de carga completa, sea o no contratado con OkCargo, desde un único lugar y con una sola herramienta, señalan desde el operador.

El calculador de emisiones de CO2 realiza el estudio utilizando valores estándares internacionales reconocidos por distintos organismos.

Marítimo

Noatum pone el foco en la vuelta de MSC a Castellón

El grupo apuesta por reforzar sus tráficos de contenedores

A. Martínez | Castellón

El grupo portuario Noatum, en manos de Abu Dhabi Ports Group, ha puesto el foco en los volúmenes de la naviera MSC en el Mediterráneo para reforzar los tráficos de contenedores de su terminal en el puerto de Castellón.

Directivos de MSC y Noatum mantuvieron recientemente una reunión en la sede de la Autoridad Portuaria de Castellón, con la cúpula directiva del enclave, para analizar las condiciones del posible regreso de la naviera al puerto.

El encuentro se celebró en la semana en la que un buque de WEC Lines, filial de MSC, realizaba una escala nocturna, de seis horas de duración, dentro de su línea regular que une los principales puertos del Mediterráneo con las Islas Canarias, información adelantada por Transporte XXI.

La Autoridad Portuaria de Castellón, que preside Ruben Ibáñez, informó a través de un comunicado que “se trata de un primer encuentro para estudiar la posibilidad de que la naviera MSC opere de nuevo en el puerto de Castellón, tras la fuerte apuesta de Noatum al adquirir el 100 por ciento de la propiedad de APM Terminals Castellón. Hay que recordar que en 2020, la naviera MSC suspendió su relación contractual con APM Terminals dado el elevado incremento de tarifas que se proponía, que le hacían perder competitividad.



Instalaciones del puerto de Castellón.

T

FLASH

Servicios

Bridgestone y Webfleet avanzan en la electrificación

Bridgestone Mobility Solutions, la unidad de negocio de Bridgestone centrada en soluciones de movilidad basadas en datos, incluida la solución de gestión de flotas Webfleet, anuncian la primera plataforma integral de servicios para flotas de vehículos eléctricos. Se trata de un ecosistema único que integra soluciones de los principales proveedores de movilidad y energía.

Servicios

AR Racking fortalece la logística de CCL

AR Racking, especializada en soluciones de almacenamiento industrial, culmina su reciente proyecto en Funza, Colombia, destinado a fortalecer las operaciones logísticas de CCL, operador en la región. El proyecto, que abarcó una superficie de 5.850 metros cuadrados, se destacó por la implementación de dos sistemas clave: estanterías de doble profundidad y estanterías de pasillos elevados.

Operadores Logísticos

ID Logistics impulsa la formación de talento

ID Logistics impulsará este año su programa ID Tomorrow en España, que lleva más de 15 años implantado y que ha sido diseñado para atraer jóvenes talentos. El programa está dirigido a jóvenes titulados o estudiantes en el último año de ingeniería, así como a aquellos interesados en áreas transversales como Recursos Humanos, Finanzas o IT.



Bergé busca mejorar la operativa en puerto en eficiencia.

Marítimo

Bergé se moderniza

Adquiere una tercera grúa Liebherr, con el foco en la sostenibilidad

TXXI | Madrid

Bergé prosigue con su plan de inversiones, dirigido a modernizar y renovar su maquinaria, que se extenderá también a terminales e infraestructuras, según informan desde la compañía. El grupo ha adquirido una grúa Liebherr LHM550, tercera de estas características suministrada por el fabricante en los últimos meses para reforzar su operativa en puerto. El equipo permite “una importante reducción de emisiones a la atmósfera, con un 26 por ciento menos de consumo de combustible”, además de “incorporar soluciones de aislamiento

mecánico para minimizar ruidos y disminuir la contaminación acústica en la zona de trabajo”, añaden desde el operador.

Este modelo tiene 54 metros de alcance y una capacidad máxima de carga de 144 toneladas, “idónea” para la operativa con granel, productos siderúrgicos y carga de proyecto. Al mismo tiempo, incluye el programa LiDAT Smart App Maintenance, para tener una visión en tiempo real del estado del equipo y su rendimiento para garantizar que la maquinaria está en perfectas condiciones y reducir, por tanto, las intervenciones.

Marítimo

Cádiz, en el mapa logístico

El sector destaca su ubicación, las infraestructuras y la conectividad

TXXI | Cádiz

Expertos del sector y autoridades públicas señalan que “Cádiz es ya una realidad logística de primer nivel al reunir la ubicación geoestratégica, las infraestructuras, servicios y conectividad, y estar alineada con los objetivos de sostenibilidad e innovación”. Así se puso de manifiesto en el I Foro Logístico de Cádiz, organizado el 17 de enero por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en la Casa de Iberoamérica, con el objetivo de dar a conocer los activos logísticos de Cádiz para promover su desarrollo.

El evento sirvió para incidir en la necesidad de contar con una Zona Franca y la importancia de la cooperación y colaboración interins-

titucional. A modo de ejemplo, se citó el proyecto Lógica, que, según se ha avanzado, se espera que sea una realidad en el corto plazo, para que sea un “referente logístico, tecnológico y de multimodalidad”. En este sentido, Alfonso Serrat, adjunto a Dirección de Boluda Shipping, recordó la línea marítima diaria entre Cádiz y Canarias, que se complementa con el servicio ferroviario desde la terminal de Jerez, con cinco trenes a la semana, que suman entre 180 y 190 contenedores. Igualmente, Samuel Nevado, director general de transportes de Transfesa, apuntó que “Cádiz ofrece importantes ventajas técnicas que harán posible maximizar la eficiencia en el uso del tren”.

LA MEJOR INFORMACIÓN LOGÍSTICA SIEMPRE A TU ALCANCE

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES

SÍGUENOS:

@TransporteXxi 
company/TransporteXXI 

INFÓRMATE:

(+34) 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com