



#SupportOurDrivers

TransporteXXI

Carretera

Satransa incorpora un *duotrailer* para dar servicio a Inditex

Pág. 16

Operadores Logísticos

TVS gana capacidad logística con nuevas instalaciones

Pág. 18

Marítimo

La naviera HMM afianza su posición en el Mediterráneo

Pág. 20

Transitarios

Ares Barcelona desembarca en el negocio logístico

Pág. 25

Número 693 | Año XXXIII | 01 Marzo 2024

www.transportexxi.com

Combiberia agiliza sus flujos internacionales

Se beneficia del cambio de proveedor de tracción en Francia por parte de su representada Kombiverkehr, que sustituye a la SNCF por DB Cargo France Pág. 8

KOMBIVERKEHR

Combiberia es representante en España de la alemana Kombiverkehr.

ENRIC TICÓ

Presidente de Feteia-Oltra

“La Aduana es negocio para el país si hace bien el trabajo”



Feteia y, por ende, Clecat “no defendemos posiciones egoístas”, señala el presidente Enric Tíció. “Defendemos una visión general, no de un modo sobre otro, no de un territorio por encima de otro”.

Pág. 30

Cargadores

Arania eleva su apuesta por el tren

Grupo Arania, referente en el ámbito de la transformación del acero, que mueve más de 800.000 toneladas anuales, eleva su apuesta intermodal. El entramado empresarial proyecta abrir un almacén regulador en Alemania, con el foco en el ferrocarril, replicando el modelo seguido en Italia.

Pág. 12



Ferrocarril

El futuro del intermodal multicliente

El sector denuncia que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se olvida de potenciar la Red Intermodal Multicliente, una de las mejores herramientas para atraer al pequeño y mediano transportista de mercancías por carretera al ferrocarril.

Pág. 28

LA FOTO DE LA QUINCENA



A.P. DE TARRAGONA

PROTESTAS DE LOS AGRICULTORES EN LOS PUERTOS

Tarragona ha sido uno de los puertos españoles, como Valencia o Algeciras, que resultaron afectados por las protestas de los agricultores, que bloquearon los accesos a los recintos portuarios. Los agricultores también cortaron carreteras como la autopista AP-7, la principal vía que comunica con Europa.



QUÉ BIEN

El tráfico de mercancías por vía marítima repuntó un 3,4 por ciento en la red portuaria española el pasado mes de enero en comparación con idéntico periodo de 2023, alimentado por un crecimiento de la carga general y de los graneles líquidos. Un flujo de 45,6 millones de toneladas permite vislumbrar, en determinados nichos del tráfico, un arranque del año positivo dentro de una corriente emergente de flujos procedentes de los desvíos como consecuencia de la crisis del mar Rojo. La estadística de Puertos del Estado señala que el tránsito de contenedores a terceros países ha crecido a un ritmo del 13 por ciento, mientras que el *import-export* mantiene un comportamiento negativo, con un descenso del 3 por ciento en enero, dentro de un global gestionado de 1,34 millones de TEUs, cifra que supone una progresión del 5,8 por ciento.



QUÉ MAL

La falta de coordinación interministerial y la homogeneización de procedimientos para las tramitaciones medioambientales de las obras portuarias en España no pasa por el mejor de sus momentos. Desde el Puerto de Algeciras, que lleva tramitando desde 2015 su Plan Director de Infraestructuras para lograr una expansión marítima, se aspira a que los ministerios de Transportes y Transición Ecológica trabajen "unidos" para poder dar respuesta al mercado. Por su parte, en el sector desconcierta que mientras Puertos del Estado es el órgano sustantivo encargado del proyecto andaluz, Transición Ecológica confirmara en 2021 que, por ejemplo, en proyectos como el de Valencia son las respectivas Autoridades Portuarias las que ostentan la condición de órgano sustantivo a efectos de la normativa ambiental.

SE MUEVEN

**Cristian Oller**

Prologis ha reorganizado su estructura en Europa y nombra a Cristian Oller director regional de Operaciones del Portfolio para el sur de Europa.

**Juan Manuel Martínez Mourín**

La Asociación Española del Transporte elige a Juan Manuel Martínez Mourín, hasta ahora vicepresidente de la AET, como nuevo presidente.

**Pedro Orejas**

ID Logistics, compañía especializada en *contract logistics*, incorpora a su equipo a Pedro Orejas como nuevo director de Desarrollo de Negocio Iberia.

**Carlos Prades**

El presidente de la FVET, Carlos Prades, toma las riendas de la Confederación de Empresarios de Transporte y Logística de la Comunidad Valenciana.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

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

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

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

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

Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

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

Depósito Legal: BI-708-92



EDITORIAL

España no puede perder el tren

Al ferrocarril de mercancías le ha llegado su hora, para lo bueno o para lo malo. O bien coge velocidad o descarrila.

La expectación es máxima, sobre todo ahora que parece que los astros se han alineado para impulsar este modo de transporte en España, en el furgón de cola de la UE con una raquítica cuota que apenas alcanza el 4 por ciento.

La oportunidad es clara. A la emergencia climática, se suma la falta de conductores profesionales. Además, las fuertes inversiones de empresas públicas y privadas en locomotoras y vagones, junto al cada vez mayor interés de operadores y

cargadores por corredores libres de carbono, augura un futuro prometedor al tren. Pero los retos no son pocos y el objetivo de alcanzar en 2030 una cuota modal del 10 por ciento sigue a años luz. Es evidente que las privadas ganan terreno, pero el trozo del pastel ferroviario es el mismo. La diferencia es que la pública Renfe Mercancías, que en 2023 volvió a cerrar un 'annus horribilis', con un descenso del 20 por ciento del tráfico, medido en toneladas-kilómetro, come menos tarta.

No basta con gritar ¡mercancías al tren! para asistir a un cambio de paradigma en la cadena de suministro. La realidad es tozuda. Y los

datos del 'Diagnóstico de Intermodalidad en Gran Consumo', elaborado por Aecoc con la colaboración de más de 100 empresas que representan cerca del 80 por ciento del volumen de mercancías del sector, no son para tirar cohetes. Solo el 34 por ciento de las empresas encuestadas emplea el ferrocarril para el transporte de sus productos. Es decir, siete puntos porcentuales menos que un año antes. Y otra cifra significativa: hasta el 88 por ciento de las empresas declara que el ferrocarril supone menos del 5 por ciento de su operativa. La lectura en clave positiva es que el potencial de crecimiento es enorme.

Las principales barreras a la hora de subirse al tren están perfectamente identificadas: tiempo de tránsito, falta de oferta y actores y escasa flexibilidad. Y ante este panorama, los corredores Atlántico y Mediterráneo, con sus luces y sombras, y las autopistas ferroviarias podrían jugar un rol importante en el impulso de la intermodalidad.

La apuesta del Ministerio por la movilidad sostenible y el ferrocarril está fuera de toda duda. Pero no tanto que las mercancías compartan protagonismo con los pasajeros. No parece tan difícil dar con la tecla. ¿O sí? España no puede dejar escapar este tren.



La movilidad eléctrica no arranca

España va tarde para llegar a tiempo a la cita de las cero emisiones. La movilidad eléctrica no termina de arrancar y ya hay voces que advierten que “estamos en el furgón de cola de la electrificación en Europa”. Otro punto en el que España destaca por ser el último de la fila.

Entre las causas, expertos reconocen que las ayudas destinadas a la renovación de flotas para acompañar a las empresas en este viaje “no funcionan”. Y, al parecer, no por falta de presupuesto, que lo hay, sino porque “el modelo es len-

to y complicado”. Además, para más inri, la electromovilidad está inmersa en un círculo vicioso. Las inversiones para la puesta en marcha de puntos de recarga no llegan a la espera de que haya más vehículos y los compradores de camiones esperan a que haya más instalaciones. El dato es demoledor. Como ya adelantó este medio, España cuenta con poco más de 20.300 puntos de recarga. Muy lejos de los 300.000 de acceso público establecidos como objetivo para 2030. Y la mayoría de ellos, con potencias instaladas por debajo de 22kW.

Es el momento de tomar decisiones valientes. A lo mejor es hora de sustituir el Plan Moves, que está resultando testimonial, por un sistema de ayudas directas más eficiente. Y en este punto, la fiscalidad juega un papel capital.

Con todo, la pregunta es obligada: ¿Por qué no se apuesta desde Bruselas de forma decidida por la inclusión de los combustibles renovables en los planes de descarbonización, frente al discurso impuesto de la electromovilidad? Hasta analistas y expertos lo tienen claro. Actualmente, es la mejor alternativa

para ir cumpliendo los objetivos de la exigente agenda climática de Bruselas mientras continúa la investigación y desarrollo de otras soluciones tecnológicas, como el hidrógeno, por citar un ejemplo. ¿Por qué, entonces, una política climática tan dirigida y tan poco neutral?

Si no se dan los pasos necesarios para ir cumpliendo etapas en esta exigente y ambiciosa carrera hacia las cero emisiones, el sector del transporte seguirá pensando en ‘verde’, pero le costará alcanzar ese color. Y, sobre todo, en el plazo fijado. El reloj no se detiene.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

Muchas voces recuperan su insistencia sobre la necesidad de mayor regulación

A golpe de BOE

Aprovechando las inminentes elecciones europeas, muchas voces recuperan su insistencia sobre la necesidad del intervencionismo regulatorio en las relaciones mercantiles privadas -después, me atrevo a vaticinar que, como sucede ahora con los agricultores, acabaremos protestando contra la burocracia impuesta desde Bruselas-.

Este afán por la regulación y el intervencionismo, que casi siempre esconde un fin proteccionista, lo sufrimos en altas dosis en la carretera, un mercado hiperregulado con normas que legislan desde asuntos laborales, mercantiles, societarios y técnicos hasta temas relativos a la competencia, la documentación, la formación o los calendarios de restricciones. Una catarata legislativa que, además, se ramifica: ámbito europeo, estatal, autonómico y municipal; y que se complica aún más si hablamos de transportar mercancías peligrosas o productos a temperatura controlada. Una telaraña normativa que, lejos de ayudar a crecer a nuestras compañías, se ha convertido en su enemigo silencioso al atacar su eficiencia, avivando la complejidad, la burocracia y, en muchos casos, la inseguridad jurídica y, por supuesto, la picaresca cainita que conlleva la perpetuación de nuestra ya endémica fragmentación. Una atomización que, entre otros lastres, también supone un claro desincenti-

vo a la atracción de talento. Algunas de estas voces que promueven el intervencionismo -para corregir supuestas distorsiones y fallos del mercado- como bálsamo que cura los problemas de rentabilidad entre los operadores provienen de nuestro propio sector. Si en la agricultura se apuesta por regular los precios mediante la Ley de Cadena Alimentaria -con los nulos resultados que estamos comprobando una década después-, en el transporte se pretende hacer lo propio con la Ley de la Cadena de Transporte, aprobada en su primer peldaño en 2022, con el objetivo de evitar que se pueda realizar transporte a precios que no cubran el coste. El Ministerio acaba de crear un grupo de trabajo específico para garantizar la aplicación efectiva de lo ya aprobado y seguir desarrollando normas para otras facetas de esta ley en el terreno de la subcontratación. Normas como esta, llamémosle “artificial”, tiene muy difícil combatir contra las normas “naturales”: las leyes del mercado. Dos ejemplos, la ley de la oferta y la demanda, que arroja datos como la escalada en los precios europeos del transporte por carretera en 2022 y su caída en la segunda mitad de 2023; o las leyes de la dinámica, empresarial de posicionamiento y de oportunidad que en los últimos años han generado un rosario de fusiones y adquisiciones.

A ningún otro eslabón de la cadena logística se le puede atribuir con más acierto el calificativo de “imprescindible” que al transporte. Por eso es tan preocupante el hecho de que, desde hace más de un lustro, está cundiendo la idea de “dejarlo y marcharse” entre muchos empresarios del sector, hartos de encontrar más y más piedras en su camino; piedras como este sinfín de leyes, restricciones, impuestos y sanciones que actúan como espada de Damocles, siempre amenazando con la “pena de muerte administrativa” a sus empresas.

España, que se encuentra entre los líderes de Europa en términos de eficiencia en el transporte por carretera, no debe permitirse debilitar su capacidad y potencial en un sector que desempeña un papel crucial en nuestra economía.

rvaldivia@astic.net

PICOS DE ORO

El ETS es una piedra en el camino que nos estamos tirando sobre nuestro propio tejado

Alfredo Soler

Presidente de Propeller Valencia

La industria del futuro debe ser un foro de liderazgo y equidad

Blanca Sorigué

Directora general de CZFB

El mercado es el intermodal y como operador único no puedes abusar de tu posición

Antonio Pérez Millán

Presidente de UOTC-Astic

Si la sinrazón del ETS continúa, no descartamos movilizaciones

Antolín Goya

Líder del sindicato Coordinadora

Hemos sabido adaptarnos a todos los retos ayudando a que el comercio funcione

Inmaculada Ugarteche

Directora de UniportBillbao

La información y los tiempos del envío marcan el nuevo transporte

Juanma Inocencio

Dir. de Red Agencial y Expansión de Sending

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Antonio Pérez Millán

Consejero deleg. Combiberia

Combiberia, que agilizará sus tráficos internacionales con la tracción de DB Cargo France para su representada Kombiverkehr en suelo galo, consolida sus tráficos nacionales de remolacha entre las terminales de Tamarite y Miranda de Ebro para Azucarera.



Pere Navarro

Presidente de BCL

La asociación público-privada Barcelona Centre Logístic (BCL) cumple treinta años al servicio del desarrollo logístico sostenible de Cataluña. Su presidencia es compartida y alternada entre el Puerto de Barcelona y el Consorcio de la Zona Franca.



Pedro Sánchez

Presidente del Gobierno

Sánchez regresa de su último viaje oficial a Marruecos sin una fecha concreta para la apertura de las aduanas de Ceuta y Melilla. Eso sí, se ha pasado del “se hará de forma ordenada y gradual”, como se pactó en abril de 2022, al “puede ser pronto”.



Karl Nehammer

Canciller federal de Austria

La libre circulación de mercancías en la UE brilla por su ausencia. A las protestas del campo, ahora se suma la decisión de Austria, que prohíbe conducir los fines de semana en la temporada de esquí en una de las principales rutas. Bruselas debería tomar nota.

LA ROSCA

Alfonso
Alday



El paro indefinido convocado por Plataforma, injustificado y oportunista, ha sido un fracaso mayúsculo

El valor de la imagen

Dicen que “una imagen vale más que mil palabras”. Así que será complicado juntar letras para poner negro sobre blanco la fotografía de los líderes de la Plataforma para la Defensa del sector del Transporte, Manuel Hernández, y de la Plataforma 6F, Lola Guzmán, arengando a las masas en la explanada del Metropolitano el 10 de febrero. Sí, justo cuatro días antes de que Cupido lanzara su flecha los dos se juraron ‘amor eterno’. “Mi gente no se va y la tuya tampoco”, vociferó Guzmán micrófono en mano. Un ‘pacto de sangre’ rubricado con un apretón de manos y un largo abrazo. Pero al igual que en una de las canciones de Joaquín Sabina, lo suyo duró “lo que duran dos peces de hielo en un *whisky on the rocks*”. No pasaron ni cuarenta y ocho horas, contando el domingo, y la ‘gente’ de Plataforma hizo mutis por el foro, quedando solo en las calles las protestas

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio
Martínez



Espero que en algunos años los paquetes que recibamos en casa lleven una trazabilidad del carbono consumido. Habrá quien solo pague por envíos neutrales

Carbono cero

Seguro que a más de uno de ustedes le ha pasado lo mismo. Compran por internet el último invento tecnológico que empresas españolas fabrican en Asia. Viene de allí por mar hasta los puertos de Algeciras, Barcelona o Valencia, y luego la mercancía sube en camión hasta Madrid, Guadalajara o Toledo para dormir semanas o meses en un centro logístico del interior, porque, ¡caramba!, el suelo allí es más barato que en el Mediterráneo. Y cuando le damos ‘clic’ a nuestra compra, el aparatejo retorna en camión, a falta de trenes, a otro centro logístico cerquita del mar para

del campo. No sé si Lola tardará, en aprender a olvidarlo, “19 días y 500 noches”. Sobre lo que no tengo ninguna duda es que el paro indefinido convocado por Plataforma, injustificado y oportunista, ha sido un fracaso mayúsculo que debería invitar al líder de esta organización a realizar una profunda reflexión y autocrítica.

El transporte de mercancías por carretera no vive en “un mundo feliz”. Tiene problemas y dificultades que el sector tendrá que intentar solucionarlos, pero siempre desde el diálogo. Y, además, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera, máximo órgano de interlocución del sector con la Administración, integrado por las organizaciones con mayor representatividad.

Al ministro de Transportes, Óscar Puente, que tuvo su primer cara a cara con los transportistas coincidiendo con el anuncio del paro de Plataforma, le quedó muy claro en el encuentro y no abrió la puerta a Manuel Hernández. Lo contrario habría sido repetir el mismo error que su antecesora en el cargo, Raquel Sánchez, que sí lo hizo en el paro de 2022, convocado por la misma organización, poniendo en tela de juicio la representatividad del Comité Nacional. Esa es la única vía para lanzar las reivindicaciones. No queda otra. Si de verdad Plataforma cuenta con la representatividad que se atribuye, ya sabe el camino. Presentar los listados al Ministerio para acreditar sus números de cara a entrar en la próxima renovación. Y si se queda fuera, a lo mejor es que no cuenta con los apoyos suficientes, como se ha visto en esta última convocatoria. Criticar por criticar, usando discursos populistas, sin argumentos, es muy fácil. Pero esa carretera no lleva a ninguna parte.

terminar en casa con el repartidor de turno en una última milla que no termina de electrificarse por la escasa madurez logística de los políticos locales.

Ni me imagino cuál es el cálculo global del carbono empleado en la travesía del televisor, frigorífico, aspirador y/o teléfono de turno. Hace años participé en un estudio para Feria Valencia en el que ya nos anticipábamos en el *nearshoring*. Activar una logística más cercana y sostenible es posible. Igual es más sencilla una red de pequeños almacenes, que no la única megaplataforma logística del hipermercado que abastece a todo un país. Por ahí circulan los planes de las navieras para ajustar sus negocios a la descarbonización. Miles y miles de millones de euros trazados en la construcción de buques para ofrecer una cadena de valor sostenible. ¿Hacen los cargadores lo mismo o dejan la misión a los operadores logísticos?

La alegría por un mejor medioambiente y la apuesta por la sostenibilidad va por barrios. Atenuar los costes logísticos ha venido siendo vital para las empresas de distribución con megaalmacenes, que centralizan todo, ajustan emisiones, pero que producen otras cuando el resto de los actores de la cadena no hace sus deberes. Espero que en algunos años los paquetes que recibamos en casa lleven una trazabilidad del carbono consumido. Es una idea. Y ahí, habrá quien solo pague por los envíos neutrales. El carbono cero es una oportunidad para incentivar la competencia empresarial.

a.martinez@grupoxxi.com

EL TÚNEL

Carlos
Sánchez



El motor de combustión era una barrera de entrada a Europa para fabricantes de otros continentes, que ahora se desvanece

Chachachá

Dice ese “pozo del saber del siglo XXI” que es la Wikipedia que el chachachá es un ritmo musical cubano, así como un estilo de baile popular, que fue desarrollado a partir del danzón-mambo a comienzos de los años cincuenta del pasado siglo y que llegó a adquirir gran popularidad en todo el mundo.

Este baile le sirve al actual CEO de Renault y expresidente de SEAT, Luca de Meo, para establecer un parangón con las políticas de la Unión Europea en materia de movilidad. “Mientras Europa baila el chachachá, el resto del mundo no se anda con chiquitas”, asegura el que es uno de los más reputados directivos del mundo.

La apuesta por una descarbonización acelerada del transporte por parte de Bruselas está poniendo en un brete a la otrora imbatible industria europea de la automoción, según lamenta el experto. En este contexto, De Meo advierte que hay un vuelco en la geografía de esta industria que con el motor de combustión contaba con una barrera de entrada a Europa para fabricantes de otros continentes, que ahora se está desvaneciendo.

Mientras Estados Unidos refuerza e incentiva a su industria de automoción y China controla la mayor parte de la extracción y el refinado de las materias primas para los vehículos eléctricos, Europa se dedica a regular convulsivamente con el anhelo de consolidar cuanto antes un transporte de cero emisiones. “Esta regulación no se hace, precisamente, de forma coherente”, denuncia el experto. Actualmente, “entre el 20 y el 25 por ciento del presupuesto de I+D” de los fabricantes de vehículos europeos se dedica “al cumplimiento de las 8 a 10 normativas nuevas anuales que promueve la UE”, según De Meo. La solución tiene que venir de la mano de una auténtica política europea para impulsar la industria de la automoción “con un enfoque holístico”, sentencia el directivo.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Ana González, presidenta del CEL, formaliza un acuerdo de colaboración con **Daniel Altimiras**, presidente de Eurecat (Centro Tecnológico de Cataluña). Este convenio supone el regreso del CEL a Barcelona, casi 15 años después, con la puesta en marcha de una nueva sede.

