



#SupportOurDrivers

# Transporte XXI

**SIL**  
Barcelona  
5-7 Junio 2024  
Faltan 2 Semanas

**Carretera**  
El grupo portugués Laso se consolida en el País Vasco  
Pág. 12

**Transitarios**  
Arcese crea la compañía Ventana Serra  
Pág. 14

**Cargadores**  
Freixenet mantiene su apuesta intermodal  
Pág. 15



**Suplemento INMOLOGÍSTICA**  
El negocio, que afronta un cambio de paradigma, volverá a sonreír este año

Número 698 | Año XXXIII | 15 Mayo 2024

www.transportexxi.com

## Delgo avanza a todo gas

El operador, que ha disparado sus ventas en el último quinquenio, ampliará su flota con la adquisición de 50 tractoras y 65 semirremolques frigoríficos Pág. 8



Delgo, operador de transporte frigorífico, ya dispone de 155 tractoras de GNL, el 48,5% de su parque de vehículos.

**IÑAKI BARRÓN**  
Profesor y asesor en ferrocarriles

“En el tren somos la ínsula ibérica”



Una de las causas para que España esté a la cola en cuota ferroviaria es la falta de integración con Europa, según Iñaki Barrón. Además, “se atacan los problemas mediante inversiones y lo que hay que hacer es ir al cliente”, advierte.

Pág. 36

**Marítimo**  
Puerto de Bilbao, tractor de la economía

Las inversiones en marcha y las proyectadas para los próximos años por la iniciativa privada en el puerto de Bilbao superan los 560 millones. A este desembolso, hay que sumar los cerca de 78 millones de euros que destinará en 2024 la Autoridad Portuaria.

Pág. 24



**Política**  
El modelo del ferrocarril de mercancías

La estrategia de Transportes, de la mano con el Adif, pone el foco en las autopistas ferroviarias como la principal baza para que el tren de mercancías consiga aumentar su cuota modal. Expertos auguran que irán evolucionando en el futuro hacia el contenedor.

Pág. 34

## LA FOTO DE LA QUINCENA



## CINCO PUERTOS ESPAÑOLES REFUERZAN SU COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL

Las autoridades portuarias de Algeciras, Barcelona, Tenerife, Sevilla y Vigo han renovado la certificación Ecoports PERS (Port Environmental Review System), única certificación ambiental específica de puertos de la Unión Europea, concedida por la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO).

## SE MUEVEN



## Christophe Ramos

Prologis, especialista en la gestión de activos logísticos, ficha a Christophe Ramos para desempeñar el cargo de director de Gestión de Desarrollo para el Sur de Europa.



## Steffen Hildebrandt

El operador logístico Groupe CAT ha incorporado a su plantilla a Steffen Hildebrandt, quien desempeñará el cargo de Commercial Manager Spain - LC Business Line.



## Nuria Álvarez

Con más de 25 años de experiencia en consultoría logística y cadena de suministro, Nuria Álvarez se une al equipo de Miebach como directora de estrategia en España.



## Carlos Verduras

Michelin anuncia el nombramiento de Carlos Verduras como nuevo director de Marketing de Michelin España Portugal, cargo que ya ejerce desde el pasado mes de diciembre de 2023.



## QUÉ BIEN

La Fundación Valenciaport ha logrado afianzarse como centro de formación ferroviario. Con una tasa del 90 por ciento de estudiantes aprobados en la última convocatoria para obtener la Licencia de Maquinista que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), la Fundación consolida su apuesta por el programa para la obtención de Licencia de Maquinista y Diploma de Conducción, que arrancó en 2023, convirtiéndose en el primer centro homologado por la AESF vinculado a un puerto. El programa incluye 1.150 horas lectivas, de las que 650 horas se destinan a la formación teórica, y las otras 500 horas a la práctica de la mano de CSP Logitren, con quien la Fundación tiene suscrito un acuerdo. Ya se ha convocado la tercera edición del programa para 20 alumnos. La segunda está en su última fase de prácticas.



