



#SupportOurDrivers

Transporte XXI

SIL
Barcelona
5-7 junio 2024
Faltan 10 Semanas

Carretera

Ader entra en operativa dedicada para el sector de automoción

Pág. 10

Operadores Logísticos

Ros Logística Integral amplía instalaciones y su flota de transporte

Pág. 14

Marítimo

Terquimsa requerirá más espacio para la transición energética

Pág. 18

Marítimo

El Puerto de Valencia recupera el tráfico de cereales de Ucrania

Pág. 22

Número 695 | Año XXXIII | 01 Abril 2024

www.transportexxi.com

El grupo Inditex da alas a Zaragoza

La multinacional textil, que concentra dos tercios de su carga aérea en el aeropuerto aragonés, abrirá en su entorno un segundo centro logístico de 286.000 m² en 2025 **Pág. 8**



AENA

El aeropuerto de Zaragoza alcanzó su pico en tráfico de carga en 2021.

INÉS CARDENAL

Directora de Comunicación y Asuntos Legales de AOP

“Sin neutralidad tecnológica, el coste será enorme”



Inés Cardenal advierte que empujar al sector del transporte por carretera a la electrificación lo hará menos competitivo, “con la implicación que eso tiene en la economía del país”.

Pág. 32

Carretera

La empresa BCL echa a rodar

Basque Country Logistics (BCL), participada a partes iguales por las cooperativas 686 TLP, Voltrans y Cooperativa de Transportes del Puerto de Pasajes, echa a rodar. La empresa de transporte por carretera da sus primeros pasos con una flota formada por 30 camiones de la marca DAF.

Pág. 12

BOLUDA LINES

Daily Canarias

TRANSPORTE REFRIGERADO PUERTA A PUERTA

45' REEFER
33 europallets

boluda.com.es

Política

Bruselas entreabre la puerta a los megacamiones

La modificación de la Directiva de pesos y dimensiones se queda coja. La nueva regulación tan solo entreabre la puerta a la libre circulación de camiones de más tonelaje, al dejar a la potestad de los Estados miembros la circulación transfronteriza.

Pág. 28

LA FOTO DE LA QUINCENA



J. MARTÍNEZ

CITA INELUDIBLE DEL SECTOR

Profesionales y empresarios del sector logístico y portuario catalán no faltaron a la ineludible cita anual que convoca el Club del Transitario Marítimo, entidad presidida por Jaume Altisent. Lleno hasta la 'bandera' en la dieciséis edición de la 'Calçotada', una oportunidad para estrechar lazos.

SE MUEVEN



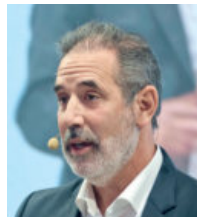
Juan Castellet

El presidente de CETM Multimodal, Juan Castellet, toma los mandos del Consejo Nacional de Transportes Terrestres. Sustituye a Marcos Montero, expresidente de CETM.



Alejandro Barceló

El operador Bergé crea una dirección de Logística de Procesos Industriales, que concentra y consolida toda la actividad de logística industrial. Al frente se encuentra Alejandro Barceló.



Diego García Pastor

La multinacional española GAM ha nombrado a Diego García Pastor nuevo director general de España. Atesora una trayectoria profesional de más de 25 años.



Kristine Kubacki

GXO Logistics, dedicada en exclusiva a contratos logísticos, nombra a Kristine Kubacki directora de Estrategia. El puesto dependerá del director Financiero, Baris Oran.



QUÉ BIEN

Adif ha licitado por 110 millones de euros (IVA incluido) dos contratos para adecuar el gálibo de 26 túneles y 40 pasos superiores de la línea de tren convencional entre Madrid-Zaragoza para adaptarlos a las dimensiones requeridas por los semirremolques y, así, facilitar el paso de las mercancías en dos tramos a su paso por las provincias de Guadalajara, Soria, Zaragoza y Madrid. Con estos dos contratos arranca el plan de inversiones comprometido por el Ministerio de Transportes de más de 468 millones de euros para promover el desarrollo de los servicios de autopista ferroviaria en el itinerario Algeciras-Madrid-Zaragoza. El plan contempla la modernización de la señalización, la ampliación de vías de apartadero en estaciones hasta los 750 metros y la mejora de la infraestructura en puntos clave de la red ferroviaria.



QUÉ MAL

El Ministerio de Transportes ha hecho público el informe desfavorable de Adif sobre la viabilidad técnica y económica de la estación ferroviaria intermodal en la futura área logística del Llano de la Pasiega, situada a 12 kilómetros del puerto de Santander. Según sus demoledoras conclusiones este proyecto no es de interés nacional; no tiene una demanda empresarial a corto y medio plazo que garantice su rentabilidad; y su emplazamiento no es idóneo. Por el contrario, el Gobierno de Cantabria considera que la estación intermodal, que requerirá una inversión de 35 millones dentro de un desembolso total de 125 millones, es "vital" para la expansión del puerto de Santander. Si se mantiene la descoordinación institucional, el desarrollo de esta plataforma, concebida hace 20 años, corre el peligro de descarrilar.

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 Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguía.

Colaboradores: Etayo (Humor), Miguel Rocher,
Ramón Valdivia, Francisco Aranda,
Juan Manuel Martínez, Ana González,
Jordi Espín, Juanjo Martínez (Fotografía).

Director Técnico: Jose Angel Calvo.

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

La aduana de Melilla no abre la barrera

Casi seis años después -se cumplirán el próximo mes de agosto-, la aduana comercial de Melilla sigue cerrada 'a cal y canto' sin justificación alguna que explique el bloqueo unilateral de las importaciones por el único paso terrestre de España y Europa, operativo desde 1959.

Esta realidad, fuera de toda lógica en pleno siglo XXI, pone en entredicho las "buenas relaciones bilaterales entre España y Marruecos", que, según asegura el propio presidente del Gobierno español, Pedro Sánchez, pasan por su mejor momento en décadas. De ser así, se habría reabierto hace ya tiempo la aduana de Melilla, y estrenado la de Ceuta, como se comprometieron ambos gobiernos en abril de hace ya dos años.

Se echa en falta una respuesta más contundente de Pedro Sánchez, que regresó de la última reunión de alto nivel celebrada en Rabat, el pasado mes de febrero, sin una fecha concreta para cumplir la hoja de ruta pactada en abril de 2022 para la reapertura de la aduana de "forma gradual y ordenada". Eso sí, volvió con la confianza de que será pronto.

Es más, el presidente del Ejecutivo anunció que se ha creado un grupo de trabajo -¿otra 'comisión técnica' absurda como la de 2019?-

para analizar la normativa aduanera que se va a aplicar en los futuros intercambios comerciales terrestres entre las aduanas españolas y las de Marruecos. Y es que hace tiempo que se oye hablar de una aduana 'regional' y de una lista de productos que van a ser los únicos que se permitan transitar por este paso aduanero, lo que pone los pelos de punta. Sería inadmisibles que España aceptase una normativa aduanera distinta a la que se aplica en los puertos españoles y marroquíes a los tráficos comerciales entre ellos. Por otra parte, tampoco se ha normalizado el régimen de viajeros procedentes de Melilla y Ceuta.

Empresarios y transportistas están cansados de milongas

La pregunta es obligada: ¿Hasta cuándo pueden seguir España y la Unión Europea mirando hacia otro lado mientras se limita el comercio? Un cierre, injustificado e incomprensible, que incumple los tratados de buena vecindad suscritos con España y varios tratados internacionales. Los empresarios de Melilla, pero también los operadores portuarios, transportistas, transitarios, y tantos otros colectivos del sector, que se juegan los cuartos creando empleo y generando riqueza, están cansados de milongas.

Es hora de pegar un puñetazo en la mesa, por mucho que, en estos momentos, con el ventilador en

marcha del 'caso Koldo', este asunto no parece estar entre los temas más urgentes del Gobierno, con demasiados incendios que apagar. Y es un error mayúsculo que no esté encima de la mesa.

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, mantuvo recientemente un encuentro con la embajadora de Marruecos en España, Karima Benyaich. El objetivo no era otro, según avanzó el propio ministro en redes sociales, que "seguir intensificando y afianzando las buenas relaciones y la colaboración entre ambos países para el desarrollo de las infraestructuras y la movilidad". Y en este desarrollo de infraestructuras y movilidad ya va siendo hora de quitar la señal de 'stop' en la aduana comercial de Melilla, un problema que se ha enquistado en el tiempo.

La cuestión no es baladí. El roto a la estadística del puerto de Melilla, y a la economía, no deja lugar a dudas y es un fiel reflejo de esta nueva realidad. La dársena ha perdido más de la mitad del tráfico desde 2017, cerrando el pasado ejercicio con poco más de medio millón de toneladas. Y la sangría también afecta al contenedor. Se ha pasado de 36.000 TEUs en 2017 a escasos 6.400 en 2023. Una caída superior al 80 por ciento en es-

tos últimos seis años. Y para más inri, Marruecos avanza con paso firme en el desarrollo del nuevo puerto Nador West Med, que construye a 50 kilómetros de Melilla, nuevo rival directo de los puertos españoles en el competitivo escenario del Estrecho. Una infraestructura con financiación europea, al igual que Tánger Med, que ya se ha convertido en el primer puerto del

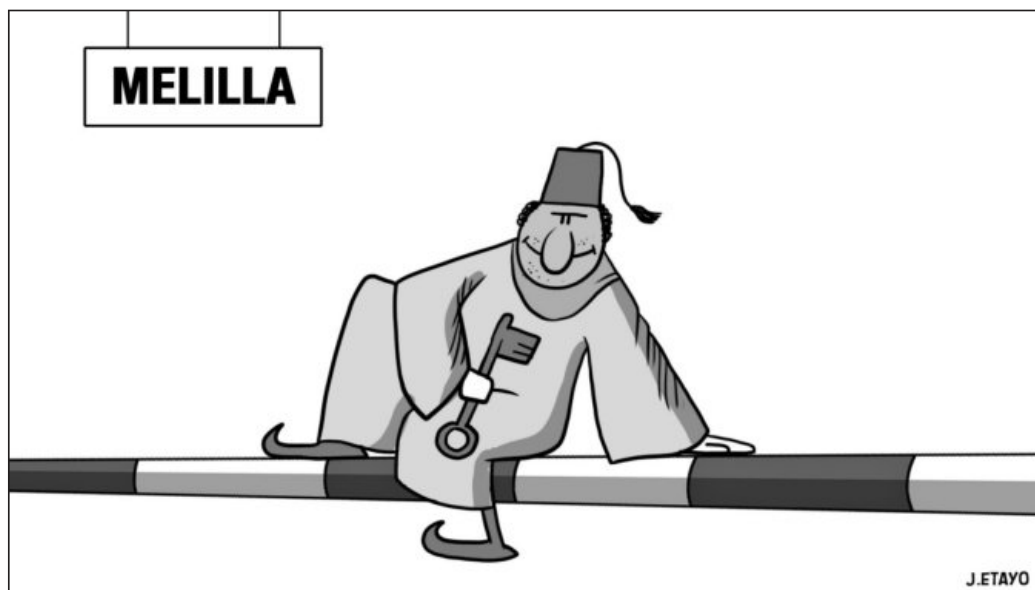
Mediterráneo en contenedores, pasando a toda velocidad a Valencia y Algeciras.

Bruselas debería afinar mejor el destino de las inversiones en infraestructuras, caso de los puertos, de terceros países, en lugar de seguir pegándose tiros en el pie, como con la entrada en vigor del ETS, que, sin duda, también pasará factura a las dársenas europeas. Y, sobre todo, no desvirtuar la libre competencia, justo lo contrario de lo que está haciendo ahora.

Y España, por su parte, tiene que hacer bien sus deberes. Las infraestructuras, y el transporte de mercancías, deberían ser un asunto de Estado, para que su desarrollo siga su curso con independencia de quién gobierne, construyendo país.

España tiene buenas cartas en la mano para convertirse en *hub* logístico global, pero Marruecos también, y está a solo 16 millas náuticas de distancia.

El tráfico del puerto de Melilla se ha desplomado



J. ETAYO

REVOLERA

Ramón
Valdivia

No es tarea fácil encontrar el equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de las compañías para prestar servicios de transporte transfronterizo

Una mirada social al Paquete de Movilidad

Después de más de tres años de intensas negociaciones, finalmente en verano de 2020 el Diario Oficial de la Unión Europea publicó las medidas del denominado *Mobility Package*. Una “revolución” normativa, de aplicación escalonada, que está transformando el sector del transporte por carretera, sobre todo en el ámbito social al regular aspectos como el desplazamiento de los conductores fuera de su país de origen, las normas sobre tiempos de conducción y descanso y tacógrafos o el acceso a la profesión.

Estos elementos sociales, su aplicabilidad en cada uno de los Estados de la UE y los mecanismos de supervisión de la CE es en lo que, precisamente, se ha puesto el foco durante los seminarios organizados en el



marco de SODIAL MP, un proyecto co-financiado por la UE desde su nacimiento en diciembre de 2022, en el que somos la única patronal española presente, junto a otras homólogas europeas y sindicatos de varios países. El objetivo de estos encuentros no es otro que intentar establecer una coherencia interna y externa de las disposiciones para la aplicación y el control del *Mobility Package* para garantizar que no haya contradicciones entre las distintas normativas vigentes en la UE y de forma más amplia, en relación a las políticas públicas apoyadas por los 27.

Tras habernos reunido y mantenido debates, en su mayoría muy constructivos, en Cracovia, París, Roma, Gante y Madrid; este último celebrado a principios de febrero, el próximo día 9 acudiremos a Bruselas para asistir al último seminario en el que se expondrán las conclusiones finales. Un texto pragmático con propuestas de acción y recomendaciones que esperemos que ayude a clarificar algunas de las cuestiones que han provocado algún que otro dolor de cabeza a algunos operadores de transporte. Y es que no es tarea fácil encontrar el equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de las compañías para prestar servicios de transporte transfronterizo.

Cerca del 80 por ciento de las mercancías que se transportan por tierra dentro de la UE se mueve en camión. Concretamente, a bordo de 6,4 millones de camiones. Un escenario en el que España se postula como uno de los grandes, ocupando el tercer puesto en el ranking de países con mayor volumen de transporte de carga por carretera de la UE (266.724 millones de t-km), sólo por detrás de Polonia y Alemania. Un sector estratégico y extremadamente poliédrico, cuyos aspectos sociales conviene ordenar, regular y vigilar para garantizar el bienestar y la seguridad de los profesionales que cada día se suben a su camión.

rvaldivia@astic.net

PICOS DE ORO

Estamos a años luz de que se apueste firmemente por las mujeres en la alta dirección

Blanca Sorigué

Directora general del CZFB

Cuesta mucho encontrar buenos profesionales para trabajar

Mohamed Nadi Samadi

Director de Andalfrió Logística

Demasiadas prisas por electrificar el transporte por carretera

Carmelo González

Presidente del CNTC

El Comisionado del Corredor Atlántico no se ha sentado con ninguno de los puertos de Galicia

Francisco Barea

Presidente de la A.P. de Ferrol-San Cibrao

El título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera está obsoleto; debemos utilizar la formación *online* para ampliar su cualificación

Miguel Ángel Pinero

Subdir. gral. de Centros de FP y Régimen Especial de la Comunidad de Madrid

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE

**Alberto Santana**

Pdte. Puerto de Huelva

El Puerto de Huelva ha obtenido la certificación “Trabajando con la naturaleza” de la Asociación Mundial para las Infraestructuras de la Navegación por la gestión de sus dragados, que además de garantizar la operativa, aporta beneficios medioambientales.

**José Esteban Conesa**

Presidente de Primafrio

Grupo Primafrio continúa con su apuesta por la sostenibilidad de su flota con la incorporación de 311 tractores de Scania. Esta inversión permite continuar situando en una media de 30 meses su política de renovación de sus medios de transporte.

**Eduardo Sañudo**

Dir. gral. Vopak Terquimsa

Vopak Terquimsa completará la ocupación de su concesión en el puerto de Tarragona con la construcción de 10 nuevos tanques. La terminal de graneles líquidos seguirá apostando por la dársena catalana para hacer la transición energética.

**Teresa Ribera**

Ministra Transición Ecológica

Ribera ha reiterado su visión sesgada del transporte, reservando el combustible sintético “para quien tenga un Maserati”, tras un 2023 en el que solo se matricularon 155 vehículos pesados eléctricos, según los datos de Aedive.

LA ROSCA

Alfonso Alday



La legislación europea y española en el ámbito de la transición energética sigue demonizando los motores de combustión, sin justificación alguna

Sostenibilidad insostenible

Los combustibles renovables ganan protagonismo en la carrera hacia las cero emisiones. Las empresas de transporte por carretera están empezando a conocer los beneficios y ventajas del HVO (aceite vegetal hidrotratado), que permite reducir hasta en un 90 por ciento las emisiones de CO₂, y muchos transportistas se preguntan: “¿Dónde estaba esto hasta ahora?”. La cuestión no es baladí. Su compatibilidad con el actual parque de camiones y las infraestructuras de distribución y repostaje hace que el sector pueda empezar a descarbonizarse ya. Es evidente, por tanto, que el mayor reto, más que tecnológico, es regulatorio.

La legislación europea y española en el ámbito de la transición energética sigue demonizando los

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio Martínez



Cambiar el modelo de gobernanza portuaria abre un escenario de pánico sin control. Mirando al mercado, el problema será si el “supervisor” carece de liderazgo

El Mesías

Causa perplejidad intentar asustar al sector desde la prosa afín al ministro Puente diciendo que con las enmiendas portuarias, vivas o muertas, que presentó en marzo el Grupo Parlamentario Republicano, hay una “reforma de la legislación que se quiere colar por la puerta de atrás”. Y todo porque ERC, en libertad parlamentaria, usó un Proyecto de Ley de medidas económicas por los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo para presentarlas. Pero, ¿de dónde venimos?

Es escritor y no recuerda que el PSOE coló vía Ley de protección de los consumidores y usuarios

a.martinez@grupoxxi.com

motores de combustión, sin justificación alguna, empujando a la electrificación como única vía para cumplir la exigente ‘agenda verde’. Y eso, como reiteran desde la Plataforma para la Promoción de los Ecombustibles, es un gravísimo error que puede acabar costando muy caro. No es de recibo que se implementen políticas que penalicen unas formas de energía en favor de otras. Dentro de este amplio campo de juego, los combustibles renovables están llamados a jugar un papel fundamental para la reducción de la huella de carbono de una manera eficiente, segura e inclusiva. Y España tiene una oportunidad única para ser líder en tecnologías de bajas emisiones con combustibles renovables.

El objetivo no es la electrificación, que parece que se ha convertido en un dogma de fe. El objetivo es la descarbonización. Y al errar el objetivo, el reto será mayor. Ya se sabe que “ningún viento es favorable para quien no sabe a qué puerto se encamina” (Séneca).

En una reciente jornada sobre la descarbonización del transporte de mercancías por carretera, celebrada en el marco de la feria Empack y Logistics & Automation Bilbao, la enésima sobre combustibles alternativos, sin que por ello pierda su interés, se volvió a reclamar “neutralidad tecnológica”. O lo que es lo mismo, que la competencia en igualdad de condiciones entre todas las tecnologías sea una realidad. Parece una obviedad, pero la regulación sigue sin enviar señales en esta dirección. Las instituciones han decidido apostar todo a la electromovilidad, sin ver más allá, y el golpe será de los que hacen época. Una apuesta por la sostenibilidad, que, hoy por hoy, parece insostenible.

en 2022 su modelo de estiba, modificando la Ley de Empresas de Trabajo Temporal para que los Centros Portuarios de Empleo (CPE) fueran empresas de propiedad conjunta de base mutualista, constituidas voluntariamente. Si lo hace el partido que preside un Gobierno no es grave, ¿no?

El edificio portuario lleva años en ruinas. No es de extrañar el silencio del Partenón. Ahí están los “Koldos”. Siempre los hubo bajo la máxima del teólogo jesuita Busenbaum “cum finis est licitus, etiam media sunt licita”. Pero, ¿de verdad que el fin justifica los medios? “Era hora de hacer poco ruido”, me confesaba un expresidente portuario hace unos días. Avanzar otra legislatura, mirando de lejos al núcleo del problema. Cambiar el modelo de gobernanza portuaria abre un escenario de pánico sin control. ¿Más política? No conocen la realidad de los puertos. Mirando al mercado, el problema será si el “supervisor” carece de liderazgo. Hoy, está atezado, por el poder ideológico, la política, y por el mercado de unos pocos. Me temo que encontrar el Mesías adecuado para un mercado global, donde cada actor tenga voz, al tiempo que defiende los intereses de los ciudadanos, será complicado.