Gracias por vuestras reflexiones y trabajo



Luis Figaredo



Jesús Cuéllar



José Manuel Vassallo



Jesús Barbadillo

Transporte XXI estrena maquetación y nueva organización de contenidos en sus páginas de Opinión. El nuevo diseño ha llevado consigo la reducción de columnistas. Y desde este espacio queremos mostrar nuestro agradecimiento a Luis Figaredo, Jesús Cuéllar, José Manuel Vassallo, Jesús Barbadillo y al Foro de Expertos Logísticos Felog de Caleruega, que nos dejaron en las dos ediciones anteriores las últimas colaboraciones. Sus columnas, como es el caso de Figaredo y Cuéllar, nos han acompañado en este viaje casi 18 años, más de la mitad de vida de este periódico. Y siempre con el foco en el sector y la actualidad. Así, Jesús Cuéllar, en su primera aparición, en noviembre de 2006, abordó la "logística sin fronteras". Y Figaredo, ese mismo mes, analizó el caso "Prestige". En abril de 2012, debutó José Manuel Vassallo, que dedicó su columna a la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor. El fichaje más reciente, en 2016, ha sido Jesús Barbadillo. Y también se estrenó con un tema de actualidad: "Estiba y Gobierno en funciones". Igualmente, decimos adiós a la columna 'Top Logística', presente en el periódico desde enero de 2004, espacio firmado en los últimos años por Felog. Esto no es un adiós. Siempre tendrán abiertas nuestras páginas. Gracias por vuestras reflexiones y trabajo.

AGENDA

5-7 de marzo de 2024

Intermodal South America

Conferencia y Exhibición

Sao Paulo

www.intermodal.com.br/es/home.html

21-23 de mayo de 2024

Breakbulk Europe

Conferencia y Exhibición

Róterdam

www.europe.breakbulk.com

22-24 de mayo de 2024

Congreso de CETM

Conferencia y Exhibición

Ciudad Real

www.cetm.es/

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

18-19 de junio de 2024

Tech4Fleet

Congreso de Tecnología

Madrid

www.tech4fleet.com/

3-4 de julio de 2024

Green Gas Mobility Summit

Conferencia y Exhibición

Madrid

www.greengasmobilitysummit.com/

1-3 de octubre de 2024

Conxemar Vigo

Conferencia y Exhibición

Vigo

www.conxemar.com/es/feria/

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

5-7 de febrero de 2025

Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición

Berlín

www.fruitlogistica.com/en/

TRANSPORTE 4.0

Juanma
MartínezEl primer paso para cooperar
es escuchar

Cooperación

No me cansaré de insistir en que la clave del crecimiento y el desarrollo de las empresas que quieran sobrevivir a estos momentos tan cambiantes y dinámicos está en la especialización y la cooperación para ofrecer servicios específicos de alto valor añadido diferenciales y globales.

Entre las empresas y también las administraciones. La tarea no es fácil.

El primer paso para cooperar es escuchar, le siguen renunciar a la ambición de ser el único, el mejor, y continúa con cosas como humildad, transparencia y, sobre todo, generosidad. Siempre con amplitud de miras. Se me ocurren muchísimos casos de fracaso por no cumplir estas condiciones, y muy pocos de éxito que además las cumplan (a veces la suerte influye mucho). Este convencimiento es el que nos ha llevado en la Asociación Española del Transporte (AET), que presido desde hace unos días, a ponernos por bandera la cooperación en su más amplia acepción.

Cooperación entre modos de transporte, esto ya está inventado hace mucho tiempo, aunque en España no fuese tan habitual hasta hace poco, que se ha puesto de moda. Quizás porque muchos transportistas lo vean ahora imprescindible. Presionados por normativas de todo tipo que afectan a los costes, sobre todo los energéticos, peajes por emisiones, escasez de conductores (maquinistas, pilotos, tripulantes) principalmente, y por extensión de personal en general.

Cooperación para modernizarse y transformarse en empresas digitales. Con tecnólogos, estrategas y consultores que faciliten la transición, que no es sencilla. También con otras empresas, a través de asociaciones como por ejemplo la AET, que en eso estamos y tenemos.

Conozco a muchos, muchas y mu... (lo que sea) cuyo predicamento es este mismo. Algunos de un cinismo digno de Nerón, o un ego enorme, y otros simplemente porque está de moda decirlo o porque no se les ocurre nada más original.

Vayamos a lo práctico y, separando el grano de la paja, pongámonos a trabajar en serio.

jmmartinezmourin@gmail.com

TRIBUNA LIBRE

Beatriz Olabarria



Qué factores determinan la elección de ubicación de las grandes empresas industriales que vienen a nuestro país

España es Industrial

La industria española empezó el año con un escenario complejo. Por un lado, haciendo frente a las consecuencias de la crisis del Mar Rojo, que está retrasando la llegada de suministros y afectando en gran medida a sectores como el automovilístico. También con los anuncios de algunas compañías de cesar su actividad. Y todo ello ante una crisis global del sector eólico que está afectando a numerosas industrias españolas con el crecimiento incesable de los costes energéticos. No obstante, este complejo contexto que estamos viviendo nos sitúa ante la oportunidad y el reto de volver a sentar las bases de una España Industrial. Un país que sigue en el foco de las grandes empresas manufactureras del mundo. Incluso a pesar de la situación macroeconómica incierta, nuestro país está en disposición de atraer e impulsar la inversión industrial. La razón principal tiene nombre y apellidos: fondos PERTE de la UE.

Estos fondos nacen con el objetivo de financiar a empresas automovilísticas, de energías renovables, siderúrgicas, tecnológicas... y es por ello que no hay sector que no esté considerando a España como un destino para instalar su nuevo centro de producción. Así, hemos visto como el Grupo Volkswagen, con su denominado Plan Future, tiene previsto invertir en España 10.000 millones para electrificar nuestro país. El grupo chino-japonés Envision ha empezado ya a construir su gigafactoría en Navalmoral de la Mata donde invertirá otros 2.500 millones. En el sector farmacéutico, hay varias multinacionales americanas invirtiendo en plantas existentes y desarrollos futuros que darán empleo a más de 2.000 personas por cada planta. Estos anuncios conllevan además beneficiosos efectos colaterales, ya que actúan como tracción de inversiones indirectas por parte de proveedores.

Desde el punto de vista inmobiliario, es imprescindible preguntarse dónde se ubican todas estas empresas y por qué. Cuestión que nos lleva a ubicaciones que nada tienen que ver con los criterios seleccionados por otras empresas industriales con alto componente logístico. En el escenario de producción total nos vemos obligados a pensar en localizaciones alternativas para nuestros clientes, donde son prescindibles factores como la facilidad de acceso o la cercanía a ciudades. Pensemos más bien en todo lo contrario.

La localización industrial tiene en cuenta aspec-

tos más significativos como por ejemplo la cercanía a la materia prima, la disponibilidad y proximidad de mano de obra especializada. Otro factor crucial es la disponibilidad de recursos como la energía y el agua. Incluso el clima característico de una ubicación puede determinar su elección. Otros factores relevantes a considerar son la lejanía de grandes núcleos de población y la capacidad de aislamiento para evitar posibles ruidos y contaminaciones de un vecino productor.

Los plazos urbanísticos respecto a la elección del suelo, si bien son importantes, pueden pasar a un segundo plano si la ubicación elegida cumple con lo anterior. Esto difiere de otros proyectos logísticos donde prima la inmediatez del suelo disponible y donde no hay margen para tramitaciones pendientes. En un proyecto industrial, con perspectiva a largo plazo (la media de las inversiones se consideran con una amortización de mínimo 50 años) las decisiones son más lentas pero seguras. Por supuesto, por encima de todo esto, es primordial contar con el suficiente apoyo de las administraciones pertinentes. Ya no solo por los incentivos económicos de formación, empleo y apoyo al proyecto en sí, sino también por la existencia de mecanismos políticos de aceleración de trámites urbanísticos, una vez declarado el proyecto como de interés regional.

Imaginemos el (enorme) impacto social, político, económico e incluso demográfico de un proyecto de este tipo en una región pequeña o deslocalizada. Si bien vivimos un contexto complejo, España tiene la oportunidad de ajustar su modelo industrial, afrontando cambios estructurales para desarrollar un nuevo modelo económico. Tenemos el reto de industrializar la España vaciada, de construir la España 5.0, de modernizar nuestro tejido industrial y mejorar nuestra competitividad. Y, además, tenemos la obligación de aprovechar la coyuntura para hacerlo de una manera sosteni-



ble. No es cuestión de construir a cualquier precio, sino de renovar el tejido industrial de manera equilibrada. Para ello, es fundamental que el cambio productivo mejore la resiliencia de las infraestructuras y adapte el sector energético al proceso de digitalización. Establecer cuanto antes una estrategia clara entre las administraciones públicas, regionales, empresas privadas y el sector educativo es una prioridad.

España es turismo, es servicios, es agricultura, es construcción. Pero España también es industrial. Impulsemos el proceso y aprovechemos la oportunidad. Ofrezcamos seguridad jurídica, fiscal. Enfocemos a los jóvenes a estudiar profesiones industriales. Ellos tienen que formar parte de un proceso que acabará siendo el presente y futuro de todos.

PEQUEÑO HERMANO

Javier Miranda Descalzo



El aizkolari, sus botilleros y enseñadores, habrán sajado el pino de Valsain, pero el tronco sigue ahí...

Fomento

En los últimos años ha sido rebautizado un par de veces, quizás para romper con el pasado, pero su huella en la política y la economía de España es profunda. Creado en 1833 como Ministerio General de Fomento del Reino, una cartera omnipotente que gestionaba educación, cultura, agricultura, interior, sanidad, industria y comercio. En sus antecedentes, el Ministerio es una policía general del Reino para "reprimir el espíritu de sedición y extirpar los elementos de discordia", pero también para "conocer la opinión y necesidades de los pueblos y desobstruir todos los manantiales de prosperidad". Una institución mixta, política y civil. Con un palo y un pan en cada mano.

El poderoso Ábalos, que fue secretario de organización y al mismo tiempo titular del MITMA, se dedicó con esmero a hacer lo que sus antecesores hicieron durante décadas. Porque los dos partidos han acarreado la lujosa cartera de piel de ternera por las plazas del país, protegidos por una estirpe de aizkolaris, con sus botilleros y enseñadores. Exhibiendo un poder absoluto templado. Los 21.000 millones de euros que esgrime su presupuesto son el argumento para llamar a filas a los discípulos, repartir prebendas a los aliados, apaciguar revueltas y azotar a los enemigos con el látigo de la indiferencia.

España cuenta hoy con la red de carreteras gratuitas de alta capacidad más densa de Europa, y también con la primera red ferroviaria de alta velocidad. Todo este despliegue no oculta que el primer puerto del Mediterráneo, Algeciras, está aislado del resto del país por ferrocarril. O que las obras de ampliación del puerto de Valencia quedaron detenidas durante casi dos años esperando al Ministro. Se ha hecho más política que país con el dinero de Fomento. Todos somos testigos.

El aizkolari ya no cortará el aire con su hacha, pero del tronco seguirán saliendo astillas.

Ferrocarril

Combiberia agiliza sus tráficos internacionales

La compañía se beneficia del cambio de proveedor de tracción en suelo francés por parte de su representada Kombiverkehr, que ha sustituido a la SNCF por DB Cargo France

Carlos Sánchez | Madrid

Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combiberia ha conseguido agilizar sus tráficos internacionales desde principios del presente año. La compañía española se está beneficiando del cambio de proveedor de tracción en suelo francés por el que ha optado su representada Kombiverkehr.

Desde el 1 de enero de 2024, el operador público francés SNCF ha dejado de ser el proveedor de tracción para la alemana Kombiverkehr en territorio galo y ha sido sustituido por DB Cargo France. “Es una buena noticia el cambio de proveedor de tracción en Francia, ya no dependemos de SNCF y la operativa está funcionando mucho mejor”, confirma a Transporte XXI el consejero delegado de Combiberia, Antonio Pérez Millán.

Durante el pasado año, las conexiones entre España y Alemania se vieron afectadas a su paso por suelo francés por “repetidas huelgas y suspensiones de circulación”, recuerda Pérez Millán. “La conflictividad en la SNCF ha provocado que muchos trenes no se hayan podido operar el pasado año”, insiste. La apuesta por DB Cargo France “es una decisión lógica, porque la propia Kombiverkehr está participando por la DB en un 50 por ciento”, señala.

Además, en la caída de tráficos también

ha influido el conflicto bélico en Ucrania, “que ha provocado la ocupación de trenes con cargas como el carbón o el material militar. Un espacio que se le ha quitado al intermodal”, asevera Pérez Millán. “El tren depende de plazos, calidad y disponibilidad y es algo que ha salido muy perjudicado por el contexto de conflictividad”, matiza.

“También han influido los cortes de tráfico por las obras en la red ferroviaria en Francia”, asegura. “Como sucede en España, las obras permitirán en el futuro tener más capacidad, pero no es fácil compaginarlas con la actividad actual como sí puede hacer la carretera”, reconoce. La consecuencia es que Combiberia gestionó en torno a 36.000 UTIs en 2023, frente a las

50.000 del año anterior y las más de 54.000 del ejercicio 2021. La firma batió su récord de tráficos en el año 2017, cuando superó las 74.000 UTIs operadas.

Combiberia mueve el cien por cien de la carga que llevan los trenes de Kombiverkehr en España, lo que representa, actualmente, un flujo de 40 trenes a la semana. “Llegamos a alcanzar un pico de 45-46 trenes por semana con el servicio en el corredor entre Can Tunis y Duisburgo, que ahora se ha paralizado”, apunta Pérez Millán. La compañía española gestiona trenes que conectan Madrid, Tarragona, Granollers y Barcelona-Morrot con las terminales de Ludwigshafen y Colonia. Desde allí cuentan con conexiones con toda Alemania y gran parte de Europa.

Tráficos nacionales

Por su parte, los tráficos nacionales de Combiberia siguen creciendo. “Los trenes cargados con remolacha para Azucarera han ido muy bien”, resalta el directivo. En 2022 se registró un movimiento de 11 trenes y el pasado año se duplicaron hasta un total de 23.

La operativa de carga de la remolacha se realiza en la Terminal Intermodal Litera TIM, ubicada en Tamarite de Litera (Huesca), que ha sustituido a la Terminal Intermodal de Monzón (TIM). Ambas son propiedad del grupo Samca. Los trenes realizan el recorrido hasta la Terminal de Contenedores de Miranda de Ebro (TCM), propiedad de JSV. Desde allí se distribuye el producto a las fábricas de Azucarera en el entorno. Como principal novedad, “este año se han comenzado a utilizar contenedores de 40 pies Open Top, lo que facilita la carga y la descarga de la remolacha”, apunta Pérez Millán.

La tracción de los trenes la realiza Renfe Mercancías, mientras que “del apoyo lo-



SOCIEDAD IBÉRICA DE TRANSPORTE INTERMODAL COMBIBERIA SA

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
Ingresos explotación	5,00	+10%	+32%	4,53	3,38	3,78
Ebitda	0,09	+109%	+82%	0,04	0,10	0,05
Resultado d.i.	0,07	+111%	+86%	0,03	0,07	0,04
Patrimonio neto	1,65	+4%	+12%	1,59	1,55	1,48

Millones de euros.

Transporte
XXI

BOLETÍN DE SUBSCRIPCIÓN

Deseo suscribirme por un año a la publicación
(21 ediciones + Libros + Ediciones especiales)

Nombre del titular

Nombre empresa

CIF Actividad

Dirección

Teléfono Email

Suscripción

168 €
(+ IVA)

FORMA DE PAGO

(Al recibo de factura)

Cheque adjunto ☐
Transferencia bancaria ☐
Recibo domiciliado ☐

IBAN

c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao (Bizkaia) | Tel. +34 944 400 000 | E-mail: suscripciones@grupoxxi.com

gístico nos encargamos Concisa y Combiberia". Estas dos últimas empresas realizan "acarreo por carretera en origen y destino, coordinación con terminales o reparaciones de grúas", entre otros servicios, confirma el consejero delegado de Combiberia. "La intención es aumentar el número de trenes en 2024 para Azucarera", señala.

Por otra parte, el acuerdo de colaboración de Combiberia con Boluda Rails, la filial de transporte ferroviario del grupo Boluda, "ha funcionado muy bien y se activa en función de las necesidades del mercado", asegura Pérez Millán. Este acuerdo,



Combiberia es representante en España de la alemana Kombiverkehr.

como avanzó en su día este periódico, permite optimizar los huecos de los trenes de Boluda Rails, principalmente en los tráfic

Combiberia, fundada en 1992, cuenta entre sus accionistas con empresas de transporte por carretera con vocación intermodal. Además, también son socios operadores ferroviarios como la alemana Kombiverkehr y la francesa Novatrans.

Cargadores

La industria papelera se inclina por la carretera

El camión representa el 87% de la cuota modal en el transporte de materias primas y el 72% en el tráfico de producto terminado, según datos de Aspapel

C. Sánchez | Madrid

La industria papelera sigue decantándose por la carretera para el grueso de sus tráfic

Las compañías productoras de papel registraron un movimiento de 9,9 millones de toneladas de materias primas, como madera, celulosa de mercado y papel para reciclar, en 2022, frente a los 12,1 millones de toneladas del ejercicio anterior. El resto de la cuota modal se la repartieron el ferrocarril con un 7 por ciento y el marítimo con un 6 por ciento. El ferrocarril ha logrado incrementar dos puntos su cuota modal en los dos últimos ejercicios.

Por su parte, los tráfic

España alcanza un 7,3 por ciento de la producción de papel y cartón de la UE, situándose como el sexto en volumen por detrás de Alemania, Italia, Suecia, Finlandia y Francia. A su vez, nuestro país es el quinto productor de celulosa de la UE, con un 4,8 por ciento de la producción total, tan solo por detrás de Suecia, Finlandia, Portugal y Alemania.

España alcanza el 7,3% de la producción de papel de la UE

La UE concentra el 70 por ciento de nuestras exportaciones, seguida por el 10 por ciento de África. En 2022 se exportaron 2,49 millones de toneladas, lo que supone cerca del 40 por ciento de la producción total de papel y cartón. En cuanto a las importaciones, alcanzaron los 3,17 millones de toneladas.



PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA

Preparados para un nuevo futuro

La Autoridad Portuaria de A Coruña se posiciona de cara a la transición ecológica con el proyecto "A CORUÑA GREEN PORT", que permitirá la transformación y descarbonización de la actividad industrial de su entorno e impulsará el desarrollo, investigación y puesta en marcha de proyectos centrados en las energías renovables.

www.puertocoruna.com



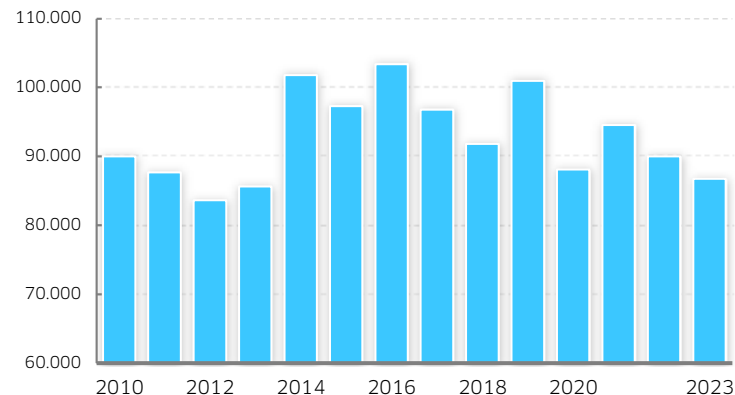
Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

Puerto Hub líder en graneles agroalimentarios
Calados superiores a 20m
1.500 m de línea de atraque

Más de 1M de m² de superficie disponible para concesiones vinculadas a la industria offshore y nuevas fuentes de energía verde

REPITE TENDENCIA NEGATIVA EN TRÁFICOS

La terminal de Madrid-Abroñigal de Adif ha superado las 100.000 UTIs de tráfico en tres ejercicios durante la última década, pero acumula dos años seguidos con caída de volúmenes.



Datos en UTIs. Fuente: Adif.

Ferrocarril

Las huelgas en Francia lastran a Abroñigal

La terminal intermodal madrileña, con un fuerte peso en las conexiones internacionales, registró un tráfico de 86.750 UTIs en 2023, lo que supuso un descenso del 3,5%

Carlos Sánchez | Madrid
El centro logístico ferroviario de Adif de Madrid-Abroñigal, la principal terminal interior en volúmenes intermodales en España, registró el pasado año un tráfico total de 86.750 UTIs (unidades de transporte intermodal), según los datos oficiales facilitados por el administrador de infraestructuras ferroviarias a Transporte XXI.

Esta cifra representa un descenso del 3,5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, con el principal lastre de los tráficos internacionales, uno de los puntos fuertes de la terminal madrileña. El descenso en los tráficos está motivado, en-

tre otras razones, “por las huelgas ferroviarias en Francia, que han tenido especial impacto en los tráficos ferroviarios intermodales con otros países de la Unión Europea”, apuntan fuentes de Adif.

La terminal madrileña, que explota en régimen de ‘a riesgo y ventura’ la UTE TILO Madrid Abroñigal, integrada por Renfe Mercancías y Transervi (Transfesa), acumula un segundo ejercicio con caída de volúmenes, tras el descenso del 4,8 por ciento experimentado en 2022. Las conexiones internacionales, junto a los tráficos con Canarias y la red intermodal de Renfe Mercancías, son los tres

grandes impulsores de los volúmenes gestionados históricamente en Abroñigal.

La caída de tráficos en la terminal intermodal madrileña el pasado año sigue la senda de lo registrado en el conjunto de la red intermodal de Adif. “Se ha producido un descenso de la actividad en las terminales de carga intermodal de Adif respecto al ejercicio anterior, motivado por una serie de factores que no sólo afectan al tráfico ferroviario intermodal, sino a toda la cadena de suministro, con un descenso de las necesidades globales de transporte”, explican las citadas fuentes.