## QUÉ MAL

La falta de voluntad política para poner fin a la situación de bloqueo en los pasos fronterizos de Ceuta y Melilla. Una situación "inaceptable e impropia de una frontera europea", como denuncia el Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros. Pese a la hoja de ruta pactada con Marruecos en abril de 2022, para escenificar las buenas relaciones bilaterales con España, la aduana comercial de Melilla sigue cerrada (en agosto se cumplirán seis años) y el puesto de control aduanero para mercancías instalado en Ceuta no tiene actividad. Cada vez son más las voces de empresarios y colectivos que reclaman medidas efectivas e inmediatas para revertir esta situación. La propia Feteia remitió recientemente una carta a Pedro Sánchez en la que urge "recuperar la actividad cuanto antes".

Transporte  
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

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

**Subdirector:** Antonio Martínez.  
**Redacción:** Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguía.  
**Colaboradores:** Etayo (Humor), Miguel Rocher, Ramón Valdivia, Francisco Aranda, Juan Manuel Martínez, Ana González, Jordi Espín, Juanjo Martínez (Fotografía).

**Publicidad:** Clara Bouza, Angélica Santana  
[publicidad@grupoxxi.com](mailto:publicidad@grupoxxi.com)

**Suscripciones:** Belén Ruales  
[suscripciones@grupoxxi.com](mailto:suscripciones@grupoxxi.com)

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

Depósito Legal: BI-708-92

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

**Director Técnico:** Jose Angel Calvo.

EDITORIAL

# Conducción, descanso y disponibilidad

Una reciente sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, que considera tiempo de presencia el periodo en que un conductor acompaña al camión en un trayecto de ferri, pese a disponer de una cabina, cama o litera, ha encendido las alarmas en el transporte por carretera.

El fallo, que contradice la interpretación habitual del reglamento europeo de tiempos de conducción y descanso, no sienta jurisprudencia, pero sí constituye un grave precedente. Hay que tener en cuenta que si se consolida este criterio podría pasar una gruesa factura al

sector, tanto en el ámbito económico como en la organización de la actividad de trabajo de las empresas en un contexto, además, de escasez de profesionales. Y es que pretender que el transportista está en período de disponibilidad porque en caso de emergencia puede ser requerido a alguna actuación, equivale a decir que el conductor nunca está en período de descanso. Una situación que, llevada al absurdo, obligaría al transportista a tomar un nuevo descanso adicional para llegar a destino, a pesar de haber tenido acceso, por ejemplo, a un camarote. La sentencia del al-

to tribunal, sin entrar en disquisiciones legales, introduce inseguridad en la normativa que regula los tiempos de conducción y descanso y abre un cisma en el sector. Es el peligroso camino al que conducen las interpretaciones unilaterales. Por ello, sería conveniente aportar luz cuanto antes y cerrar esta puerta para evitar males mayores.

De momento, el Ministerio no ha movido ficha, por lo que los transportistas, en el caso de que dispongan de cama, litera o cabina en los trayectos de más de ocho horas, pueden seguir poniendo descanso en el selector de actividades. Eso sí,

sería conveniente que las empresas indiquen de forma expresa a los conductores que durante dicho periodo se encuentran en descanso. O lo que es lo mismo, que pueden disponer libremente de su tiempo. Y los gestores de tráfico también deberían de abstenerse de impartir instrucciones durante el trayecto a los conductores. Es cierto que nada puede evitar la posibilidad de que haya más reclamaciones en esta línea por parte de los transportistas, pero sí facilitaría la defensa, mientras se aclara de forma definitiva la aplicación de la normativa de tiempos de conducción y descanso.



## El tren, la eterna promesa

En junio está previsto que Tramesa y Transitalia estrenen la autopista ferroviaria entre el puerto de Valencia y Madrid. No será la única. Vendrán más. Adif tiene el reto de arrancar otros cuatro corredores en 2025 desde los puertos de Barcelona, Algeciras, Sevilla y Huelva, dentro de los 18 que tiene en estudio. Hay grandes esperanzas depositadas en esta modalidad para dar un empujón al tren de mercancías, con una raquítica cuota que apenas alcanza el 4 por ciento. Todo suma, aunque hará falta algo más para alcanzar el objetivo del 10 por ciento en 2030.