Pero, otra política es posible. Creo conocer la intimidad del futuro modelo. Disruptivo. Hay que copiar lo mejor de británicos, franceses, alemanes, estadounidenses o australianos. De ese *cocktail* jurídico deberá salir la gobernanza portuaria de España para medio siglo. Más pronto que tarde.

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



Cantaba Miguel Ríos aquello de “ya sé todo de tu vida y sin embargo, no conozco ni un detalle de ti”

Cargueros

El entorno geoestratégico desencadena cambios importantes en la logística mundial. El conflicto bélico en Ucrania y la reciente crisis del mar Rojo son solo dos de los últimos episodios que han provocado un terremoto en las cadenas de suministro globales en lo que va de década.

Una de las consecuencias de esta inestabilidad geopolítica es su impacto en el transporte aéreo de mercancías. Los aviones cargueros han experimentado un importante empujón en tráficos, ante el recorte de vuelos de pasajeros. Actualmente, el 80 por ciento de los movimientos de carga aérea entre Europa y Asia se está concentrando en aviones puramente cargueros. Un fenómeno que también se repite en las conexiones entre Estados Unidos y Asia.

En el caso de España, el florecimiento de los vuelos cargueros en el principal aeropuerto en tráfico de mercancías de nuestro país es también evidente. En el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, este tipo de aviones concentró el 40 por ciento de los movimientos en 2023, frente al tradicional monopolio de los aviones de pasajeros. Esto supone duplicar la cifra media que venía registrando la pista.

Al margen del contexto político, no podemos olvidar, en el caso de Barajas y también de Zaragoza, el efecto tractor que tiene la multinacional textil española Inditex en estos tráficos. El grupo fundado por Amancio Ortega es uno de los protagonistas indiscutibles de la carga aérea mundial y tiene como base principal de sus operaciones a nuestro país. Congratulémonos por ello.

La inflación de vuelos cargueros en Barajas tiene, además, otra lectura positiva. Frente al pesimismo de los que auguraban que un incremento de este tipo de operaciones acabaría colapsando la pista madrileña, la realidad ha demostrado justamente lo contrario. Cantaba Miguel Ríos aquello de “ya sé todo de tu vida y sin embargo, no conozco ni un detalle de ti”.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Ricardo Carreras (izquierda), consejero en Carreras Grupo Logístico, y **Cedric Vigneau**, director de Fleets & CRT de Cepsa, han firmado un acuerdo para fomentar el uso del HVO, un biocombustible que permite reducir hasta en un 90 por ciento las emisiones de CO₂.

HORIZONTE

El crecimiento de los flujos se mantiene, a pesar de las tensiones geopolíticas

Iñaki Eguia



Economía global

Los movimientos comerciales, de capital, información y de personas en todo el mundo alcanzaron máximos históricos en los últimos años, pese a la crisis provocada por la pandemia, los conflictos geopolíticos en Ucrania y Gaza, las tensiones entre Estados Unidos y China o por el 'Brexit'.

Así se recoge en el Informe de Conectividad Global 2024, presentado recientemente por DHL y la New York University Stern School of Business, tras analizar la globalización de 181 países y territorios.

Este estudio revela que la proporción de la producción mundial comercializada internacionalmente volvió a alcanzar un nivel récord en 2022. Tras una ralentización en 2023 se prevé que el comercio acelere su alza en 2024.

Singapur, Países Bajos e Irlanda encabezan el pódium de los países más globalizados, según los datos de DHL, que sitúan a España en el puesto 31 de 181 economías en 2022, y tras escalar cuatro puestos desde 2017.

Este creciente desarrollo también se refleja en el análisis que elabora Unctad sobre el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo Regular (LSCI), que sitúa a España en sexta posición del mundo y primera entre los países europeos, un logro obtenido en 2022 tras aumentar un 35,7 por ciento dicho ratio desde 2006.

La posición geoestratégica peninsular juega a favor pero requiere, entre otras cuestiones, de un óptimo desarrollo portuario, así como de los modos ferroviario y aeroportuario, junto con el transporte por carretera y de las plataformas logísticas para mantener la competitividad y aprovechar la globalización.

i.egua@grupoxxi.com

AGENDA

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

27-28 de noviembre de 2024

Empack y Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición
Madrid
www.logisticsautomationmadrid.com/es

5-7 de febrero de 2025

Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición
Berlín
www.fruitlogistica.com/en/

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez



Nuestro sector está inmerso en una crisis sistémica

Detalles

Estamos muy acostumbrados a los cada vez más frecuentes y grandilocuentes discursos políticos anunciando millonarias inversiones en esto, aquello o lo de más allá. A veces lo acompañan de rimbombantes planes estratégicos de no sé qué y no sé qué más. También nos hemos acostumbrado a que las más de las veces se queden en "flor de un día". Rápidamente pasan de la memoria colectiva al olvido general, que no absoluto.

Soy un optimista positivo convencido, que no por eso ciego a la realidad. Nuestro sector está inmerso en una crisis sistémica que se acelera día tras día. Las causas las conocemos todos, sostenibilidad 360° (medioambiental, social y económica) que incluye principalmente la cuestión de las fuentes de energía; talento (vocaciones, renovación generacional, atracción y retención de personas al sector) y, por último, la muy necesaria transformación digital. Y a esto último me referiré. Cuando se oye transformación digital, muchos entienden digitalización, es decir, incorporar tecnología moderna. Incluyamos aquí los sistemas de seguimiento de flotas, la conocida telemática, los de gestión operativa de transporte, el CMR electrónico o el tacógrafo digital de última generación. Bien, esto es un primer paso imprescindible. Las grandes empresas de transporte han avanzado en estos últimos años. Las medianas y sobre todo las pequeñas, no tanto, o nada.

Últimamente "este nuestro ministerio" empieza a prestar más atención a la segunda parte imprescindible en esta transformación: el factor humano. La edad media de los trabajadores del sector está en los 55 años. Hace falta mucha acción de formación, ayuda, sensibilización y ponérselo muy fácil. Y esta es la clave. Para conseguirlo no basta con anuncios y planes.

¿Y si hiciésemos un experimento piloto? Con ayuda pública económica, en un entorno controlado y con una muestra significativa en cantidad y perfil de participantes. Tenemos los ingredientes necesarios y el chef y cocineros adecuados. ¿Quién se apunta?

jmmartinezmourin@gmail.com

TRIBUNA LIBRE

Josep Maria Fortuny

Juan Miguel Sánchez



Ejes de Prioridad para la nueva legislatura del transporte

La rueda de la movilidad

La intención de este artículo es la de centrarse en la situación actual respecto a los que se consideran más relevantes, entre los innumerables radios que existen en la rueda de la movilidad, que deben ser abordados y potenciados en la presente legislatura, y sobre los que ya viene trabajando desde hace años el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell.

Las iniciativas para reforzar la rueda de la movilidad, el transporte y la logística, deberían ir dirigidas a los siguientes cinco radios:

Intermodalidad. Para potenciar el ferrocarril de mercancías es necesario ir urdiendo una tupida red de implicaciones público-privadas de amplio espectro, con participación variada de administraciones, entes públicos y sociedades de los diferentes modos de transporte, en la zona pública, y variedad de agentes privados. Igualmente darle seguridad y previsibilidad a la acción pública, inversiones ciertas y apoyo público y privado constante al modo ferroviario.

Gestión de los fondos europeos: hace falta dar a conocer datos y realizar los análisis suficientes para saber cómo, a quiénes y en qué proyectos se ha repartido, se está repartiendo o se puede hacer en el futuro, para incidir en lo estratégico. Una evaluación del uso de los fondos es fundamental para afrontar el reto de que su aplicación tenga intención estructural para todo el sector, y no solo abordar soluciones coyunturales de algunas grandes empresas, la mayor parte de las veces de carácter público.

Transición energética y transición ecológica van unidos en la movilidad. Sin embargo, los calendarios referidos a los combustibles no van de la mano de los calendarios de los vehículos, y en especial de los motores, y no lo van respecto de las instalaciones de recarga y suministro de energía en cada caso. Ese aspecto de desincronización produce mucha zozobra y costes que perjudican a las empresas además de a la transición. Por otro lado, una visión amplia del proceso requiere abordar todas

las reducciones posibles de emisiones, sin demonizar a priori ninguna opción.

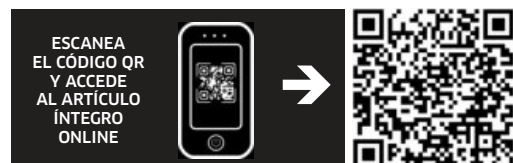
Proyecto de ley de movilidad: Merece la pena hacer un repaso de todas las herramientas que las administraciones gestoras de servicios públicos tienen a su alcance para generar servicios en metrópolis, ciudades medias y núcleos de población de la España rural. El reimpulso de la voluntad política se tendría que hacer con un encuentro de la conferencia sectorial liderada por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, pero con el máximo respeto a todas las competencias autonómicas y locales. La participación del transporte en autobús está por resolver. El diseño de contratos equilibrados con servicios rentables y deficitarios, unido, cuando no, a una compensación, como establece el reglamento europeo, es un aspecto de máxima relevancia en la movilidad en general. Cada vez se impone con más fuerza la necesidad de potenciar los servicios públicos, sus contratos y compensaciones, a través de la creación de una agencia pública especializada para todos los modos de transporte, adscrita al Mitma; ello sería un factor de impulso desde la gobernanza, acompañado de la administración de un fondo estatal de compensación de OSP, que favorezca la creación de criterios válidos para todos los contratos de servicio público de toda España, con acceso al mismo de todas las administraciones públicas titulares de los servicios.

Por último, y respecto a la **fiscalidad**, se van dando pasos por diversas vías para la internalización de los costes externos de la movilidad y del transporte; desde la UE avanza en incluir al transporte

por carretera en un régimen nuevo del comercio de derechos de emisiones, que presenta elementos interesantes, pero muchas dudas acerca de su implantación y su impacto, por eso, conviene seguirlo de cerca. Y en el futuro, aunque de momento se congela, seguiremos viendo propuestas para abordar el pago por uso de infraestructuras en autovías y autopistas en España. Hay que trabajar en ello y despejar muchas dudas para que su llegada sea consensuada y su

impacto no dañe a una actividad tan estratégica como es la movilidad.

Estos son los cinco grandes radios que pueden traer oportunidades de ordenación y crecimiento armónico, que tienen una vista a corto y medio plazo, y que abordan retos indudables que merecen un debate sereno, la aportación científica y el consenso político y social para que no pongan en riesgo ni a las empresas ni al empleo.



ESCANEA EL CÓDIGO QR Y ACCEDE AL ARTÍCULO ÍNTEGRO ONLINE



PEQUEÑO HERMANO

Javier Miranda Descalzo



El bunkering en Algeciras es indicador de la salud del puerto

Manolo Piedra

En Algeciras, en enero de 2019, tomaba café y recibía cátedra en una de esas mañanas en las que el Peñón amanece tocado con boina. Un mal día para navegar. Manolo Piedra hablaba generoso, como siempre, como es él. Desde la humildad y con la fortaleza de una familia que solo ha conocido esfuerzo y ha derrochado imaginación y arrojo para salir adelante en una de las comarcas más olvidadas de España. El padre de Manolo tenía una carreta y un par de mulos, y acarrea arena de la playa para la construcción. Solo una generación después, Manolo y su hermano tocan todos los palos del negocio del aprovisionamiento al buque, junto al transporte, la logística y más. Son líderes. Son el Grupo Piedra.

Pero aquella mañana de viento caliente no las tenía todas consigo, mi buen Manolo. “O le echan ganas a esto, o no vamos a aguantar, Javier”. Además, después de muchos años, Manuel Morón dejaba el timón del mayor puerto del Mediterráneo con una confesión que pude recoger en la última entrevista para TXXI: “Espero que el que venga tenga el acierto para sumar el apoyo político que yo no he tenido”, y cerraba con “me duele el ferrocarril, Javier”. Y llegó la pandemia, y un año después, con el rebote, el *bunkering* se disparó con un crecimiento del 30%. Récord histórico. El puerto iba como un clase América navegando de largo. El rumbo se mantuvo hasta el año pasado, cuando las toneladas totales de aprovisionamiento cayeron un 6%. La boina en el Peñón.

El *bunkering* es un indicador de la fortaleza del puerto: la conectividad. Algeciras se encuentra en un cruce de rutas transoceánicas principales, y más barcos son más escalas, son más servicios. El equipo que hoy dirige Gerardo Landaluce ha conseguido registros históricos. La conectividad es su bandera y su compás. Y así compite la Bahía.

Manolo acaba de dejar atrás veinte años al frente de AESBA, pero va seguir cerca. No lo puede evitar. Así son en el Campo más “especial” de España.

Aéreo

Inditex da alas a Zaragoza

La multinacional textil española, que concentra dos tercios de su carga aérea en el aeropuerto aragonés, abrirá en su entorno un segundo centro logístico de 286.000 m² en 2025

C. Sánchez | Zaragoza
El 'efecto Inditex' sigue siendo el motor que impulsa los movimientos de mercancías en el aeropuerto de Zaragoza. La multinacional textil española sigue dando alas a la pista aragonesa, en la que concentra dos tercios del volumen de carga aérea que genera, con el anuncio de la próxima apertura de un segundo centro logístico para la firma Zara en los alrededores del aeródromo aragonés.

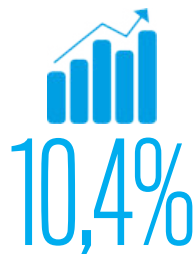
Así lo contempla el 'Plan de expansión logístico 2024-2025' de Inditex, que se acaba de hacer público. La multinacional, fundada por Amancio Ortega, afronta un programa de inversiones extraordinarias para atender al fuerte incremento de la demanda y que se materializará en sendas partidas de 900 millones anuales durante el período citado. La compañía experimentó un incremento en sus ventas del 10,4 por ciento el pasado año y ha iniciado 2024 con crecimientos por encima del 11 por ciento.

El proyecto estrella es el segundo centro de distribución en la provincia de Zaragoza, denominado 'Zaragoza II' por la multinacional española, y que contempla la construcción de una plataforma logística XXL de 286.000 metros cuadrados sobre una parcela que supera los 400.000 metros cuadrados. Las previsiones que maneja Inditex es la entrada en operación de las nuevas instalaciones en el segundo semestre de 2025.

El nuevo centro de dis-

tribución 'Zaragoza II' de Inditex se une a los cuatro grandes centros logísticos con los que cuenta actualmente la multinacional en Arteixo (A Coruña), Meco (Madrid), Lelystad (Países Bajos) y Zaragoza.

El plan logístico de la multinacional textil se completará con un nuevo centro de distribución para la marca Bershka de 116.000 metros cuadrados que se ubicará en la Comunidad Valenciana, otro de 141.000 metros cuadrados para la marca Tempe tam-



CRECIERON LAS VENTAS DE LA MULTINACIONAL ESPAÑOLA INDITEX EL PASADO AÑO

bién en la Comunidad Valenciana, así como una ampliación de 123.000 metros cuadrados del centro de distribución de la marca Zara en Lelystad (Países Bajos). Todas estas nuevas instalaciones iniciarán su operativa en el segundo semestre del próximo año.

La apuesta de Inditex por Zaragoza conlleva unas previsiones optimistas de crecimiento de los volúmenes de carga del aeropuerto de la capital aragonesa. Precisamente, la directora general Comercial e Inmo-

biliaria de Aena, María José Cuenda, ha anunciado que "en breve, vamos a presentar un proyecto de inversión para ampliar las infraestructuras de carga del aeropuerto de Zaragoza", como adelantó este periódico en una pasada edición. En su momento, Aena asumió ya sendas inversiones de 30 millones de euros para el período 2008-2017 y de 25 millones desde 2018 para ampliar, acondicionar y mejorar las capacidades para la carga aérea en el aeródromo zaragozano.

Este proyecto de inversión está directamente relacionado con los planes de crecimiento de Inditex en el entorno del aeropuerto, puesto que como reconocía el presidente de Aena, Maurici Lucena, uno de los puntos fuertes del negocio en nuestro país tiene que ver con el hecho de contar "con empresas con mucha capacidad de impulsar la carga aérea, como son los casos de Inditex o de la industria farmacéutica, que tienen una capacidad de recorrido al alza".

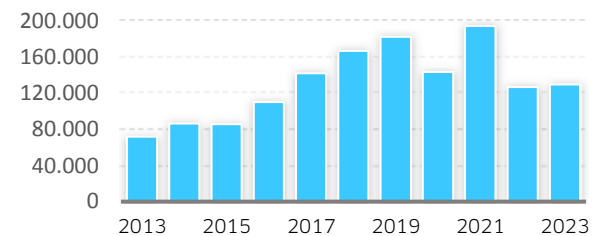
"La dependencia de los volúmenes de Inditex para el negocio de la carga aérea en el aeropuerto de Zaragoza es evidente", señalan fuentes del sector. De hecho, el estallido del conflicto bélico en Ucrania, que motivó que el grupo Inditex dejase de operar en Rusia y su área de influencia, tuvo un fuerte impacto en los tráfic de carga de la pista, que llegó a ser la segunda en el ranking de carga, solo por detrás de Madrid-Barajas, en el período



El aeropuerto de Zaragoza alcanzó su pico en tráfico de carga en 2021.

ZARAGOZA RETOMA EL CRECIMIENTO

Tan solo la pandemia y el conflicto bélico en Ucrania han provocado caídas interanuales del tráfico de mercancías en el aeropuerto aragonés.

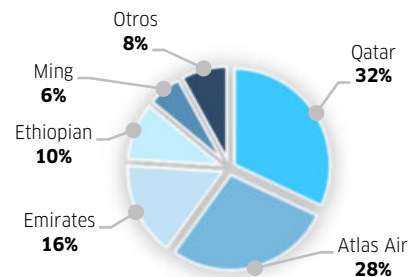


En toneladas, correspondientes al primer trimestre de cada año. Fuente: Aena.

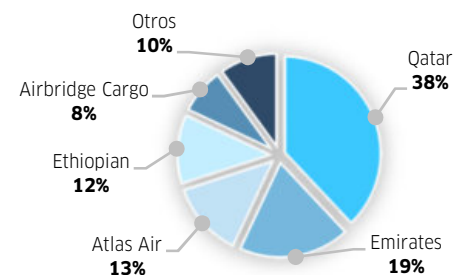
QATAR AIRWAYS LIDERA LOS TRÁFICOS

La aerolínea asiática se mantiene al frente de los movimientos de carga aérea en Zaragoza, ahora seguida más de cerca por la estadounidense Atlas Air.

2023



2022



En porcentaje, cuota por aerolíneas. Fuente: Aena.

Carretera

Auto Radio refuerza su red

La compañía, gestionada por la familia del empresario Luis Fernández Somoza, estrena sus nuevas instalaciones de Santiago de Compostela tras invertir 8 millones de euros



AEINA

de 2019 a 2021. A partir del verano pasado, sin embargo, el aeropuerto de Zaragoza ha ido recobrando paulatinamente sus volúmenes. Así, el pasado año, la instalación alcanzó un tráfico de 129.753 toneladas, lo que representó un crecimiento del 2,2 por ciento respecto al ejercicio anterior. Además, los dos primeros meses del presente año han arrancado también en positivo, con crecimientos por encima del 27 por ciento.

Repunte en volúmenes

Tras la desaparición de la ruta con Rusia que operaba Airbridge Cargo se ha producido una reordenación de los movimientos por aerolíneas, si bien Qatar Airways mantiene el liderazgo en volúmenes de la instalación, con un movimiento de 42.218 toneladas el pasado año. Le sigue Atlas Air con un tráfico de 36.704 toneladas en 2023 y Emirates con 20.295 toneladas.

Por destinos, Catar lidera los tráficos con 35.647 toneladas transportadas desde y hacia Zaragoza en 2023, seguida por México con 16.497 toneladas, China (13.783), Emiratos Árabes (13.296) y Estados Unidos (9.610). La balanza entre importaciones y exportaciones se decanta por estas últimas, con un movimiento de 76.524 toneladas frente a las 53.349 toneladas de importación.

I. Eguía | Santiago de Compostela Transportes Auto Radio ha fortalecido su red de delegaciones en Galicia con la puesta en marcha de nuevas instalaciones en el polígono industrial A Sionlla de Santiago de Compostela (A Coruña). La inversión alcanza los 8 millones de euros. La empresa, gestionada por la familia del empresario Luis Fernández Somoza, ha completado la construcción de una nave de 9.500 metros cuadrados, dentro de una parcela de 18.000 metros cuadrados, triplicando casi la superficie que disponía anteriormente en el polígono del Tambre, también en Santiago de Compostela.

La nueva delegación coruñesa, que supone pasar de 6 muelles de carga a los 41 actuales, integra las actividades de distribución, logística y almacenaje, y es, además, el centro de coordinación de transportes del operador en Galicia.