2.776

TRENES GESTIONADOS
EN LA TERMINAL DE
MADRID-ABROÑIGAL
EN 2023

Entre esos factores, fuentes de Adif señalan a “la existencia de una serie de tensiones geopolíticas que están afectando a la dinámica de las cadenas de suministro globales”. Al mismo tiempo, “la actividad se ha visto afectada por el contexto actual de contracción comercial generalizada que se mide en un recorte en flujos de importación y exportación, descenso de la producción industrial, un menor consumo y menor demanda interna, el incremento del precio de la energía y el aumento de los tipos de interés”, matizan desde Adif.

Fuentes del negocio han señalado también a este periódico las dificultades con las que se ha encontrado el transporte ferroviario de mercancías por un contexto de mercado en 2023 completamente distinto del observado el año anterior. “En 2022 faltaban camiones y se apostó más por el ferrocarril”, recuerdan. Sin embargo, “en 2023 se fue cayendo la demanda y ya había más camiones dispo-

nibles”, subrayan. Al margen de ello, también ha tenido influencia en la caída de los tráficos ferroviarios de mercancías que “los trenes han registrado una subida de precios importante y eso hace que parte de la carga vuelva a la carretera”, aseguran.

Trenes operados

Por su parte la cifra de trenes gestionados en la terminal madrileña ascendió a 2.776 unidades, lo que supuso un descenso del 6,27 por ciento respecto al año anterior, según los datos de Adif. Esto representa un ratio de ocupación de en torno a 31 UTIs por composición en línea, algo superior a la media de 30 UTIs del ejercicio anterior.

UTE TILO Madrid Abroñigal rubricó con Adif en verano de 2020 la prórroga del contrato de concesión de la explotación de la terminal madrileña hasta 2024. Esta prórroga supuso la ampliación de la concesión hasta el límite máximo de diez años previsto en la adjudicación del contrato

La terminal fue inaugurada en 1974 y dispone de 23 hectáreas de superficie.



por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias a finales de 2014. UTE TILO firmó en 2018 una prórroga de dos años más hasta finales de 2020, del plazo de cuatro años inicialmente acordado.

UTE TILO
gestiona la
terminal desde
el año 2014

Mientras tanto, siguen las obras de construcción y acondicionamiento de la futura gran terminal intermodal de Madrid-Vicálvaro, que tomará el relevo de Abroñigal. Adif ultima la puesta en marcha de la licitación de la explotación de las nuevas instalaciones que verá la luz en breve. La terminal de Vicálvaro iniciará su actividad en 2025 como "hub nodriza de la red de nodos estratégicos de Adif", compuesta por la terminal madrileña; las de La Llagosta, Can Tunis y ZAL Prat en Barcelona; Valencia Fuente de San Luis; Valladolid; Sevilla Majarabique; Jándiz en Vitoria; y Zaragoza-Plaza.

Oficinas Centrales

Gerencia de Servicios
Logísticos Centro

Gerencia Territorial de
Mercancías Centro de Renfe
Operadora

Aduana

Facturación Internacional

MADRID ABROÑIGAL

TRANSPORTE XXI

Marítimo

Energía verde para Trasmed

Su terminal *ro-pax* del puerto de Valencia, centrada en los tráficos con las Islas Baleares, dispondrá de conexión eléctrica, bajo una inversión financiada por la Autoridad Portuaria de 13,7 millones de euros

Antonio Martínez | Valencia

La terminal *ro-pax* de Trasmed, naviera propiedad del grupo italiano Grimaldi, dispondrá de conexión eléctrica, bajo una inversión financiada por la Autoridad Portuaria de Valencia por valor de 13,7 millones de euros.

La concesión será la segunda instalación del puerto en tener sus muelles electrificados tras la terminal dedicada de MSC, situada en el muelle Transversal de Costa. Para ello, se procedió a la licitación de un concurso el pasado año, por un importe de 12,5 millones de euros, con dos puntos de conexión OPS (*Onshore Power Supply*). A este concurso se presentó una única oferta, la de Sampol Ingeniería y Obras, sin que, por el momento, la Mesa de Contratación de la entidad portuaria haya procedido a comunicar su decisión de propuesta de adjudicación una vez evaluada la misma.

Un punto de suministro

En el caso de Trasmed, el puerto quiere proceder a la instalación de un punto de suministro eléctrico que sirva tanto para buques de crucero como buques ferri en el muelle Transversal de Poniente, donde operan la naviera sus tráficos *ro-pax* con las Islas Baleares.

Según el proyecto, al que ha tenido acceso Transporte XXI, se procederá a la construcción de un centro de entrega OPS, para el suministro eléctrico a buques, con una conexión desde el centro de entrega OPS hasta la subestación OPS en la terminal. Desde esta subestación, se instalará una sistema de gestión del cable con su punto de conexión correspondiente que alimentará con electricidad el buque mientras esté atracado.

El objetivo de la inversión es alimentar con electricidad a cruceros que demanden hasta 16 MVA o buques *ro-pax* que necesiten una potencia de hasta 4 MVA.

El sistema estará equipado con convertidor de frecuencia 50/60 Hz y los transformadores correspondientes a estas necesidades de potencia, según se explica en el proyecto que se prevé sacar a concurso a lo largo de este año.



Un buque de Trasmed en su terminal *ro-pax* del puerto de Valencia.

El objetivo de la inversión, asociada al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que dispone de financiación de la Unión Europea, es atender la estrategia de reducción de consumo de combustibles fósiles y la contaminación ambiental en los puertos

mediante el suministro eléctrico a los buques atracado durante sus escalas. Además, dada la proximidad de la terminal de Trasmed con el entorno urbano, permitirá liberar a la zona de las emisiones que emiten los buques a la atmósfera durante su estancia en el puerto.

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 viajes es único y necesita contar con la mejor tripulación.

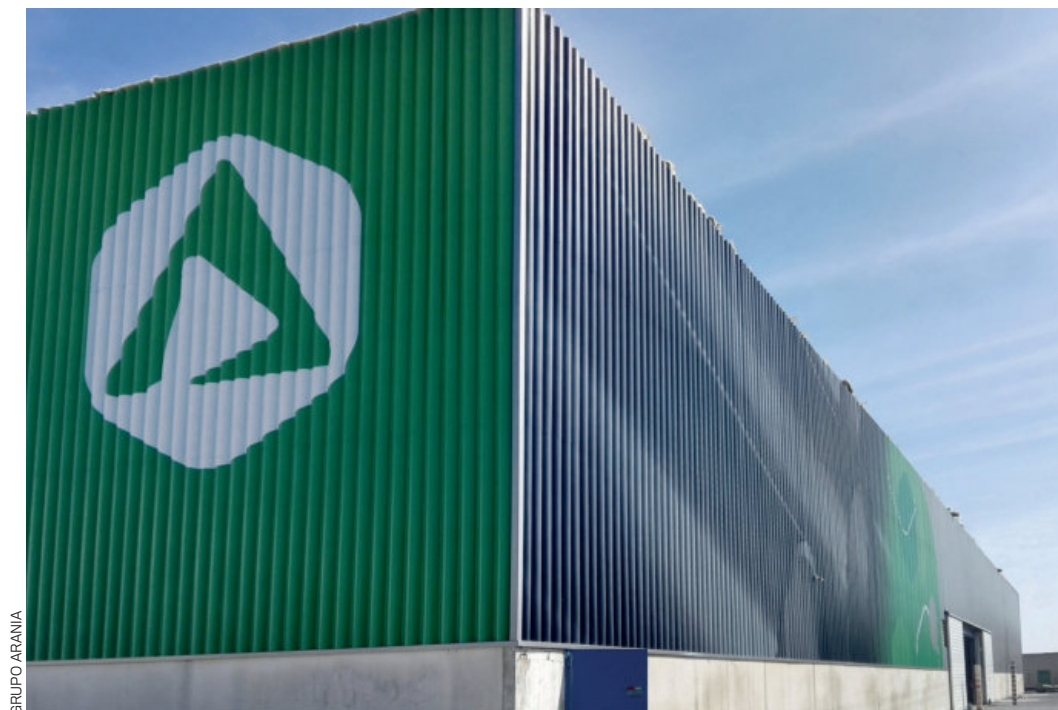
Por eso te ofrecemos:

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

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

transportes.reale@reale.es / reale.es





GRUPO ARANIA

Cargadores

Grupo Arania
cuenta con
cinco plantas
productivas.

Grupo Arania eleva su apuesta intermodal

Proyecta abrir un almacén regulador en Alemania, con el foco en el ferrocarril, replicando el modelo seguido en Italia

Alfonso Alday | Bilbao

El Grupo Arania, referente europeo en el ámbito de la transformación del acero, que mueve más de 800.000 toneladas anuales, mantiene su apuesta decidida por el transporte intermodal, cuya cuota se sitúa actualmente en el 30 por ciento.

El objetivo: reducir la huella de carbono para cumplir los objetivos de sostenibilidad y ganar capacidad alternativa frente a la carretera ante la falta de conductores profesionales.

El entramado empresarial, integrado por Arania, Aratubo, AR Racking y AR Shelving, proyecta abrir un almacén regulador en Alemania, con el foco en el ferrocarril, replicando el modelo seguido en Italia, donde hace dos años, de la mano del operador intermodal Ambrogio, puso en marcha una plataforma en Candiolo (Turín). Las previsiones apuntan a poder alcanzar una cuota intermodal del 40 por ciento en sus flujos en Alemania.

Así lo avanzó André Martien de Ryk, responsable de Transporte del Grupo Arania, en el marco de una jornada ferroviaria organizada por el grupo ecologista Sagarrak en Vizcaya.

La inversión permitirá “optimizar la ges-

tión de los *stocks*, ser más eficientes en el transporte, garantizar capacidad y mejorar la satisfacción del cliente”, señaló Martien de Ryk. También hizo hincapié en la posibilidad de “abrir la puerta de nuevos clien-

Grupo Arania
mueve más de
800.000
toneladas
anuales.

tes y mercados” con la puesta en marcha de la nueva nave.

La hoja de ruta trazada para implantar almacenes reguladores en Europa surge del proyecto ‘GreenRoll’, una iniciativa para desarrollar un plan estratégico de logística sostenible, donde el transporte intermodal está llamado a jugar un papel clave. Se trata de un programa que Arania desarrolla en colaboración con Deusto Business School.

Por otro lado, dentro de la apuesta por el tren, el grupo también estudia probar este año la conexión desde el puerto de Pasaja hasta Abadiño, donde el ente público ETS (Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca), dependiente del Gobierno Vasco, proyecta construir una nave para el almacenamiento de bobinas. Además, está previsto montar una nueva vía para agilizar la operativa. Una actuación que se enmarca dentro del acuerdo entre Euskotren y Grupo Algeposa para impulsar el tren.

El grupo industrial del sector siderúrgico, además, estudia la posibilidad de una conexión ferroviaria entre el puerto de Sagunto y la terminal de mercancías que gestiona TCM en Miranda de Ebro (Burgos). Una línea que se sumaría a las que tiene actualmente desde el puerto de Bilbao con Jándiz, de la mano de Railsider, y con la terminal de TCM en Miranda de Ebro.

El Grupo Arania, que cuenta con cinco plantas productivas y que en 2022 procesó 290.000 toneladas de acero, tiene presencia comercial en más de 65 países, con una ratio de exportación del 80 por ciento.



El almacén
permitirá
optimizar la
gestión de los
stocks

André Martien de Ryk
Responsable de Transporte
del Grupo Arania

Ferrocarril

Autometro supera flujo prepandemia

La sociedad controlada por FGC logra su segundo mejor registro desde que empezó a operar en 2007

Eva Mármol | Barcelona

La empresa que transporta vehículos nuevos desde la fábrica de Seat en Martorell al puerto de Barcelona para su exportación en tren, Autometro, superó tráficos prepandemia el año pasado. No solo eso. La compañía, controlada por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), ha logrado su segundo mejor registro desde que empezó a operar, en ancho de vía métrico, en 2007.

Autometro, integrada por FGC (70 por ciento) y Captrain (30 por ciento), transportó 106.425 vehículos en 2023, el 20,7 por ciento más que en 2022 y superando en un 3,7 por ciento los volúmenes de 2019. Hay que remontarse al año 2015 para hallar un volumen superior (109.337 vehículos).

El incremento de estos tráficos responde tanto al aumento de la producción de la planta de Martorell (+20,9 por ciento) como de las ventas de la marca de Volkswagen (+34,6 por ciento) al no sufrir los problemas de suministro de 2022 y aumentar la demanda.

Tiene una cuota del 42,4% de las unidades descargadas

Autometro ha contribuido a que la cuota del tren en los vehículos nuevos que entran y salen del puerto catalán esté cada vez más cerca del 50 por ciento (45,6 por ciento en 2023).

El flujo de vehículos nuevos en ferrocarril sumó en la dársena 309.410 unidades, el 37,6 por ciento más que en 2022. La cuota de Autometro llegó al 42,4

por ciento de los vehículos descargados.

El transporte de potasas desde las minas de ICL Iberia al puerto, el otro tráfico de FGC por ancho de vía métrico, se ha mantenido

estable con 539.817 toneladas, el mismo volumen que en 2022, tras dos años de crecimiento récord.

La otra sociedad participada por FGC (51 por ciento) y Captrain (49 por cien-

to) para transportar piezas entre las plantas de Seat en Barcelona, Cargometro, saldó el año con un retroceso del 35,9 por ciento de las circulaciones por la red en ancho de vía ibérico.

Somos parte del cambio.
Un hub SMART
en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat

Marítimo

Barcelona, epicentro del vehículo eléctrico

Alcanza una cuota del 34% sobre el total de los automóviles importados a través de la dársena catalana, la mayoría fabricados en China, creciendo su peso 14 puntos en un año

Eva Mármol | Barcelona

El puerto de Barcelona se ha consolidado como *hub* de distribución de vehículos eléctricos fabricados en China para el mercado del sur de Europa. Y ello ha contribuido a que la importación de automóviles nuevos haya marcado récord en el dársena catalana el año pasado, hasta las 246.000 unidades, el 54 por ciento más que en 2022 y superando en un 16 por ciento la anterior mejor marca, los 238.723 turistas que entraron en 2017.

El 34 por ciento de las unidades importadas fueron eléctricas y de estas, el 92 por ciento han sido fabricadas en China. Ello supone que la cuota de este tipo de vehículos ha crecido 14 puntos en un año (20 por ciento en 2022). Barcelona registró un tráfico total de vehículos nuevos (incluidos importación, exportación, cabotaje y transbordo) de 790.000 unidades, el 33,7 por ciento más que en 2022.

Este ha sido uno de los flujos que creció en la dársena catalana el año pasado y con expectativas de que siga evolucionando al alza. Además, tuvieron un buen comportamiento los graneles sólidos con 4,8 millones de toneladas y un avance del 5,6 por ciento. Y en esta evolución "han sido determinantes los cereales", señaló José Alberto Carbonell, director general de la entidad portuaria, en la presentación de los resultados. La importación de cereales ha crecido el 34 por ciento por

la sequía en el campo español. La otra cara de la moneda, el granel líquido con 13 millones de toneladas, es decir, 2,6 millones menos que en 2022 (-17,1 por ciento). Los culpables fueron sobre todo el tránsito de los productos petrolíferos, especialmente gasolina (-54 por ciento), y la importación de gas natural (-20,5 por ciento).

Los flujos de contenedores han sumado 3,3 millones de

TEUs y un retroceso del 7 por ciento. Ello ha sido debido, sobre todo, a la caída del transbordo (-20 por ciento). Se trata de un tipo de tráfico "más volátil en la medida que más lejos estés (el puerto) del Estrecho de Gibraltar", añadió José Alberto Carbonell.

Y prueba de esta volatilidad es que el transbordo ha crecido el 28 por ciento en lo que va de año. Ello favorecido, en parte, por el desvío de barcos por el conflicto en el mar Rojo. No obstante, este mismo conflicto afectó negativamente a las importaciones en el último mes del año pasado.

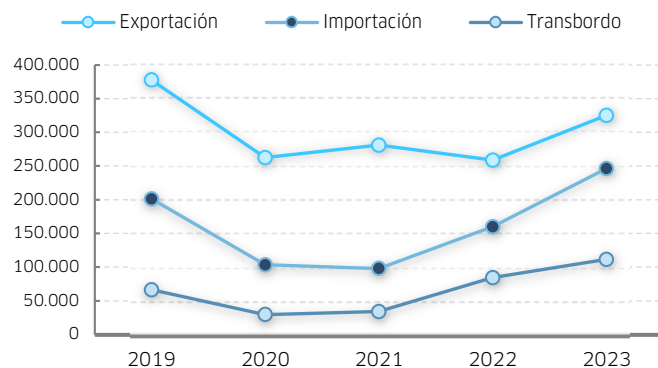
Barcelona cerró el pasado ejercicio con un tráfico total de 64 millones de toneladas, el 9,8 por ciento menos, "fruto de un contexto internacional complejo, con numerosos conflictos geopolíticos, bajada de la demanda en el ámbito europeo y un enfriamiento importante de las exportaciones", argumentó el director general.

La Autoridad Portuaria incrementó en un 4,4 por ciento la cifra de negocio, hasta los 189 millones de euros, a pesar de perder tráficos. La causa fue la finalización de las bonificaciones implantadas para paliar los efectos de pandemia. El re-

Los ingresos aumentaron a pesar de perder tráficos

LA EXPORTACIÓN CRECE, PERO NO LO SUFICIENTE

Barcelona exportó 325.298 vehículos nuevos, el 25,69% más que en 2022, pero todavía sin llegar a las 377.779 unidades del año 2019, previo a la crisis sanitaria.



En unidades. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.



sultado antes de impuestos ha ascendido a 59 millones, el 6 por ciento menos. No obstante, un *cash flow* de 101 millones (la misma cantidad que en 2022) y una tesorería de 325 millones (+24,6 por ciento) “nos protege de toda situación geopolítica y macroeconómica”, señaló Miriam Alaminos, subdirectora general y responsable Económica Financiera.

Muelle Catalunya

Las inversiones entre licitaciones y ejecuciones alcanzarán los 332,5 millones de euros para este ejercicio, avanzó Lluís Salvadó, presidente de la Autoridad Portuaria.

Entre las actuaciones destacadas previstas, está el inicio del dragado para el futuro muelle de Catalunya, donde se concentrará la actividad de contenedores, “que supone una inversión superior a los 100 millones de euros”. Ligada con esta actuación, los futuros dos nuevos atraques comenzarán a coger forma aprovechando los sedimentos del dragado, actuación que también requerirá una inversión superior a los 100 millones de euros.

Silo vertical de automóviles en el puerto de Barcelona.



Carretera

Lotrans internaliza medios

La compañía catalana culmina la ampliación de flota propia casi doblándola al incorporar un centenar de unidades en dos años

Eva Mármol | Barcelona

Lotrans Portes ha culminado la ampliación de flota propia en un centenar de unidades que comenzó en 2022 y finalizó el año pasado. La empresa de transporte por carretera, con sede central en Sant Boi de Llobregat (Barcelona), apuesta así por trabajar más con medios propios y menos con autónomos. “Llegamos hasta las 298 unidades entre semirremolques y tractoras, lo que supone casi doblar capacidad propia”, señala Jesús Lozano, director general de Lotrans Portes, empresa familiar a cuyo frente está la tercera generación. “Queremos ser más grandes como empresa como nuestros clientes, que cada vez también son más grandes”, añade el empresario.

Esta renovación de flota no incluye otro centenar de unidades P400 que la compañía ha incorporado en su apuesta por la intermodalidad que comenzó el año pasado subiendo regularmente los remolques a las dos autopistas ferroviarias de VIIA, Lorry Rail (Le Boulou-Luxemburgo) y VIIA Británica (Le Boulou-Calais). No fue un año fácil ni para las empresas de transporte ni para los operadores ferroviarios por las incidencias en la red ferroviaria francesa. “El camión recupera la normalidad en 4 o 5 días tras un cuello de botella en Francia, un tiempo que, lógicamente es muy superior si el remolque va en un tren o en un barco”.

“Queremos implantar la intermodalidad con la misma capa de servicios que la carretera, pero cuesta que el cliente comprenda que hay que cambiar los plazos de entrega, que no se puede trabajar *on time* o que hay que tener cierto *stock*”. Y es que la intermodalidad “supone cambiar unos proce-

sos logísticos que están estandarizados”. A pesar de las dificultades, “es el futuro, por la sostenibilidad y por la falta de conductores”. Es por ello que Lotrans sigue subiendo remolques al tren y al barco. La compañía es usuaria de los servicios de *short sea shipping* entre Barcelona e Italia. Actualmente, “estamos explorando otros servicios marítimos como las conexiones desde el puerto de Santander con Inglaterra”.

La compañía ganó capacidad como operador logístico con una nueva plataforma de una superficie útil de 14.000 metros cuadrados y 14 muelles en Castellbisbal (Barcelona), que está operativa desde el pasado septiembre. Suma así 60.000 metros cuadrados de capacidad logística. El operador también hace servicios logísticos en casa del cliente a través de la filial Materials Handling Europe.

Lotrans Portes cerró el pasado ejercicio con una facturación cercana a los 23 millones de euros, según la compañía. El objetivo es llegar a los 25 millones en 2024. Tuvo unas ventas de

Sigue utilizando los servicios de VIIA a pesar de las dificultades de la intermodalidad.



21,76 millones de euros en 2022, el 7,2 por ciento más que en 2021, de acuerdo con el Registro Mercantil. La estrategia de futuro para seguir creciendo pasa por “mantener la apuesta por la digitalización, la sostenibilidad y la retención del talento”. La compañía está empezando a aplicar la inteligencia artificial (IA) en el trabajo que desarrollan los gestores de tráfico.