La mayor dificultad para su desarrollo está en la necesidad de hacer fuertes inversiones en las infraestructuras para admitir el paso de los vagones cargados con semirremolques. Solo la mencionada entre Valencia y Madrid no requiere adecuar los gálibos.

Con esta premisa, es evidente que la consolidación de las autopistas ferroviarias como una alternativa competitiva llevará su tiempo. Por ello, teniendo en cuenta que el transporte en contenedor tiene claras ventajas, tanto económicas como técnicas, la pregunta es obligada: ¿Por qué el Gobierno apuesta

firmeramente por las autopistas ferroviarias? La respuesta es sencilla: estrategia. En un país donde más del 90 por ciento de las mercancías se mueven por carretera, cargadores, operadores y transportistas demandan un servicio lo más parecido al camión. Los resultados no serán inmediatos, pero llegarán, sobre todo a medida que se vayan sumando salidas y nuevos corredores, porque lo que necesita el sector es fiabilidad, frecuencia y precio. Es la clave para que el camión se suba al tren. Y el momento es ahora que se han alineado los planetas. A la emergencia climática, se suma la

falta de conductores. Además, las fuertes inversiones de empresas públicas y privadas en locomotoras y vagones augura un futuro prometedor al tren. Eso sí, el cambio no será de la noche a la mañana. Hoy en día, tomar la decisión de modificar una parte de la malla de distribución para subirse al tren requiere de inversiones en adecuación, cambios en aprovisionamiento y planificaciones e incluso negociación de plazos de entrega con clientes. Decisiones que requieren unas reglas de juego claras. El éxito del tren tardará en llegar, pero lo hará más pronto que tarde.

## SHIPPERS &amp; CO.

Jordi  
Espín Vallbona

El transporte sostenible de mercancías es esencial para construir un futuro próspero y equitativo

## Por un transporte sostenible

En abril celebramos en Madrid la primera Conferencia Nacional de Cargadores, una jornada surgida de la necesidad de agregar y actualizar una mirada enfocada sobre la logística, desde el punto de vista único y exclusivo de la empresa cargadora, a iniciativa de las asociaciones Transprime Spanish Shippers' Council y ACE.

Este proyecto es especialmente sustantivo, por situar a la carga en el centro del universo logístico, y, desde este punto central, generar el primer manifiesto logístico-empresarial del país, "Las empresas cargadoras por un transporte sostenible de mercancías", un documento relevante que sintetiza nueve ámbitos de actuación preferentes:

1. Compromiso con la sostenibilidad. Priorización del transporte sostenible de mercancías con prácticas y tecnologías que reduzcan las emisiones y promuevan la protección del medio ambiente.

2. Colaboración & diálogo. La colaboración es esencial y abogamos por un diálogo abierto con todos los agentes y actores para buscar soluciones colegiadas.

3. Innovación & tecnología. Estos pilares son indispensables para transporte sostenible en todos sus eslabones logísticos, nos comprometemos a impulsarlos.

4. Eficiencia. La eficiencia es la fuente de energía más limpia. La optimización, minimización y concentración del producto, consolidación, y planificación eficiente son elementos a verificar estableciendo "indicadores de compromiso".

5. Transparencia & medición. Nos comprometemos a ser transparentes en nuestras operaciones y a rendir cuentas de nuestros impactos sociales y ambientales.

6. Educación. Reconocemos la importancia de educar y sensibilizar a todos los involucrados en la cadena de suministro sobre la importancia del transporte sostenible. Nos comprometemos a compartir conocimientos, mejores prácticas y lecciones aprendidas para inspirar a otros a unirse a estos valores.