El nuevo inmueble, que está certificado por el sello Breeam con la calificación *Good*, ha sido diseñado y construido para reducir las emisiones de carbono. El complejo, además, está equipado con sistemas de recarga de vehículos eléctricos e integra paneles fotovoltaicos en la cubierta de la nave. Este compromiso medioambiental de Auto Radio también se refleja en la implementación de sistemas de iluminación LED, tanto en la zona de almacenes como en las oficinas, que junto con

La nueva delegación triplica el espacio de la anterior

el aislamiento térmico instalado, contribuyen a reducir el consumo de energía y los costes operativos, alcanzando ahorros que pueden estimarse en torno al 30 por ciento frente a naves industriales convencionales.

Auto Radio, que opera con una flota de más de 180 vehículos, tiene su sede central en el polígono empresarial de Pocomaco de A Coruña, en una nave de 14.000 metros cuadrados, así otros 1.000 metros cuadrados de depósito fiscal.

La red de delegaciones del trans-



Imagen de la nueva delegación de Transportes Auto Radio en Santiago de Compostela.

portista gallego suma a las nuevas instalaciones en Santiago de Compostela una nave de 4.600 metros cuadrados en la Ciudad del Transporte de Ourense; otros 6.000 metros cuadrados en el Parque Tecnológico y Logístico de Vigo; y un al-

macén de 1.800 metros cuadrados en el polígono de Ceao, en Lugo.

Transportes Auto Radio contabilizó una facturación de 14,2 millones de euros en 2022, un 8,5 por ciento más que en el ejercicio anterior, según el Registro Mercantil.

REALE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS

**MUCHO MÁS
QUE UN SEGURO.**

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

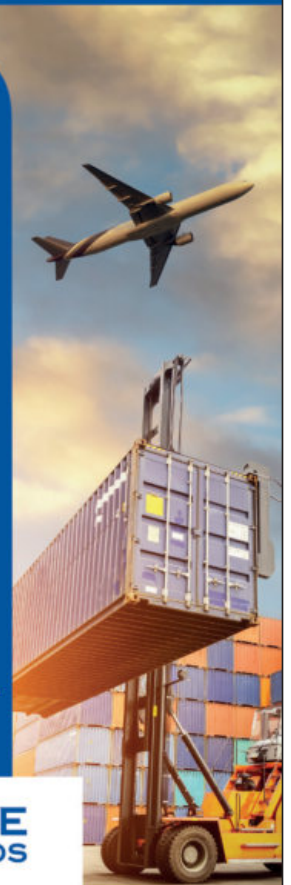
Por eso te ofrecemos:

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

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

transportes.reale@reale.es/ reale.es

**REALE
SEGUROS**





La compañía Servicios Empresariales Ader ha ampliado en 30 unidades los vehículos eléctricos durante el pasado año.

Carretera

Ader entra en dedicado para la automoción

La compañía, propiedad de la multinacional sudafricana Supergroup, crece en flota propia sostenible alcanzando los 90 vehículos eléctricos

Eva Mármol | Barcelona

Servicios Empresariales Ader, especializada en transporte dedicado, ha entrado en una nueva actividad, la operativa dedicada para el sector de la automoción. La compañía, propiedad de la multinacional sudafricana Supergroup, ya trabajaba con anterioridad para este sector en servicios de transporte exprés, otra de sus líneas de negocio.

Ahora, ha entrado en la operativa dedicada para fabricantes y distribuidores automovilísticos, lo que pasa por “el aprovisionamiento, gestionar mercancías en nuestras plataformas, el suministro a la cadena de montaje o la entrega nocturna de piezas de repuesto”, señala Álvaro Ruiz de Gor-

doa, director de Desarrollo de Negocio de Ader. La compañía entró en este nuevo nicho en 2023, “lo estamos impulsando más este año, ya que tenemos capacidad operativa para ello”.

El pasado ejercicio no ha sido tan bueno como los anteriores para el transporte de medio y gran volumen de operaciones de *ecommerce* B2C, otra de sus líneas de negocio: “Notamos cierto retroceso en el segundo semestre, que se agudizó más a finales de año”. Esta actividad ha resultado afectada “por la bajada del consumo, que hemos compensado más por la captación de nuevos clientes que por el crecimiento de los que ya teníamos”.

En cambio, ha crecido en su actividad principal, las soluciones dedicadas, debido, en parte, a entrar en servicios a la automoción, mientras que el transporte exprés ha resultado menos afectado por la caída del consumo al estar más vinculado a la operativa B2B.

Ader sigue ampliando la flota sostenible, “es una apuesta clara del grupo y en la que nos acompañan algunos clientes”. Incorporó 30 nuevos vehículos eléctricos el año pasado, alcanzando aproximadamente 90 unidades de este tipo. Una apuesta que tendrá continuidad a lo largo de este año.

Supergroup prevé cerrar el presente ejercicio fiscal, entre junio de 2023 y julio de 2024, con una facturación que rondará los

100 millones de euros en el mercado español a través de sus filiales, unas ventas similares a las del ejercicio precedente.

Supergroup ha crecido vía compras en los últimos años en España. La multinacional sudafricana entró en el mercado español con la adquisición, a través de la alemana In Time Express Logistik, de Ader en 2017. Cinco años después, se reforzó en el mercado peninsular con la compra de TI Transporte Inmediato, grupo navarro especializado en servicios de última milla B2B y B2C, sobre todo para los sectores de Ho-

reca, alimentación y farmacia. Y no fue el único crecimiento inorgánico en 2022, también adquirió SuplyChange, consultora de transporte y logística. “Seguimos enfocados al crecimiento orgánico y vía adquisiciones si hay oportunidad”.

Ader es una de las principales empresas de transporte por carretera con sede en Cataluña, ocupando el puesto número cinco de la clasificación, con una facturación de 81,52 millones de euros en 2021, según el último Libro Blanco del sector de Transporte XXI. Pamplona TI Transporte Inmediato fue undécima en el ranking de la Comunidad de Navarra con unas ventas de 11,61 millones. Ader y TI Transporte Inmediato tuvieron unas facturaciones de 85,81 millones y de 17,53 millones, respectivamente, en 2022, según el Registro Mercantil.



Es una apuesta clara del grupo y en la que nos acompañan clientes

Álvaro Ruiz de Gordo

Dir. de Desarrollo de Negocio

Operadores Logísticos

SSM mantiene la salud en Galicia

La empresa Severiano Servicio Móvil logra la adjudicación de Sergas por 5 años con un presupuesto de 68,8 millones

Iñaki Eguía | As Pontes
El Servicio Gallego de Salud (Sergas) ha adjudicado a Severiano Servicio Móvil (SSM) el contrato quinquenal de logística sanitaria de la comunidad autónoma por un presupuesto de 68,8 millones de euros (IVA incluido).

Esta adjudicación supone dar continuidad al servicio que el operador logístico gallego presta a Sergas desde 2012, cuando logró un contrato por un periodo de 10 años por un presupuesto de 88,3 millones de euros, y que estaba prorrogado desde junio del pasado año.

Severiano Servicio Móvil desarrolla para Sergas la recepción de los materiales sanitarios, almacenamiento y custodia, la simbolización para ser identificados, reacondicionamiento y re-embalaje, preparación de pedidos de reposición, transporte y distribución, control de inventarios y logística inversa.

SSM trabaja para el servicio de Sergas desde 2012

Para ello, SSM gestiona la Plataforma Logística del Sergas, en marcha desde 2013 y situada en Negreira (A Coruña), desde la cual se encarga de un suministro diario que supera las 11.000 demandas destinadas a más de 500 centros sanitarios, entre hospitales, puntos de atención continuada, centros de salud, consultorios y residencias.

El reciente concurso adjudicado por Sergas prioriza seguir avanzando en la automatización de los equipos y sistemas de almacenamiento, preparación y

gestión de su plataforma logística, entre otros retos.

Facturación de 64 millones
Severiano Servicio Móvil, que en 2022 mantuvo su cifra de negocio de 64,8

millones de euros, es la principal empresa de la veintena que tiene Grupo Servicio Móvil, al generar más de la mitad de sus ingresos totales. Junto a SSM también se encuentran en

el holding gallego los operadores logísticos Logisdoc Serveis Integrals y CSM Logística Farmacéutica, con unas facturaciones de 7,3 y casi 1,3 millones respectivamente en 2022.

Somos parte del cambio.
Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat

Carretera

Basque Country Logistics echa a rodar con una flota de 30 camiones

La sociedad, participada a partes iguales por las cooperativas 686 TLP, Voltrans y Cooperativa de Transportes del Puerto de Pasajes, centra su actividad en el transporte de carga general, volquetes y basculantes, así como en 'lona'

Alfonso Alday | Bilbao

La empresa de transporte por carretera Basque Country Logistics (BCL), participada a partes iguales por las cooperativas 686 TLP, Voltrans y Cooperativa de Transportes del Puerto de Pasajes, echa a rodar.

La sociedad, con sede en San Sebastián (Guipúzcoa), centrará su actividad en el transporte de mercancía general, volquetes y basculantes, así como en 'lona', tanto en carga completa como fraccionada. La facturación prevista para 2024 se sitúa en los 2,3 millones de euros, con una proyección de crecimiento de más del 50 por ciento en 2025, hasta alcanzar los 3,5 millones.

BCL da sus primeros pasos con una flota de 30 camiones de la marca DAF, modelo XF 480, adquiridos recientemente a través de Hergovisa, grupo de concesionarios oficial del fabricante de vehículos neerlandés. La inversión supera los 3 millones de euros. Así lo avanzaron a Transporte XXI responsables del proyecto, que no descartan realizar otro pedido de quince unidades a finales de año.

Las ventas previstas para 2024 se sitúan en 2,3 millones

Las primeras quince cabezas tractoras llegaron el pasado 11 de marzo al puerto de Bilbao. La entrega y puesta a disposición de las otras quince está prevista para mayo.

Los vehículos se han entregado con ADR y equipo basculante, así como con tacógrafo de última generación. Además, van equipados con GPS de seguimiento, ordenador e impresora, que se gestiona con una tablet, lo que permite enviar al vehículo cualquier documento necesario al instante, apuntaron los mismos interlocutores.

Las tres cooperativas también han realizado una serie de pedidos de nuevas plataformas, disponibles en julio. La compra incluye siete plataformas de volquete y 17

para carga general (lonas adaptables), para transporte de chapas anchas, bobinas y mercancía paletizada.

Origen de la iniciativa

El proyecto tiene su origen a principios de 2022, una vez superada la pandemia, fruto de las reuniones periódicas que mantienen las cooperativas 686 TLP, Voltrans y Cooperativa de Transportes del Puerto de Pasajes con el objetivo de trazar las líneas estratégicas de trabajo conjuntas.

Las tres sociedades identificaron dos grandes retos de cara a futuro. Por un lado, mantener e incrementar la capacidad de carga por parte de las cooperativas, "an-

te unas leyes y mercado que no facilitan, sino que impiden, el acceso al sector de transportistas profesionales autónomos". De hecho, recordaron que las tres cooperativas han reducido en la última década un 50 por ciento la capacidad de arrastre. El segundo reto identificado pone el foco en la necesidad de colaborar y cooperar para crecer. "Del análisis de la situación actual, se puso de manifiesto que todas las cooperativas, independientemente de su tamaño, nos enfrentamos a los mismos problemas en el día a día", explicaron.

El 28 de octubre del pasado año, las tres cooperativas, de manera simultánea, reunieron a sus respectivas asambleas de socios y aprobaron la puesta en marcha del proyecto Basque Country Logistics (BCL), que permitirá aumentar la capacidad de carga y arrastre de los socios al contar con más medios. "Actualmente subcontratamos una parte del transporte, que a partir de ahora lo haremos con vehículos de Basque Country Logistics", añadieron a este periódico los mismos medios.

Por último, las tres cooperativas destacaron el hecho de que, por primera vez, se están sumando mujeres conductoras. "Pue-



Imagen de los primeros 15 camiones de BCL del pedido de 30 unidades.



de representar para ellas un acceso importante a este sector en los próximos años". Además, añadieron que con esta iniciativa se ofrece a los conductores una carrera profesional y el acceso a la condición de socio de trabajo o de socio transportista, en su caso, al cabo de cinco años, si así lo solicitan, facilitando la financiación para la adquisición del vehículo.



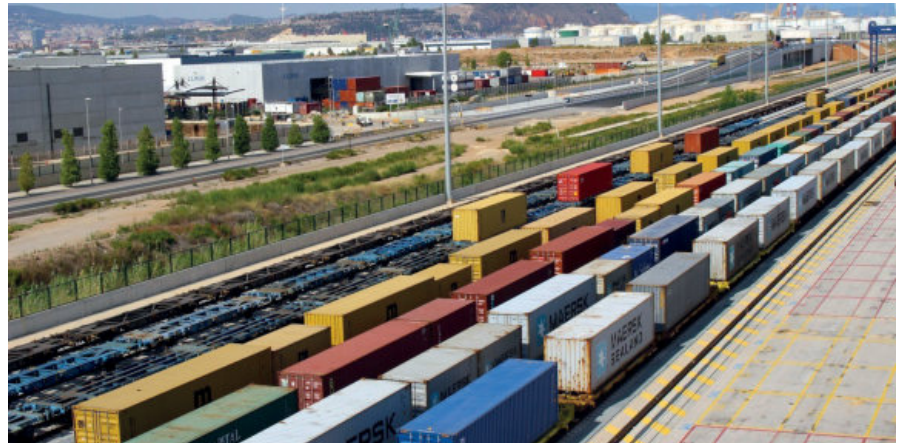
El incremento de capacidad permitirá afrontar el crecimiento del tráfico ferropuertoario.

Responsables de BCL posan en el puerto de Bilbao con los nuevos camiones.

Las cooperativas impulsoras de este proyecto mantienen un contingente de unas 300 plataformas de arrastre de diferentes características y especialidades, y una flota formada por 245 cabezas tractoras, a las que ahora se suman las 30 nuevas unidades. La cifra de negocio conjunta rondó los 42 millones en 2023, con una previsión de crecimiento de un 10 por ciento para 2024.



TRANSPORTE XXI



Marítimo

Barcelona ganará capacidad ferroviaria

La Autoridad Portuaria construirá una cuarta vía en el muelle Príncipe de España y desdoblará parcialmente un tramo de la vía general a la espera de los nuevos accesos

Eva Mármol | Barcelona
La Autoridad Portuaria de Barcelona ha sacado a concurso la redacción de dos proyectos de ampliación de la red ferroviaria interna para ganar capacidad y poder asumir el incremento de tráficos ferropuertoarios hasta que sean una realidad los nuevos accesos terrestres.

La entidad contempla la construcción de una cuarta vía en la terminal de Príncipe de España. Así, se facilitará liberar la vía 1 de la citada terminal de su uso actual como vía de carga y descarga de vehículos para su utilización preferente como apartadero que permita el cruce de los trenes que circulen por la vía general a la vez que se mantiene la capacidad de la terminal, que cuenta con tres vías de carga y descarga.

La segunda actuación consiste en el desdoblamiento parcial de la vía general por el lado sur en un tramo que permita independizar las operaciones de acceso a la terminal de la dársena Sur de las circulaciones por la vía general del citado tramo. La terminal ferroviaria del muelle Príncipe de España, dedica

da a vehículos, cuenta con los tres anchos, UIC, ibérico y métrico, mientras que la terminal de la dársena Sur, también utilizada para automóviles, tiene el ibérico y el ancho internacional.

Train Port Barcelona

Train Port Barcelona ya es una realidad. La Autoridad Portuaria y el Adif han constituido la sociedad conjunta, a partes iguales, que gestionará el nodo logístico ferroviario integrado por las instalaciones de Can Tunis y La Llagosta, así como por la futura terminal intermodal interior. Además, Train Port Barcelona

formará parte del accionariado de la futura autopista ferroviaria, con una participación minoritaria, que se construirá en el antiguo cauce del río Llobregat, *ferroustage* por la que ha mostrado interés VIIA.

La sociedad está presidida por el director general de la Autoridad Portuaria, José Alberto Carbonell. Además de representantes del Adif y del Puerto, forma parte del consejo de administración el presidente de Cimalsa. La creación de esta sociedad es uno de los acuerdos incluidos en el protocolo para los nuevos accesos terrestres.





ROS LOGÍSTICA INTEGRAL

Operadores Logísticos

Ros dispone de una flota formada por 110 tractoras.

Ros Logística Integral inyecta capacidad

El operador, especializado en almacenaje y transporte de graneles y productos siderúrgicos, abrirá una nueva plataforma en Valencia y alcanza una flota propia de 110 tractoras

Antonio Martínez | Valencia
Ros Logística Integral, especializada en transporte y almacenaje de graneles y productos siderúrgicos, está inmersa en una estrategia inversora de ampliación y modernización de sus instalaciones y de su flota terrestre.

La compañía tiene prevista la apertura de un nuevo centro logístico en la localidad valenciana de Picassent, con una superficie de 4.100 metros cuadrados. Con la nueva plataforma, Ros Logística Integral alcanzará la decena de centros logísticos, que están repartidos

ROS LOGÍSTICA INTEGRAL SL

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018
Ingresos explotación	16,15	+18%	+53%	13,74	11,09	10,55	10,62
Ebitda	3,27	+63%	+70%	2,01	2,49	1,93	1,70
Resultado d.i.	1,10	+451%	+141%	0,20	0,76	0,45	0,50
Patrimonio neto	6,83	+19%	+25%	5,74	5,52	5,46	5,01
Empleados	118	-4%	+31%	123	98	90	81

Millones de euros, salvo empleo.

de forma estratégica al sur, centro y norte de la provincia de Valencia, totalizando una superficie de más de 93.000 metros cuadrados. Actualmente en la zona sur dispone de almacenes en Albal y Silla, mientras que en el centro se encuentra ubicada en Ribarroja, mientras que en la zona norte está implantada en Puzol y Puerto de Sagunto.

Con esta red de almacenes, la compañía dispone de una capacidad de almacenaje que oscila entre 84.000 y 95.000 toneladas de mercancía a granel. Junto a esta red en Valencia, la compañía dispone de una delegación en Barcelona para atender los flujos de la zona.

Enrique Ros, consejero delegado de Ros Logística Integral, explicó que el objetivo de la compañía es “optimizar y aumentar nuestra capacidad”. Además, añadió, que “el crecimiento ha sido una constante en los últimos años”, logrando ser “un referente en la logística de graneles, con una flota en expansión que trabaja en el ámbito regional, nacional e internacional y ello se complementa con un aumento importante de nuestra capacidad de almacenaje al ampliar en centros logísticos”.

Junto a la red logística, la compañía está ganando talla en su oferta de transporte terrestre. En este sentido, Ros ha

incorporado dos nuevas tractoras que permiten a la empresa alcanzar 110 unidades de flota propia. A eso se añadirá, el próximo mes de mayo, la incorporación de una decena de semirremolques basculantes, así como una renovación de una parte de los equipos porque, según Ros, “nuestra máxima es tener una flota moderna donde la innovación y sostenibilidad son esenciales”.

Diversificación

Si bien la compañía ha puesto el foco en el transporte de granes y siderúrgicos, también realiza tráficos de contenedores, paletería, cargas especiales y peligrosas, “una diversidad y polivalencia que nos permite evitar la estacionalidad y tener estabilidad de cargas durante las diferentes épocas del año”, matizó Ros. La firma reúne una flota formada por bañeras, pisos móviles, tautliner y charreras para ofrecer un servicio dedicado a los siderúrgico, ce- realero y producto terminado.

93.000

METROS CUADRADOS
PARA LA LOGÍSTICA DE
GRANEL Y SIDERURGIA

Aparte de este equipamiento, la compañía ofrece, junto al círculo completo de la logística, servicios de carga, estiba y desestiba, para lo que dispone de 25 palas frontales en su red de almacenes y que también ofrece a sus clientes en régimen de alquiler.

En cuanto a las previsiones de cara a 2024, Ros se mostró “muy optimista”, ya que “parece que los flujos de importación a través de los puertos seguirán creciendo, por lo que prevemos un año de intensa actividad en nuestro almacenaje, complementándolo con aumento de nuestro transporte de ámbito regional”. La compañía también realiza tráficos internacionales, principalmente en el mercado italiano “donde estamos ampliamente asentados”, así como en Francia, Alemania, Países Bajos, Bélgica o Portugal que forman parte de sus rutas diarias desde Valencia.

Carretera

De Rijke crecerá como operador logístico

La filial española de la multinacional neerlandesa, cuya principal actividad es el transporte por carretera, diversificará entrando en nuevos productos y tipología de clientes al estrenar plataforma

Eva Mármol | Barcelona

De Rijke Transportes & Logística España, cuya principal actividad es el transporte por carretera de materias primas, crecerá como operador logístico con una nueva plataforma en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), donde centralizará la actividad que ahora tiene repartida en dos naves en la provincia de Barcelona. “Las instalaciones se nos habían quedado pequeñas y necesitábamos más espacio para crecer”, señala Mikel Schreuders, director general de De Rijke España.