Ha ganado capacidad logística con un nuevo almacén



Carretera

Satransa avanza en transporte de gran capacidad

El flotista incorpora un *duotrailer* para dar servicio a los tráfico textiles de Inditex desde el puerto de Bahía de Algeciras a sus plataformas logísticas ubicadas en el interior de la península ibérica

Antonio Martínez | Valencia

Transportes Andaluces, que opera bajo la marca comercial Satransa, va a potenciar el transporte de gran capacidad durante el presente ejercicio en sus operaciones de acarreo de contenedores en los puertos peninsulares.

En concreto, el flotista va a introducir en su flota un *duotrailer* para dar servicio a tráfico textiles de Inditex, contenedores de importación que gestiona la naviera danesa Maersk entre el puerto de Algeciras y las plataformas logísticas del grupo textil, localizadas principalmente en Galicia y Aragón.

El *duotrailer* está equipado con una tractora Mercedes Actros 1863 LS, de 630 caballos, autorizada para el transporte de hasta 70 toneladas de peso, junto a dos semirremolques para

Satransa maneja una flota propia de 65 tractoras.

nicho de actividad en el que pocas empresas andaluzas disponen de esta tecnología avanzada de vehículos.

Junto al salto tecnológico, la puesta en servicio del *duotrailer* permitirá a Satransa transportar en un solo viaje el doble de carga que un *trailer* estándar, en lo que es un tren de dos contenedores de 40 pies, “una solución muy competitiva y eficaz y que resulta especialmente productivo para el transporte de productos textiles, que no tienen gran incidencia en el peso máximo de los *duotrailers*.”

Al mismo tiempo, la compañía da servicio a diferentes consignatarias y transitarias, tanto en Algeciras como en los puertos de Barcelona, Cartagena, Lisboa y Valencia, que son los principales enclaves donde viene operando con flota propia.

La compañía está observando un arranque positivo del ejercicio con los flujos que acarrea en los muelles, aunque Isidro ha explicado a este periódico que en Algeciras “hay mucha inestabilidad” en la regularidad del tráfico, “pero hay trabajo” con días de mayor intensidad fruto de la proble-

INDITEX, VUELTA TEMPORAL AL CAMIÓN

La multinacional textil Inditex observa con inquietud el futuro calendario de obras de la línea ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, que supondrán cortes de vía y afecciones a su apuesta por la logística ferroviaria. De ahí, que la compañía esté generando una corriente entre los transportistas que directa o indirectamente trabajan en el acarreo de sus flujos hacia el transporte de mayor capacidad con la apuesta por los *duotrailers* que pueden llevar dos contenedores de 40 pies en un solo viaje. Aunque por el momento solo se conoce que en 2025 habrá cortes prolongados de las vías, esta vuelta de Inditex a los camiones será temporal, porque la compañía espera ser uno de los principales usuarios de la autopista ferroviaria para enlazar los tráfico provenientes de sus factorías en el norte de África, logrando un corredor libre de carbono con un transporte próximo a las cero emisiones.

El equipo “va a aumentar nuestra eficiencia”

contenedores de 40 pies y un *Dolly*, el eslabón que une ambos semirremolques, según ha confirmado a Transporte XXI, Antolín Isidro Carbonell, consejero delegado de la firma.

Con esta iniciativa, Satransa apuesta por ofrecer un servicio logístico de mayor capacidad en tráfico marítimo de contenedores, “aumentando la eficiencia”, según indica Isidro. Las composiciones adquiridas cuentan con una longitud total de 35 metros y una capacidad de arrastre de 70 toneladas, lo que supone un cambio en el tradicional modelo de negocio de esta empresa de transportes que entra así en un



Satransa es uno de los operadores de referencia del puerto de Algeciras. La compañía, constituida en 1980, dispone de una flota propia formada por 65 tractoras, de las que 50 se encuentran ubicadas en el puerto de Bahía de Algeciras, su principal centro neurálgico de actividad para dar servicio a la naviera danesa Maersk, de la que es proveedor de referencia.

mática del desvío de buques portacontenedores de Suez al sur de África.

Esta situación está beneficiando al enclave español ya que “Algeciras es de los primeros puertos que tocan los barcos al subir de África”, y, con ello, puede haber más volumen entre los transportistas locales en un año en el que Satransa tiene previsto “seguir creciendo” en más equipos.

A.P. DE MÁLAGA



Un buque de Maersk atracando en la terminal de Noatum en el puerto de Málaga.

Marítimo

Málaga mira al ro-ro ante la fuerte caída del contenedor

La terminal de Noatum redujo un 80% sus flujos en 2023 tras la decisión de navieras como Maersk y MSC de no utilizar el puerto andaluz como aliviadero de sus tráficos en el Estrecho

A. Martínez | Valencia

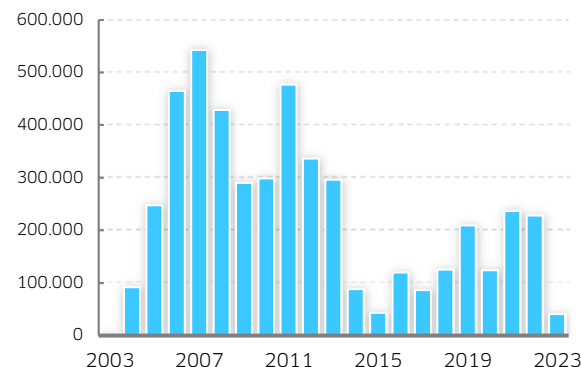
El Puerto de Málaga mira con esperanza al desarrollo del tráfico de carga rodada con el norte de África para paliar la situación de tensión a la baja que han sufrido los flujos de contenedores en la terminal que gestiona Noatum durante el pasado ejercicio. Y es que mientras el tráfico de carga rodada avanzó un 44 por ciento en 2023, con más de 674.000 toneladas movidas, la mercancía en contenedor sufrió un importante varapalo, pasando de 2,39 millones de toneladas a solo 308.000 toneladas.

La terminal de Noatum cerró 2023 con uno de los peores datos de su historia. Consolidó un flujo de 40.592 TEUs, cifra que supone un descenso del 80 por ciento respecto al tráfico de 2022 que ascendió a 227.873 TEUs.

Con ello, la terminal vuelve a situarse en una si-

EL CONTENEDOR RETORNA A MÍNIMOS

El puerto de Málaga consolidó un flujo de 40.592 TEUs en 2023, la cifra más baja de los últimos veinte años y similar a la obtenida en 2015.



Datos en TEUs. Fuente: Puertos del Estado.

tuación de "alarma"; un escenario de fuerte caída de los volúmenes similar al ocurrido en los años 2014 y 2015 y que motivaron una solicitud de cambio de usos para diversificarse y apostar por tráficos de gra-

neles sólidos y vehículos nuevos. La situación le llevó a exportar sus grúas al puerto de Valencia.

La estibadora acometió un plan de reconversión, tras perder alrededor de 500.000 TEUs de tráficos que venía originando la naviera Maersk. La esperanza volvió en 2018 cuando se volvió a equipar con tres grúas Over Super Post Panamax para operar buques de hasta 16.000 TEUs.

Pero, solo logró afrontar un periodo de altibajos en los tráficos, como refleja el cuadro inferior, donde los flujos nunca volvieron a los registros históricos conseguidos en sus primeros años de concesión, bajo el liderazgo de Dragados-SPL, una filial de la constructora ACS, que invirtió un total de 120 millones de euros en Málaga.

Pulmón de tráficos

Operadores consultados indican que "lo que sucede en Málaga choca con ese discurso catastrofista de que los puertos del Mediterráneo están agotados y necesitan más espacio. En Málaga hay pulmón para absorber medio millón de contenedores anuales, pero los buques no llegan".

Y es que, en plena crisis del mar Rojo, con desvíos de buques, el puerto en enero solo manejó 1.815 TEUs, "lo que evidencia que, por el momento, ya no se cuenta con él como aliviadero de tráficos en el Estrecho de Gibraltar", indican las fuentes consultadas. "En cualquier momento, el tráfico puede volver y habrá que estar preparado", matizan.

Durante los últimos años, Málaga ha servido como un puerto de desvío para la logística de tráficos y vacíos que varias navieras vienen haciendo en mayor medida en puertos

como Valencia, tendiendo a evitar "costes de congestión", priorizando en mayor medida las operaciones 'import-export'.

En este sentido, hay que apuntar que actualmente en la otra orilla del Estrecho, Tánger Med dispone de nueva capacidad instalada para seguir absorbiendo flujos, junto

a las operaciones que las navieras también realizan en Algeciras o Valencia, por lo que "las cifras apuntan a un año con un movimiento próximo a los 40.000 TEUs y sin volúmenes de tránsito".

Dentro de ese escenario, el colectivo de estibadores solo

observa "luz de futuro" en la emergencia del tráfico de carga rodada gracias a la línea de Marítima Peregrar con Tánger Med, así como en los flujos regulares de Trasmediterránea y Baleària con Melilla, y a que en el contenedor solo operan WEC Lines y Hapag-Lloyd, unido a los flujos de vehículos nuevos a través de Neptune Lines.

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

Operadores Logísticos

TVS gana capacidad

La compañía, especializada en operaciones 5PL, abre un almacén de 8.300 m2 en la provincia de Barcelona por un nuevo contrato de *ecommerce* B2C y amplía su plataforma de Valencia en otros 8.000 m2

Eva Mármol | Barcelona

TVS Logistics Iberia, especializada en operaciones 5PL (*fifth party logistics*, en sus siglas en inglés), ha ganado capacidad logística con un nuevo almacén en la provincia de Barcelona y con la ampliación de las instalaciones que ya tenía en Beniparrell (Valencia). La filial peninsular del conglomerado industrial indio TVS Group cuenta con una nueva plataforma de 8.300 metros cuadrados de capacidad en Lliçà d'Amunt, que suma al almacén de 7.000 metros cuadrados con los que ya contaba en Gavà (Barcelona).

40.000

ENVÍOS
MENSUALMENTE
GENERA EL NUEVO
CONTRATO

La ampliación de capacidad en el mercado catalán responde a que la compañía ha ganado un nuevo cliente en operaciones 5PL de *ecommerce* B2C. TVS Logistics ya hacía este tipo de operativa, “pero no con la envergadura que nos aporta el nuevo contrato”, señalan fuentes de la compañía. Y es que el nuevo cliente genera una actividad de “unos 40.000 envíos mensualmente”. No se trata de una plataforma monoclíente. “Tenemos otros clientes y esperamos llegar a una ocupación del 80 por ciento a principios de marzo con nuevas incorporaciones”.

En cuanto a las instalaciones de Beniparrell, la compañía ha sumado 8.000 metros cuadrados de capacidad también multiclíente a los 55.000 que ya tenía. “Estamos creciendo en servicios 5PL tanto en Barcelona como en Valencia gracias a sistemas avanzados de gestión, automatizaciones y todos los servicios ‘puerta a puerta’ que ofrecemos en un solo paquete”. El operador está especializado en la gestión

completa de la cadena de suministro, incluidos proveedores. Sus clientes son sobre todo distribuidores y fabricantes industriales, que mueven grandes volúmenes y “de perfil internacional”.

“Hay distribuidores que se encargaban de la cadena de suministro, pero, como los cambios son tan rápidos y hay disrupciones de la cadena, buscan a un tercero experto para que se responsabilice de toda la cadena y ellos dedicarse a su *core busi-*

Es uno de los principales operadores logísticos con sede en Cataluña.



TVS GROUP

que presta “generada más por la incorporación de nuevos clientes que por el crecimiento de los que ya tenemos”. De hecho, la operativa 5PL “es donde crecemos más, lo que más funciona es la oferta de un servicio logístico integral”.

La apuesta está dando resultado. TVS Logistics es uno de los principales operadores logísticos con sede en Cataluña, ocupando el séptimo puesto de la clasificación al alcanzar una facturación de 23,01 millones de euros en 2022, de acuerdo con el último Libro Blanco del sector editado por Transporte XXI. Esta cifra supone un crecimiento del 24,24 por ciento en relación al año 2021 y superando en casi cinco millones de euros las ventas pre-pandemia (18,20 millones en 2019).

A la espera de cerrar el ejercicio fiscal 2023-2024, que finaliza el 31 de marzo, “estaremos sobre los 28 millones de euros de facturación, cumpliendo el Plan Estratégico 2022-2023”. Para el siguiente ejercicio fiscal, “esperamos continuar creciendo dos dígitos y superar los 30 millones”.

Trabaja con un stock de seguridad para sus clientes

El conflicto en el mar Rojo “casi no nos está afectando porque, sobre todo a raíz de la pandemia, intentamos no contar con un único proveedor”. “Tener que utilizar el avión porque el barco llega demasiado tarde es una mala gestión”.

TVS Logistics trabaja, por ejemplo, para sus clientes de automoción con proveedores básicamente de China e India, “pero también tenemos proveedores diversificados en México, Brasil o Turquía”. La compañía trabaja, para sus clientes, con “un stock de seguridad que nos ayuda a minimizar los riesgos y nos diferencia de un transitario”.

ness”. Es una tendencia al alza: “Cada vez más empresas deciden externalizar para mejorar la cadena de suministro y no necesitan un transitario o una empresa de transportes, necesitan un operador logístico integral de verdad, y no hay tantos”.

Es por ello que la compañía prevé un incremento de la demanda de los servicios



Cargadores

Con el viento a favor

Siemens Gamesa afianza la posición del puerto de Bilbao como *hub* eólico con su traslado al Espigón central, donde ocupará 100.000 m2, casi el doble que actualmente

TRANSPORTE XXI

Alfonso Alday | Bilbao
La apuesta del Puerto de Bilbao para fortalecer su posición como *hub* eólico sigue dando frutos. A la ambiciosa expansión de Haizea Wind Group, con una inversión de 150 millones, que eleva su concesión por encima de los 210.000 metros cuadrados, se une ahora el proyecto de Siemens Gamesa Renewable Energy Eólica.

La compañía, que dispone de unos 57.000 metros cuadrados en los muelles AZ2 y AZ3, ha solicitado a la Autoridad Portuaria su traslado al Espigón central, así como ampliar la superficie concesional hasta alcanzar los 100.000 metros cuadrados, casi el doble. La solicitud se encontraba al cierre de esta edición en fase de información pública.

Optimizar operativas

El traslado responde a las “necesidades de explotación”, con el objetivo de “optimizar y desarrollar sus instalaciones y operativas”, según destacan desde el fabricante, que desembarcó en el puerto de Bilbao hace diez años (antigua Gamesa Corporación Tecnológica). La hoja de ruta recogía entonces el desarrollo de un centro logístico destinado al movimiento de estructuras auxiliares y componentes principales de la indus-

tria eólica, actividad que realizaba en Arasur.

El proyecto de Siemens Gamesa encaja como un guante con la estrategia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que el pasado mes

Vista aérea del Espigón central, donde Siemens Gamesa proyecta ocupar 100.000 m2.

de diciembre se unió a la Carta Eólica Europea para potenciar el sector de la energía eólica. Así, la entidad muestra su compromiso de “traccionar y acompañar a los clientes del puerto a enfrentar los impactos derivados de la transición energética e impulsar esta actividad estratégica”.

Además de las ya mencionadas Haizea Bilbao, fabricante de componentes eólicos, y Siemens Gamesa, que tiene a pie de muelle su *hub* de exportación, Navacel también cuenta en la Ría de Bilbao con instalaciones para la fabricación de estos componentes para su posterior envío. Al mismo tiempo, Nordex Acciona y otros fabricantes con plantas en la zona de influencia del puerto de Bilbao utilizan la dársena para el almacenamiento y operaciones de exportación e importación. En 2023, entraron al puerto 3.600 transportes especiales, una media de diez al día. En la

carga de proyecto sobrepasan los componentes eólicos, que sumaron 161.000 toneladas el pasado año.

La “milla de oro”

La ubicación de Siemens Gamesa en el Espigón central deja solo 40.000 metros cuadrados libres en la última gran superficie concesionable en el puerto de Bilbao, “nuestra milla de oro”, como recalcó el presidente del puerto, Ricardo Barkala, tras licitar la construcción de una segunda terminal de contenedores en este espacio. El concurso quedó desierto, lo que ha permitido a la entidad seguir encajando las piezas del puzzle portuario. El propio presidente de la entidad, en la reciente presentación del balance de 2023, recordó que “la demanda es muy superior actualmente a la oferta”, por lo que “hay que analizar bien qué proyectos son interesantes para el puerto y qué concesiones realizamos”.

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
Secretaría 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

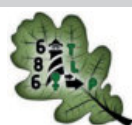
ESTIBADORES



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@686tlp.com
48980 Santurtzi (Bizkaia)



Marítimo

HMM refuerza su posición en el Mediterráneo

La naviera surcoreana mejorará en abril su servicio con Asia e India ampliando las escalas de Valencia y Barcelona al puerto de Algeciras, incorporando una frecuencia semanal y buques propios de 10.000 TEUs

Antonio Martínez | Valencia
La naviera surcoreana Hyundai Merchant Marine (HMM) va a reafirmar en 2024 su apuesta por extender sus actividades de transporte marítimo en la zona del Mediterráneo. Y, en concreto, en España, donde viene centrando buena parte de su esfuerzo comercial en las líneas regulares de contenedores.

De hecho, HMM va a mejorar el próximo mes de abril el servicio quincenal FIM, que arrancó el pasado mes de septiembre para conectar los principales puertos de Extremo Oriente, la India y el Mediterráneo, con escalas en Valencia y Barcelona.

Este servicio 'stand alone' pasará a ser semanal, escalando también en el puerto de Bahía de Algeciras, según ha avanzado a Transporte XXI, José Miguel Tortajada, director general de MAHS, unidad de negocio de Grupo Sea & Ports dedicada a las actividades de la naviera HMM.

HMM va a quintuplicar su cuota actual en el Mediterráneo

Junto a la mejora de la frecuencia, HMM introducirá buques propios de mayor capacidad, pasando de los seis actuales de entre 6.000 y 8.000 TEUs a portacontenedores de 10.000 TEUs. Esto va a permitir a la naviera surcoreana "incrementar cinco veces nuestra

cuota actual en el Mediterráneo y en España", indica Tortajada. "La apuesta de HMM en el Mediterráneo para este año es firme", matiza.

El servicio FIM "es nuestro producto más ambicioso", resalta Tortajada, tras recordar que el servicio garantiza una cobertura total en el mercado del Asia, India, Pakistán, Oriente Medio y el Mediterráneo, con una amplia flexibilidad en

la confirmación de espacio y facilidad para manejar equipo especial, *break bulk* y mercancías peligrosas.

Al mismo tiempo, HMM ya planifica el lanzamiento de otro servicio interoceánico. A partir del próximo mes de mayo, la naviera surcoreana empezará a comercializar el servicio IAX, una línea regular que enlazará los principales puertos de India con la costa este de Estados Unidos, y que escalará en el Mediterráneo en el puerto de Bahía de Algeciras, donde la naviera es el principal accionista de la terminal TTI Algeciras.

En este sentido, Tortajada explica que "el incremento de capacidad y servicios en el Mediterráneo gracias a nuestro servicio FIM nos va a dar dimensión y oportunidades". Eso sí, la naviera surcoreana va a tener que encarar la salida de la naviera alemana Hapag-Lloyd del consorcio *The Alliance*. El directivo de Sea &

Ports señala que "es pronto para evaluar el impacto y las medidas a tomar, pero el plan estratégico de HMM es incrementar, reforzar y tener una flota que permita mantener la competitividad en todas sus rutas".

La naviera, que en conjunto tendrá ocho servicios escalando semanalmente en España entre sus actividades en los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras, está muy pendiente de la evolución de la crisis del mar Rojo, donde HMM ha inyectado cuatro "extra-loaders" propios "para atender la demanda de nuestros clientes", tres de ellos escalando en puertos del Mediterráneo y uno en el Norte de Europa.

En este contexto, HMM ha anunciado el inicio de operaciones en Libia, concretamente en el puerto de Misurata, tras haber nominado a Sea & Ports como agente exclusivo en este país, en el que trabajará con la firma Etihad, como subagente



El plan de HMM es tener una flota que permita mantener la competitividad

José M. Tortajada
Dir. gral. MAHS

La naviera HMM completó en España un tráfico de 50.000 TEUs en 2023.



local. Con la expansión a Libia, HMM está representada notablemente por el grupo español en el mercado del norte de África, donde ya realiza operaciones de su mano en Marruecos, Argelia y Túnez. La naviera prevé extender, en breve, las operaciones a Trípoli.

HMM se marca como reto un flujo de 100.000 TEUs anuales en su tráfico en España

Pese al contexto de incertidumbre, la naviera surcoreana se ha marcado como objetivo alcanzar un volumen de 100.000 TEUs en sus operaciones España durante el ejercicio 2024. La naviera completó durante el pasado año un tráfico de 50.000 TEUs en sus operaciones en los puertos de Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona, principales enclaves peninsulares donde viene operando, junto al puerto norteafricano de Tánger Med.



HMM



Marítimo

El Puerto de Valencia activa la expansión de Gandía

La actuación prevista traza una nueva terminal para el manejo de mercancía general de 227 metros de longitud con una explanada de 4,86 hectáreas de superficie

A.P. DE VALENCIA

Antonio Martínez | Valencia

El Puerto de Valencia ha arrancado la hoja de ruta para activar la construcción de la ampliación sur del puerto de Gandía. El objetivo es “atender la futura demanda de tráfico en condiciones de eficiencia”, según explica la Autoridad Portuaria, que preside Mar Chao.