7. Dimensión social del transporte. Reiteramos nuestro compromiso a diseñar y generar cadenas de suministro éticas, con respeto a los derechos humanos, la equidad de género, con plazos de ejecución apropiados para evitar el colapso y minimizar el riesgo de quiebra logística.

8. Prestigio & imagen del transporte. Debemos reiterar el valor simbólico del transporte y la logística para reconocer la importancia de este sector y sus profesionales, con especial atención al conductor para el correcto desempeño de su trabajo

9. Estándares. Tenemos el compromiso firme en abrazar, implantar y defender siempre los estándares existentes (Manifiesto Charter: IRU-ESC & GSA-ITF) que normalizan la relación entre cargadores y transportistas, la codifican positivamente y mejoran las condiciones de los conductores en los puntos de carga y descarga.

Las empresas cargadoras creemos firmemente que el transporte sostenible de mercancías, en toda su dimensión, es esencial para construir un futuro próspero y equitativo para las generaciones presentes y futuras. Nos comprometemos a trabajar hacia este objetivo compartido, y confiamos en la legitimación social de este manifiesto. Para ello lo hacemos público y animamos a todos los agentes y actores logísticos a adherirse, a difundirlo y a hacernos llegar todas las sugerencias posibles para mejorarlo. Quedamos a la espera de vuestras acciones y reflexiones para avanzar.

jespin@transprime.es

## PICOS DE ORO

El conflicto del mar Rojo ha convertido a España en la puerta del Mediterráneo

Gonzalo Pérez-Maura

Consejero delegado de Pérez y Cía.

Necesitamos que no se demore ni un día más nuestra conectividad ferroviaria

Gerardo Landaluze

Presidente del Puerto de Algeciras

Hay que definir un entorno legal que garantice la libre competencia en la estiba

Carlos Toribio

Randstad España

La mayor revolución por venir es el proceso educativo de la sociedad en prácticas sostenibles

Luis Zubialde

Consej. delegado de Palletways Group

Lograr los objetivos climáticos es una labor de equipo

Javier Sánchez

Director gral. de DAF España y Portugal

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Jaume Bagot

Coordinador Fòrum Telemàtic

Más de 400 profesionales de la comunidad portuaria de Barcelona han participado en los 30 años de existencia del Fòrum Telemàtic, la mente pensante, con el brazo ejecutor de PortIC, para ganar eficiencia en el paso de la mercancía por la dársena.



José Luis Irazo

CEO Arcese y Ventana Serra

Arcese gana presencia en el mercado peninsular con la creación de Ventana Serra, que estará dedicada al transporte aéreo y marítimo. Complementa así la actividad de Arcese España, creada en 1992, especializada en carretera y servicios logísticos.



Francisco García Campos

Presidente de Sevitrade

El Ayuntamiento de Sevilla ha entregado la Medalla de la Ciudad de Sevilla a Francisco García Campos "tras 50 años de dedicación y buen hacer en el sector del comercio marítimo, un referente y un ejemplo de trayectoria empresarial".



Rishi Sunak

Primer ministro británico

El inicio de la segunda fase del Border Target Operating Model (BTOM), el pasado 30 de abril, añade más demoras, burocracia y costos a las importaciones de la UE de productos de origen animal y vegetal por parte de los controles británicos del 'Brexit'.

LA ROSCA

Alfonso Alday



La aduana de Melilla sigue cerrada y el puesto de control aduanero para mercancías instalado en Ceuta, en virtud de los acuerdos pactados, no tiene actividad

## Teatro del absurdo

La situación de bloqueo de la aduana comercial de Melilla lleva camino de convertirse en un icono del teatro del absurdo. Ni a Godot se le esperó tanto. El próximo mes de agosto se cumplirán seis años del cierre unilateral de la aduana melillense sin justificación alguna que explique el bloqueo de las importaciones por el único paso terrestre de España y Europa, operativo desde 1959.