Mike Schreuders, director general de De Rijke, y Óscar Heras, director de GLP España.

La filial española de la multinacional neerlandesa De Rijke invierte unos 500.000 euros en la nueva plataforma, que supone ganar alrededor del 40 por ciento más de superficie, hasta los 14.348 metros cuadrados. La instalación cuenta con 15 muelles, un aparcamiento y oficinas. La plataforma, que De Rijke ocupa en régimen de alquiler, es de la promotora GLP.

Ganar capacidad permitirá a la compañía hacer labores que antes tenía que subcontratar por falta de espacio como el llenado de recipientes con mercancía peligrosa y no peligrosa. Además, entrará en la manipulación de un producto nuevo, organometálica, que es una materia prima utilizada para diferentes usos. La compañía potenciará también las labores logísticas para carga peligrosa a temperatura controlada, nicho en el que entró en 2022, con la instalación de una tercera cámara para este tipo de producto.

El objetivo de De Rijke es seguir diversificando: “Estamos empezando a ofrecer servicios logísticos a laboratorios y fabricantes de química fina, tanto en España como de empresas extranjeras”. Es una actividad que ha iniciado y que “podemos potenciar desde las nuevas instalaciones”, añade el directivo.

El transporte por carretera tiene aproximadamente una cuota del 70 por ciento en el volumen de negocio de la compañía, siendo el restante 30 por ciento operacio-

nes logísticas de materias primas peligrosas y no peligrosas. Con la nueva plataforma, “ambas actividades estarán más equilibradas”.

De Rijke España registró unas ventas de unos nueve millones de euros en 2023, según la propia compañía. Prevé una facturación similar este año.

La compañía hará el traslado por fases. Espera comenzar a operar en la nueva plataforma durante este mes de abril y culminará el traslado cuando el nuevo recinto obtenga

la licencia APQ10.

De Rijke comenzará este año a medir las emisiones de CO2 de su operativa, siguiendo la estrategia que ya desarrolla el grupo en Países Bajos. La filial española cuenta con una flota propia de 27 vehículos. Sumará dos remolques refrigerados en 2024.

SynConHub
E-COMMERCE
PLATFORM

SCAN ME!

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
THE WORLD

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

TransNatur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA
WORLDWIDE EXPRESS
SEAG
SINOTRANS

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



LÓPEZ GADEA

Instalaciones de Transportes López Gadea en la localidad valenciana de Silla, muy próximas al puerto de Valencia.

Carretera

López Gadea impulsa la logística dedicada

El flotista impulsa su diversificación para facilitar la operativa de almacenaje de mercancía import-export en su plataforma de Valencia

Antonio Martínez | Valencia
Transportes López Gadea está impulsando su diversificación a la logística desde la especialización en el acarreo de contenedores en el Arco Mediterráneo para facilitar una mayor operativa de almacenaje de flujos import-export en su plataforma de la localidad valenciana de Silla.

El operador, que gestiona una flota aproximada de 20 camiones, entre propios y subcontratados, viene avanzando en los últimos años en la generación de servicios de almacenamiento, además de otros servicios auxiliares.

El objetivo de la empresa es “ser el departamento de logística integrado en la estructura de nuestros clientes, de forma que les aportemos todas las herramientas necesarias para optimizar los procesos”, explica a Transporte XXI, David López, director general de Transportes López Gadea.

López señala que “la inmediatez, la digitalización y la sostenibilidad son los tres principales retos a lo que queremos dar respuesta y donde vemos una oportunidad, gracias a nuestro sistema de gestión”.

El directivo indica que la compañía va a seguir potenciando “las actividades que aportan un valor añadido al cliente que pueden externalizar parte de su logística contando con nuestras instalaciones y, en muchos casos, esto les permite ser más flexibles, reducir costes y garantizar no sufrir roturas de stocks”.

La compañía valenciana ha venido afrontando una mejora de procesos de su sistema operativo, con una apuesta por la digitalización, que “nos permite tener información en tiempo real de todos los eventos que se realizan durante los servicios y así poder otorgarles a nuestros clientes una mejor experiencia, llegando a ser parte en su estructura logística”.

López Gadea apuesta por que sus clientes, navieras, transitarias, exportadores e importadores, “tengan todas las herramientas necesarias para vivir una experiencia de acompañamiento, control y seguridad de su mercancía, reduciendo al máximo la carga de trabajo administrativo y optimizando los procesos”.

Especializada en el transporte de contenedores, Transportes López Gadea realiza su actividad principalmente en el puerto de Valencia, pero también en diferentes puntos

TRANSPORTES LÓPEZ GADEA SL

Ingresos explotación: **2,38**Ebitda: **0,18**Resultado d.i.: **0,06**Patrimonio neto: **0,24**Empleados: **15**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2021.

del Mediterráneo como Barcelona, Castellón, Sagunto y Alicante. El operador dispone de una plataforma de más de 2.500 metros cuadrados de instalación cubierta para la carga y descarga de contenedores, consolidación y desconsolidación de mercancía en suelo.

La compañía, que gestionó 7.000 servicios en 2023 con el transporte de 145.000 toneladas y un millón de kilómetros recorridos, estima mantener sus volúmenes este año, ejercicio en el que prevé renovar un 10 por ciento su flota. En este sentido, López explica que “la cantidad de viajes diarios varía en función del contexto general, la estacionalidad, porque existe una gran disparidad entre distintos días y esto hace que tengamos que ser muy flexibles en cuanto a planificación se refiere”.

David López

Dir. gral. López Gadea



Queremos dar respuesta con digitalización y sostenibilidad

Marítimo

CMA CGM revitaliza flujos a Argelia desde España

Sitúa dos líneas directas desde Valencia a Bejaia y Orán y mantiene a Algeciras como puerto *hub* de tránsito en el Estrecho de Gibraltar ante la crisis del mar Rojo

A. Martínez | Valencia

La naviera francesa CMA CGM va a aumentar significativamente su apuesta por el desarrollo de tráfico de mercancías entre España y Argelia, según han confirmado fuentes de la compañía a Transporte XXI.

El operador va a aplicar, en breve, una reorganización de sus servicios. Es una segunda actualización tras la realizada en el arranque del presente ejercicio fruto de la negativa del Gobierno de Argelia de aceptar carga proveniente de los puertos marroquíes.

Este movimiento, que ya provocó un aumento de carga en puertos como Algeciras y Valencia en el arranque del año, situará posibilidades directas de enlace entre ambos puertos con el mercado argelino.

En concreto, el puerto de Valencia va a quedar conectado próximamente con dos líneas semanales. La primera con Bejaia, vía Marsella, estará cubierta por dos buques de 1.200 TEUs, mientras que una segunda rotación semanal enlazará el enclave español de forma directa con el puerto de Orán con un buque de 700 TEUs.

Algeciras y Valencia ganan peso en la red de CMA CGM

Por su parte, el puerto de Bahía de Algeciras, que se consolida como *hub* de la compañía para este mercado en los movimientos de carga procedentes del norte de Europa y Asia,



Un buque de CMA CGM operando en el puerto de Valencia.

mantiene un servicio semanal directo con los puertos de Orán y Mostaganem, cubierto con 3 buques de 1.100 TEUs, una línea que también opera en los puertos de Barcelona, Marsella y Valencia.

Esta reorganización de los circuitos que la naviera francesa ha tenido que acelerar en las últimas semanas está alineada con las rutas actualizadas de sus líneas principales tras el mantenimiento prolongado del conflicto que está afectando al mar Rojo.

El mercado argelino tiene especial importancia en los flujos de carga del sistema portuario español. Argelia fue en 2022, último ejercicio con datos de Puertos del Estado, el decimosegundo mejor socio comercial por vía marítima de los enclaves españoles, con un volumen de 10,4 millones de toneladas. El 60 por ciento de los tráfico se gestiona a través de Valencia, Barcelona y Algeciras.

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
atlanticcfe@atlantic-canarias.com
www.atlantic-canarias.com

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

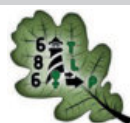
ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Marítimo

Terquimsa requerirá más espacio para la transición energética

La terminal de graneles líquidos completará la ocupación de su concesión en el muelle de la Química del puerto de Tarragona con la construcción de 10 nuevos tanques

Eva Mármol | Tarragona
Vopak Terquimsa necesitará más espacio a medio plazo para hacer la transición energética y los combustibles alternativos que ello conllevará, proyectos en los que ya trabaja, en el puerto de Tarragona. La terminal de graneles líquidos colgará el cartel de 'completo' en su concesión del muelle de la Química una vez culmine la cuarta y última ampliación, la construcción de 10 nuevos tanques que sumarán 37.000 metros cúbicos de capacidad para almacenar sobre todo productos químicos.

Y no será a mucho tardar. Ya ha finalizado la redacción del proyecto de ingeniería básica. Al cierre de esta edición, estaba por decidir si la ampliación se hará en una o en dos fases. En cualquier circunstancia, los primeros tanques (o todos si se hace en una única fase) estarán operativos en el año 2026, de acuerdo con las previsiones que baraja el operador.

Con la ocupación de las últimas 3,3 hectáreas que quedan libres en la concesión, "no podemos crecer más", señala Eduardo Sa-

ñudo, director general de Vopak Terquimsa. "Tendremos una necesidad de espacio en el futuro ligada a la descarbonización", ya que, por ejemplo, almacenar productos alternativos como el amoníaco para producir hidrógeno necesita de más superficie que los

gética en colaboración con empresas del complejo petroquímico de Tarragona. Son proyectos todavía no maduros como el "almacenaje de algún *carrier* para producir hidrógeno", como es el amoníaco, o "la potencialidad de una terminal para almacenar CO2 en Ta-

Actualmente, tiene una capacidad de 470.000 m3 en Tarragona.



químicos. Una necesidad que Vopak Terquimsa ha hecho llegar a la Autoridad Portuaria de Tarragona para que lo tenga en cuenta a la hora de planificar futuras infraestructuras y sus usos.

Vopak Terquimsa lleva tiempo trabajando en proyectos de transición ener-

ragona". Proyectos de este tipo se pueden beneficiar de la elección del puerto de Tarragona como sede de la Vall de l'Hidrogen de Catalunya, que agrupa a empresas, administraciones públicas, centros de investigación y asociaciones para impulsar iniciativas ligadas al hidrógeno.

Está casi al máximo de capacidad actualmente

Vopak Terquimsa sigue la estrategia marcada por su copropietaria, la neerlandesa Royal Vopak, de desarrollar infraestructuras para facilitar la transición energética, que emprendió en 2016: "Tenemos proyectos de almacenamiento de CO2 en el norte de Europa o de almacenamiento de amoníaco verde en Estados Unidos". El grupo hace actualmente una prueba piloto de reciclaje químico en Róterdam, "estamos estudiando la viabilidad de probarla también aquí".

Más de 500.000 m3

Vopak Terquimsa habrá alcanzado los 507.000 metros cúbicos de capacidad para almacenar sobre todo productos químicos y, en menor medida, hidrocarburos, cuando culmine la cuarta y última ampliación de su concesión. Y habrá invertido 72 millones de

euros desde 2017, incluyendo los 28 millones previstos en la última fase.

Las actuales instalaciones, 470.000 metros cúbicos de capacidad, "tienen un nivel muy alto de ocupación, llegando prácticamente al cien por cien". La compañía necesita acometer la ampliación "para

atender no solo a nuevos clientes, también a los existentes, que están ligados, sobre todo, al complejo petroquímico”.

Vopak Terquimsa tiene una segunda terminal en el muelle de la Energía del puerto de Barcelona. A diferencia de la tarraconense, esta instalación está destinada sobre todo a hidrocarburos. Cuenta con 210.000 metros cúbicos de capacidad, de los que 150.000 son para almacenar productos petrolíferos y 60.000 están destinados a químicos.

El operador sumó una actividad total de 2,44 millones de toneladas de productos petroquímicos (1,52 millones en Tarragona y 925.600 toneladas en Barcelona) en 2023. Ello supone un crecimiento del 11,53 en relación al ejercicio precedente, aumentando el 8,55 por ciento los



volúmenes en la terminal de Tarragona y el 16,79 por ciento en la de Barcelona, de acuerdo con los datos facilitados por la compañía.

Vopak Terquimsa es propiedad al 50 por ciento de la neerlandesa Royal Vopak y de la española Exolum (antigua CLH). Opera desde hace más de 50 años.

Ferrocarril

Mal año para el tren en Cataluña

Las incidencias en la red ferroviaria europea lastran la actividad de la terminal de Portbou, la principal en tráficos internacionales de la península, que pierde más de 10.000 UTIs en 2023

Eva Mármol | Barcelona

Las incidencias en la red ferroviaria europea lastraron la actividad de las terminales catalanas con tráficos internacionales el año pasado.

A los recurrentes problemas en la red ferroviaria francesa, se sumaron incidencias por obras en la alemana y el corte ferroviario entre Francia e Italia por un deslizamiento de tierras en los Alpes, problema que todavía no se ha solucionado.

La principal terminal en tráficos internacionales de la península, Portbou (Girona), donde se hace el cambio del ancho ibérico al internacional y viceversa, saldó el ejercicio con 29.807 UTIs, el 26,2 por ciento menos que en 2022, perdiendo 10.597 UTIs.

Tampoco fue un buen año para la terminal de Morrot, en los acce-

sos al puerto de Barcelona, que es la primera instalación catalana en actividad, aunque no llegó a perder tanto al depender menos de los flujos internacionales. Morrot movió



La terminal de Morrot, la principal de Cataluña, también lo notó.

53.246 UTIs, registrando una caída del 7,3 por ciento.

El descenso más acusado lo tuvo la terminal de Can Tunis (Barcelona) por su dependencia de los tráficos del servicio de VIIA con Lu-

xemburgo. Esta instalación se dejó más de la mitad de los volúmenes (-67,3 por ciento) al pasar de los 17.246 UTIs en 2022 a los 5.641 UTIs en 2023 al suspender la autopista ferroviaria la filial de SNCF.

El conjunto de terminales intermodales de Cataluña sumaron 172.763 UTIs el año pasado, lo que supone el 19,2 por ciento menos que en el ejercicio precedente. Hay que remontarse una década atrás para encontrar una actividad inferior, los 165.623 UTIs movidos en 2013. En los últimos diez años, el registro récord fueron los 223.065 UTIs de actividad en 2021.

Las terminales ferroviarias de contenedores ubicadas dentro del puerto de Barcelona también perdieron el 19,3 por ciento de flujos.

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

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

- ✓ Transporte Intermodal
- ✓ OEA
- ✓ Transportes terrestre FTL/LTL
- ✓ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez

- ✓ ADR-SQAS-Sandach
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Almacenes aduaneros
- ✓ Consolidación Europa-Marruecos-Europa

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

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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transporte marítimo

- ✓ Consignaciones
- ✓ Estiba
- ✓ Aduanas
- ✓ Seguros

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Outsourcing

- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Seguros
- ✓ Proyectos llave en mano

Marítimo

Huelva arranca su expansión logística

La sociedad conjunta que se formará entre Onuba, Alvores y la entidad portuaria destinará una inversión de 27,4 millones en la construcción de una decena de naves logísticas en la ZAL de la dársena onubense

Antonio Martínez | Valencia
Nuevo paso en la diversificación del Puerto de Huelva. El objetivo es convertirse en un puerto de tercera generación con la puesta en marcha de su propia Zona de Actividades Logísticas, incorporando actividades ligadas a la distribución de mercancías con servicios de tratamiento de la información y uso de sistemas de telecomunicaciones, lo que contribuirá, en el futuro, a generar un mayor valor añadido.

La primera fase de la Zona de Actividades Logísticas ocupará una superficie de 149.950 metros cuadrados, con un área de edificabilidad de 63.200 metros cuadrados. El objetivo trazado es el desarrollo completo de la actuación en 4,5 años, que estará articulado en tres ciclos de comercialización del alquiler de las parcelas.

La actuación de la primera fase se desarrollará en un plazo de 4,5 años

Para ello, se va a formalizar una sociedad conjunta, de capital público-privado, formada por Inversiones Onuba (35 por ciento), Alvores Developments (35 por ciento) y la Autoridad Portuaria de Huelva (30 por ciento) que se encargará de la puesta en marcha de la ZAL y su comercialización, bajo una concesión de 35 años.

La sociedad incentivará la promoción 'llave en mano' con

arrendamientos de larga duración de las edificaciones y espacios logísticos. La ZAL quiere atraer a operadores relacionados con el sector logístico-industrial, logística generalista y distribución urbana de mercancía, comercio minorista y servicios de hostelería, oficinas y otros usos terciarios.

La actuación está orientada a operadores de tamaño medio,



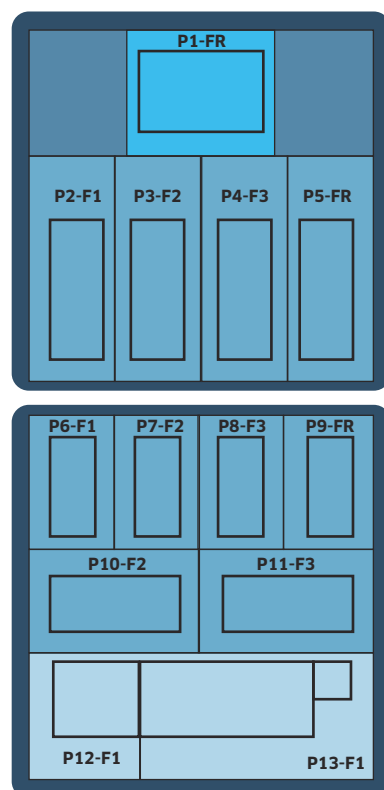
AP. DE HUELVA

con la puesta en servicio de 10 parcelas logísticas de entre 7.900 y 13.000 metros cuadrados de superficie, dos parcelas de uso comercial de 9.350 y 20.000 metros cuadrados y una parcela de uso industrial de 12.500 metros cuadrados.

La inversión prevista alcanza los 27,4 millones de euros, con un arranque de las obras previsto para el primer trimestre de 2025. La primera fase estará concluida en el plazo de un año, con una inversión de 13 millones de euros, que com-

LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, NUEVO PULMÓN DE VALOR AÑADIDO PARA HUELVA

La puesta en servicio de naves en alquiler para facilitar la implantación de operadores logísticos y empresas de distribución es uno de los objetivos que persigue la actuación, que va a poner en el mercado, junto al puerto onubense, suelo de uso logístico, con parcelas de tamaño medio.



Uso industrial

Uso logístico

Uso comercial

PARCELA	SUP. PARCELA	SUP. EDIFICABLE	USO
1	12.500	6.700	Industrial
2	13.000	5.000	Logístico
3	13.000	5.000	Logístico
4	13.000	5.000	Logístico
5	13.000	5.000	Logístico
6	7.900	3.000	Logístico
7	7.900	3.000	Logístico
8	7.900	3.000	Logístico
9	7.900	3.000	Logístico
10	12.000	5.000	Logístico
11	12.000	5.000	Logístico
12	20.000	10.000	Comercial
13	9.350	4.500	Comercial
TOTAL	149.450	63.200	

10
PARCELAS LOGÍSTICAS
CON TAMAÑOS ENTRE
7.900 Y 13.000 METROS
CUADRADOS

27,4
MILLONES DE EUROS
DE INVERSIÓN
SUPONDRÁ LA
ACTUACIÓN

Superficie en metros cuadrados. Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva.



Consejo de administración del Puerto de Huelva, que preside Alberto Santana.

pletará la puesta en marcha de las dos primeras parcelas de uso logístico y las dos parcelas de uso comercial. La última fase concluirá en el segundo trimestre de 2028. La Autoridad Portuaria destinará 4 millones de euros de su caja para la actuación.

Medidas de sostenibilidad

El plan presentado permite priorizar la agrupación de parcelas de uso logístico que permitan versatilidad en el diseño y el espacio a ocupar por la edificación, de modo que se puedan agrupar o segregar, indican desde la Autoridad Portuaria.

En este sentido, el puerto se ha comprometido a no promover nuevas concesiones ni realizar acciones encaminadas a la puesta a disposición a terceros de nuevos espacios para uso logístico, industrial o comercial sobre suelos de su titularidad o bajo responsabilidad de gestión, hasta que no haya completado el cien por ciento del desarrollo de la edificación sobre el suelo objeto de concesión en la ZAL.

La actuación estima una creación de 1.461 empleos, de los que 672 serán directos. La zona logística contará con medidas de implementación de sostenibilidad de fuentes de energía renovables en las cubiertas de las naves y motores eléctricos eficientes. Las instalaciones logísticas de la ZAL de Huelva deberán contar con certificación BREEAM o LEED.