En concreto, el proyecto consiste en la construcción de un nuevo contradique en talud de planta trapezoidal con una longitud de 550 metros. Esto permite el abrigo para poner en servicio un nuevo muelle de 227 metros lineales, que estará dispuesto en una alineación perpendicular al actual muelle Serpis. El muelle estará formado por seis cajones de hormigón armado, según el proyecto de obra. Por último, se creará una explanada de 4,86 hectáreas en el espacio generado por el muelle y el contradique. La obra se completará con el dragado de la dársena y del canal de acceso para permitir la llegada de buques de mayor porte a las instalaciones portuarias.

En este sentido, para poder desarrollar el proyecto constructivo del recinto para rellenos, el puerto ha trazado la realización de una campaña geotécnica del subsuelo bajo la traza del futuro nuevo contradique.

Imagen aérea del puerto de Gandía, muy focalizado en los tráficos de bobinas de papel.

La extensión de las instalaciones de Gandía era un viejo objetivo que ya venía trazado en el Plan Director de Infraestructuras del enclave publicado en el año 2005, con el trámite en paralelo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación y que culminó con la validación ambiental del proyecto en mayo de 2017, doce años después.

Con posterioridad, en 2022, el Puerto de Valencia ratificó el documento del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Gandía prescindiendo de la ejecución de la Marina deportiva que incluía el plan original, apostando solo por la construcción de un nuevo muelle para mercancías.

Tráficos a la baja

El puerto de Gandía experimentó un retroceso del 25 por ciento en sus volúmenes de tráfico de mercancías en 2023, situando su registro en 196.851 toneladas. Su principal nicho de mercado es el tráfico de importación de bobinas de papel, con un flujo de 92.218 toneladas y una reducción del 16 por ciento. Por su parte, la nota positiva fue la exportación de productos químicos, con un movimiento de 72.437 toneladas y un crecimiento del 28 por ciento.

Marítimo

Algeciras reformulará su puerto del futuro

El enclave quiere ampliar su crecimiento en tierra apostando por atraer tráfico import-export mientras revisa el encaje ambiental de una tercera terminal en la expansión de Isla Verde Exterior

A. Martínez | Algeciras

El Puerto de Algeciras afronta el futuro con deberes. El enclave deberá apostar por maximizar su crecimiento en tierra, con mayor fomento de la intermodalidad y la creación de polos logísticos próximos. De la conectividad del tránsito se debe aprovechar para atraer tráfico *import-export*, mientras en paralelo revisa el encaje ambiental de una tercera terminal en la expansión de Isla Verde Exterior.

Una superficie que le pueda ofrecer un pulmón para tráfico de contenedores y carga rodada, al tiempo que ofrece mayor línea de atraque a las navieras que operan en sus instalaciones. Es un colchón que supondría atraer 1,4 millones de TEUs y más de 200.000 UTIs adicionales, bajo una inversión de 300 millones de euros.

El enclave quiere seguir siendo un referente estratégico en el Estrecho de Gibraltar y, para ello, ha empezado a revisar con lupa la declaración ambiental estratégica que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico emitió el pasado 13 de febrero sobre el contenido del Plan Director de Infraestructuras del enclave, un documento que lleva tramitando la Autoridad Portuaria desde 2015.

Hay que tener en cuenta que esta declaración es el

Gerardo Landaluze

Pdte. A.P. de Algeciras



Nuestro crecimiento tiene que venir del lado tierra en los próximos años

El informe de Medio Ambiente nos obliga a afinar, a hacer nuevos análisis

informe preceptivo y determinante del órgano ambiental con el que concluye la evaluación ambiental estratégica ordinaria que evalúa la integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del plan o programa. “Es una advertencia que no implica que el puerto de Algeciras no pueda crecer en el futuro, eso sí, ahora es el momento de encontrar alternativas de solución que no obliguen a replantear la estrategia marítima del puerto”, indican fuentes próximas a Puertos del Estado.

Alternativa 4D

El informe revela que la alternativa 4D seleccionada por el enclave para su expansión física, con la puesta en servicio de una nueva terminal de contenedores y un espacio para tráfico ro-ro, “puede suponer afecciones significativas a especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como en peligro de extinción y vulnerables”.

El documento plantea que esta configuración de expansión marítima puede suponer “afecciones sobre la integridad de la Red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos, así como afecciones sobre la población debidas a contaminación acústica, contaminación atmosférica, afección a las aguas de baño y a las playas”.

Bahía de Algeciras eligió para su expansión la denominada “Alternativa 4D”,



A.P. DE ALGECIRAS

una versión complementaria a la inicial que había realizado, anticipada por Transporte XXI en su edición de 15 de octubre de 2019, con la inclusión de un canal que conecta la zona resguardada con el canal exento que define la dársena. Esta última delimitada por el dique de abrigo y el muelle Este de las explanadas de Isla Verde Exterior (ver gráfico superior). La inclusión de este canal pretendía que la infraestructura tuviera menores afecciones sobre la dinámica de las corrientes y sobre los tiempos de renovación de las aguas.

En este sentido, Gerardo Landaluze, presidente del Puerto de Bahía de Algeciras, ha explicado a preguntas de Transporte XXI que con este informe de Medio Ambiente “no se cierran puertas y tendremos que seguir trabajando con mucho empeño en orientar y reorientar las dudas que hay sobre los condicionantes que nos están planteando”. El enclave ha venido apostando en sus líneas de trabajo en los últimos cinco años en derribar “los

muros infranqueables que hoy día se presentan en el entorno de Europa cuando se presenta cualquier tipo de iniciativa de infraestructura y hay que dedicar un esfuerzo muy prolongado en el tiempo”, indica Landaluze.

El Puerto de Algeciras tiene ahora que esperar a ver qué decide Puertos del Estado, que es el órgano sustantivo, competente para autorizar o para aprobar los proyectos que deban someterse a evaluación de impacto ambiental. Desde la Autoridad Portuaria, que lleva tramitando el Plan Director de Infraestructuras des-

de el año 2015, se indica que “vamos a seguir trabajando, porque no queda otro camino, pero los ministerios tienen que hablar y coordinarse, orientarnos a los que estamos en primera línea de trabajo, porque en ocasiones vemos que no hay ese diálogo tan fluido que echamos de menos”.

Este informe “no supone invalidar el Plan Director de Infraestructuras” porque, según se indica desde la Autoridad Portuaria “hay

300

**MILLONES DE EUROS
ERA LA PREVISIÓN
DE INVERSIÓN
EN LA EXPANSIÓN**



La futura expansión permitiría atraer 1,4 millones de TEUs al puerto.

una palabra clave de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental que es el término “puede suponer afecciones” y eso nos obliga a afinar, seguir trabajando, a hacer nuevos análisis”. Desde el enclave se matiza que hay otra cuestión que es el Catálogo Español de Especies Amenazadas. En la zona del Estrecho habita la “Patela Ferruginia”, una lapa (molusco gasterópodo marino) llamativa por su gran tamaño y por sus gruesas costillas radiales, “que donde se pone una piedra se multiplica y coloniza un puerto”, explican desde el enclave, por lo que incluirla no parece lo más adecuado.

Por su parte, el tema del canal de 50 metros incluido en la alternativa se pone también en el informe en tela de juicio, lo que obligaría al enclave a mantener la solución original, ya que el documento viene a señalar que “es mejor que no lo haya” para el propósito que se pretendía.

Expansión marítima

Landaluce confirma a este periódico que “una de las opciones que manejamos es redefinir esa opción, porque técnicamente es la única que tiene sentido”, porque crecer hacia otra parte del enclave “no tiene sentido ni medio ambiental-

mente, ni económicamente. No es viable”, aclara el presidente del enclave, matizando que “es la zona que tiene más sentido, porque en el fondo damos servicio a un mercado y a una realidad económica. No podemos inventar ficciones para ubicar 40 hectáreas donde sea, porque hay que tener una línea de atraque que sea lineal con la existente”.

Algeciras transita a un cambio de *mix* en su tráfico

En este sentido, Landaluce explica que en los próximos años “nuestro crecimiento tiene que venir del lado tierra principalmente, porque no es que vayamos a crecer a corto plazo pero

sí que tenemos que tener una planificación marítima a futuro”.

El presidente del enclave confirma que el puerto debe evolucionar hacia un cambio de *mix* e ir creciendo en volumen *import-export*, “para no depender de la volatilidad del tránsito y muy acompañados del desarrollo del ro-ro, dentro del concepto de *nearshoring*”. Asimismo,

la dársena quiere ampliar su colaboración con Tànger-Med en el ámbito del desarrollo de cadenas de valor conjuntas para los tráfico textiles, agroalimentarios y automoción.

Empresas de Servicios a las Empresas

OEA

Operadores Económicos Autorizados

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

Transporte Internacional de Mercancías



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



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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Transporte Intermodal
- ✓ OEA
- ✓ Transportes terrestre FTL/LTL
- ✓ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez
- ✓ ADR-SQAS-Sandach
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Almacenes aduaneros
- ✓ Consolidación Europa-Marruecos-Europa



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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Outsourcing
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Seguros
- ✓ Proyectos llave en mano



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

- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Consignaciones
- ✓ Estiba
- ✓ Aduanas
- ✓ Seguros



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

- ✓ Proyectos llave en mano
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Seguros
- ✓ Almacenes aduaneros



COMA Y RIBAS SL
Obradors, 7. Pol. Industrial Santa
08130 Santa Perpètua de Mogoda
Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749
E-mail: comayribas@gcatrans.com
www.comayribas.com

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Seguros
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Proyectos llave en mano



AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL
Palaudarias 11-13
08004 Barcelona
Tel. 933 24 94 94
E-mail: informacion@arola.com
www.arola.com

- ✓ 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

Marítimo

WEC Lines pone el foco en Bilbao para seguir creciendo

La naviera, especializada en transporte marítimo de contenedores de corta distancia, prevé abrir nuevos servicios en breve en la dársena vasca, que se ha convertido en uno de sus principales *hubs* en España

Alfonso Alday | Bilbao

La naviera neerlandesa WEC Lines, con un tráfico de 650.000 TEUs al año, lució sus mejores galas para presentar a clientes, colaboradores e instituciones sus nuevos servicios de *short sea* en el puerto de Bilbao, que se ha convertido en uno de sus principales *hubs* en España desde su desembarco hace diecisiete años.

“Bilbao es nuestra puerta de entrada desde Marruecos, España y Portugal hacia el Reino Unido y el resto de Europa”, destacó Caesar Luikenaar, director general de WEC Lines, durante el encuentro, que tuvo lugar en la terminal marítima de pasajeros de la entidad portuaria. Y el enclave, donde está prevista la puesta en marcha de nuevos servicios en breve, seguirá siendo “vital” para las operaciones de la naviera, especializada en el transporte marítimo de contenedores de corta distancia y que acaba de extender su oferta al tráfico de carga perecedera con un corredor marítimo desde Canarias y Marruecos al norte de Europa. “Vemos muchas oportunidades de crecimiento en la península ibérica, focalizadas en Bilbao”, subrayó Luikenaar.

Invertirá 35 millones de dólares en modernizar su flota

En la actualidad, la naviera conecta el interior de la península con el Reino Unido y el noroeste de Europa, Marruecos y Canarias a través del puerto de Bilbao y de conexiones ferroviarias. En 2023, la compañía realizó una media de tres escalas semanales en el puerto de Bilbao. Los principales puertos de origen y destino son Thamesport y Liverpool (Reino Unido), Moerdijk y Róterdam (Países Bajos), Casablanca (Marruecos), Las Palmas y Tenerife (España), Figueira da Foz y Setúbal (Portugal) y Amberes (Bélgica). Además, la apuesta intermodal de WEC Lines se ha traducido en cuatro trenes cliente que operan entre Bilbao y Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza y Agoncillo (La Rioja).

El director general de WEC Lines



La transición energética va a ser una oportunidad para el puerto

Andima Ormaetxe

Director de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Bilbao

Echo en falta subvenciones para acompañar el plan de modernización de la flota

Patrick Ram

Director general de WEC Lines España

Tenemos que ser pioneros; ‘el que pega primero, pega dos veces’

Elvira Gallego

General Manager de CSP Iberian Bilbao Terminal

El cliente final busca ecología, pero no puede ser el paganini

Víctor Martín

Presidente de Atea Euskadi

también adelantó en su intervención los planes de la compañía para alcanzar las cero emisiones netas en 2050. “En 2024 y 2025 estamos poniendo en marcha un plan de modernización de la flota para que nuestros once buques propios sean más sostenibles”, explicó Luikenaar. La inversión rondará los 35 millones de dólares (unos 32,3 millones de euros), según señaló a Transporte XXI el director general de WEC Lines España, Patrick Ram.

En el acto también participó el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, que puso en valor el papel de la dársena como *hub* de España al norte de Europa.

La sostenibilidad también fue otro de los ejes de su discurso. El presidente de la entidad recordó el proyecto de electrificación de los muelles, con el fin de que los buques puedan conectarse a la red eléctrica y apaguen sus motores, lo que

permitirá reducir las emisiones de CO₂, los ruidos y las vibraciones. La iniciativa BilbOPS, que se prevé entre en funcionamiento en 2026, requiere una inversión de 78 millones.



Foto de familia de WEC Lines, Autoridad Portuaria de Bilbao y CSP Spain.

La presentación concluyó con una mesa redonda, que giró en torno a la contribución del *short sea* en el transporte sostenible, con la emergencia climática y el ETS como telón de fondo.



Andima Ormaetxe, director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, puso en valor las infraestructuras y servicios del puerto de Bilbao, “bien posicionado” para potenciar los tráficos de short sea con el norte de Europa y con una cuota de contenedores que utiliza el tren del 29 por ciento. “La transición energética y el cambio de paradigma logístico va a ser una oportunidad para el puerto de Bilbao, porque somos la puerta de entrada y salida para los mercados europeos”.

En la misma línea, Elvira Gallego, general manager de CSP Iberian Bilbao Terminal destacó la apuesta intermodal del grupo con acceso por tren a pie de muelle. Gallego recordó la ampliación de la terminal ferroviaria y la maquinaria, así como la reciente incorporación de 6 grúas híbridas, que permitirán reducir un 40 por ciento el consumo de combustibles fósiles. “Tenemos que ser pioneros en todos los desarrollos de sostenibilidad; el que pega primero, pega dos veces”.

Por su parte, Patrick Ram, director general de WEC Lines España, detalló los planes de modernización de la flota y reclamó subvenciones para acompañar la inversión de la naviera en sus planes de descarbonización.

Igualmente, Víctor Martín, presidente de Atea Euskadi, apuntó que las instituciones tienen que ayudar para que el short sea sea más económico que un transporte al uso. En este sentido, recalcó que “el cliente final busca ecología, pero no puede ser el pagani”.

La compañía estrenó la nueva plataforma, donde también están ubicadas las oficinas, el pasado mes de enero.

Realiza una media de tres escalas semanales en Bilbao

Un momento de la mesa de debate sobre sostenibilidad y short sea shipping.



Transitarios

Ares Barcelona entra en logística

La transitaria, especializada en transporte por carretera, internaliza también la operativa de consolidación y desconsolidación de sus servicios de grupaje en una nueva plataforma

Eva Mármol | Barcelona
La transitaria Ares Barcelona, cuya principal actividad es el transporte por carretera, ha entrado en servicios logísticos con la apertura de una plataforma propia, que ocupa desde enero. Se trata de una instalación de 6.900 metros cuadrados de superficie y siete muelles para la carga y descarga, ubicada en Lliçà d'Amunt (Barcelona). Además, la nueva instalación supone internalizar la operativa de consolidación y desconsolidación de los servicios de grupaje que tiene la transitaria.

“Entramos en logística para dar un servicio más completo a nuestros clientes al controlarlo directamente nosotros”, señala Marta Pardo, directora general de Ares Barcelona y socia de la transitaria, junto con otros dos profesionales.

La compañía espera estrenar la actividad logística con su primer cliente próximamente, que “ocupará buena parte de la capacidad inicial de palés que tenemos”, unos 1.500, capacidad que puede ser ampliada.

En cuanto a la internalización de las operativas de consolidación y desconsolidación, “nos ha permitido ganar agilidad y la posibili-

dad de crecer tanto en la periodicidad de los servicios regulares que ya tenemos como en la apertura de nuevas líneas de grupaje”. Precisamente, “estos son los objetivos que nos marcamos para este año”, además de ampliar nicho a las labores logísticas. La compañía cuenta actualmente con una cartera de 600 clientes y “nos hemos fijado como meta llegar a los 650 en 2024”.

Aunque Ares Barcelona realiza sobre todo transporte por carretera de carga completa y grupaje, también hace operativa marítima y puede ofrecer transporte aéreo, ambos “a cualquier parte del mundo a través de nuestra extensa red de corresponsales”. La compañía está especializada en grupaje con los países del este de Europa, contando con servicios regulares directos con Polonia, Hungría, República Checa y

ARES BARCELONA SL

Ingresos explotación: **17,38**

Ebitda: **1,82**

Resultado d.i.: **1,36**

Patrimonio neto: **2,48**

Empleados: **22**

Mill. euros, salvo empleo. Ejercicio 2022.

los países bálticos, entre otros.

Además, comercializa operativa exprés “que cubre toda Europa”, a través de furgonetas para clientes que necesitan un transporte urgente de diversos sectores como la automoción o el retail. Se trata de “una actividad en la que estamos creciendo durante los últimos meses”, añade la directiva.

Ares Barcelona registró un volumen de negocio de 17,37 millones de euros en 2022, frente a los 13,43 millones de 2021, según el Registro Mercantil. Un crecimiento debido, en buena medida, a que se dispararon los fletes del transporte marítimo. Sumó una facturación de 15 millones el año pasado, de acuerdo con la propia compañía. De cara a este ejercicio, espera superar los 18 millones en ventas.

Marta Pardo
Directora general



Nos ha permitido ganar agilidad y la posibilidad de crecer en líneas y frecuencias

La transitaria catalana forma parte del Grupo Ares, integrado también por Ares Bilbao y Ares Hungría. El grupo, que cumplió su 25 aniversario el año pasado, está especializado en transporte terrestre con el este de Europa.

“Empezar con estos países nos diferenció ya que pocas transitarias españolas estaban en estos mercados en los años 90”, añade Marta Pardo, que forma parte del grupo desde sus inicios.



WEC LINES





Marítimo

El Puerto de Valencia recupera mercado

La crisis del mar Rojo empieza a atraer desvíos de tránsito a sus terminales que dejaron de mover un negocio de 800.000 TEUs en los últimos dos años por la congestión del enclave, hoy con capacidad disponible

TRANSPORTE XXI

La tendencia de los tráficos en el arranque de 2024 apunta a un volumen mensual en el entorno de los 400.000 TEUs en el conjunto de las terminales del Puerto de Valencia.

Antonio Martínez | Valencia
La crisis del mar Rojo está permitiendo atenuar, en parte, el batacazo que las terminales del Puerto de Valencia vivieron en el negocio del contenedor en los últimos dos años.

Los datos mensuales del pasado mes de diciembre y los de enero de 2024, así como los semanales de febrero, apuntan a una dinámica cambiante en un enclave que cerró 2021 con un registro histórico de 5,6 millones de TEUs. Un récord que se fue debilitando, al reducirse el potencial de atracción de carga en contenedor, mes tras mes, y terminó perdiendo un flujo de 552.206 TEUs en 2022 y de 255.287 TEUs en 2023.

En 24 meses, las terminales dejaron de manipular un 15 por ciento del volumen que habían logrado en 2021, una situación influenciada por varios problemas comerciales y operativos. Por un lado, la crisis diplomática abierta con Argelia en 2021, la reducción de las exportaciones del sector cerámico, principal cliente del enclave, y la desaceleración de los volúmenes de tránsito internacional de navieras como MSC,

que decidió poner más el foco en las operaciones de importación y exportación ante la falta de espacios. Los tres aspectos impactaron de lleno en la línea de flotación de las instalaciones portuarias.

Capacidad ociosa

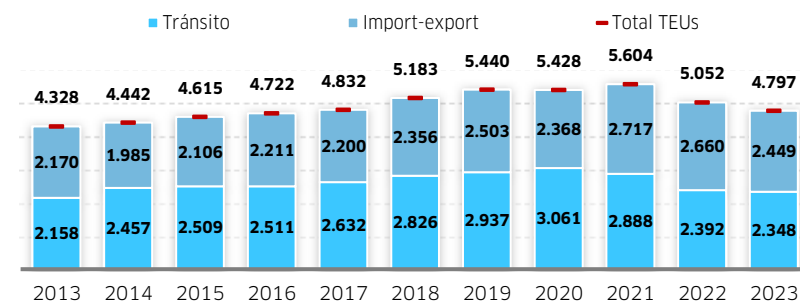
De hecho, de acuerdo a los datos oficiales de tráfico de contenedores, que emite anualmente la Autoridad Portuaria, las terminales dejaron de mover 807.493 TEUs desde el récord del tráfico al cierre del ejercicio 2021, dejando de esta forma "capacidad ociosa".

Esta situación es, en el fondo, "una oportunidad para volver a captar tráficos y establecer una nueva senda de crecimiento", explican transitarios y operadores logísticos consultados por Transporte XXI.

Y es que la crisis abierta en el mar Rojo está permitiendo facilitar la "operación remontada" a la que se ha referido más de un empresario local consultado por este periódico. La comunidad portuaria y logística espera que la estrategia de "pico y pala" anunciada por la presidenta del puerto valenciano,

EL TRÁFICO EN VALENCIA SE REANIMA TRAS EL PARÓN DE 2022

La desaceleración de volúmenes en los dos últimos años ha empañado una sólida trayectoria de los flujos en las terminales valenciana que lograron atrapar más de un millón de TEUs entre 2013 y 2021.



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

Mar Chao, pueda revertir la situación en el ámbito de la comercialización del enclave.