La situación empieza a ser surrealista y cada vez son más las voces en contra de esta anómala situación, que tiene su impacto en el comercio internacional. Es el caso de Feteia, la patronal española de transitarios, que remitió recientemente una carta dirigida al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en la que apremia una vuelta a la normalidad. Es decir, en román paladino, la organización que preside Enric Ticó pide “recuperar la actividad cuan-

to antes”. También el Consejo General de Agentes de Aduanas considera “inaceptable e impropia de una frontera europea” la situación en Ceuta y Melilla, tras advertir que “el tejido empresarial y comercial de ambas ciudades autónomas sufre un grave deterioro”. Su presidente, Antonio Llobet, recuerda que desde que en 2022 se anunció una hoja de ruta de 16 puntos como prueba de las buenas relaciones de vecindad, la aduana de Melilla sigue cerrada y el puesto de control aduanero para mercancías instalado en Ceuta, en virtud de los acuerdos pactados, no tiene actividad.

La última noticia es el anuncio de la creación de un grupo de trabajo. Parafraseando a Napoleón, “si quieres que algo se demore eternamente, crea una comisión”. O lo que es lo mismo, ya se atisba una nueva dilación injustificada para reabrir la aduana de Melilla, que, según se acordó hace ya más de dos años, se iba a realizar de “forma gradual y ordenada”. ¡Y tanto! Más gradual no puede ser.

Para más *inri*, el objetivo del grupo de trabajo es clarificar cuál será la normativa aduanera a aplicar en las aduanas de Ceuta y Melilla. Y aquí ya sí me quedo ojiplático. ¿Acaso no existe ya una normativa de aplicación? 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. Pero también es igual de inadmisibles esta situación y, en el caso concreto de la aduana de Melilla, ya va camino de cumplir un triste aniversario: seis años cerrada a cal y canto. La gota está a punto de rebasar el vaso. Los empresarios de Ceuta y Melilla, pero también los operadores portuarios, transitarios y tantos otros colectivos del sector, han dicho “basta”.

a.alday@grupoxxi.com

MIRAR SIN VER

Miguel Rocher



Todo llega de la mano de la novedosa I.A., aunque no tengo claro si es nueva, o no, porque la Intuición Asertiva lleva ejerciéndose desde tiempos inmemoriales

## I.A.

La velocidad que surgen los acontecimientos y los cambios en la cadena de suministro, difícilmente saldríamos adelante sin ésta solución. Comenzando con la Aduana, que fácil va a ser decidir el circuito de un despacho para ella y que fácil puede ser la vida para los afectados. Dirimir a los exportadores, importadores y *traders*, la ruta, naviera, compañía aérea, *courier*, transporte terrestre, condiciones adecuadas de embalaje, carga, estiba y trinca. ¿Y los proyectos?, fletar, firmar contratos, *back to back*, sí o no. Qué orígenes/destinos deben contratar un seguro de trans-

porte, y que compañías uno de R.C. Buques, aviones, tomarán las decisiones apropiadas en cada caso. Pleitos que se resolverán antes de sentarse, tomando decisiones justas para las partes. Los bancos concederán/negarán favores en función de lo que sugiera la herramienta, en función a la solvencia de las empresas, facilitando la vida de los financieros. Los estibadores sabrán el número de manos dependiendo de las circunstancias de cada puerto, línea, tamaño, carga, ruta y continuación de viaje de los buques. Y claro, al existir Aduana, existen los representantes aduaneros, que sabrán donde revolver para saber lo que tienen que hacer, cuando no saben lo que tienen que hacer. En síntesis, los consumidores, compradores o vendedores dependiendo a que se dedican y quien sean nuestros clientes, tendrán claro cómo y qué o a quién consultar y valorar su siguiente paso. Por descontado, que todo lo anterior llega de la mano de la novedosa I.A., aunque no tengo claro si es nueva, o no, porque la Intuición Asertiva lleva ejerciéndose desde tiempos inmemoriales en todas estas profesiones. Primero, porque somos capaces de comprender los problemas de forma instantánea, sin necesidad de demasiado razonamiento, por pura intuición. Y después, porque contamos con la habilidad de expresar la realidad y nuestra opinión, sin hostilidad alguna ni mezclando con emociones personales, solo puro servicio. “Pocos ven lo que somos, pero todos ven lo que aparentamos” (Maquiavelo).