Carretera

Transportes Familia Pico crece en Asturias

El operador añade una plataforma logística de 4.000 m² en Cancienes, localizada en las proximidades de su sede central en Carreño

Iñaki Eguía | Carreño

Transportes Familia Pico ha arrancado el año con la puesta en marcha de un centro logístico de 4.000 metros cuadrados, localizado en el polígono industrial de Cancienes (Asturias). La nueva instalación de la empresa de transporte por carretera, situada en las proximidades de su sede central en el polígono en el polígono Tabaza II de Carreño, posibilita ampliar su oferta de gestión de productos y aprovisionamientos de su cartera de clientes.

En la misma dirección, el operador asturiano está culminando el proyecto para activar su almacén logístico semi-automático, con una capacidad para 4.500 palés. Está ubicado en su complejo principal de Carreño, abierto en 2022 y que cuenta con una superficie de 3.600 metros cuadrados. Esnova Racks se ha encargado de la instalación de almacenaje semiautomática, incorporando sus carros satélite *Slidebox*, que circulan por carriles y que están dotados de sensores láser y fotocélulas.

Transportes Familia Pico, que trabaja principalmente para los sectores de alimentación, siderúrgico y en paquetería con DHL, Dachser, Redur, RDA o TXT, también está fortaleciendo su flota propia de transporte, para situarla con 56 cabezas tractoras y 59 semirremolques. Además, el operador, que re-

fuerza su actividad con otros 40 transportistas autónomos, ha incorporado este año una furgoneta eléctrica a su parque móvil.

Para mejorar su operativa por carretera, la compañía asturiana ha instalado en las ruedas de la flota de semirremolques la tecnología *Goodyear TPMS*. Unos sensores que detectan los cambios en la temperatura o la presión de los neumáticos para enviar una alerta al instante a un dispositivo móvil.

Transportes Familia Pico superó en 2022 la barrera de los seis millones de euros en su cifra de facturación, un 31,1 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan sus últimos datos facilitados al Registro Mercantil. El flotista ha logrado un crecimiento de negocio a doble dígito desde su fundación en Solís (Asturias) en 2014.

6

MILLONES
FACTURÓ
FAMILIA PICO
EN 2022

TRANSPORTES FAMILIA PICO SL

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
Ingresos explotación	6,03	+31%	+84%	4,60	4,12	3,28
Ebitda	0,26	+57%	+48%	0,16	0,15	0,17
Resultado d.i.	0,05	+47%	+77%	0,03	0,03	0,03
Patrimonio neto	0,29	+3%	+125%	0,28	0,15	0,13
Empleados	31	+11%	+19%	28	26	26

Millones de euros, salvo empleo.

Imagen de la sede central de Transportes Familia Pico en Carreño.





AP. DE VALENCIA

Marítimo

El Puerto de Valencia recupera los cereales de Ucrania

El enclave duplica las importaciones de maíz, cebada y trigo en el arranque del año tras haber canalizado 727.000 toneladas a lo largo de 2023 por la terminal de Ership de flujos directos del principal granero de Europa

Antonio Martínez | Valencia

La logística de cereales en el puerto de Valencia retorna a sus cauces naturales. El enclave, que ha arrancado el año con un notable aumento en la importación de materias primas como el maíz, la cebada y el trigo, vuelve a recibir ingentes cargamentos desde Ucrania, el granero de Europa. Los flujos llegan a duplicarse hasta febrero.

En 2023, el tráfico directo desde los puertos ucranianos generó la principal corriente de llegada de los cereales a través de la terminal de Ership en el Muelle Sur del enclave, soportando un volumen de 727.000 toneladas, el 60 por ciento de los flujos totales de estos productos operados el pasado ejercicio.

Junto a los tráficos por el puerto de Valencia, hay que sumar los cargamentos que se operaron en el puerto de Sagunto, que

VALENCIA, PUERTO DE ENTRADA DEL CEREAL

Los flujos de Ucrania sobresalen en el enclave español en el último año respecto a la atonía de otros mercados de importación de cereales.

	2023	%23/22	2022	2021
Ucrania	727.845	+202%	241.200	326.335
Rumania	305.402	-29%	433.007	367.688
Brasil	48.339	-63%	132.339	0
Otros	187.393	-29%	265.474	234.542
TOTAL	1.268.979	+18%	1.072.020	928.565

Datos en toneladas de importaciones por Valencia.
Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

no desagrega por terminales la Autoridad Portuaria, y que ascendieron a 111.497 toneladas el pasado ejercicio. De estas, 44.431 toneladas procedieron de Ucrania, 26.397 de Rumanía, mientras que el resto arribó desde Argentina, Brasil, Camerún y Reino Unido. Hay que recordar que en 2022, los importadores españoles tuvieron que activar nuevos corredores marítimos ante la invasión rusa de Ucrania, episodio bélico en curso que empezó el 24 de febrero de 2022, y que durante ese ejercicio provocó un importante bloqueo del transporte marítimo en el mar Negro.

La logística de importación de maíz y trigo, fundamentalmente, procedente de Ucrania se recuperó a lo largo de 2023, llegando a triplicar los flujos de un año antes, con la circulación de envíos directos desde sus puertos. No obstante, fuentes de la en-

Aéreo

Operinter despega con nuevas rutas

La transitaria, filial de Grupo Alonso, arranca servicios de carga aérea desde España con Latinoamérica y Oriente Medio dedicados a tráficos multiproducto

A. Martínez | Valencia
Operinter ha incorporado nuevas rutas a sus tráficos de carga aérea. Latinoamérica y Oriente Medio son las zonas geográficas elegidas por la filial de Grupo Alonso para su despegue en estos corredores aéreos donde el operador busca ofrecer “una respuesta ágil” en su apuesta por consolidar una conectividad global a sus clientes.

En concreto, la transitaria, bajo el timón de José Manuel Montilla, ha incorporado a su abanico de servicios salidas directas desde los aeropuertos españoles de Madrid, Zaragoza y Barcelona, principalmente, con Ciudad de México (México), Bogotá (Colombia), Lima (Perú), Santiago de Chile (Chile), Guarulhos (Brasil) y DXB Dubái (Emiratos Árabes).

En estas rutas aéreas, Operinter acepta en sus cargamentos cualquier tipo de mercancía, incluido productos bajo la normativa

GDP (*Good Distribution Practice*), es decir, medicamentos para uso humano, un mercado en alto desarrollo en el que la compañía se está posicionando.

Los servicios se vienen a añadir a la oferta aérea que realizaba la transitaria con un corredor aéreo entre China y España, vía el aeropuerto de Madrid-Barajas, que es “muy importante para la empresa”. Junto a esta ruta, Operinter ha venido realizando tráficos entre Madrid y Doha (Catar), un servicio semanal para carga general de más de 100 kilogramos de peso.

Operinter, con un volumen de 5,75 millones de kilogramos de carga aérea gestionados durante 2023, tiene previsto seguir reforzando esta línea de negocio muy centrada “en un mer-

cado especializado y exigente”, según explica la transitaria, que prevé situar sus volúmenes por encima de las 6.000 toneladas al cierre del año.

El 60 por ciento de los tráficos que gestiona la transitaria son de importación, que constata algún desvío por motivo de la crisis del mar Rojo, “pero no es un movimiento excesivo”, detalla el operador.

Actualmente, Operinter viene operando en flujos aéreos en sectores productivos de alto valor añadido como puede ser el tecnológico, informático y farmacéutico. La compañía explica que “como operador logístico internacional, nuestra misión es ofrecer la mejor cobertura de servicios logísticos con independencia de las distancias que existan”.

5,75

MILLONES DE KILOS
GESTIONÓ LA
TRANSITARIA
DURANTE 2023



Operaciones de descarga de cereales en la terminal de Ership en Valencia.

idad portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, explican que “también se optó por enviar flujos desde Rumanía para evitar posibles bombardeos del ejército de Putin”. Estas mismas fuentes explican que “los exportadores ucranianos han variado el tipo de buque en algunos envíos ante posibles bombardeos en los puertos y están haciendo tránsitos a través de enclaves de Rumanía, de buques pequeños a grandes, para facilitar la logística de los cereales”.

El puerto de Valencia gestionó en 2023 un volumen de 1,26 millones de toneladas de cereales, cifra que supone un crecimiento del 18 por ciento, una progresión derivada de la sequía que se mantiene en el campo español. Ya en 2022, los flujos avanzaron un 15 por ciento (ver cuadro).

Expansión

El crecimiento de los flujos en los dos últimos años, que acumulan un avance del 33 por ciento, viene poniendo en tensión la infraestructura del Muelle Sur del puerto de Valencia.

La Autoridad Portuaria tiene en cartera una expansión del muelle para el que dispone de un estudio de soluciones para poder alargar su línea de atraque en 540 metros, adecuando 400 metros y prolongando la misma hacia el este, hasta la dársena de servicios náuticos, en unos 140 metros. La ampliación persigue la llegada de graneleros de mayor porte dado que se tendría calado hasta los 16 metros, así como un segundo puesto de atraque en la instalación.

Operaciones de Operinter en el aeropuerto de Zaragoza.



Cargadores

Grupo Dia avanza en la consolidación de su red logística

La compañía de distribución alimentaria alcanzará los 350.000 m² con la puesta en marcha de un nuevo centro de distribución en Dos Hermanas (Sevilla), de más de 49.000 m², cuyas obras de construcción arrancaron en enero



GRUPO DIA

DATOS DEL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN DE ILLESCAS

Dimensiones del mismo:
68.000 metros cuadrados.

Zonas de cobertura: 400 tiendas de manera directa en la Comunidad de Madrid y Castilla-La Mancha, y al resto de tiendas de España a través de los otros 11 almacenes regionales.

Número de trabajadores:
cerca de 600.

Volumen de mercancía que alberga:
-2.500 referencias como Almacén Regional.
-3.000 referencias como Almacén Central.
-Hasta 26.000 palés de almacenaje

Cifras de movimiento de mercancía:
-6.000 palés de entrada/día.
-6.000 palés de salida/día.
-350.000 cajas de picking/día.

Alfonso Alday | Madrid
Grupo Dia sigue dando pasos firmes en su apuesta por la logística, uno de los pilares de su estrategia para “anticiparse a las necesidades futuras del negocio”, destacaron a este periódico responsables de la empresa de distribución alimentaria.

La compañía, que cerró el pasado ejercicio con unas ventas de 6.759 millones de euros, avanza en la construcción de una nueva plataforma en Dos Hermanas (Sevilla), anunciada a mediados de 2022. La instalación, a menos de 15 kilómetros de la ubicación situada en la misma localidad en la que opera actualmente, dispondrá de 49.298 metros cuadrados de superficie. Las obras de la nave arrancaron a principios de este año, según ha podido saber

Transporte XXI. La entrega está prevista a lo largo del primer semestre del próximo año.

Además, Grupo Dia proyecta levantar una plataforma logística en Antequera (Málaga), de más de 60.000 metros cuadrados. Un proyecto, también anunciado en 2022, que acumula algo más de retraso por “temas burocráticos”.

Ambos proyectos responden al objetivo de “amplificar la red logística, abasteciendo a las tiendas de la cadena en la zona sur de la península”, explicaron los mismos interlocutores.

Los dos nuevos centros logísticos, “dimensionados de acuerdo a las necesidades operativas de la compañía”, dispondrán de “sistemas que permiten operar con altos estándares de productividad, sostenibilidad, efi-

Plataforma logística de Grupo Dia en Illescas (Toledo).

ciencia energética y calidad, que ya han sido implementados en la plataforma de Illescas (Toledo)”, añadieron.

La red logística del grupo está formada por 12 centros de distribución en España, con más de 300.000 metros cuadrados de superficie, que dan servicio a las más de 2.300 tiendas localizadas en el territorio nacional y a su canal *online*. Estos espacios se dividen en dos tipos: almacenes regionales, a través de los que realiza una distribución directa a las tiendas, y almacén central, que realiza la distribución de productos de baja rotación a las tiendas apoyándose en el reparto de los almacenes regionales.

La totalidad de los procesos en los centros logísticos se llevan a cabo internamente, con



ducción, reutilización y reciclaje, obteniendo en enero el sello de “Residuos a Recursos: Zero a Vertedero” al conseguir que más del 95 por ciento de los residuos generados en sus instalaciones puedan ser reutilizados, reciclados o valorizados.

Illescas, la ‘joya logística’

El centro de distribución de Illescas (Toledo), inaugurado en 2022, unifica los dos tipos de almacén de Grupo Dia, regional y central, en una misma plataforma. Se trata de la instalación con mayores dimensiones de su red en España, con una superficie de 68.000 metros cuadrados, tres veces más grande que cualquiera de sus almacenes habituales. El grupo utiliza la nave para dar servicio a las tiendas del país, 400 de manera directa en la Comunidad de Madrid y Castilla-La Mancha y el resto a través de los almacenes regionales.

Las funciones fundamentales en los centros de distribución son recibir, almacenar, preparar y transportar la mercancía. En el caso concreto del almacén de Illescas, Grupo Dia cuenta con un equipo de cerca de 600 personas organizadas en turnos, capaces de preparar hasta 350.000 cajas diarias. Los equipos se distribuyen en cuatro áreas principales de trabajo: seco, fruta y verdura, frío positivo y frío negativo.

La plataforma de Illescas, con “instalaciones automatizadas y un modelo de producción que combina sostenibilidad y eficiencia energética”, alberga 2.500 referencias como almacén regional, 3.000 referencias como almacén central y hasta 26.000 palés de almacenaje. En cifras, a la plataforma llegan más de 200 camiones diarios. Tras la descarga, los productos se almacenan y la gestión de *stock* se realiza con sistemas de radiofrecuencia. Los productos frescos no se almacenan, sino

que se envían directamente a las tiendas. Por otro lado, los pedidos son preparados por los denominados “Pickers” en máquinas “recogepedidos”, equipadas con radiofrecuencia y un sistema “Put o light”, que permite preparar hasta cinco pedidos de manera simultánea.

el foco en la automatización como “elemento clave para la optimización de los procesos”, explican desde Dia. Además de los sistemas convencionales de mecanización y distribución de mercancías, destaca la presencia de robots dedicados al plastificado de palés.

La sostenibilidad es otro de los grandes ejes de actuación. En este sentido, en el ámbito operativo, la compañía destaca la incorporación de un parque de máquinas con baterías ION-Litio, “menos contaminantes y más eficientes que las baterías de plomo”.

En la misma línea, ha establecido un sistema de gestión de residuos orientado a la re-

La red logística está formada por 12 centros de distribución

Express

FedEx refuerza su *hub* aéreo de Madrid

La multinacional ha renovado su instalación en primera línea del Centro de Carga Aérea de Barajas, que cuenta con 6.750 m² y 17 muelles para carga y descarga de camiones y furgonetas

Carlos Sánchez | Madrid

FedEx Express acaba de poner en marcha la renovación de las instalaciones de su *hub* aéreo del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, ubicado en primera línea del Centro de Carga Aérea.

El proyecto ha incluido la remodelación completa de la nave, la zona exterior y el bloque de oficinas, además de la instalación de un nuevo sistema de clasificación, equipamiento para el desplazamiento de contenedores y un sistema fotovoltaico.

Ian Silverton, director general de Operaciones de FedEx en España y Portugal, señaló a preguntas de Transporte XXI que la inversión en la renovación de las instalaciones “ha sido muy significativa y viene a confirmar que FedEx está apostando por España y lo seguirá haciendo con nuevos proyectos”, en el marco de un encuentro con los medios de comunicación.

Las instalaciones cuentan con una superficie de 6.750 metros cuadrados, de los que 3.500 metros cuadrados corresponden a almacén y 2.250 metros cuadrados a oficinas. El centro cuenta también con aparcamiento exterior, aparcamiento subterráneo interior y conexión directa con la zona aire.

La nave está preparada para gestionar una capacidad de importación de 3.600 paquetes por hora, además de una capacidad de exportación de 450 paquetes por hora con clasificación a través de rayos-X y 1.800 paquetes por hora para transferencia de envíos previamente inspeccionados. Para envíos de mayor tamaño se ha habilitado un área que incluye hasta 17 muelles para remolques, camiones y furgonetas para carga y descarga.

La nave cuenta también con Castor Deck para manipulación de contenedores aéreos (ULD) con capacidad para más de 35 contenedores, así como dos muelles equipados con dos ascensores de tijera para transferir ULD, con una capacidad de 24 contenedores a la hora. Al mismo tiempo, el almacén dispone de dos cámaras de refrigeración, una de ellas para congelado, así como un depósito aduanero que permite almacenar de forma segura hasta 3.300 piezas y hasta 99 palés en total.

FedEx cuenta con cinco centros aéreos en España



Las instalaciones cuentan con dos cámaras de refrigeración y depósito aduanero.



Vista del área de Aboño en la que se proyectan nuevos desarrollos vinculados con el hidrógeno verde.

Cargadores

Hymet Musel tramita el desarrollo de una planta de metanol en Gijón

La filial del grupo vasco HyFive, controlado por el inversor suizo White Summit Capital (WSC), prevé invertir 71,7 millones de euros en una instalación portuaria de 41.200 m² en Aboño

Iñaki Eguía | Gijón

La Autoridad Portuaria de Gijón ha iniciado el trámite de competencia de proyectos tras la solicitud presentada por Hymet Musel para lograr una concesión administrativa de una superficie de 41.200 metros cuadrados en la explanada de Aboño, destinada a la construcción y explotación de una planta de producción de metanol.

La empresa, del grupo vasco HyFive Hidrogen (HyFive), contempla una inversión de 71,7 millones de euros en la puesta en marcha de un electrolizador de membrana polimérica protónica (PEM) en la dársena asturiana.

Esta instalación de 50 megavatios (MW) de producción de hidrógeno verde alimentará una planta de e-metanol, planificada para obtener 100.000 toneladas para la descarbonización y transformación del puerto de Gijón y de su industria.

La planta, que recibirá 15 millones de euros de financiación comunitaria a

través del programa Next Generation EU, contempla en una segunda fase duplicar su capacidad.

El proyecto de Gijón es uno de los tres desarrollos para producir un total de 75 MW de hidrógeno verde que tiene en curso HyFive.

Este grupo, con sede central en Bilbao y perteneciente al inversor suizo en infraestructuras de transición energética White Summit Capital (WSC), impulsa, a través de la filial Energías Renovables Shirokuro, la iniciativa Green HyChemical Huelva, con un electrolizador de 20 MW que moviliza un desembolso total de 23,6 millones de euros, y dispone de 11,7 millones de financiación europea. Además, promueve en Lindenberg im Allgäu, en el sur de Alemania, un electrolizador de 5 MW de hidrógeno verde, destinado al sector del transporte.

La cartera de proyectos de HyFive, que aspira alcanzar 1,5 GW de capacidad operativa para 2035, está orientada a acelerar la descarbonización con combustibles neutros para el transporte pesado, así como generar hidrógeno verde para aplicaciones industriales que consumen mucha energía, como el cemento, el acero y la cerámica.

El desarrollo de la producción de metanol verde de HyFive en el puerto de Gijón se sumará al macroproyecto impulsado por Cepsa y A.P. Möller-Maersk en el puerto de Huelva, con

una inversión de 1.000 millones de euros para producir 380.000 toneladas, así como a la instalación impulsada por Forestal del Atlántico en el puerto de Ferrol, con un desembolso de 182 millones de euros para distribuir 40.000 toneladas del nuevo combustible sostenible.

50

MEGAVATIOS
DE HIDRÓGENO VERDE
PRODUCIRÁ SU
PLANTA EN ASTURIAS

En una segunda fase, HyFive prevé duplicar su capacidad

Marítimo

Toro y Betolaza renueva votos con Bilbao

La compañía solicita una concesión de 3.378 m2 en el puerto con destino a una planta de secado de cok ante su vencimiento, sin posibilidad de prórroga, en noviembre de este año

Alfonso Alday | Bilbao

Toro y Betolaza, empresa dedicada a la adquisición y compraventa de combustibles sólidos, ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Bilbao una concesión en la zona industrial de Punta Sollana. Se trata de la misma que gestiona actualmente, cuyo plazo de vigencia concluirá en noviembre de este año, sin posibilidad de prórroga adicional. La instalación ocupa una superficie de 3.378 metros cuadrados que destina a una planta de secado de cok. La concesión dispone de un almacén de cok de 1.079 metros cuadrados, una planta de secado de cok metalúrgico y una nave de 330 metros cuadrados.

La compañía, del grupo Toro y Betolaza, asegura que el desarrollo de su actividad exige mantener un espacio concesional en el que almacenar, secar, seleccionar y cribar combustibles sólidos (antracita y co-

que metalúrgico) para su posterior venta y expedición a terceros.

Así se recoge en el proyecto presentado a la entidad, que se encontraba en información pública al cierre de esta edición.

La empresa, insiste en que la pérdida de este espacio, y el almacén actual, que tras la finalización del plazo de la concesión actual pasará a ser propiedad de la entidad portuaria, supondría que “la operativa quede comprometida”. O lo que es lo mismo, “imposibilitando la continuidad de su actividad en el puerto”.