Refuerzos comerciales

Es un área que el organismo va a reforzar en las próximas semanas con la incorporación de nuevos efectivos en el departamento comercial y de desarrollo de negocio, para reforzar ámbitos específicos como el de experiencia del cliente, multimodal y tráficos de carga rodada y Short Sea.

Y todo indica que, tras lo-

grar mejores cifras en el último trimestre de 2023, la recuperación en los muelles empieza a ser una realidad, como atestiguan fuentes del sindicato Coordinadora consultadas con este periódico. Explican que "hay un ligero repunte de las contrataciones respecto al año pasado, aunque sigue lejos de niveles de 2022". Por ejemplo, el último dato mensual de enero (388.366 TEUs) mejora en un 11 por ciento el de idéntico mes de 2023 (343.793 TEUs), pero sigue lejos del flujo obte-

Carretera

Method, a por el crecimiento inorgánico

El grupo está interesado en comprar una pequeña empresa de transporte de productos voluminosos para sumar sinergias a la actividad de entrega exprés B2C que desarrolla a través de Dedicated

Eva Mármol | Barcelona

Method Advanced Logistics, marca comercial bajo la que operan Nopar Spain, Dedicated Transport y Fleet Delivery Solutions, ha puesto el foco en el crecimiento inorgánico, sobre todo en el sector del transporte de grandes volúmenes, de cara a este ejercicio. Además de seguir con el crecimiento orgánico, “nuestro objetivo es valorar una posible adquisición de (transporte) voluminoso en el mercado español durante este año”, señala Jose Servat, director general de Method y cofundador, junto con Luis Ángel Florez y Gonzalo Forniés, del grupo, cuya principal actividad es el transporte dedicado de paquetería, que desarrolla a través de Nopar Spain.

Se trata de un mercado con oportunidades ya que “está atomizado con pequeñas y medianas empresas” dedicadas a este tipo de transporte. El objetivo es “sumar sinergias” a la actividad de entregas exprés de grandes volúmenes B2C, que Method desarrolla con Dedicated Transport, para “ofrecer precios más competitivos”.

Method pone el foco en el crecimiento inorgánico cinco años después de apostar por la diversificación con la creación de Dedicated Transport, a mediados de 2019, y Fleet Delivery, dedicada al reparto de co-

mida a domicilio, en 2020. Method entró en el sector con la creación de Nopar Spain en el año 2012.

El grupo ha pasado de un volumen de negocio de 5,85 millones de euros cuando solo existía Nopar Spain en 2018 a los 44,99 millones en 2022, de los que 23,38 millones corresponden al transporte dedicado (Nopar Spain), 18,45 millones sobre todo a grandes volúmenes (Dedicated Transport) y 3,16 millones al reparto de comida a domicilio (Fleet Delivery), según los Libros Blancos del sector de Transporte XXI y el Registro Mercantil. Method acumula un crecimiento del 48,6 por ciento entre 2020 y 2022. Cerró el pasado ejercicio con unas ventas cercanas a los 50 millones, según informa el operador a través de un comunicado. Para este año, prevé una facturación de “entre 56 y 58 millones de euros”, añade Jose Servat.

El grupo dio el salto internacional con Dedicated Transport en 2023 como ya informó Transporte XXI en una anterior edición. Method firmó un acuerdo de colaboración con Agediss, operador francés especializado también en grandes volúmenes. La catalana es el proveedor de transporte exclusivo en la península ibérica para los clientes europeos de la francesa. Por su parte, Agediss es la proveedora de los clientes de la catalana en un total de seis mercados europeos.

Además, Method incrementó capacidad de *cross-docking* en sus plataformas de Barcelona y Málaga y abrió una nueva instalación en Bilbao en 2023. Suma una capacidad total de 47.000 metros cuadrados de superficie. Cuenta con 19 delegaciones, de las que 11 son propias. De cara a este ejercicio, prevé “dos nuevas aperturas para voluminosos en el norte de España”.

El grupo acumula un crecimiento del 48,6% entre 2020 y 2022

La compañía ganó capacidad para cargas voluminosas en Barcelona y Málaga.

nido en 2022 (449.787 TEUs). La tendencia apunta a meses en el entorno de los 400.000 TEUs, tras haber logrado en diciembre y enero flujos parecidos, aunque el último mes de 2023 fue mejor, con 397.580 TEUs manipulados.

La exportación, clave

La experiencia de los operadores consultados por este medio viene a apuntar una mejora en el primer semestre, aunque varios directivos de transitarias señalan que “mucho de lo que pase tiene relación con el comportamiento de la exportación para poder levantar cabeza, y, para eso, hay que mantener abierto el corredor con Suez y recuperar servicios que ahora han variado”.

Para eso, va a ser fundamental la actividad de navieras en la zona sur del puerto, como MSC y CMA CGM, los dos principales clientes del enclave, junto a los recursos de las líneas de Maersk y Hapag-Lloyd en el norte, rumbo a una mayor gestión de flujos *import-export* y la activación de mayores servicios intermodales del centro y noroeste de España.



METHOD

Ferrocarril

El futuro del intermodal multicliente

El sector denuncia que el Ministerio de Transportes se olvida de potenciar una de las mejores herramientas para atraer al pequeño y mediano transportista de carretera al ferrocarril

Carlos Sánchez | Madrid

Una resolución judicial ha vuelto a poner el foco sobre la realidad y las expectativas del negocio ferroviario de mercancías multicliente en España, que ha venido superando múltiples reveses en los últimos años.

La reciente decisión de la Audiencia Provincial de desestimar un recurso de Astic-UOTC contra la sentencia de un juzgado de primera instancia, que declaró que Renfe Mercancías no había abusado de posición dominante al incrementar las tarifas del servicio de la Red Intermodal Multicliente (RIM) en 2022, ha recibido, pese a todo, una lectura positiva por parte del sector.

La Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), asociación integrada en Astic, considera que la delimitación del mercado relevante de Renfe Mercancías por parte de la Justicia representa “un avance extraordinariamente positivo en la defensa de los intereses de los usuarios y clientes de la compañía ferroviaria pública”.

Pese a la resolución judicial desfavorable, a diferencia de lo que ocurrió con la sentencia de 24 de marzo de 2010, en la que Renfe Mercancías fue condenada por competencia desleal tras una demanda interpuesta por Astic-UOTC, la patronal valora “como un logro significativo que la Audiencia Provincial haya corregido la primera sentencia del Juzgado de lo Mercan-

til, en lo referente al mercado relevante, delimitándolo al transporte intermodal de mercancías por ferrocarril, excluyendo el transporte de mercancías por cualquier medio terrestre”, según ha señalado el presidente de UOTC, Antonio Pérez Millán.

En la práctica, “la sentencia viene a reconocer la argumentación de Astic-UOTC en este punto y rechaza la postura defendida por Renfe”, matiza Pérez Millán. En esta línea, “UOTC confía en que estos hitos marquen la existencia de límites al comportamiento en el mercado”, señala.

“La delimitación del mercado como intermodal es clave, porque ya no se puede decir que los operadores y transportistas tienen la opción de irse a la carretera”, en el caso de una subida indiscriminada de tarifas, según resaltan fuentes del sector.

El problema es que “no se ha podido constatar la posición de dominio, porque esos datos sólo los tiene Renfe Mercancías y la Justicia no se los ha reclamado”, matizan. Los tráficos disgregados de la RIM de Renfe Mercancías no se hacen públicos. “Ha habido desinterés por parte del juez”, destacan.

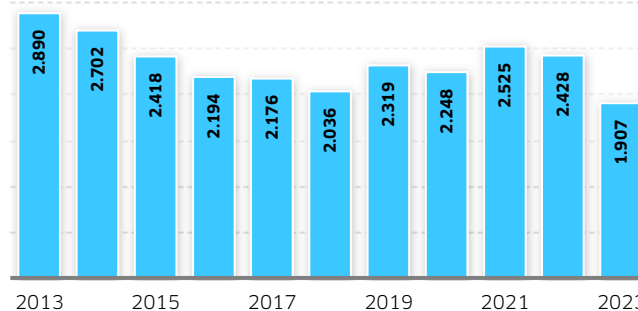
Como avanzó en su día este periódico, la nueva política tarifaria de Renfe Mercancías en 2022 contemplaba incrementos que han alcanzado hasta el 80 por ciento en algunos tráficos, según revelan operadores consultados. Como consecuencia

Los servicios intermodales multicliente de Renfe Mercancías pierden fuerza.



CAEN LOS TRÁFICOS INTERMODALES DE RENFE

La pública sigue perdiendo volúmenes en la actividad de intermodal, con un descenso del 17,7% respecto a la prepandemia (2019) y del 34,6% durante la última década.



Datos en Toneladas-Kilómetro. Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

de los incrementos de los costes energéticos, la pública apostó por una subida de tarifas, la eliminación de los descuentos tarifarios tradicionales para el transporte de contenedores vacíos y la combinación de tarifas de llenos y vacíos.

“Las tarifas las suben en 2022 porque se incrementan los costes energéticos en torno a un 20 por ciento, pero el incremento de las tarifas alcanza hasta el 80 por ciento en algunas líneas”, reiteran. “La subida es un trallazo y cuando los costes energéticos se han reducido, las tarifas se han quedado”, lamentan.

Desde el sector se apunta que la RIM puede representar una facturación anual de alre-

dor de 10 millones de euros para Renfe Mercancías, por lo que es “solo una parte pequeña de su facturación total”, advierten. Además, “Renfe Mercancías va pesando cada vez menos en el conjunto del mercado, pero el problema es que en el multicliente no se meten los privados, porque ofrece más seguridad comercializar directamente un tren cliente”, recuerdan.

Servicio clave

“La RIM es la mejor herramienta para atraer al pequeño y mediano transportista de carretera al ferrocarril”, resaltan las fuentes consultadas. Por este motivo, “el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible,

80%

DE INCREMENTO
DE PRECIO EN
ALGUNOS TRÁFICOS
DE LA RIM

Carretera

Andamur visibiliza el papel de la mujer en el transporte

La compañía reúne a empresarias, directivas de asociaciones y conductoras profesionales en Valencia para promover la equidad y romper el techo de cristal en un sector mayoritariamente masculino

Antonio Martínez | Valencia

Romper el techo de cristal que impide, aún, a las mujeres acceder a cargos directivos del sector del transporte de mercancías con una mejor conciliación de la profesión de conductoras profesionales, en el caso de las camioneras, un proceso que “lleva tiempo” y “va lento, pero paso a paso”, como se señaló en el segundo Foro Internacional Mujer y Sector Transporte, organizado por la empresa Andamur.

El foro, celebrado el pasado 22 de febrero en Valencia, reunió a empresarias, directivas de asociaciones y conductoras profesionales. El objetivo de Andamur, como resumió su consejero delegado Miguel Ángel López, es ayudar a promover la equidad y visibilizar el papel de la mujer en un sector mayoritariamente masculino. López señaló que “juntos estamos trabajando hacia un sector más inclusivo y resiliente”, agregando que “en Andamur hemos logrado ser un poco más feministas”.

El transporte es una salida laboral para las mujeres

El foro acogió varias mesas redondas. En la primera, moderada por Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), se analizó el presente de las mujeres en el transporte, en la ruta de la diversidad, desde el punto de vista de directivas de asociaciones empresariales y de empresas de servicios al transporte.

Adela López, consejera delegada de Nisa López, reclamó una mayor motivación en el colectivo femenino para aumentar su formación, indicando que “hoy los costes son elevados sin ayudas de Gobierno y los márgenes son más pequeños”.

En este sentido, Marivi Torralba, consejera de Transportlive, señaló en el encuentro que “lo importante para la mujer es que sea fiel a sí misma, solo necesita esfuerzo

y perseverancia para que la acepten en el sector, porque hace falta mucha mano de obra especializada”.

Por su parte, Bouchra Tanatu Charki, gerente de Satrani, relató su experiencia al frente de una empresa marroquí de transportes, explicando que el reino alauita “es un país que se está abriendo a Occidente, pero que está dominado por los hombres, y donde ha sido difícil el desafío”. Solicitó políticas de inserción de las mujeres en el sector abriendo el abanico de la conducción a las mujeres “porque de no hacerlo no tendremos conductores en el futuro”. Asimismo, demandó la adaptación de áreas y reforzar la seguridad de los aparcamientos “para que pueda haber más mujeres en el sector, porque el transporte es una salida en el actual mercado de trabajo”.

Imagen de la mesa redonda moderada por Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic.



TRANSPORTE XXI

De igual forma, Yolanda Águila, representante de la Asociación de Transportes de Almería (Atralme), explicó el proceso de creación de la patronal, de la que es fundadora, señalando que “en el sector se están limando barreras y los estereotipos, aunque al final las mujeres también ponemos una barrera”. Concluyó animando a todas las mujeres “para que se suman al carro como nosotras que somos unas enamoradas del transporte”.

ESCANEA
EL CÓDIGO QR
Y ACCDE
AL CONTENIDO
ÍNTEGRO
ONLINE



en la práctica el dueño de Renfe, no puede olvidarse de potenciar el multicliente”, advierten, puesto que “no es más que un ejercicio de coherencia en el marco de sus planes para tratar de incrementar la cuota del intermodal en nuestro país”.

La RIM es una parte pequeña del pastel de Renfe Mercancías. La pública opera en cuatro áreas: intermodal, automoción, siderúrgico y varios (graneles, etc). “En intermodal, la gran mayoría de la actividad es ya tren cliente y la parte pequeña es la RIM, que debería ser apoyada por el Ministerio”, reiteran.

Por otra parte, uno de los aspectos más negativos de la subida de tarifas de Renfe Mercancías para la RIM en 2022, según las fuentes consultadas, supuso igualar el coste de un contenedor vacío con el de un contenedor cargado. “No hay ninguna empresa ferroviaria en el mundo que haga eso”, alertan desde el sector. “Renfe asegura que le cuesta lo mismo, pero no es cierto. Ningún competidor del mundo diría eso”, argumentan, puesto que, por ejemplo, “en un tráfico Valencia-Madrid en el que se mueven contenedores de 20 pies, si van vacíos se pueden meter más porque pesan menos, luego no les puede dar lo mismo”, matizan. “Es un problema de gestión”, apostillan.

ENRIC TICÓ

Presidente de Feteia-Oltra

“La Aduana es un negocio para el país si hace bien el trabajo”

Feteia y, por ende, Clecat “no defendemos posiciones egoístas”, señala el presidente de la patronal transitaria. “Defendemos una visión general, no de un modo sobre otro, no de un territorio por encima de otro”.



Eva Mármol | Barcelona

► ¿Qué prioridades tiene al frente de un nuevo mandato en Feteia-Oltra?

Seguiremos siendo el *lobby* de los transitarios y de los representantes aduaneros españoles, ligado al *lobby* europeo Clecat. Vamos a seguir trabajando con las empresas para que sean lo más competitivas posible. Y seguiremos siendo un *lobby* para intentar resolver cuestiones que afectan a todo el sector logístico. Por ejemplo, hay que modificar la Ley de Puertos. Ya no tiene sentido que algunos consejos de administración estén solo formados por funcionarios y representantes de la Administración.

► El 25 de abril expira el reglamento que exige a los consorcios navieros de cumplir las normas europeas de la competencia, ¿aumentará la competencia en este sector?

Sería, sin duda, lo deseable para todos, desde los que organizamos la cadena logística hasta el cliente final. No debemos entrar en políticas de colaboración entre empresas, en este caso navieras, que permitan dar un mejor servicio. Eso sí, siempre que esta colaboración

vaya ligada a un mejor servicio y a unos precios competitivos. Lo que nos preocupaba es que los acuerdos acabaran reduciendo el mercado hasta llegar a proveedores únicos. Esto se resuelve con la desaparición del *Consortia Block Exemption Regulation*.

► Maersk y Hapag-Lloyd han anunciado una alianza para 2025.

Nos preocupa. Esperamos poder leer el documento del acuerdo. Y cuando lo podamos leer, lo haremos desde un punto de vista jurídico: si aporta soluciones o sigue en la línea de lo que nos preocupaba, y mucho, que es el proveedor único. Lo que sería nefasto para la logística mundial. Si se pusiera en peligro la competencia, actuaríamos.

► ¿Cómo están notando los transitarios el conflicto en el mar Rojo?

Por el momento, relativamente. Estamos instalados desde hace tiempo en la senda de la inestabilidad, de riesgos que ponen en peligro las cadenas logísticas mundiales. Ello ha provocado que las transitarias trabajen ya con tiempo para buscar alternativas cuando se producen estrangulamientos de determinadas cadenas logísticas. Situaciones

como estas refuerzan la necesidad del transitario.

► ¿Por qué?

Porque es un operador neutral, que no se casa con ninguna naviera, aerolínea o aduana. Al contrario, busca los mejores operadores y medios para el transporte de mercancías. Por otra parte, es muy importante que las compañías importadoras y exportadoras o que los fabricantes tengan en cuenta que estas situaciones se producen y se seguirán produciendo en el futuro. Por lo tanto, el ‘almacén cero’ hay que revisarlo para evitar costes extras.

► ¿Las navieras están subiendo los precios más de lo debido por el conflicto en el mar Rojo?

Pongo en duda que esté justificado el aumento de los precios por el incremento de costes que argumentan las navieras. Pasar por el canal de Suez no es gratis, sí lo es por el cabo de Buena Esperanza. La velocidad comercial de un portacontenedores en el canal de Suez es muy lenta comparada con la ruta hacia el sur para bordear el cabo de Buena Esperanza, eso sí, es más larga. El transporte marítimo seguirá sien-

do el líder de las grandes cargas mundiales. Pero, situaciones como la actual ponen de manifiesto que el transporte marítimo es muy sensible y habría que poner el foco en la multimodalidad.

► **¿Cómo se está haciendo por la sequía en el canal de Panamá?**

Sí. La sequía ya está provocando que las compañías hagan operaciones sin cruzarlo, transbordando la carga marítima al ferrocarril para cruzar del Atlántico al Pacífico. No es una mala alternativa. Y, por lo tanto, es un momento oportuno para dejar de teorizar sobre la multimodalidad y hacerla viable.

► **¿Hay relocalización de alguna producción?**

Sí, es perceptible ligeramente, aunque la producción en Extremo Oriente sigue siendo imbatible.

► **¿Han notando la entrada en vigor de la directiva medioambiental del ETS?**

Todavía es pronto. Pero, sin duda, es una burocracia y un gasto más. Las cosas hay que hablarlas con los que entienden de ello. Esta normativa se ha puesto en marcha teniendo en cuenta exclusivamente la política ambientalista. No se puede hacer de Europa un refugio que funcione diferente a lo que funciona 15 millas al sur. Depende de lo que se haga, puede pasar que se potencien puertos más baratos y competitivos en el norte y en el oeste de África. Hay que hacer las cosas calculando también los costes.

► **¿Y no se hizo?**

No. Se impuso a las bravas. Ahora, la CE hará un observatorio de lo que está pasando. No funciona así esta actividad. El diagnóstico se debería haber hecho antes. Se hace pagar a las navieras una especie de peaje porque no tienen una tecnología que todavía no existe y que todos deseamos para que el impacto ambiental sea cero. Es un coste más como el impuesto especial sobre envases de plástico, etcétera, etcétera. La pregunta es si el sistema logístico aguanta tantos costes. La respuesta es no. Y si los aguanta, está claro que lo vamos a perder en calidad.

► **¿La reforma del Código Aduanero de la Unión puede acabar con la diferente interpretación de la legislación aduanera entre países y entre aduanas de un mismo Estado miembro?**

Tal y como está formulado actualmente el proyecto, no. Establece un catálogo muy claro de sanciones aduaneras en Europa. Lo aplaudimos. Ahora bien, abre la puerta a que cada Aduana nacional pueda ampliar el catálogo de sanciones e infracciones. Si estamos haciendo un sistema de sanciones único, debe ser único. Y también la interpretación de la norma.

► **¿Algún otro 'pero' al proyecto?**

Puede incrementarse la dificultad de entrar en contacto directo con las aduanas. Aplaudimos que se establezcan sis-



Enric Ticó es licenciado en Derecho y, diplomado por el Ministerio de Asuntos Exteriores en Comercio Internacional y Comunitario.

Desde 2005, es presidente de **Feteia**. Durante este periodo, la federación se ha establecido en 20 localidades o comunidades, es la **segunda organización** a escala estatal y la **primera** en el ámbito de la logística, transitarios y representantes aduaneros.

Cuenta con una **amplia experiencia** al frente de **empresas públicas**, Cimalsa (2018-2022) y FGC (2011-2018), y en otros cargos en la Generalitat catalana, además de trabajar como **consultor** en logística y transporte.

temas muy automatizados. Ahora bien, ello no debería provocar la reducción del trato directo porque las realidades son múltiples y complicadas. Otro punto en desacuerdo es la representación indirecta. El transitario tiene una responsabilidad ante el cliente, pero no es lógico que asuma responsabilidades como el cliente. Nos preguntamos por qué somos distintos a los abogados, gestores u otras profesiones que son facilitadoras.

► **¿Qué pide Feteia a UE a la hora de legislar?**

Sentido común y trabajo en equipo. En equipo interno, me refiero a la Comisión, que no pase como los ETS, que se imponga un *lobby* sin conocer la problemática real. Y trabajo en equipo externo, es decir, que nos escuchen un poco más a las organizaciones. Y no solo que nos escuchen. Clecat y Feteia no estamos defendiendo posiciones egoístas. Todo lo que proponemos tiene un objetivo, preocuparnos por la cadena logística general. Defendemos una visión general de la cadena logística, no parcial, no de un modo por encima de otro, no de un territorio por encima de otro.