mrocher@operplus.com

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



El Gobierno regional tiene como objetivo sumar un nuevo corredor logístico en el entorno de la autovía del Suroeste

## La Mancha

Hablemos del potencial logístico de Castilla-La Mancha. Dice su presidente, Emiliano García-Paige, que esta región funciona como “caja torácica” de la cadena logística de la Comunidad de Madrid. Logísticamente hablando, “si aquí nos constipamos, en Madrid acaban con una pulmonía”, advierte.

Al gran polo logístico histórico de la región, el Corredor del Henares, compartido geográficamente por ambas comunidades autónomas, se ha sumado Illescas como segundo gran nodo del centro peninsular. Con la reciente apertura de la primera fase de las instalaciones de Alloga, Illescas cuenta ya con 25 plataformas logísticas de gran tamaño asentadas en apenas una década. De hecho, el alcalde, José Manuel Toñiño, recuerda que el proyecto de gran polo logístico se inició en 2011 con la llegada de Toyota, pero que hasta 2014 no se incorporó una segunda instalación. A partir de ahí, ya fue un no parar, con la construcción de hasta 23 nuevas instalaciones logísticas.

Pero Illescas ya no es solo Illescas, desde el punto de vista logístico. El entorno crecerá en los próximos años como enclave de primera magnitud, con nuevos proyectos en la comarca de La Sagra. Así, por ejemplo, en el vecino municipio de Numancia de la Sagra se está gestando un proyecto con tres millones de metros cuadrados de suelo industrial y logístico, en el que se están tramitando una docena de proyectos por valor de 4.500 millones de euros de inversión privada, según ha avanzado el Gobierno regional.

Además, la Junta tiene como objetivo sumar a los citados corredores del Henares y La Sagra, más los también consolidados de la A-3 y A-4, un nuevo corredor logístico en el entorno de la A-5 o autovía del Suroeste, en el área de Talavera de la Reina, según ha avanzado el presidente regional. La logística impulsa y seguirá impulsando en los próximos años a Castilla-La Mancha.

c.sanchez@grupoxxi.com

## COMPLEMENTARIOS



El presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, **Carlos Botana** (izquierda), y el delegado del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Vigo, **David Regades**, unen esfuerzos para lograr el impulso y desarrollo socioeconómico de Vigo y su área de influencia.

## OJO AVIZOR

El Salón Internacional de la Logística nos da la oportunidad de ponernos cara

Eva Mármol



## Aquí otra vez

Como quien no quiere la cosa, ha pasado un año más. Y volvemos a coincidir en las instalaciones de Montjuïc de Fira de Barcelona en el Salón Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona.

El sector volverá a reencontrarse un año más en el que la cadena de suministro ha vuelto a estar sometida a una intensa prueba de estrés que, como no podía ser de otra forma, ha superado. Y es no era suficiente demostrar al capacidad de adaptación a una pandemia y a una guerra en Europa que faltaba el riesgo de utilizar la principal ruta entre Asia y Europa, el canal de Suez, por el conflicto en el Mar Rojo y tener que optar por la alternativa de desviar los tráficos más de 5.000 kilómetros por el cabo de Buena Esperanza.

Pero, ni crisis financieras ni pandemias ni crisis geopolíticas han podido con el SIL. Hace un año, comentábamos en estas páginas que el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) no lo tendría fácil para superar el éxito de la última edición de la cita logística. Una edición muy especial ya que conmemoró su cuarto de siglo de existencia.

Es mucho aventurar que esta edición superará la del año pasado. Pero, todo parece indicar que igualará la participación a tenor del ritmo de contratación de stands y del número de nuevas empresas (alrededor de 60) que se estrenan en el recinto ferial.