La petición presentada al organismo portuario propone una duración de la nueva concesión de 15 años, con posibilidad de prórroga, y una tasa de ocupación anual total de 11,57 euros por metro cuadrado.

Toro y Betolaza estima que manipulará un tráfico de cerca de 25.000 toneladas anuales, actividad que estará vinculada con otra concesión que ocupa la compañía en el muelle AZ1.

La inversión prevista a lo largo del plazo de la concesión superará los 1,5 millones de euros, que destinará a reparaciones, mantenimiento, mejoras medioambientales del almacén y las instalaciones técnicas, así como a la adquisición de nueva maquinaria, según el proyecto presentado.

La compañía estima unos ingresos de 6,25 millones de euros al año, con un incremento a partir de 2025 de un 2 por ciento anual durante los quince años de la concesión hasta alcanzar los 8,24 millones en el año 2038.

Estima un tráfico anual de 25.000 toneladas



Dos de las cabezas tractoras incorporadas por Riosellanos Ana.

Carretera

Riosellanos Ana refuerza la flota propia

El transportista asturiano alcanzará este año los 30 conjuntos propios a los que se suman otros 40 subcontratados

Iñaki Eguia | Gijón

El grupo Transportes Riosellanos Ana fortalecerá este año su flota propia con la incorporación de cinco cabezas tractoras de Mercedes-Benz, dos de las cuales ya han sido entregadas. Las otras tres unidades llegarán el próximo mes de junio, para alcanzar la treintena de conjuntos.

El operador asturiano, que también emplea a otros 40 transportistas subcontratados, amplía capacidad de portes en semi-remolques basculantes para dar respuesta a la mayor demanda de acarreo de chatarras de aluminio y férricas, que conforman su principal actividad junto con los envíos de minerales y productos forestales.

Transportes Riosellanos Ana puso en marcha el pasado año unas nuevas instalaciones en el polígono industrial de La Llosa en Gijón, sobre una parcela de 5.500 metros cuadrados y en la que se asienta una nave de 1.000 metros cuadrados. Este complejo complementa la actividad de su sede central, en el polígono industrial de Piñeres de Pría en Llanes, que se extiende sobre un terreno de 25.000 metros cuadrados con 2.000 de ellos edificadas.

El operador también abrió en 2020 una base en el municipio cántabro de Corrales de Buelna. Esta delegación, situada en el polígono industrial de Barros, dispone de 6.000 metros cuadrados de terreno que acoge una nave de 1.800 metros cuadrados con oficinas.

El grupo asturiano, integrado por las sociedades Transportes Riosellanos Ana y Transportes de Basculantes y Cisternas, superó los 8 millones de euros de volumen de negocio en 2022, un 17,5 por ciento más que durante el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

Vista aérea de la zona industrial del puerto de Bilbao.



Política

Bruselas entreabre la puerta a camiones de más tonelaje

La modificación de la Directiva de pesos y dimensiones, cuya aprobación se demorará, deja a la potestad de los Estados miembros la circulación transfronteriza de 44 toneladas y vehículos euromodulares

C. Sánchez | I. Eguía

La modificación de la Directiva 96/53/CE, que establece los pesos y dimensiones máximas permitidas para los vehículos pesados que circulan por las carreteras de la Unión Europea, se queda coja para el sector del transporte internacional. La nueva regulación tan solo entreabre la puerta a la libre circulación de camiones de más tonelaje, que seguirá careciendo de una armonización efectiva en todo el territorio comunitario europeo.

La normativa apuesta por dejar a la potestad de los Estados miembros la circulación transfronteriza de vehículos de 44 toneladas y vehículos euromodulares (megacamiones y *duotrailers*). “Las posiciones, tanto de la Comisión como del Parlamento Europeo, han dejado patente que están por dejar mano libre a los diferentes Estados”, señala Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la patronal española Astic.

En la práctica, esto supone que “para que los camiones de más tonelaje pasen de un Estado a otro, estos tienen que ponerse de acuerdo”, apunta Valdivia. “Nos hubiera gustado más uniformidad para que las normativas no se conviertan en un puzle”, señala. “Aunque nos dejen pasar fronteras con más tonelaje, los Estados con frontera común tienen que ponerse de acuerdo”, matiza.

Por otra parte, la modificación de la Directiva tendrá todavía que esperar. A fecha de hoy, tanto la Comisión Europea como el Parlamento Europeo han dado ya su visto bueno, pero falta todavía la aprobación por parte del Consejo Europeo

y, en su caso, los famosos trilogos. Todo esto en un contexto en el que ya están convocadas elecciones europeas para el mes de junio.

“No está clara la aprobación final”, reconoce Valdivia. “Es un calendario acelerado el que se tiene que afrontar, porque se aproximan las elecciones europeas”, recuerda. “El nuevo Parlamento puede tener en cuenta todo esto o decidir que se empieza de cero, con lo que la normativa europea de masas y dimensiones se paralizaría”, advierte. “Después del verano sabremos un poco más”, anticipa Valdivia.

Cero emisiones

Al margen de la posibilidad de circulación transfronteriza de los vehículos de más tonelaje, otro de los aspectos que contempla la modificación de la Directiva europea es permitir un mayor peso y dimensiones para los camiones de cero emisiones, lo que facilitará la incorporación de baterías en los camiones eléctricos.

Al mismo tiempo, la nueva regulación pone también el foco en el transporte especial o transporte de cargas indivisibles, un segmento de mercado vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad, según reza el documento. En este sentido, Bruselas impulsa el nuevo Registro Especial Europeo de Camiones y Remolques (SERT, por sus siglas en inglés), cuyo objetivo es armonizar la operativa en toda la Unión Europea.

La revisión de la directiva so-

bre pesos y dimensiones para los vehículos pesados que circulan por las carreteras de la Unión Europea ha tenido un marcado acento español. La eurodiputada aragonesa Isabel García Muñoz, portavoz socialista de la Comisión de Transporte y ponente principal del

que resalta que “perfecciona los incentivos propuestos por la Comisión Europea para ayudar a alcanzar sus objetivos de descarbonización”.

También, la Asociación Europea de Transportistas por Carretera (UETR) reconoce los avances con la votación del



La circulación de camiones de gran tonelaje, en el punto de mira.

informe, subraya que esta iniciativa busca “promover un transporte de mercancías más sostenible, incentivando el uso de camiones de cero emisiones y la intermodalidad con los sectores del ferrocarril y marítimo”.

A su juicio, la propuesta de modificación pretende “garantizar una competencia leal entre los operadores de transporte por carretera y armonizar las normas para el transporte transfronterizo, que actualmente no representan lo que debe ser un verdadero mercado interior europeo”.

Posiciones encontradas

La nueva modificación de la Directiva de pesos y dimensiones ha generado visiones muy contrapuestas en la industria del transporte. A favor se posiciona la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)

Parlamento Europeo para “permitir legalmente el tráfico transfronterizo de combinaciones de 44 toneladas a través de un sistema amplio y uniforme con el que lograr igualdad de condiciones en el sector”.

Por su parte, la Asociación Europea de Transporte Especial por Carretera (ESTA) considera la revisión “un paso importante para la adopción en toda Europa de la documentación estándar SERT o para establecer una ventanilla única por país en los permisos de circulación”.

Por su parte, desde la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) defienden que “los aumentos de peso tienen como objetivo corregir el desequilibrio con los modelos diésel, pero se necesitan más ajustes”.

La Asociación Europea de Servicios Transitarios, Trans-

porte, Logística y Aduanas (CLECAT) aunque acoge con satisfacción la modificación, pone de manifiesto que “las disposiciones de la evaluación previa de nuevas rutas EMS y la cláusula de extinción de 2035 para camiones de combustible fósil de 44 toneladas crean barreras innecesarias para el despliegue de combinaciones de los euromodulares”.

Más crítica es la Asociación Europea para la Electromovilidad (AVERE), que recalca “la falta de ambición de Bruselas dado que mantendrá el límite de peso para los camiones diésel en 44 toneladas hasta al menos 2035, proporcionándoles una ventaja competitiva”.

Las posiciones más opuestas vienen del sector ferroviario. La Unión de las Industrias Ferroviarias Europeas (UNIFE), la Comunidad de Empresas Europeas de Ferrocarriles e Infraestructuras (CER), la Asociación Europea de Transporte Ferroviario de Mercancías (ERFA), la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y la Unión Internacional de Transporte Combinado Carretera-Ferrocarril (UIRR), presagian en un manifiesto que “el aumento del peso de los camiones en toda Europa tendrá graves repercusiones para las emisiones y la seguridad en el transporte de mercancías”.

Además, según las citadas organizaciones, la nueva normativa “también significará que se movilizará más carga por carretera, lo que crea un grave riesgo de que se produzca un cambio modal inverso”.



CARREFOUR



GRUPO TORO Y BETOLAZA

Representantes de la Autoridad Portuaria de Bilbao y de Consignaciones Toro y Betolaza.

Eventos

Bilbao, epicentro de la energía eólica

WindEurope, escaparate de las últimas tendencias tecnológicas del mercado, certifica el buen momento que atraviesa la industria

TXXI | Bilbao

El congreso internacional WindEurope 2024, que reunió del 20 al 22 de marzo en la feria Bilbao Exhibition Centre a 520 empresas expositoras y más de 12.000 personas, convirtió a la capital vizcaína en el epicentro de la energía eólica. El evento certificó la proyección que se le espera a la industria europea, con “inversiones en aumento” y “los volúmenes de subasta en niveles récord”, según confirmaron desde la organización. Las previsiones, además, son optimistas, pese a las dificultades que impiden el total desarrollo del sector. Y es que la UE quiere duplicar la cantidad de capacidad de energía eólica en los próximos siete años, pasando del 19 al 35 por ciento en 2030. Es un “mercado de gran potencial”, señaló la di-

rectora general de Irizar Forge, María Lasa, por el que el fabricante centenario de ganchos para el movimiento de cargas pesadas lleva apostando en las últimas décadas. “El futuro está en la eólica flotante y la expansión que se le espera requerirá de grandes inversiones”, añadió.

La Autoridad Portuaria de Bilbao y la empresa Consignaciones Toro y Betolaza, actor destacado en el tráfico de componentes eólicos en la dársena vasca, aprovecharon su ‘condición de local’ para organizar diversos actos paralelos dirigidos a mostrar sus infraestructuras e instalaciones como *hub* de eóli-

cos. Además, el director de Operaciones, Comercial, Logística y Estrategia del Puerto de Bilbao, Andima Ormaetxe, participó en el encuentro ‘Onshore Power Supply para la descarbonización de los puertos a través de la electrificación’.

El *hinterland* del puerto de Bilbao se caracteriza por la presencia de numerosas empresas relacionadas con la energía eólica, incluyendo productores y proveedores de servicios para toda su cadena de valor. Un escenario que tiene su reflejo en las estadísticas de tráfico. Consignaciones Toro y Betolaza manipuló el pasado año 700.000 metros cúbicos de componentes eólicos y espera cerrar este año con 1,2 millones de metros cúbicos. Para ello, la empresa cuenta con una terminal de 250.000 metros cuadrados, una zona adicional disponible de 60.000 metros cuadrados, una superficie para almacenaje de 55.000 metros cuadrados y dos rampas ro-ro de 250 toneladas para piezas de gran tamaño.

En el certamen, con amplia presencia de puertos españoles, la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, y el presiden-



TRANSPORTE XXI

El fabricante Kalmar acudió por primera vez al evento.

te de la Asociación Española de Energía Eólica, Juan Diego Díaz, firmaron la ‘Carta Eólica Española’, que identifica acciones para acelerar la expansión del sector.



Club del Transitario Marítimo



El Club del Transitario Marítimo agradece a los patrocinadores de la 16ª Calçotada su valiosa contribución al éxito de esta edición

16ª EDICIÓN

¡Muchas gracias!











































Política

Las 44 toneladas se hacen de rogar

Roser Obrer avanza en el marco del Foro Nacional de Transporte de Aecoc que la necesaria modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos “puede tardar entre seis y nueve meses”

Carlos Sánchez | Madrid

La aprobación definitiva de la ampliación de las masas y dimensiones de los camiones hasta las 44 toneladas, así como la libre circulación de los vehículos euromodulares (megacamiones y *duotrailers*), va a tener que seguir esperando.

Así lo puso de manifiesto la directora general de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Roser Obrer, en el marco del Foro Nacional de Transporte de Aecoc, que tuvo lugar en Madrid.

La modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, que es la que permitirá la circulación de estos vehículos, “forma parte de los acuerdos alcanzados entre transportistas y cargadores, por lo que sería injusto paralizar esto. Esto se tiene que hacer”, afirmó Roser Obrer. En esta línea, “vamos a empezar con la tramitación como Gobierno, porque esto se hace a través del Ministerio del Interior”, recordó la directora general.

Obrer avanzó que en el curso de los próximos días o semanas se va a empezar la tramitación. “Se está trabajando en un borrador que se convertirá en texto y que tendrá que pasar

por un período de información pública y un período de alegaciones hasta dar lugar a la tramitación final”, indicó. En la práctica “puede tardar entre seis y nueve meses la tramitación final”, resaltó. Ante la sorpresa por este nuevo retraso en los plazos, la directora de Logística y Transporte de Aecoc,

habido modificación de funciones, solo cambio en el nombre”. De hecho, “queremos trasladar al sector que nos gustaría que se entendiese como un gesto al transporte por carretera, puesto que el ferrocarril sin la carretera no puede vivir”, apostilló.

Por su parte, el presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera, Carmelo González, denunció que en el sector “somos incapaces de digerir la vorágine normativa que nos viene de Europa, del Gobierno de España y de las Administraciones regionales y locales”. González insistió en que “los ataques son permanentes y el sector tiene que hacer frente a desafíos e incertidumbres brutales”.

En este sentido, “la descarbonización es un problema”, advirtió. “No todo lo que viene de Europa es bueno y nos ha-

remos ser rentables como sector”, matizó.

En el ámbito de la digitalización, el presidente del Comité advirtió de “la necesidad imperiosa” de participar en las ayudas destinadas a este ámbito y que en su mayor parte están pendientes de adjudicar. En concreto, solo hay concedidos 14 de los 110 millones asignados, según avanzó Roser Obrer. “Podemos buscar otras alternativas para esos fondos, pero es una oportunidad que el sector no debería dejar pasar”, afirmó Obrer. “Estos fondos son necesarios porque ahorran costes y garantizan la trazabilidad en los servicios”, coincidió González.

El “carajal” de la movilidad

El presidente del Comité también se quejó de que “en movilidad sostenible tenemos un carajal” e hizo votos porque los

El ferrocarril sin la carretera no puede vivir

Roser Obrer

Dir. Gral. Transporte por Carretera y Ferrocarril



Jaso, Valdivia, Vila, Madariaga, Villaescusa, de la Roza, González, Tena, Obrer y Bonmati.

María Tena, llegó a señalar a Obrer que “no hace falta abrir un período de alegaciones, porque el documento está consensuado y es importante agilizarlo”.

En relación con la nueva coletilla de Ferrocarril añadida a la hasta ahora Dirección General de Transporte por Carretera, Obrer aseguró que “no ha-

cen ir a unas velocidades que ni queremos ni podemos asumir”, remarcó.

González señaló a los cargadores que es importante que vean al sector del transporte como un centro de beneficio, no como un centro de coste que hay que reducir. “Nuestro servicio es un apéndice de la industria y del comercio y que-

cargadores se les unan en el esfuerzo de convencer a todos de que descarbonizar no es solo electrificar sino neutralidad tecnológica. “El sector está a favor de la electrificación, pero no de la velocidad a la que se quiere imponer en este caso”, insistió.

Por otra parte, González pidió a los cargadores que se in-

volucren también en el problema de la escasez de conductores. “Hay temas que no son responsabilidad de las empresas de transporte, como las horas de espera, lugares indignos donde tienen que esperar los conductores...”, afirmó. Además, reclamó al Ministerio de Transportes que se implique más. “Se han creado los grupos de trabajo, pero necesitamos conseguir avances para el colectivo al que representamos. Si no, esta situación puede dar armas al diablo”, alertó. “Es preciso avanzar y dar la sensación de que se consiguen objetivos”, aseguró.

El director general de Aecoc, José María Bonmatí, destacó “el espectacular esfuerzo” que han tenido que realizar los cargadores “para conseguir que pueda funcionar la prohibición de la carga y descarga por el transportista”. Además, Bonmatí apostó por la búsqueda de “espacios de entendimiento y de colaboración” con los transportistas. “Desde posiciones encontradas, tenemos la obligación de conseguir que la cadena logística sea competitiva”, afirmó.



Somos incapaces de digerir la vorágine normativa

Carmelo González
Presidente del Comité Nacional

Por su parte, Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic y miembro de la Ejecutiva de la IRU, destacó que hay hasta ocho directivas europeas

vinculadas al Pacto Verde que afectan al sector. Valdivia explicó que la hoja de ruta de la organización internacional del transporte en el ámbito del Pacto Verde se centra en pilares como los vehículos más eficientes, los combustibles o energías alternativas, una logística más eficiente y la presencia de conductores de calidad.



Javier Arán y Gabino Diego, vicepresidentes de Foro MADCargo, durante la presentación a los medios de la estrategia de la asociación.

Aéreo

El sector reclama más conectividad para Barajas

El aeropuerto, que concentra el 60% de la carga aérea en España, necesita “dar un salto importante en las conexiones con Asia y EEUU”, según Foro MADCargo

Carlos Sánchez | Madrid

La comunidad de la carga aérea de Madrid reclama más conectividad para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que concentró el 59,6 por ciento de las mercancías operadas en el sistema aeroportuario español en 2023. “Barajas no está entre los grandes aeropuertos *majors* en carga aérea en Europa, como son los casos de París, Londres, Ámsterdam o Frankfurt”, reconoció el vicepresidente primero de Foro MADCargo, Javier Arán, en el marco de un encuentro con los medios de comunicación celebrado en Madrid.

“No nos podemos conformar con una buena conectividad con Latinoamérica, hay que dar un salto importante en las conexiones con Asia y Estados Unidos para que Barajas sea un *hub* global”, matizó Arán.

“O saltamos de escala o podemos estar limitados en el futuro”, insistió. En este contexto queda por ver lo que representa la fusión de Iberia y Air Europa, las dos aerolíneas basadas en Barajas. Para Foro MADCargo es crítico cómo se realice esa fusión y del diseño que haga IAG para sus tráficos globales, porque de ello va a depender, en buena medida, el futuro del aeropuerto. “Vamos a ver cómo van a afrontar la duplicidad de rutas con Latinoamérica y si aprovecharán para diversificar flota hacia nuevos tráficos con Asia y Estados Unidos. Va a ser una decisión muy impor-

tante para Barajas, por el efecto motor que tiene Iberia en el aeropuerto”, confirmó.

En esta línea, Arán puso en tela de juicio el modelo de impulso de nuevas rutas para Barajas y puso como ejemplo a seguir el Comité de desarrollo de rutas aéreas de Barcelona. Por el contrario, “el modelo de desarrollo de rutas de Madrid no nos convence en absoluto”. En la práctica, “es un modelo inexistente”, lamentó Arán.

A partir de ahí, “queremos que esto se modifique y ser parte activa, porque no podemos dejar el futuro del aeropuerto únicamente en las manos de Iberia”. Por este motivo, “hay que avanzar estrategias porque es un momento crítico y así lo estamos haciendo ver en nuestras conversaciones con la Comunidad de Madrid y Aena”, apostilló.

Otra de las medidas que desde Foro MADCargo consideran clave es conseguir que el tren de alta velocidad tenga parada en Barajas. Para Arán, esto incrementaría los volúmenes de pasajeros en la pista madrileña y consecuentemente, aumentaría la oferta de espacios de carga en las bodegas de los aviones.

Aviones cargueros

Curiosamente, la dependencia de la carga aérea de los aviones de pasajeros se ha reducido en los últimos dos años en Barajas, con un incremento de la cuota de los aviones cargueros sobre el total de la mercancía por encima del 40 por ciento. Esto significa que los cargueros han duplicado su cuota en cuanto a volumen en muy poco tiempo. Además, “el 80 por ciento de las mercancías que se mueven entre Europa y Asia lo hacen en avión carguero, esto es algo que nunca había pasado”, resalta Arán. El contexto geopolítico ha contribuido a esta nueva situación.



El modelo de desarrollo de rutas de Madrid no nos convence

Javier Arán
Vpdt. MADCargo

ESCANEA EL CÓDIGO QR Y ACCEDE AL CONTENIDO INTEGRAL ONLINE



INÉS CARDENAL GORTÁZAR
Directora de Comunicación y Asuntos Legales de AOP

“Sin neutralidad tecnológica, el coste será enorme”

“Empujar al sector, ya no a una transformación, sino a una revolución con la electrificación, puede hacer menos competitivo al transporte por carretera, con la implicación que eso tiene para la economía de este país”, alerta Inés Cardenal. Una revolución que “es innecesaria, porque el motor de combustión, si utiliza combustibles renovables, es igual de climáticamente neutro que el eléctrico”.