► **¿Por qué la Aduana es la principal preocupación del transitario español, según sus propias palabras?**

Por la falta de coordinación de los diferentes servicios aduaneros en España. Y ello se manifiesta en que no hay un responsable de los Puestos de Control Fronterizo, teniendo en cuenta que un mismo puesto puede concentrar competencias de seis ministerios distintos. Y eso provoca un caos que no pasa en los puertos del norte de Europa.

► **Otra queja endémica es la falta de personal.**

Sí. La Administración contempla de forma errónea este tema. Además de hacer su trabajo de control, la Aduana es un negocio para el país si hace bien el trabajo. En cambio, es un lucro cesante cuando se desvían tráfico fuera de la península ibérica porque el sistema no es ágil por falta de funcionarios. No nos estamos quejando de la profesionalidad de los funcionarios, necesitamos más. No puede ser que el servicio sea tampoco coherente con las necesidades reales. Falta una visión de comercio en España.

► **¿Qué pide Feteia al nuevo Gobierno español?**

Escuchar más al sector y profundizar en una visión transversal y multimodal. No sirve de nada arreglar temas de carreteras, de aduanas o ferroviarios de

no existir una visión global para saber realmente dónde está el nudo en cada movimiento logístico que hay que desatar. Nos hemos encontrado con departamentos de Ministerios que no sabían ni que tenían las competencias de las mejoras que estábamos pidiendo. Como sector, debemos reclamar a los Gobiernos que den más estabilidad a los cargos públicos y que en la elección de estos cargos prioricen a profesionales que conozcan el comercio internacional.

► **¿Prima el criterio político?**

Sí. Aquí es el criterio político. Hay un desequilibrio demasiado grande entre el funcionamiento empresarial, en este caso la logística, es decir, la realidad, y quienes regulan esta actividad sin conocerla. Y si no saben, no se atreven a tomar decisiones y no saben explicár-

selo y defender al sector ante sus jefes, que también desconocen esa realidad.



Hay demasiado desequilibrio entre la realidad y quienes la regulan sin conocerla

Es hora de no teorizar sobre la multimodalidad y hacerla viable

Se revierte la integración vertical

► **¿El transitario español ya piensa en modo intermodal al organizar el transporte?**

Si lo comparamos con hace diez años, rotundamente sí. Y es así porque ahora hay servicios ferroviarios. El transitario es práctico y no iba a poner en su propuesta logística algo que existía muy poco, además en manos exclusivas de Renfe.

► **¿La pequeña transitaria familiar seguirá existiendo dentro de 20 años?**

Rotundamente sí. En este mundo tan revuelto, estas compañías tienen muchas posibilidades de trabajar en cosas que las grandes corporaciones olvidan, que es la proximidad, el conoci-

miento del cliente o la especialización. Y se está viendo. De hecho, van apareciendo nuevas transitarias, pequeñas transitarias que están ocupando un espacio que existe.

► **¿Las navieras siguen comiendo el negocio a las transitarias?**

No. Hubo una clara tendencia a la integración vertical, pero se está revirtiendo. Se ha comprobado que no es verdad que funcione mejor la cadena logística porque esté todo en una sola mano.

► **¿Cuáles son los principales retos de las empresas transitarias españolas?**

Falta en general poder económico para estar al día de todas las novedades que se producen, sobre todo tecnológicas. Hay que hacer un gran esfuerzo inversor para mantenerse al día en tecnología. Las *pymes* lo tienen más difícil. Y este es un nicho de servicio que las federaciones empresariales debemos ofrecer. La gran transitaria lo tiene resuelto a nivel de grupo.

Carretera

La movilidad eléctrica no arranca en España

El presidente de Anfac, Wayne Griffiths, advierte que las ayudas para vehículos menos contaminantes no funcionan, “no por falta de presupuesto, sino porque el modelo es lento y complicado”

Carlos Sánchez | Madrid

La movilidad eléctrica no termina de arrancar en España. “Las cosas no van bien”, alertó Wayne Griffiths, presidente de la patronal de fabricantes de automóviles y camiones (Anfac), en el marco de la IV Edición del Foro Anfac, celebrado en Madrid. “Estamos en el furgón de cola de la electrificación en Europa”, reseñó.

Una de las razones principales es que “tanto las ayudas para automóviles como para vehículos industriales más ecológicos no funcionan”, apuntó Griffiths, si bien “no es un problema de presupuesto, sino de modelo de ayudas, que es lento y complicado”. Para el presidente de Anfac es preciso que el Gobierno adopte un sistema de ayudas directas más

eficaz y que se consiga explicar “las bondades de los vehículos de cero emisiones”. En este sentido, “es necesario sustituir el plan Moves por un nuevo plan integral más ambicioso”, afirmó.

Al mismo tiempo, Griffiths apostó por una reforma integral de la fiscalidad de los vehículos, que implique acciones como “la reducción del cien por cien del IVA a la compra del vehículo, como se está haciendo en Portugal”. En esta línea, “la fiscalidad es clave y es preciso tomar decisiones valientes,

no quedarnos a medias”, valoró en su intervención.

El directivo avanzó que “el Gobierno ya conoce nuestra propuesta y soy optimista, porque se trata de una oportunidad única para España”. Griffiths resaltó que “queremos seguir siendo el segundo fabricante de vehículos de Europa en el futuro y recuperar cuanto antes el millón de vehículos producidos al año”.

El CEO de Renault Group y presidente de la Asociación Europea de Fabricantes de Vehículos (ACEA), Luca de Meo, incidió en que “tenemos que dotarnos de una auténtica política europea para la industria de la automoción, con un enfoque holístico”. Para el directivo es precisa una visión de 360 grados sobre este asunto ante la competencia de Estados Unidos y China. “Es necesaria una ventanilla única para la normativa del sector”, advirtió.

Además, De Meo apostó por establecer “una diplomacia de la cadena de valor, en la que se contemple todo lo relativo a materias primas, refinado...”. Al mismo tiempo, el directivo apuntó a la necesidad de que la UE establezca una armonización de las políticas de movilidad de las 200 mayores ciudades de Europa. “Estamos asistiendo a una fragmentación, con cada una de las grandes

ciudades con sus propias reglas de juego”, insistió.

Camiones eléctricos

De Meo reconoció que “no estoy seguro de que los camiones eléctricos puedan funcionar” y apostó por otras soluciones como el hidrógeno. En esta línea, aprovechó para poner sobre la mesa una visión “políticamente incorrecta” sobre la electromovilidad, según la cual “la gente y las empresas con más posibilidades económicas se

Por su parte, la secretaria de Estado de Industria, Rebeca Torró, apostó por convertir a España en “el hub de la electromovilidad del sur de Europa”, para lo que será necesario “reforzar la red de puntos de recarga y que crezca al ritmo que aumenta la matriculación de vehículos eléctricos”.

El presidente de Acciona, José Manuel Entrecanales, advirtió que la electromovilidad está inmersa en un círculo vicioso por el que los inversores en puntos de recarga esperan a que haya más presencia de vehículos eléctricos y los compradores de vehículos a que ha-

ya más puntos de recarga. “La Administración tiene que ser el elemento que permita romper este círculo vicioso”, señaló. Entrecanales matizó también que en materia de transporte pesado “queda mucho por definir en cuanto a la descarbonización, con los biocarburantes como el HVO que son una solución extraordinaria”.

Mientras, el presidente de Gestamp y de la patronal de los proveedores del sector automotriz Sernauto, Francisco J. Riberas, hizo hincapié en que el modelo de globalización tiene sus riesgos desde el punto de vista de la cadena de suministro. Riberas recordó que la relocalización podría reducir parte de esos riesgos. “Es un camino sobre el que se ha hablado mucho, pero no se está avanzando”, se quejó, porque, además, “la relocalización tendría un impacto muy positivo en la huella de carbono”.

Alfonso Sesé, presidente del grupo Sesé, fue el representante del sector logístico en el foro organizado por Anfac. El empresario destacó que “el reto es buscar el equilibrio entre sostenibilidad y sentido económico”. A largo plazo, “debemos tener una normativa que nos permita a todos estar seguros y que exista una herramienta que

Queremos que se apliquen los compromisos en materia de masas y dimensiones de los camiones

José López-Tafall

Director general de Anfac

Wayne Griffiths inauguró la IV Edición del Foro Anfac que tuvo lugar en Madrid.

Anfac reclama un centro de impulso a la recarga



nos mida de forma totalmente objetiva” en materia de sostenibilidad.

Fiscalidad

Por su parte, el director general de Anfac, José López-Tafall, aseguró en un encuentro con periodistas que “es preciso que la ayuda se cobre en el momento de la compra del vehículo”. Además, “la solución más eficaz pasa por utilizar el sistema fiscal”, añadió.

López-Tafall reconoció que adoptar una decisión política de este calado “no es fácil, pero tenemos apoyo y hay cierto consenso”, matizó. “Es momento de tomar decisiones valientes, porque si no se intenta no se va a conseguir”, reseñó.

En el caso de la futura Ley de Movilidad Sostenible, el director general de Anfac señaló que “nos gustaría que se crease un centro estatal de impulso a la recarga de vehículos de tecnologías alternativas”. Un tipo de centro que “ya existe en otros países europeos y que debería depender del Ministerio de Transportes”, matizó.

En relación con las reivindicaciones más urgentes en materia logística, el responsable de Anfac puso el foco en “conseguir que se apliquen los compromisos en materia de masas y dimensiones de los camiones”, así como que, ante la falta de conductores profesionales “se consigan agilizar los visados para atraer a personas de otros países para que ejerzan la profesión”.



Caro (Tendam), Fernández (Sending), Peiró (Exotec) y López (Correos), durante la jornada.

Express

La logística inversa, reto para el ecommerce

Las devoluciones, que representan entre el 10% y el 30% sobre el total de ventas físicas de comercio electrónico, incrementan el coste y se enmarcan en la experiencia de cliente

Carlos Sánchez | Madrid

La logística inversa se ha convertido en uno de los principales retos del negocio del comercio electrónico. Las devoluciones de productos de *ecommerce* representan entre el 10 y el 30 por ciento del total de ventas físicas en la actualidad, según se puso de manifiesto en el marco de la jornada ‘Retos y soluciones para la logística urbana e interurbana del ecommerce’, organizada por el Centro Español de Logística (CEL).

Jaime Caro, director de Logística de Tendam, señaló que, actualmente, “tenemos un 22 por ciento de devoluciones en España”, una cifra que, en todo caso, se aleja todavía mucho del “más del 50 por ciento de devoluciones que se registran en Alemania”. La multinacional del sector textil cuenta con la ventaja de que “el 75 por ciento de las devoluciones se hacen en nuestras tiendas, que son un apoyo fundamental para nosotros”, afirmó Caro. De hecho, el 50 por ciento de los envíos *ecommerce* de Tendam se realizan en su propia red de tiendas.

Por su parte, Andrés Fernández, director comercial y de marketing de Sending, aseguró que las devoluciones han crecido mucho en los últimos cinco años,

“principalmente en el sector de la moda”. Para Fernández, “una mala experiencia en una devolución multiplica exponencialmente la posibilidad de abandono de la marca”, lo que demuestra su importancia. En todo caso y pese a reconocer que “la logística inversa es cara”, Fernández aseguró que “se le puede dar la vuelta y que forme parte de la experiencia de cliente”. En este sentido, el directivo apostó por “conseguir confianza en la marca incluso en las devoluciones o cambios” y resaltó la importancia de la tecnología como gran aliada de las empresas de transporte.

“Somos una empresa tecnológica que hace transporte”, apuntó.

En esta línea, Federico Peiró, Sales Manager de Exotec by Dexter, también coincidió en el coste como principal escollo de las devoluciones. “Es más caro gestionar la entrada de una devolución que hacer el *picking*”, puso como ejemplo.

También el subdirector comercial de Correos, José Miguel López, incidió en que las devoluciones representan uno de los mayores retos de la logística. “El sector

del *retail* y la moda es el que más devoluciones genera”, insistió López, que puso como ejemplo del incremento de coste que supone la gestión de esta logística inversa que un *Marketplace* asiático llegó a colapsar con sus devoluciones un almacén de Correos en Madrid. “No las recogían y llegamos a tener miles de metros cuadrados ocupados hasta que por fin los liberaron mucho tiempo después”, recuerda. Y es que, “a más devoluciones, más aumento de costes”, matizó.

La política de Correos en este ámbito se centra en la conveniencia. “La mayoría de las devoluciones se están haciendo en taquillas y puntos de conveniencia”, lo que permite hacer “más sostenible el transporte”, aseguró. “En las devoluciones se debe intentar agrupar un poco más la carga aunque se alargue el tiempo de entrega, porque así hacemos el proceso más económico y más sostenible”, concretó.

Logística del ecommerce

Precisamente, el ‘III Estudio de la Logística del Ecommerce’ que elaboran el Centro Español de Logística (CEL) y NTT DATA cuenta con un apartado dedicado a la logística inversa, según expuso el director general del CEL, Ramón García, en el marco de la jornada.

El informe, que recoge las valoraciones de 60 empresas de la cadena de transporte, recoge que el 74 por ciento de los encuestados cifra en un 10 por ciento las devoluciones sobre el total, un 11 por ciento entre el 11 y el 20 por ciento, y el 8 por ciento entre un 21 y un 30 por ciento.

El 39 por ciento de las empresas consultadas afirma que las devoluciones comerciales son la causa más frecuente, seguido de un 28 por ciento por tratarse de un producto erróneo o incompleto.

A su vez, en cuanto a los canales de devolución más frecuentes, el 57 por ciento se realizan mediante servicio de mensajería, el 25 por ciento en puntos de conveniencia y el 19 por ciento en tienda física. Por su parte, el coste de la devolución representa entre el 5 y el 10 por ciento sobre la venta en el 48,7 por ciento de los casos. Además, un 59 por ciento afirma que no se repercute ningún coste al cliente y en un 23 por ciento de los casos, la tarifa que se aplica es inferior a los 5 euros.



TRANSPORTE XXI

Ferrocarril

Transportes apuesta por “la intermodalidad 360 grados”

Pretende que los nodos urbanos sean permeables y no cuellos de botella para el tren y ultima una segunda convocatoria de ayudas para la renovación y adecuación de la flota ferroviaria

Carlos Sánchez | Madrid

Josep Vicent Boira, comisionado del Corredor Mediterráneo, aseguró que el Ministerio de Transportes trabaja bajo el concepto de intermodalidad 360 grados, lo que le lleva a poner el foco tanto en el ferrocarril como en los puertos, terminales ferroviarias, nodos urbanos y la red viaria. Así lo manifestó en el marco de la jornada ‘Camino hacia la intermodalidad en Gran Consumo’ organizada por Aecoc en Madrid.

Boira alertó de que en los nodos urbanos “podemos encontrar un talón de Aquiles” para la intermodalidad. En este sentido, anticipó que “va a ser una de las asignaturas fundamentales conseguir que todos los nodos urbanos sean permeables y no se conviertan en cuellos de botella” para el ferrocarril.

El comisionado del Corredor Mediterráneo incidió en la firme apuesta que tiene Europa por la intermodalidad y recordó que “por cada 49 céntimos de apoyo a este tipo de transporte se genera 1 euro de ahorro en costes externos”. En esta línea, “la intermodalidad es imprescindible para una logística más competitiva” y para ello, “España no puede ser una isla ferroviaria”, por lo que puso en valor tan-

Josep Vicent Boira, comisionado del Corredor Mediterráneo, inauguró la jornada de Aecoc en Madrid.



Tena (Aecoc), Moreno (Adif), Arocas (Transitalia), Ballester (MSC) y Chao (puerto de Valencia).



to el Corredor Mediterráneo como el Atlántico.

Por su parte, el director ejecutivo de Servicios Logísticos de Adif, Luis Vicente Moreno Espí, avanzó que el Ministe-

de la red de nodos estratégicos de Adif que pretenden impulsar la intermodalidad en nuestro país. “Excepto el nodo de Zaragoza que ya está plenamente adaptado, estamos en fase de obras en

rio de Transportes y Movilidad Sostenible ultima una segunda convocatoria de ayudas para la renovación y adecuación del parque ferroviario de mercancías. “La primera convocatoria supuso la incorporación de más de 700 vagones para autopistas ferroviarias y unas 70 locomotoras”, recordó.

Moreno también hizo un repaso de en qué fase se encuentra el desarrollo

Madrid-Vicálvaro, Barcelona-La Llagosta, Valladolid, Valencia-Fuente de San Luis y Jándiz-Vitoria, solo queda por licitar Sevilla”, señaló.

En este sentido, “en 2024 ya habremos terminado las obras en nodos como los de Vitoria y Valencia y en 2025 el de Vicálvaro y el internacional de La Llagosta”, apuntó. En el caso del “nodo o *hub* nodriza” de Vicálvaro, “vamos a sacar en breve la licitación para la adjudicación del explotador bajo el modelo *landlord*”.

Autopistas ferroviarias

Por su parte, Juan Carlos Arocas, director general de Transitalia, avanzó que la primera autopista ferroviaria en suelo español, la que conectará el puerto de Valencia y la terminal del Adif de Madrid-Abroñigal, operará su primer tren entre finales de mayo y principios de junio. Arocas recordó que su compañía ya opera en una autopista ferroviaria entre Verona y Colonia y dispone de 2.500 remolques del modelo P-400 para subirlos al tren.

A su vez, Ignacio Ballester, subdirector de MSC España, destacó que en la ampliación de la terminal norte del puerto de Valencia se incluirán “6 vías de 1.100 metros para dotarle de una conectividad ferroviaria sin paragón y que demuestra una visión de futuro”. Ballester recordó que la cuota del intermodal ya es superior al 10 por ciento en los tráficos de las empresas navieras, por lo que animó al sector del Gran Consumo a apostar por algo que “está demostrado que se puede hacer”.

Por su parte, Mar Chao, presidenta del puerto de Valencia, recalcó la apuesta de la dársena por la intermodalidad, con “más de 240 millones de euros de inversión ferroviarias”. Chao también se refirió a la terminal norte que contará con “la mayor terminal ferroviaria de España”.

na de Galicia, según adelantó el gerente de Mercado Intermodal de Renfe Mercancías, Julián Mata. En cuanto al coste superior del HVO respecto al diésel, Silvia Oltra, South West Europe and Magreb HSSE Manager de Maersk, recordó que se trata de “economías de escala y que cuando en lugar de hacer un tren diario hagamos muchos y no solo para un cliente, sino para muchos, el coste se igualará”. En esta línea, “a más trenes, más producción de HVO y menos coste”, matizó Mata.

Diagnóstico Aecoc

Aecoc aprovechó la jornada para presentar su diagnóstico anual sobre la intermodalidad en el sector del Gran Consumo. En el estudio, en el que han participado más de un centenar de empresas asociadas a Aecoc, que representan el 80 por ciento del volumen de mercancías que se mueve en todo el sector, el 34 por ciento de los encuestados aseguró que emplea el ferrocarril en algu-



TRANSPORTE XXI

66%

DE LAS EMPRESAS
ASOCIADAS A AECOC
NO UTILIZAN NUNCA
EL FERROCARRIL PARA
MOVER SUS MERCANCÍAS

na medida, mientras que el 66 por ciento no lo hace. Sin embargo, el 39 por ciento de los que no lo hacen se plantearía subirse al tren.

El diagnóstico de Aecoc revela que solo el 1 por ciento de empresas consultadas utilizan el ferrocarril para más del 20 por ciento de su operativa de transporte, si bien es cierto que este porcentaje no alcanzaba ni siquiera esa cuota hace un año. Mientras, para el 88 por ciento de las empresas sondeadas, el ferrocarril mueve menos del 5 por ciento de sus volúmenes de mercancías.

El 54 por ciento de los encuestados achaca a los tiempos de tránsito la barrera principal para la utilización del ferrocarril, mientras que el 38 por ciento lo hace a la falta de oferta y actores y el 31 por ciento a la falta de flexibilidad. Por último, el 77 por ciento de las empresas consultadas creen que no se alcanzará el objetivo de la iniciativa ‘Mercancías 30’ de elevar la cuota modal del ferrocarril hasta el 10 por ciento en 2030 en España.

Renfe, Maersk,
y Cepsa testan
con éxito el
HVO en el tren

En la jornada se analizaron los resultados de la prueba piloto de transporte ferroviario de mercancías con HVO o biocombustible en la que han participado Maersk, Renfe Mercancías y Cepsa. La prueba se concentró en un tramo de cerca de 200 kilómetros que no está electrificado en la conexión entre Algeciras y Madrid. Se trató de un tren diario que durante tres meses, entre julio y octubre, realizó esta ruta con un movimiento de 5.000 TEUs y sin ningún tipo de incidencia. El consumo de HVO, un biocombustible que se obtiene a través de residuos de aceite, durante este período fue de 160.000 litros, lo que permitió un ahorro del 90 por ciento de emisiones respecto al combustible fósil.

Renfe Mercancías opera el 80 por ciento de sus tráficos con tracción eléctrica, pero después del éxito de esta prueba piloto planea poner en marcha un proyecto similar en tráficos en la zo-



TRANSPORTE XXI

El sector tiene un peso del 6,05% en el PIB de la Comunidad de Madrid.

Política

Ensombrecen las previsiones del sector en Madrid

Las empresas de transporte y logística de la región anticipan una caída del volumen de negocio y un descenso de la actividad exterior en el primer semestre, según el Barómetro Sectorial

C. Sánchez | Madrid

El empresariado del transporte y la logística de la Comunidad de Madrid afronta un primer semestre de 2024 con unas perspectivas negativas. Así se desprende de los datos del ‘XXXVII Barómetro Sectorial de la Comunidad de Madrid’.