Sin duda, el SIL ha sido, es y será un escaparate inmejorable para observar la evolución de la cadena de suministro como lo demuestra el creciente protagonismo de las *startups*. Y, sobre todo, es la oportunidad de ponernos cara. ¡Buen SIL!

barcelona@grupoxxi.com

## AGENDA

21-23 de mayo de 2024

**Breakbulk Europe**

Conferencia y Exhibición  
Róterdam

[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)

22-24 de mayo de 2024

**Congreso de CETM**

Conferencia y Exhibición  
Ciudad Real

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

5-7 de junio de 2024

**SIL**

Conferencia y Exhibición  
Barcelona

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

11-13 de junio de 2024

**TOC Europe**

Conferencia y Exhibición  
Róterdam

[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

13-14 de junio de 2024

**Asamblea General de Astic**

Conferencia y Exhibición  
Bilbao

[www.astic.net](http://www.astic.net)

18-19 de junio de 2024

**Tech4Fleet**

Congreso de Tecnología  
Madrid

[www.tech4fleet.com](http://www.tech4fleet.com)

3-4 de julio de 2024

**Green Gas Mobility Summit**

Conferencia y Exhibición  
Madrid

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

26-29 de septiembre de 2024

**Congreso de Feteia**

Conferencia  
Zaragoza

[www.feteia.org](http://www.feteia.org)

1-3 de octubre de 2024

**Conxemar Vigo**

Conferencia y Exhibición  
Vigo

[www.conxemar.com/es/feria](http://www.conxemar.com/es/feria)

8-10 de octubre de 2024

**Fruit Attraction**

Conferencia y Exhibición  
Madrid

[www.ifema.es/en/fruit-attraction](http://www.ifema.es/en/fruit-attraction)

19-21 de noviembre de 2024

**Global Mobility Call**

Conferencia y Exhibición  
Madrid

[www.ifema.es/en/global-mobility-call](http://www.ifema.es/en/global-mobility-call)

## LOGÍSTICA 8K

Francisco  
Aranda



Necesitamos que el Gobierno impulse planes eficaces de educación

## Más FP logística

La logística y el transporte es uno de los sectores que más empleo genera en España, un posicionamiento que ha venido acompañado de una nueva realidad empresarial, inconcebible ya sin la implantación de tecnologías como el *Big Data*, la IA o la trazabilidad avanzada. Se trata de herramientas imprescindibles para el desempeño eficiente de nuestra actividad, que requieren más que nunca de profesionales cualificados y dotados de las competencias adaptadas a las necesidades reales de las empresas.

Todo ello, exige una profunda metamorfosis de la formación existente en el sector, que debe acometerse en tiempo récord, pues sigue habiendo una importante distancia entre el mundo académico y la realidad empresarial. De hecho, algunos estudios indican que en España hay 60.000 vacantes sin cubrir dentro del sector logístico.

Para atender a las nuevas necesidades necesitamos que el Gobierno impulse planes eficaces de educación, con especial foco en la FP Dual y la formación universitaria. Las previsiones nos dicen que a partir de 2025 la mitad de las oportunidades de empleo estarán reservadas para personas con FP, por lo que urge acometer esta cuestión (en 2021 sólo el 25% de la población activa en España tenía esta cualificación).

Nuestro sector ofrece trabajar en un entorno innovador, flexible, en plena transformación, con un largo recorrido por delante, y, desde UNO, tenemos un papel activo en esta transformación. Dentro de nuestro plan estratégico ofrecemos el más innovador abanico de cursos y seminarios sin coste para el alumno basados en la innovación aplicada, la digitalización real y el liderazgo efectivo, cuyo objetivo es impulsar la empleabilidad y productividad empresarial; así como el máster más valorado por las empresas porque sus contenidos están basados en sus demandas y necesidades específicas.