Carlos Sánchez | Madrid

► ¿Qué empresas integran la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP)?

En AOP están las empresas que refinan productos petrolíferos en Europa y que los distribuyen en España. Esas empresas, que son Repsol, Cepsa, BP, Saras, Galp y Gunvor, están ya inmersas en un proceso de transformación sin precedentes, porque se han comprometido, todas ellas, a alcanzar la neutralidad de emisiones en 2050.

► ¿Cómo es ese proceso?

Son empresas que refinan productos petrolíferos, pero que ya han empezado a refinar otras materias primas distintas del crudo (residuos) para suministrar combustibles líquidos neutros en carbono. Estas refinerías se van a convertir en *hubs* multienergéticos.

► AOP forma parte de la Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles, formada por 29 asociaciones sectoriales, entre ellas del transporte de mercancías y la logística.

Representamos a más de 348.000 empresas de todo tipo, porque hay desde multinacionales hasta autónomos y a más de 5,7 millones de trabajadores.

► ¿Qué objetivos persiguen?

La plataforma nace porque queremos promocionar una alternativa que son los combustibles renovables, que son combustibles líquidos neutros en carbono, como una alternativa más en la descarbonización de todos los modos de transporte. Creemos que Europa ha confundido el objetivo, que no es la electrificación, el objetivo es la neutralidad de emisiones a 2050. Europa está reservando los combustibles renovables para los usos que no se pueden electrificar, como aviación o marítimo, pero nosotros estamos convencidos de que tienen que ser una alternativa en igualdad de condiciones para todos los



Inés Cardenal Gortázar nació en Bilbao. Es licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid. Trabajó en la Asesoría Jurídica de Bankinter y en Arthur Andersen Asesores Legales y Tributarios, hasta que se incorporó a la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) hace 25 años. Además de directora de Comunicación y Asuntos Legales en AOP, es también la portavoz de la Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles, que agrupa a 29 asociaciones.

sectores del transporte, incluido el transporte por carretera, tanto pesado como ligero. En un entorno de neutralidad tecnológica, creemos que estos combustibles deben ser tenidos en cuenta como una alternativa más.

► ¿Qué coste puede tener para el sector del transporte, y, por tanto, para la economía, confundir el objetivo final, obviando la neutralidad tecnológica?

El coste para el transporte por carretera será enorme, sobre todo en España, porque tenemos que tener muy claro que el 97 por ciento de las mercancías se transportan por carretera. Empujar a este sector, ya no a una transformación, sino a una revolución, que además es innecesaria, puede hacer menos competitivo al transporte por carretera, con la implicación que eso tiene en toda la economía de este país.

► ¿Por qué innecesaria?

Porque el motor de combustión puede ser igual de climáticamente neutro, si utiliza combustibles renovables, que un vehículo eléctrico. Entonces, ¿por qué vamos a empujar a las empresas de transporte a esta revolución, obligándoles a comprar un camión eléctrico que no tiene por qué responder a sus necesidades, cuando con los combustibles renovables les podemos dar una opción de descarbonizarse?

► ¿Qué ventajas aportan los ecocombustibles a los transportistas?

Quiero dejar claro que no estamos contra la electrificación. De hecho, muchas de las asociaciones que están integradas en nuestra plataforma apuestan también por la electrificación como una vía complementaria. Para un transportista puede ser una solución, pero para el que no lo sea, nosotros tenemos una alternativa para que pueda cumplir los objetivos sin tener que cambiar de vehículo.

► Todos los vehículos contaminan.

El vehículo de cero emisiones no existe. Esa frase deberíamos grabárnosla a fuego, porque es la que debería inspirar cómo se diseña la transición. Estamos absolutamente comprometidos con el objetivo de neutralidad de emisiones en 2050, pero para alcanzar ese objetivo hay muchas rutas. Muchas alternativas y muchas tecnologías.

► ¿Por qué ese falso mito?

En Europa, de forma equivocada, están teniendo únicamente en cuenta las emisiones en el tubo de escape. Y están afirmando que los vehículos eléctricos son cero emisiones, omitiendo las que generan la extracción de los minerales para fabricar las baterías, la fabricación de las baterías, la fabricación del vehículo, qué energía utiliza ese vehículo, porque estamos asumiendo que los eléctricos utilizan solo energía renovable, y las emisiones que se producen en el reciclaje de la batería.

► ¿Qué se necesita para impulsar en España los ecocombustibles?

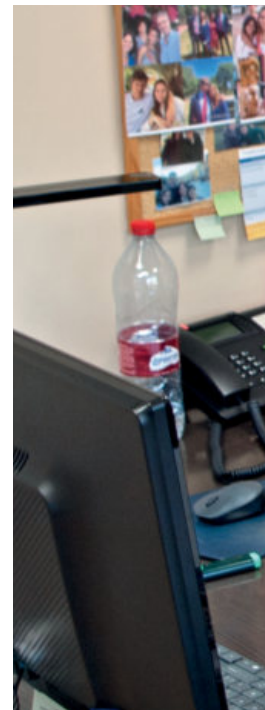
Nuestro sistema de refino es el más flexible y competitivo y nuestras compañías asociadas ya han manifestado que quieren que sea el más sostenible. Pero necesitamos una señal regulatoria, que se apoyen esas inversiones, que se dé esa señal, porque la realidad es que se van a necesitar.

► Ya hay flotas de transporte de mercancías que utilizan ecocombustibles (HVO).

Cada vez son más los acuerdos, las alianzas, entre compañías de nuestra asociación y grandes transportistas para suministrar combustibles cien por cien renovables. El camión funciona exactamente igual pero con un combustible neutro en emisiones de CO2. Lo que escucho es que los transportistas están encantados con las pruebas, porque es un producto que se ajusta perfectamente a sus necesidades y con el que puede reducir emisiones.

► ¿Cuál es la capacidad de producción de ecocombustibles que tiene España?

Otro de los bulos sobre esta tecnología es que no va a haber suficiente. Hay dos aspectos, el de la materia prima está resuelto, que muchas veces se achaca como si fuera una debilidad y no es así. Hay un informe del Imperial College de Londres, que es un referente mundial en este ámbito, en el que dice que en Europa hay materia prima de sobra y España está entre los cuatro



países europeos con más disponibilidad de materia prima agrícola y forestal para fabricar estos combustibles. Además, el conocimiento tecnológico también existe. Nuestras refinerías ya están fabricando combustibles cien por cien renovables.

➤ **¿Qué inversión sería necesaria para impulsar los ecocombustibles?**

En ese proceso son necesarios miles de millones de euros de inversión. Nuestras compañías asociadas ya han dicho que están dispuestas a invertir en este país, pero necesitamos un marco regulatorio que incentive estas inversiones. Cuanto más escalemos la producción más se reducirán los costes.

➤ **¿Habría que retocar la fiscalidad?**

Hoy se está comercializando combustible cien por cien renovable en las estaciones de servicio y ese combustible paga los mismos impuestos que si fuese un cien por cien fósil. Mientras, las



Pedimos que se establezca un estímulo fiscal para ecocombustibles en línea con su carácter sostenible

blezcan un estímulo fiscal en línea con su carácter sostenible.

➤ **¿Qué medidas tiene que adoptar una empresa de transporte para empezar a utilizar HVO en sus camiones diésel?**

No tiene que hacer nada. Es indistinguible con un gasóleo fósil. La principal ventaja de los combustibles renovables, en este caso el HVO, es que tiene las mismas características y la misma densidad que el gasóleo.

➤ **¿Hay algún condicionante para la utilización de los ecocombustibles por parte de los fabricantes?**

El HVO es absolutamente compatible con los camiones actuales y no hay ningún tipo de problema con la garantía de los fabricantes, que muchos de ellos están apostando también por combustibles renovables como alternativa.

➤ **¿Y el repostaje?**

Esa es otra grandísima ventaja de los combustibles renovables. Puedes utilizar la misma red logística y distribución actual del gasóleo. No cambia nada.

➤ **¿Qué ventajas aportaría a la economía española apostar por los ecocombustibles?**

Para empezar, el mantenimiento de la industria que los fabrica y los distribuye, con todo lo que supone para la balanza de pagos española. En segundo lugar, un transporte por carretera más competitivo, con todo el impacto que tiene eso para la economía española. Y otro aspecto clave de los combustibles renovables es el desarrollo del entorno rural, de lo que llaman la España vaciada. Los ecocombustibles se van a fabricar con residuos agrícolas, forestales y ganaderos.

Integrar la industria de fabricación de combustibles renovables con la España rural es una ventaja clave, que además potencia la economía circular, que es otro de los vectores de la transición energética.

➤ **AOP también juega un papel relevante en otra de las alternativas tecnológicas para el sector: el hidrógeno.**

Es una cosa que tampoco sabe mucha gente. El sector del refino es el principal productor y consumidor de hidrógeno, porque lo utilizamos en nuestros procesos. Tenemos que descarbonizar dos cosas: los procesos y los productos que obtenemos en esos procesos. El hidrógeno que hoy es gris, evidentemente va a ser renovable, el que llaman verde. Con ese conocimiento que tene-

mos desde hace años de utilización del hidrógeno, claramente nuestro sector va a ser protagonista en el desarrollo del hidrógeno renovable.

➤ **¿Le ve futuro en el transporte?**

Sobre la utilización que va a tener en la movilidad, va a depender de la apuesta que hagan los fabricantes, porque dependiendo de con qué fabricante hables tiene una visión distinta. Desde luego, parece una solución de más largo plazo y que tendrá su hueco.

➤ **¿Han notado un cierto cambio en el debate en las Administraciones?**

Europa ha vivido últimamente situaciones tan graves y complicadas que han hecho abrir debates que estaban cerrados. Se ha planteado qué hacemos con nuestra seguridad de suministro, qué impacto tiene el coste energético y eso ha condicionado. Ahí está la posición de Alemania, tanto en el reglamento de vehículos ligeros como en el de pesados, reclamando en el último momento que se tengan en cuenta combustibles sintéticos y combustibles neutros en CO2. Además, estamos en una pinza entre China y Estados Unidos, que están adoptando políticas de transición energética muy distintas y eso está haciendo replantear ciertos debates.

➤ **¿Hay diferencias entre el HVO y el SAF de aviación?**

Al final es lo mismo. El SAF hace referencia al combustible sostenible para la aviación por sus siglas en inglés, pero adoptará también distintas formas, que podrá ser un queroseno sintético o un biocombustible avanzado hecho con aceite usado.

➤ **¿El SAF es la única alternativa para descarbonizar la aviación?**

En el corto plazo, la única solución pasa por los combustibles líquidos renovables. La ventaja que tienen es su densidad energética, la cantidad de energía que acumulan. Para mover un avión que tenga que cruzar el Atlántico, con una batería es inviable.

➤ **¿Esto puede perjudicar o beneficiar al coste del HVO para la carretera?**

Realmente, el gran demandante de combustible líquido es la carretera. Por tanto, ese es el mercado en el que realmente puedes escalar la producción y por tanto reducir los costes. La aviación es la que se beneficiaría.

➤ **¿Qué papel jugarán los ecocombustibles en el transporte marítimo?**

Los combustibles renovables van a ser muy importantes. Por razones obvias, por lo que comentaba de la densidad. Hay ya acuerdos de compañías asociadas nuestras con navieras para ofrecerles soluciones de descarbonización. Hay distintas tecnologías también, como el amoniaco, el metanol... Es el mismo enfoque que con la carretera. En marítimo van a convivir distintas alternativas y los combustibles renovables van a tener un peso importante.



otras alternativas, como la electricidad para recargar un vehículo eléctrico, incluso alternativas como los gases renovables, pagan menos impuestos. Hay un factor clave de distorsión y no nos están dejando competir con las mismas herramientas. Claramente hay que incentivar la demanda de este tipo de combustibles y el consumidor tiene que tener un incentivo.

➤ **¿De qué manera se debería modificar la fiscalidad actual?**

Cuando repostamos ya hay una parte de contenido 'bio'. Durante unos años, esa parte 'bio' tenía un tipo cero en el impuesto especial de hidrocarburos. Más que decir qué fórmula tienen que utilizar, que podría ser recuperar un tipo cero, lo que pedimos es que esta-



España está entre los cuatro países europeos con más disponibilidad de materia prima para ecocombustibles

Marítimo

Travesía a la neutralidad del impuesto del mar

España pone el foco en las elecciones europeas de junio para poder lograr una modificación del sistema de derechos de emisión en los enclaves que afecta a su competitividad

Antonio Martínez | Valencia
El negocio marítimo-portuario en Europa ha empezado desde el pasado 1 de enero a sufrir las consecuencias de la aplicación del sistema de comercio de emisiones del transporte marítimo (ETS).

Su impacto en los puertos europeos fue analizado el pasado 18 de marzo en el marco de un webinar organizado por el Grupo de Trabajo de Puertos de la Asociación Española del Transporte (AET) que preside Juan Manuel Martínez,

En la apertura de la jornada, Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, indicó que “pese a lo logrado en los últimos meses con el concepto de puerto de escala, la logística debe tener un espacio propio en los programas electorales y, para ello, tenemos que hacer *lobby* sobre este tema del ETS con la oportunidad que se abre con las elecciones europeas de junio de 2024”.

Landaluce señaló que el sistema ETS “es un caso de incoherencia, porque no tiene sentido una ley que defiende el medio ambiente y que permite la fuga de carbono y la creación de paraísos, cuando encima nos piden tener puertos más fuertes y estratégicos, mientras la competitividad se nos va mermando”.

El presidente del puerto andaluz señaló que “con esta política europea se pone en entredicho el modelo de *landport* que venimos desarrollando en

España y es un lastre para los tráficos de tránsito y de import-export que se generan fruto de la conectividad”.

Bahía de Algeciras dio la voz de alarma sobre este problema en septiembre de 2020. Fruto de sus alegaciones, y las efectuadas por otros puertos españoles como Valencia y Barcelona, así como por Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante, Bruselas varió varios aspectos de la directiva, como el mencionado tema del “puerto de escala”.

Con esta modificación, un trayecto entre Shanghái, Algeciras y Dunkerque ha pasado de suponer un coste adicional por la normativa ETS de 338.000 euros a 52.000 euros.

Landaluce se mostró crítico con la actitud de las grandes navieras que circulan por el Estrecho de Gibraltar en la reclamación a la Comisión Europea por la implantación del sistema ETS, indicando que “a excepción de MSC nadie ha puesto en tela de juicio este sistema, ya que se dieron cuenta que con la ruptura de la alianza 2M estaban desprotegidos”.

Para Landaluce, “el sujeto pasivo del ETS no debería ser el buque sino el contenedor, que es el que quiere entrar en la Unión Europea”. En este sentido, señaló que “lo único que pretende la Unión Europea es buscar fuentes de financiación para otros temas y tienen que tener en cuenta que los puertos

somos una herramienta y esto va a suponer una pérdida de empleo directo”.

En este sentido, a preguntas de Transporte XXI sobre una posible ayuda directa a las navieras en el sistema tarifario español para incentivar a los buques de tránsito internacional, Landaluce descartó una rebaja de las tasas para compensar el problema del ETS. En su opinión, “debemos incidir en el ámbito de la Comisión Europea para lograr la neutralidad del sistema ETS entre puertos”. Con ello, puertos como Algeciras no estarían afectados por las decisiones de las navieras de evitar sus escalas en Europa utilizando puertos alternativos de Ru-

sia, Marruecos, Turquía o Reino Unido.

Por su parte, Luis Núñez, jefe de división de proyectos euros del puerto de Bahía de Algeciras centró su intervención en explicar los pormenores del sistema ETS. Así, Núñez señaló que “al final, lo que han hecho las navieras es trasladar este coste al usuario final”.

Puso el foco en las navieras europeas, que “son las primeras que han buscado alternativas”, indicando que “no solo nos estamos jugando llegar a perder hasta el 40 por ciento de las escalas, en el caso de Algeciras, sino que asistimos a una pérdida de seguridad y control de la cadena logística europea,

Algeciras trabaja en un Observatorio sobre el ETS

Gerardo Landaluce
Pdte. A.P. de Algeciras



El ETS pone en entredicho el modelo de *landport* que hay en España

Operaciones de un megabuque de CMA CGM en el puerto de Algeciras.



mientras que se está haciendo un nuevo negocio sobre el carbono”.

Núñez explicó que Algeciras está impulsando la creación de un Observatorio del nuevo Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, junto a otros puertos europeos y Puertos del Estado. El objetivo de esta iniciativa persigue “identificar los riesgos de fuga de carbono”, al tiempo que permita ofrecer “la falta de coherencia con la política europea y el perjuicio que se está realizando a la actividad del sector marítimo”.

Presión sindical

Por último, en la jornada telemática se dio a conocer que la European Dockworkers Council (EDC) y sus sindicatos miembros, como interlocutores sociales en el Comité de Diálogo Social Sectorial de Puertos de la Unión Europea, se concentrarán en Bruselas el próximo 3 de abril. El objetivo es “advertir de las peligrosas decisiones que se están adoptando por parte de las autoridades comunitarias por falta de escuchar a todos los actores del sector, los cuales deben de tener presencia y ser consultados en la definición de las políticas portuarias que podrían tener un fuerte impacto económico en los puertos y, por tanto, en la economía europea”.



A.P. DE ALGECIRAS



Esteban (Fundación Corell), Quiñero (Andamur), Muñoz (Astic) y Fernández (Apamad).

Carretera

Plan de choque contra la escasez de conductores

El sector reclama a la Administración que se incentive la incorporación de jóvenes y mujeres, bonificaciones para la llegada de inmigrantes y una formación profesional que incluya todos los permisos de conducción

Carlos Sánchez | Madrid

El sector del transporte reclama un plan de choque para incentivar la incorporación de nuevos profesionales ante la alarmante escasez de conductores. Así se puso de manifiesto en el marco de una jornada organizada por el Clúster Académico del Transporte y la Movilidad Segura y Sostenible, integrado por la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), Fundación Corell, AT Academia del Transportista, EcoDriver y DAC Docencia.

En la jornada se puso sobre la mesa la necesidad de que la Administración se involucre en el problema de la falta de conductores profesionales a través de incentivos para la incorporación de jóvenes y mujeres, bonificaciones para las empresas que tienen que traer inmigrantes para desempeñar la profesión, así como el impulso de una formación profesional que incluya también el permiso de conducción.

El clúster reclama la eliminación del requisito de poseer previamente el permiso de conducir para obtener el Certificado de Profesionalidad (CP); la convali-

dación automática de la autorización CAP para aquellos que completen el CP; la creación de una extensa red de centro de FP de conductores; la simplificación del proceso de obtención del permiso de conducir dentro del ámbito de la FP; así como la publicación de la esperada Orden Ministerial que facilitará la implementación de la teleformación en los cursos CAP, tanto para la formación inicial como continua de los conductores.

“Nuestro modo de vida no es sostenible sin transporte”, reconoció Ana Muñoz, directora de Formación de Astic. Muñoz señaló que “es crucial que los jóvenes encuentren facilidades en vez de obstáculos para acceder a este oficio y que su formación contemple la obtención de los permisos de conducción como parte integral del currículo”. Además, aprovechó su intervención para poner como ejemplo el caso de éxito de la escuela de negocios Astic Digital Academy como plataforma de formación online.

Elevada edad media de los conductores en España

“La escasez de conductores es ya un problema de Estado”, alertó Myriam Otero, secretaria general de la Asociación Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de Galicia (Apetamcor). “La edad media de los conductores profesionales en España es de 54 años y en una década se jubilarán más del 50 por ciento”, recordó. “Ya hay escasez ahora y no tenemos relevo”, insistió.

Apetamcor ha impulsado un acuerdo para incorporar a conductores profesionales peruanos a las empresas de transporte gallegas. “Tenemos ya a 250 conductores peruanos trabajando, pero el coste para las empresas sigue siendo elevado”, afirmó Otero. La responsable de la patronal gallega cifra entre los 5.000 y los 6.000 euros el desembolso inicial por conductor que tienen que afrontar las compañías, por lo que demandó bonificaciones.

Línea de subvenciones

Por su parte, Luis Vallejo, presidente de la Asociación Palentina de Transporte de Viajeros (Upevi), también recaló “el momento dramático que viven los sectores de mercancías y viajeros por la falta de conductores profesionales”. Vallejo reclamó una línea de subvenciones específica para abaratar los costes de formación y que se incluya la obtención del permiso.