El barómetro para la primera parte del presente año refleja que las empresas del sector prevén un peor comportamiento que el semestre anterior tanto en volumen de negocio, como empleo o actividad exterior. Tan solo en el apartado de inversión, el estudio plantea un mejor comportamiento en los seis primeros meses de 2024.

En el caso de la logística, el informe refleja una previsión de caídas en el volumen de negocio, empleo, precios, actividad exterior y subcontratación. Tan solo inversión e innovación se mantendrían en niveles similares al semestre anterior. Por su parte, el negocio de transporte prevé la caída de los volúmenes de negocio y un comportamiento estable en empleo, precios, actividad exterior, innovación y subcontrata-

ción. A su vez, está prevista que la inversión en el transporte, según refleja el barómetro regional.

El peso del sector en el Producto Interior Bruto (PIB) de la región se redujo del 6,10 al 6,05 por ciento en los últimos seis meses, según el estudio. El sector se mantiene como el séptimo por peso en el PIB madrileño, por detrás de los servicios empresariales (eventos, publicidad, ingeniería, consultoría, ETTs), comercio, información y comunicaciones, actividades inmobiliarias, sanidad y servicios sociales y actividades financieras y seguros.

Incertidumbre económica

El informe detalla “la evolución positiva” en el volumen de negocio durante el segundo semestre de 2023 de sectores como el transporte y la logística. Sin embargo, llama la atención sobre la ralentización del consumo condicionado por un afectado poder de compra, la incertidumbre económica y política que aminora la confianza de los consumidores, los conflictos geopolíticos y los incrementos de precios y de los costes.

Cargadores

Stellantis amplía su huella marítima en Vigo

Termavi estrena línea semanal directa con Argelia, de la naviera CMA CGM, para el envío de vehículos despiezados del grupo automovilístico

Transporte XXI | Vigo

Terminales Marítimas de Vigo (Termavi), del grupo Davila, estrena un servicio directo semanal a Orán, en Argelia, para el grupo Stellantis. En la primera operación, a bordo del buque "Marina L", se movieron unos 930 contenedores. En concreto, se descargaron 492 equipos vacíos, más tres transbordos llenos, y se cargaron 435, según informaron desde la Autoridad Portuaria de Vigo.

El grupo automovilístico utiliza esta línea, de la naviera CMA CGM, para el envío de carrocerías pintadas de las furgonetas Fiat Doblò y componentes para el montaje de estos vehículos en la planta de Argelia. El flujo semanal se situará en torno a 300 contenedores a la semana, señalaron a este periódico responsables de Stellantis.

De este modo, la multinacional amplía su huella multimodal. A la histórica autopista del mar entre Vigo y Nantes Saint-Nazaire (Francia) impulsada para la industria de la automoción hace más de 50 años, Suardiaz, arrancó a finales de 2023 una conexión con Liverpool, destinada a dar

servicio logístico a la planta de Stellantis en Ellesmore Port. Este servicio contempla transportar 14.700 plataformas al año, evitando un recorrido de 17,5 millones de kilómetros de viajes, y reduciendo las emisiones anuales de CO2 en un 30 por ciento.

Stellantis Vigo cerró 2023 con la producción de 531.732 vehículos, lo que supone un incremento del 31,5 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

La nueva línea entre Vigo y Orán permitirá incrementar el trá-

fico de contenedores en el puerto de Vigo, que ya el pasado año marcó el mejor registro de la historia de la dársena, con un movimiento de 226.486 TEUs (+0,2 por ciento). Las previsiones para 2024 "son también muy buenas", debido a la nueva línea de Stellantis con Argelia y que, junto con las "buenas expectativas" del tráfico de fruta, "van a significar un crecimiento exponencial de la terminal de contenedores", aseguró el presidente del organismo portuario, Carlos Botana.



Operativa en Termavi del nuevo servicio semanal directo con Orán (Argelia) para Stellantis.

Marítimo

Pistoletazo de salida para la ZAL de Huelva

Inversiones Onuba y Alvares Developments se adjudican la explotación de la primera fase

Transporte XXI | Huelva

El consejo de administración del Puerto de Huelva ha adjudicado a las mercantiles Inversiones Onuba, una empresa de Grupo GTO, y Alvares Developments el contrato para la construcción y explotación de naves logísticas y edificios de servicios generales en la primera fase de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Huelva. La oferta conjunta fue la única presentada al concurso.

Alberto Santana, presidente del enclave onubense, aseguró que

con esta adjudicación "vamos a dar un paso importante al promover la implantación de nuevas actividades económicas en la zona de la Punta del Sebo, teniendo en cuenta aspectos claves hoy en los modelos productivos actuales como son la sostenibilidad y la transformación". Tras un largo proceso de licitación, Santana indicó que el objetivo es "generar sinergias con las empresas de la comunidad portuaria y potenciar el desarrollo económico en Huelva y su provincia".

La primera fase de la ZAL del puerto onubense afecta a una parcela de una superficie aproximada de 158.000 metros cuadrados, dividida en dos grandes manzanas, orientada a cuatro sectores: industrial, agroindustria, sanitario y logística general y distribución urbana de mercancías. Este espacio estará complementado por otro colindante con la Avenida Francisco Montenegro para la ubicación de las actividades más terciarias como oficinas, restauración o comercio, entre otras.

T

FLASH

Marítimo

APM Terminals afianza sus lazos con Toyota

El servicio que Maersk y APM Terminals prestan desde 2004 en el puerto de Algeciras a Gibraltar Stockholdings (TGS), distribuidor especializado en vehículos y piezas de repuesto de Toyota para agencias humanitarias, propicia el llenado y embarque de contenedores con vehículos de la marca también en Valencia. La estibadora de la terminal de contenedores del puerto de Algeciras carga una media de 3.000 coches al año. APM Terminals explora oportunidades para ampliar este servicio a través de su red.

Carretera

OkCargo crea su propia plataforma de IA

El operador logístico digital OkCargo crea su propia plataforma de Inteligencia Artificial y Analítica Avanzada de datos, que viene a ser la base sobre la que la compañía ya está operando en la actualidad. La plataforma, denominada APAAC (Algoritmo Predictivo de Asignación y Aceptación de Cargas), es de creación propia. En su primera fase, usa distintos algoritmos para encontrar el transportista idóneo para las cargas de la compañía, dentro del panel del millar de camiones que operan con OkCargo.

Servicios

Tennders lanza un servicio para combatir la morosidad en el transporte por carretera

Tennders, startup española que une transportistas y cargadores en un mismo ecosistema digital, ha lanzado un nuevo servicio de pago rápido, denominado 'Quick Pay', que permite abonar las facturas en un plazo máximo de 72 horas después de que el transportista complete la carga. El objetivo de esta funcionalidad es abordar de forma directa la morosidad, según destacan desde la compañía. Tennders se ha propuesto ofrecer hasta 250.000 euros mensuales regularmente a través de este servicio.

Cargadores

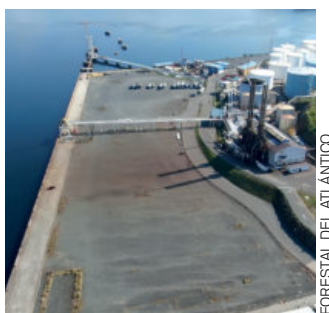
Forestal quema etapas en su proyecto de metanol

TXXI | Ferrol

Forestal del Atlántico sigue quemando etapas para el desarrollo de Triskelion en el puerto de Ferrol, declarado proyecto industrial estratégico por la Xunta de Galicia. El último hito ha sido la obtención de la Autorización Ambiental Integrada, que ha salido adelante sin ninguna alegación en el trámite de exposición pública, informan desde la compañía. Los esfuerzos se centran ahora en la obtención de fondos adicionales a través de los distintos programas Next Generation. “La viabilidad económica del proyecto está ligada a la obtención de estas ayudas, imprescindibles para su materialización”, subrayan los mismos interlocutores.

Como ya publicó este periódico,

la iniciativa, cuya inversión se eleva a los 182 millones de euros, consiste en la fabricación de metanol verde, mediante la síntesis de hidrógeno renovable y CO2 obtenido de la planta de cogeneración, que Forestal del Atlántico posee en sus factorías en la ría de Ferrol. La puesta en marcha de la planta está prevista para 2027.



FORESTAL DEL ATLÁNTICO

Operadores Logísticos

Ontime arranca las obras de su nave logística de frío

TXXI | Noblejas

Ontime arranca las obras de construcción de su nueva plataforma logística de alimentación de temperatura controlada y congelados en el Parque Tecnológico-Logístico de Noblejas (Toledo), a 50 kilómetros de Madrid capital.

La plataforma contará con una superficie de 51.000 metros cuadrados y estará equipada con cámaras de almacena-

miento de frío negativo y positivo que suman 25.000 metros cuadrados, además de áreas de seco para alimentación y otros productos. La instalación se asentará sobre una parcela de 100.000 metros cuadrados y se prevé que inicie actividad a lo largo del próximo año. La parcela en la que se ubicará la nueva plataforma permitirá una ampliación adicional de otros 15.000 metros cuadrados.



Infografía de las nuevas instalaciones.

ONTIME



EL PUERTO DE BILBAO EXHIBE MÚSCULO EN ENOC

Unipor y la Autoridad Portuaria de Bilbao promocionan los servicios y las infraestructuras del puerto en ENOC, el Encuentro Nacional de Operadores de Cereal de Zaragoza. En la delegación vasca participaron las empresas Erhardt Logistics, SGS Española de Control, SLP y Toro y Betolaza.

Servicios

Málaga, en modo logístico

IDEC Group inicia la comercialización del Puerto Seco de Antequera con la venta o alquiler de una plataforma de 42.000 m2

TXXI | Antequera

IDEC Group Ibérica, filial de Groupe IDEC International, arranca la comercialización del Puerto Seco de Antequera (Málaga), primer parque empresarial XXL de energía positiva de Europa. Tras la finalización de la urbanización de la primera fase de este proyecto, que cubre una superficie neta de 37 hectáreas de las 160 previstas, se ha puesto en marcha un primer programa de promoción. En concreto, se ofrece en venta o alquiler una plataforma logística de 42.000 metros cuadrados, que puede dividirse en dos zonas diferenciadas.

La instalación, que aspira a la certificación BREAAAM Nivel Excelente, cuenta con una carga útil de 5 toneladas por metro cuadrado, una altura libre de 12 metros, tres niveles de espacios terciarios y 44 muelles de carga.

El parque Puerto Seco de Antequera, que abarca 300 hectáreas de terreno en el corazón de la principal zona marítima de España, cerca de los puertos de Algeciras, Málaga y Cádiz, albergará la mayor zona industrial y logística del sur de Europa.

Durante el desarrollo de la primera fase, que se completó a finales de diciembre, se han creado varios puntos de acceso, incluido un intercambiador capaz de absorber

el futuro tráfico por carretera de todo el parque, así como varias estructuras de ingeniería para cruzar las vías fluviales y ferroviarias, según informan desde IDEC Groupe Ibérica. Las actuaciones se completan con una terminal ferroviaria conectada a la red nacional, una subestación eléctrica, una estación depuradora de aguas residuales, un punto limpio, redes de saneamiento y abastecimiento de agua y varias parcelas para servicios públicos y privados.

Actualmente, ya está en desarrollo la fase dos del proyecto.

Enfoque energético

Las dimensión energética es otra parte esencial de este puerto seco, cuyo objetivo es la autonomía energética y la limitación de la huella de carbono. Desde la compañía explican que “mediante la implantación de un mix de energías variado y complementario, esta nueva zona logística, industrial y de servicios aporta un enfoque innovador que favorecerá la puesta en común de la energía producida localmente entre los diferentes usuarios del parque”. La energía sobrante, en este sentido, servirá para la producción de hidrógeno verde.

El Puerto Seco de Antequera supondrá una inversión público-privada de 500 millones de euros.



Firma del acuerdo entre Francisco Barea (Puerto de Ferrol) y Fang Zheng (Arcfox Automotive España).

Cargadores

Arcfox escala en Europa vía Ferrol

El fabricante chino de vehículos eléctricos situará su *hub* en el puerto exterior con una inversión inicial de más de 5 millones

Transporte XXI | Ferrol

El fabricante chino de automóviles eléctricos Arcfox, marca *premium* de Beijing Automotive Industry Holding (BAIC), situará en el puerto exterior de Ferrol su *hub* logístico para la exportación de coches a Europa.

Así lo comunicaron desde la Autoridad Portuaria, que preside Francisco Barea, tras la firma del acuerdo con Arcfox Automotive España. Esta empresa está constituida por la distribuidora y comercializadora de los modelos Arcfox en Europa, China EV, y la gallega Atium Logistic Group, que cuenta con una concesión de cerca de 10.000 metros cuadrados en el puerto exterior de Ferrol para el movimiento de mercancías a través de la terminal de contenedores de Yilport Ferrol.

La naviera Cosco transportará inicialmente 3.000 vehículos al año en 1.000 contenedores de 45 pies, que se comercializarán en varios países europeos, entre ellos España y Portugal. La primera remesa de coches, procedente de Zhenjiang, en el nordeste del país asiático, se entregará en abril.

La inversión inicial, destinada a la adecuación de la zona portuaria para la distribución de vehículos y almacenamiento de piezas, baterías y repuestos, superará los cinco millones de eu-

ros. Un importe que podría llegar a duplicarse con el desarrollo del *hub* logístico. Este centro permitirá mantener a cubierto los vehículos eléctricos en una superficie de 9.000 metros cuadrados en el puerto exterior de Ferrol. La instalación tiene posibilidades de aumentar su espacio.

"Proyecto a largo plazo"

"Este es un proyecto a largo plazo que reforzará la posición de Ferrol en el mapa de la logística mundial y, por supuesto, de China, lo que podría ser un imán para nuevas inversiones", destacó Francisco Barea, presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol.

El centro logístico de Arcfox, uno de los cinco primeros fabricantes de automóviles de China, que ya trabaja para marcas como Hyundai y Mercedes, permitirá aumentar el tráfico de contenedores en la dársena gallega, que gestiona el grupo Yilport Holding.

La entidad portuaria también puso el foco en el nuevo acceso por ferrocarril al puerto exterior, que estará operativo a lo largo del año 2025. Su puesta en marcha "beneficiará especialmente al tráfico de contenedores y contribuirá a incrementar la zona de influencia de las dársenas ferrolanas", señaló Francisco Barea.

Servicios

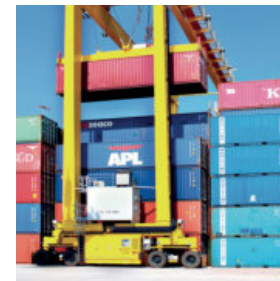
Liebherr suministrará grúas a Rijeka Gateway

TXXI | Rijeka

Liebherr Container Cranes, del grupo Liebherr, suministrará grúas a la terminal de contenedores Rijeka Gateway, en el puerto croata de Rijeka.

El pedido incluye 15 grúas pórtico eléctricas sobre neumáticos (ERTG) y dos grúas pórtico sobre raíles (RMG). Según Liebherr, esta solución garantiza un funcionamiento libre de emisiones en el puerto. Las máquinas permiten el manejo por control remoto.

Rijeka Gateway es una empresa conjunta entre APM Terminals (51 por ciento) y Enna Logic (49 por ciento).



Transitarios

DSV Road amplía flota de megatrailers

TXXI | Barcelona

DSV Road Spain, filial española dedicada al transporte por carretera del Grupo DSV, ha anunciado la in-

corporación de 160 *megatrailers* a su flota, que ha empezado a recibir y cuya entrega se culminará durante el primer semestre de este año. Son unidades del fabricante Schmitz Cargobull, dirigidas al sector de la automoción, el principal de DSV Road Spain. Los *megatrailers*, con una altura de tres metros, permiten una optimización de la carga del camión, con una capacidad máxima de 99 palets para el transporte de piezas de automoción.



Política

La logística del frío se mantiene al alza

TXXI | Madrid

La logística del frío mantiene su tendencia positiva en los últimos meses, lo que se traduce en un nuevo incremento de la ocupación media de los almacenes de productos congelados en España. En el tercer trimestre de 2023, estas instalaciones frigoríficas alcanzaron una ocupación del

78,87 por ciento, lo que supone dos puntos porcentuales más que en el trimestre anterior, según datos del Observatorio de la patronal Aldefe. Por el contrario, en el citado período se produjo una caída del 1,87 por ciento en la facturación respecto al trimestre anterior, para situarse en los 104,5 millones.

Carretera

Sherpa toma el control de Logística Carosan

El fondo de capital privado entra en el sector del transporte

TTXI | Talavera de la Reina

El fondo de capital privado Sherpa Capital, especializado en inversiones de empresas de tamaño medio en el mercado ibérico, entra en el mundo del sector del transporte con la compra del 70 por ciento de Logística Carosan, según informa el operador a través de su página web.

El grupo, con sede en Talavera de la Reina (Toledo), está formado por las empresas Logística Carosan, Talaexpres, Fuensalidana de Transportes (Futrans) y Europa Logisticks.

Con una flota de cerca de medio millar de vehículos, ocho localizaciones en la península y más de 140.000 metros cuadrados de espacio logístico en Talavera de la Reina, la empresa está dedicada al almacenaje logístico y distribución. Entre sus clientes figuran Grupo Importaco, Grupo IFA, Indas, CTT, Seur, Schweppes y Grupo Cidacos.

Sherpa Capital prevé implementar un plan de negocio destinado a impulsar el crecimiento del grupo proporcionando inversión y apoyo al actual equipo directivo.

La hoja de ruta contempla la ampliación de la capacidad logística con nuevas instalaciones y el aumento de la flota de transporte. El plan de expansión también incluye la posibilidad de extender su actividad a nuevas regiones y el desarrollo de sistemas para mejorar la rentabilidad y eficiencia operativa.



Instalaciones de Logística Carosan.

T

FLASH

Carretera

Palletways integra en su operativa la IA

Palletways, red en distribución exprés de mercancía paletizada, integra en su operativa la Inteligencia Artificial (IA). El objetivo: “potenciar la eficiencia de su servicio, reducir costos y trazar el camino hacia una logística más sostenible y eficaz”, destacan desde la compañía. Actualmente, el equipo de expertos de Palletways la está aplicando en el análisis de información de su *data warehouse* y en el desarrollo de su *software*.

Servicios

CEEES y Gasnam suman fuerzas para la descarbonización

La Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES) y la asociación Gasnam-Neutral Transport firman un acuerdo pionero para fomentar el uso de energías limpias en el transporte. Este convenio “marca un hito” en el camino hacia la descarbonización, centrándose en la promoción del uso de combustibles alternativos en el transporte, como el biometano y el hidrógeno, señalan ambas organizaciones.

Marítimo

Arranca la plataforma Portlab del puerto de Cartagena

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha puesto en marcha la plataforma Portlab, un espacio donde se desarrolla un ecosistema de innovación, colaboración y relaciones con el entorno formado por agentes públicos y privados para avanzar hacia un modelo de Puerto 4.0.



Con la llegada de las nuevas unidades, la flota de Primafrío alcanza los 2.800 vehículos.

Carretera

Primafrío suma 200 ‘frigos’

La compañía impulsa su actividad de la mano de Schmitz Cargobull

TTXI | Madrid

Grupo Primafrío avanza en su apuesta por un transporte sostenible con la incorporación de 200 semirremolques frigoríficos S.KO COOL Schmitz Cargobull a su flota, que disponen de una pequeña placa solar en la parte de arriba del motor. Fuentes de la compañía, que preside José Esteban Conesa, indican que esta adquisición “está alineada con la estrategia en innovación vinculada a sostenibilidad y transición energética” del flota.

El grupo viene trabajando intensamente desde hace años en reducir el impacto que genera su actividad en el medioambiente, como sus primeras tractoras eléctricas adquiridas en 2023. La nueva flota, que se completa con 200 unidades de refrigeración S.CU d80 de última generación, permitirá a Primafrío alcanzar una estructura operativa de 2.800 vehículos articulados capaces de conectar los productos hortofrutícolas a temperatura controlada con los principales mercados del continente europeo.

El grupo de transportes alcanzó en 2021 unas ventas de más de 600 millones de euros, con un crecimiento del 17,4 por ciento, según el Libro Blanco de Transporte XXI.

Cargadores

Campofrío apuesta al ‘verde’

Incorpora una tractora eléctrica y un semirremolque frigorífico

TTXI | Madrid

Campofrío, propiedad del grupo mexicano Sigma, avanza en su estrategia de descarbonización con la puesta en servicio de una composición de transporte a temperatura dirigida traccionada por un camión eléctrico. Para ello, ha confiado en la colaboración de las empresas Noriega Grupo Logístico y Alianza Logistics, marca comercial del grupo valenciano Galadtrans.

Fuentes de Alianza Logistics han detallado el alcance de este paso, indicando que “la iniciativa busca no solo reducir la huella de carbono, sino también fomentar prácticas más sostenibles para clientes como Campofrío”. El operador, propiedad de Juan Miguel Dasca y Ale-

xis Dasca, explica que con el arranque del ejercicio “ha querido dar un paso más allá hacia la sostenibilidad, mediante la introducción del camión eléctrico a su estructura”; proyecto en el que ha participado la empresa de transporte Noriega Grupo Logístico, con la que lleva trabajando más de diez años. El conjunto articulado puesto a disposición de los tráficos de Campofrío dispone de una capacidad de carga de 40 toneladas y tienen una autonomía de 300 kilómetros, reduciendo “60 toneladas de CO2 anuales”, señalan desde Alianza Logistics.

Campofrío dispone de seis plantas de producción en España, así como diferentes centros y almacenes reguladores.

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