A su vez, Emilio Fernández, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid (Apamad), destacó el bono para obtener el permiso de conducir de vehículos pesados impulsado por la Comunidad de Madrid. El bono, cuyo importe asciende a 600 euros y va dirigido al conductor, “ha sido un éxito, pero el 90 por ciento del alumnado que se ha acogido al mismo es de origen no español”, resaltó. En este sentido, “los españoles no están por la labor de obtener un permiso para trabajar en empresas de transporte”, lamentó. En todo caso, Fernández recordó

que “la ayuda se queda coja, puesto que solo con el permiso de conducir camiones, pero sin el CAP, que cuesta unos 1.500 euros, no te sirve para trabajar”.

El director de Operaciones de Andamur, Miguel Ángel Quiñero, avanzó el proyecto de escuela de formación que impulsan, que contará con instalaciones propias en La Junquera.

Marítimo

Puerto de Vigo consolida el tráfico de frutas

La naviera Hapag-Lloyd arrancará este mes la incorporación de una escala en Termavi a su conexión semanal con las dos costas de Sudamérica

Iñaki Eguía | Vigo

La naviera Hapag-Lloyd reforzará los tráficos de fruta y pesca congelada del puerto de Vigo con el inicio de una nueva línea semanal en Termavi, que enlazará con las terminales sudamericanas de Buenaventura (Colombia); Paita (Perú); Posorja y Guayaquil (Ecuador); Manzanillo (Panamá); Puerto Limón (Costa Rica); y Cartagena (Colombia).

El buque "Irenes Remedy", de 2.824 TEUs, iniciará, el próximo 14 de abril, en las instalaciones de la terminal de contenedores del puerto gallego esta rotación semanal. Transportará fruta y pescado congelado, entre otras mercancías, y embarcará madera y otra carga general.

El puerto de Vigo se sitúa como la primera escala en Europa de la línea del armador alemán, que continúa por las dársenas de Málaga, Valencia, para seguir por las italianas de Civitavecchia, Salerno, Génova y Livorno, e ir a Barcelona antes de volver a cruzar el Atlántico.

La naviera, además del "Irenes Remedy", empleará los buques "As Carelia" y "As Claudia", tam-

bién de 2.824 TEUs; "Emma A", de 2.837 TEUs; "Cape Citius", de 2.708 TEUs; así como a "Gemlik Express", "Izmit Express" y "Mersin Express", los tres con una capacidad de 2.586 TEUs.

El puerto de Vigo movió el pasado año un total de 230.039 toneladas de frutas, frente a las 178.877 toneladas de 2022, lo que supuso un incremento del 28,6 por ciento. Se trata de un tráfico de importación, sobresaliendo Brasil, Costa Rica y Colombia como principales orígenes, y

la piña, plátanos y melones como principales productos.

En el acumulado de este año, las frutas siguen en ascenso, al sumar 39.426 toneladas hasta febrero, un 6,23 por ciento más que en los dos primeros meses del 2023.

El crecimiento del tráfico de frutas del puerto de Vigo en los últimos años tiene como hito la apuesta en 2020 por parte de CMA CGM de reestablecer la conexión con Sudamérica, con una escala semanal en Termavi, de la mano de Del Monte Foods.



Instalaciones de Termavi en el puerto de Vigo.

Operadores Logísticos

Logista estrena una nueva nave en Toledo

Cuenta con 2.522 m² de zonas refrigeradas y un volumen de 6.238 m³ para las cámaras y precámaras

TXXI | Toledo

Logista, a través de Logista Parcel, la red de transporte capilar a temperatura controlada, inaugura una nueva instalación en Toledo

La nueva sede del operador logístico, que forma parte de su estrategia de crecimiento en el mercado, cuenta con una superficie total de 5.700 metros cuadrados y una superficie construida de 3.332 metros cuadrados. Además, también dispone de una superficie de oficinas de 277 metros cuadrados y cámaras y zonas refrige-

radas con una superficie de 2.522 metros cuadrados.

En cuanto a las cámaras, cuentan con volúmenes específicos para diferentes rangos de temperatura: 748 metros cúbicos para la cámara de 2-8°C y para la cámara de -18°C, y un volumen total de 6.238 metros cúbicos para las cámaras y precámaras de 5-12°C. Al mismo tiempo, la sede dispone de una cámara con temperatura controlada entre 15-25°C, con un volumen de 300 metros cúbicos, informan desde Logista. En cuan-

to al área de almacén en zona ambiente, la instalación dispone de un volumen de 3.556 metros cúbicos y capacidad para 300 palés. La nave también cuenta con 16 muelles de atraque, todos equipados para acceso a precámaras, y un clasificador con 9 salidas, capaz de manejar una producción de 2.000 bultos por hora.

Logista Parcel dispone de una flota de más de 1.900 vehículos y más de 2.000 colaboradores, así como una red de 64 delegaciones en España, Portugal y Andorra.

T

FLASH

Operadores Logísticos

Stef Iberia impulsa su logística en Castilla y León

Stef Iberia, especializada en transporte y logística de productos alimentarios a temperatura controlada, refuerza su red en Castilla y León con la adquisición de Grupo Centeno, formado por las empresas Frigoríficos Fernández Centeno y Congelados Villanubla, con unas ventas conjuntas de más de 4,1 millones de euros en 2022. La operación incluye un almacén en la zona de Valladolid, y terrenos adyacentes para absorber futuros crecimientos, una flota de 16 vehículos y un equipo de 27 personas.

Servicios

Transformación digital de la gestión Marpol en Bilbao

El operador Marpol Tradebe Puerto de Bilbao (Linersa) y la *start-up* de *deep-tech* Navozyme implementan la solución NSwap™ en la dársena vasca, que cuenta con el respaldo del fondo de Puertos del Estado Ports 4.0. Esta iniciativa de transformación digital mejora la comunicación en tiempo real y la gestión de información crítica sobre desechos de barcos. En este sentido, proporciona un rastro de auditoría transparente, facilita el cumplimiento normativo y reduce la huella de carbono al eliminar el papel y el envío de documentos por mensajería, destacan desde el operador.

Express

UPS amplía su red de puntos de entrega en España

UPS ha anunciado la expansión de su red de puntos de entrega alternativos en España, hasta superar los 4.500 para finales de año, como respuesta al crecimiento del *e-commerce*. Las ubicaciones *UPS Access Point*, 3.900 actualmente en España, son comercios locales con un amplio horario de apertura, lo que facilita la recogida de pedidos o devoluciones. UPS también está ampliando la red en España con taquillas PUDO para recogida y entrega.

Servicios

Tennders abre centro logístico en Barcelona

TXXI | Barcelona

Tennders, *startup* que conecta digitalmente oferta y demanda para el transporte de mercancías, amplía su actividad. La empresa emergente ha anunciado la apertura de su primer centro logístico en La Roca del Vallès (Barcelona).

La plataforma, que ya está operativa, cuenta con 1.500 metros cuadrados de superficie, una capacidad para 700 palés y tres muelles para la carga y descarga. Está destinada a operativa de *cross-docking* y almacenaje. Responde a la creciente demanda de servicios de grujaje, incluso, por parte de operadores de carga completa, asegura la *startup* a través de un comunicado.

Tennders da un servicio de agencia de transporte digital

combinado con un un servicio *software* que permite gestionar las compras de servicios de transporte digitalmente, entre otras prestaciones. Sus principales clientes son “agencias de transporte y cargadores de tecnología *pyme*”, como señaló recientemente Mike Cuingnet, CEO y uno de los cofundadores de Tennders, a Transporte XXI.



TENNDERS

Carretera

Primafrio continua su plan de renovación de la flota

TXXI | Murcia

Grupo Primafrio ha incorporado a su flota 311 vehículos de las series 500S, 660S y 730S de Scania, con el foco en la sostenibilidad y la innovación. Los vehículos van acompañados de un sistema de gestión de flotas que permite el posicionamiento en tiempo real, seguimiento del rendimiento del vehículo, informes medioambientales que supervisan las emisiones

de CO2, planificación de servicios e informes de averías, informan desde la compañía.

La llegada de las 311 unidades de Scania forma parte del plan de renovación anual de la flota de Primafrio, que recientemente sumó 815 vehículos del fabricante Volvo.

Primafrio, con unas ventas de 660,5 millones en 2022, es la primera empresa de transporte por carretera en España.



Grupo Primafrio renueva su flota con 311 vehículos de la serie S de Scania.

PRIMAFRIO



INAUGURADO EL NUEVO MUELLE DE RAOS 9

El presidente del Puerto de Santander, César Díaz, acompañado por el ministro de Transportes, Óscar Puente, y la presidenta de Cantabria, María José Sáenz de Buruaga, inaugura el muelle de Raos 9, con una explanada de 18.000 metros cuadrados, que impulsará el tráfico de vehículos.

Marítimo

TMGA automatiza la terminal

El operador pone en marcha sus nuevas instalaciones en A Coruña para el tráfico agroalimentario, tras invertir más de 8 millones

TXXI | A Coruña

Terminales Marítimas de Galicia (TMGA) pone en marcha el nuevo equipamiento para automatizar su terminal agroalimentaria en el puerto exterior de A Coruña. Como avanzó este periódico, con este desarrollo, el operador reforzará la eficiencia en las operaciones de desestiba y transporte horizontal, a través de un circuito cerrado de cintas, almacenamiento cubierto, recepción y reexpedición de los graneles sólidos agroalimentarios.

TMGA incorpora en sus instalaciones equipos y sistemas innovadores que automatizan los procesos y priorizan el respeto al medio ambiente, como tolvas y sistema de transporte ecológicos, que contribuyen a la reducción de emisiones de CO2. Además, parte de la instalación se ha construido utilizando materiales reciclados de la desmontada Medusa de la dársena interior, en un enfoque de economía circular y uso eficiente de los recursos.

Más de 45 millones de inversión

La terminal automatizada de TMGA en Punta Langosteira representa una inversión de más de 8 millones de euros, siendo parte de un proyecto más amplio valorado en más de 45 millones. Así, en este desarrollo solo resta la construcción de unos nuevos almacenes

agroalimentarios de más de 6.000 metros cuadrados cuyas obras comenzarán este año y que ampliarán la superficie total a 47.000 metros cuadrados, con una capacidad de almacenamiento estimada en más de 250.000 toneladas de productos agroalimentarios.

Durante el acto inaugural, estuvieron presentes los representantes de Bunge, grupo global referente en el ámbito de las materias primas agrícolas, que ha forjado una relación sólida y duradera con TMGA durante más de veinticinco años en la prestación de servicios portuarios agroalimentarios. Ambas entidades se han unido para potenciar la eficiencia de la cadena de suministro, optimizar costes y garantizar el abastecimiento para el sector agroalimentario gallego.

Con la puesta en marcha de las instalaciones de TMGA, el puerto de A Coruña eleva su competitividad en la gestión de graneles y consolida su posición de líder en el tráfico agroalimentario en el noroeste español. La autoridad portuaria, que preside Martín Fernández Prado, contabilizó, el pasado ejercicio, más de 1,4 millones de toneladas de maíz, trigo, cebadas, abonos y piensos, siendo este tipo de graneles uno de los pilares para que la dársena exterior superara los seis millones de toneladas.



La nueva ruta es posible al sumar Level el sexto avión a su flota.

Aéreo

El Prat incrementa la conectividad

IAG Cargo comercializa la nueva ruta de Level con Miami con un Airbus A330-200 con capacidad para 14 t en bodega

Eva Mármol | Barcelona

El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat incrementa la conectividad con Estados Unidos con la nueva ruta de Level, marca comercial de bajo coste para la larga distancia del holding IAG, entre la instalación catalana y Miami, cuya puesta en marcha estaba prevista a partir del 31 de marzo al cierre de esta edición.

Level, que tiene su *hub* en Barcelona, comienza a operar con una periodicidad de tres frecuencias semanalmente, que ampliará a cuatro entre junio y septiembre. Cubre el servicio con un Airbus 330-200 con capacidad para unas 14 toneladas de mercancías en bodega, que comercializa IAG Cargo.

Level entra en liza con American Airlines que ya tiene una conexión entre El Prat y Miami. Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones catalanas por el modo aéreo y el segundo origen de las importaciones aéreas por detrás de China, según el último informe de Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA), consultora aérea de la Cámara de Comercio de Barcelona, correspondiente al ejercicio 2023.

“Tener conectividad directa y espacio de carga con Estados Unidos es muy importante para El Prat”, señala Javier Enebral, consultor de GPA. Y ello

con el valor añadido de que la conexión con Miami “es especialmente relevante para la carga, ya que es un gran *hub* de distribución para Centroamérica y América del Sur”, añade el experto. El aeropuerto internacional estadounidense es “un centro de operaciones para la distribución de productos perecederos, artículos de alta tecnología, equipos de telecomunicaciones, textiles, productos farmacéuticos y maquinaria industrial”, señala IAG Cargo, a través de un comunicado.

Level, que comenzó a operar en 2017, cuenta con cuatro conexiones más con el mercado norteamericano: Los Ángeles, Nueva York, Boston y San Francisco (estacional). Santiago de Chile y Buenos Aires son las otras dos rutas de largo radio de la aerolínea del holding IAG.

El objetivo de Level de contar con su propio certificado de operador aéreo (AOC) durante este año, hasta ahora lo hace con el de Iberia, así como la ampliación de flota que proyecta, hasta las ocho unidades en 2026, es clave para el desarrollo de nuevas conexiones de largo radio desde El Prat, señaló recientemente el Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona. El nuevo enlace con Miami es posible gracias a sumar la sexta aeronave a su flota.

Carretera

Palletways crece en Portugal con Moldtrans

TXXI | Madrid

Palletways Iberia, red de distribución exprés de mercancía paletizada, refuerza su actividad en Portugal a través de Moldtrans, que ha puesto en marcha nuevas instalaciones en el país vecino para desarrollar el servicio doméstico e internacional. El almacén, ubicado en la zona industrial de Barrô, Águeda, abarca más de 1.000 metros cuadrados y cuenta con equipamiento específico para el transporte terrestre. El nue-

vo centro responde al aumento del 50 por ciento en el volumen de palés movidos desde su integración en la red, hace cinco años.



PALLETWAYS

Servicios

Newdock aterriza en Francia e Italia

TXXI | Madrid

Newdock, plataforma de gestión logística e inversión centrada en el desarrollo y la gestión de espacios logís-

ticos de última generación en España, aterriza en Francia e Italia con nuevos proyectos que añaden 300.000 metros cuadrados a su cartera e internacionalizan su actividad.

La compañía, propiedad de Goldman Sachs Asset Management, ha completado la adquisición de un proyecto en la región de Normandía de 100.000 metros cuadrados y dos en el norte y centro del país alpino que sumarán cerca de 200.000 metros.



NEWDOCK

Cargadores

Exolum se afianza en el puerto de Gijón

TXXI | Gijón

La Autoridad Portuaria de Gijón aprobó adjudicar a Exolum Corporation la concesión administrativa, con un plazo de 15 años, de la terminal situada en el muelle de la Osa para la comercialización y almacenamiento de hidrocarburos, biocombustibles y productos químicos. Exolum inver-

tirá 3 millones de euros en la conexión de la nueva terminal asturiana, que dispone de una capacidad de almacenamiento de 67.000 metros cúbicos en 12 tanques, con la actual instalación del operador para su gestión integrada. También destinará la inversión a la modernización y adaptación de la infraestructura.

Cargadores

Bridgestone abre centro logístico en Burgos

Tiene capacidad para almacenar más de 800.000 neumáticos

TXXI | Burgos

Bridgestone EMEA (Europa, Oriente Medio y África) ha inaugurado un nuevo centro logístico inteligente en Burgos. La inversión superó los 40 millones de euros.

La plataforma, con una superficie de más de 44.500 metros cuadrados, permite almacenar más de 800.000 neumáticos. La instalación, que incorpora las últimas tecnologías disponibles en el sector, tiene 10 metros de altura de almacenamiento, 24 muelles de carga y más de 31 plazas para camiones en espera. Con la puesta en marcha de esta instalación, Bridgestone aumentará significativamente su capacidad exportadora y refuerza las capacidades de venta y distribución de la producción burgalesa. Además, la infraestructura de este centro logístico permite el desarrollo futuro del primer *High-Bay* de Bridgestone en Europa, que es un espacio vertical automatizado y autoportante que “permite los más altos estándares de almacenamiento”, destacan desde el fabricante.

El edificio, que ha recibido la calificación “*Very Good*” por parte de la certificadora de construcción sostenible, BREEAM, se ha desarrollado en colaboración con Panattoni, promotor logístico e industrial. Además, el centro cuenta con una instalación en la azotea de paneles fotovoltaicos que pueden generar hasta 100 KWP de energía eléctrica para su autoconsumo.



El centro logístico tiene más de 44.500 m2.

T

FLASH

Servicios

Logicor entrega una nave a Trace Logistics

Logicor, propietario, gestor y promotor de activos logísticos, completa el desarrollo ‘llave en mano’ de una plataforma de más de 16.000 metros cuadrados en Sant Feliu de Buixalleu (Girona). La instalación ha sido entregada a Trace Logistics, la filial logística del grupo Fluidra. La nave está diseñada para albergar actividades incluidas en la normativa Seveso, la directiva de seguridad para instalaciones que alberguen sustancias peligrosas.

Marítimo

Samskip añade nueva línea en Santander

Samskip ha lanzado el servicio de contenedores marítimos de corta distancia entre los puertos de Santander, Tilbury y Róterdam. Boluda Maritime Terminals Santander arranca el martes 2 de abril esta conexión de Samskip, que se añade a la línea semanal, abierta a finales del pasado mes de septiembre, por este mismo operador desde la dársena cántabra con Dublín y Liverpool.

Servicios

Gaztelu entra en el alquiler de furgonetas

Gaztelu Rent Car es la nueva línea de negocio que emprende la compañía vizcaína Gaztelu para diversificar su negocio, con el alquiler de furgonetas y vehículos industriales. Esta actividad, dirigida a profesionales autónomos, se ofrece desde los establecimientos que tiene Gaztelu en la provincia de Vizcaya.



El operador de transporte digital OkCargo inicia su expansión internacional.

Carretera

OkCargo salta al exterior

El operador de transporte digital abre una delegación en Alemania

TXXI | Madrid

El operador de transporte digital OkCargo arranca su expansión internacional con la apertura de una delegación en Alemania, fruto del crecimiento registrado desde el inicio de su actividad en diciembre de 2022. El nuevo centro viene a convertirse en un puente para las operaciones de transporte de carga completa entre ese país y España.

La delegación, con sede en Berlín, seguirá el mismo modelo operativo que OkCargo desarrolla en sus distintas delegaciones de España. El objetivo: “satisfacer las necesidades planteadas tanto de la ac-

tual cartera de clientes como de las peticiones recibidas desde distintos sectores”, destacan desde el operador. “Nuestra llegada a Alemania es un hito muy importante”, subraya Carlos Cancela, CEO de OkCargo. “Supone afianzar nuestro modelo de negocio y la estrategia de internacionalización, poniendo en valor la innovadora propuesta de transporte terrestre de carga completa que tanto éxito está teniendo en el mercado español”, añade. En la actualidad, OkCargo posee en España dos delegaciones propias, además de sus oficinas centrales en Madrid, a la que suma Alemania.

Carretera

Cadenas de valor ‘verdes’

FVET se suma al proyecto Poseidon para impulsar los e-combustibles

TXXI | Valencia

Conscientes de la problemática ambiental que genera su actividad, el transporte valenciano va a impulsar los e-combustibles en el desarrollo futuro del negocio. Los flotistas Torres y ESK se han sumado, junto a la patronal FVET, al proyecto europeo Poseidon que apuesta por facilitar el uso del metanol en el transporte marítimo y en su cadena de valor. Esta iniciativa está liderada por Instituto Europeo para el Desarrollo de la Energía bajo la coordinación de la Fundación Valenciaport, que se encarga de liderar el paquete de trabajo de replicabilidad y estrategia de despliegue en las empresas del entorno del puerto de Valencia. El programa

tratará de investigar dos rutas complementarias de valorización del CO2. La primera a partir del biogás de una planta de tratamiento de aguas residuales y otra del procedente de una planta industrial de cal (óxido cálcico). Con ello, se acometerá la construcción de una nueva tecnología híbrida de conversión de energía en e-metanol, que permita demostrar su validez en una plataforma de pruebas donde se recreen las condiciones reales de un caso práctico. Además, el proyecto contempla la futura implantación de cadenas de valor del metanol en las zonas portuarias de Valencia y Tesalónica (Grecia), fase del proceso en el que intervendrán Torres y ESK, junto a FVET.



En lo grande
y en lo pequeño

A large, vibrant illustration of the Valencia Port. On the left, the iconic clock tower stands tall, with a seagull flying nearby. In the foreground, a large green palm tree is the central focus. To the right, a harbor scene unfolds with several white sailboats docked. A person is riding a bicycle on a path, and another person is roller skating. The overall atmosphere is bright and sunny, with a clear blue sky and lush greenery.

CONECTAMOS
valenciaport