La formación con valor añadido real es siempre una inversión y una palanca imprescindible para nuestro desarrollo, sin la cual se descapitaliza al sector y se topa su crecimiento en la dirección del valor añadido.

presidencia@unologica.org

TRIBUNA LIBRE



Gonzalo Viguera

El articulista analiza el impacto del conflicto geopolítico en el sector de los seguros marítimos

## Seguros marítimos

El reciente incidente que involucra al portacontenedores “MSC Aries”, incautado por Irán en el estrecho de Ormuz bajo acusaciones de violación de leyes marítimas, no solo representa un acontecimiento de suma preocupación en términos de seguridad geopolítica, sino que ha desatado también una serie de preocupaciones en el sector de seguros marítimos y ha puesto de manifiesto los desafíos que enfrentan los diversos actores de la cadena logística internacional.

En primer lugar, el impacto directo recae sobre el sector de los seguros marítimos. La incautación del “MSC Aries” plantea interrogantes sobre la seguridad de las rutas comerciales y la estabilidad política en la región. Los seguros de mercancías podrían experimentar un aumento en las primas debido a la percepción de mayor riesgo en estas áreas. Las aseguradoras tendrán que revisar sus políticas y evaluar el nivel de riesgo asociado con el transporte de mercancías a través del estrecho de Ormuz y otras zonas conflictivas. Por otro lado, la situación también afecta profundamente a la tripulación a bordo de los buques. Los marinos inocentes, como los 25 tripulantes del “MSC Aries”, se encuentran en una posición vulnerable en medio de tensiones geopolíticas que están fuera de su control. Es posible que el club P&I de la naviera deba intervenir para negociar el pago de un rescate por la liberación de la tripulación. Sin embargo, la decisión de pagar un rescate es compleja y depende de diversos factores, incluyendo la evaluación de riesgos, las regulaciones internacionales y las políticas del propio club P&I. En términos de logística marítima internacional, la incautación del buque representa un desafío significativo. Las interrupciones en los tránsitos de carga dentro y fuera de la región del golfo Pérsico pueden tener repercusiones en la cadena de suministro global. Además, este incidente se suma a una serie de ataques previos a buques mercantes en la región por parte de grupos alineados con Irán, lo que subraya la creciente inestabilidad y los riesgos para la seguridad en estas aguas estratégicas. La comunidad internacional debe abordar de manera urgente estos desafíos y trabajar hacia soluciones diplomáticas que garanticen la libre navegación y la seguridad de las rutas marítimas.

El caso ‘MSC Aries’ recuerda la importancia de tener seguros adecuados

En cuanto a los diversos actores de la cadena logística, se enfrentan a la incertidumbre sobre la seguridad de sus envíos y la continuidad de sus operaciones. La posibilidad de interrupciones en las rutas comerciales podría afectar la planificación logística y generar costos adicionales.

Los cargadores que tienen mercancía a bordo se enfrentan a la incertidumbre sobre el destino de su carga y posibles pérdidas económicas. Los seguros de carga, incluyendo las pólizas bajo las condiciones ICCA, podrían cubrir los daños o la pérdida total de la mercancía. Sin embargo, es importante tener en cuenta las exclusiones de “Guerra” contempladas, las cuales podrían limitar la cobertura del seguro en este tipo de situaciones. Los transitarios, encargados de coordinar el transporte de la carga desde el origen hasta el destino final, se ven desafiados por la necesidad de buscar alternativas viables en caso de que las rutas habituales se vean comprometidas. Y los consignatarios, responsables de recibir la carga en el puerto de destino y llevar a cabo los trámites aduaneros correspondientes, enfrentan el riesgo de retrasos y complicaciones en la entrega de mercancías. Por último, los agentes de aduanas, encargados de facilitar el despacho aduanero y asegurar el cumplimiento de las regulaciones comerciales, podrían enfrentarse a un aumento en la complejidad y el escrutinio de los procedimientos aduaneros en áreas afectadas por conflictos geopolíticos.

La necesidad de mantenerse actualizados sobre las regulaciones y restricciones, en constante cambio, se convierte en una prioridad para evitar posibles sanciones y retrasos en la liberación de la carga. De ninguno de estos actores se deriva responsabilidad alguna de este incidente, pero se verán afectados sin duda por la situación generada. Las navieras invocarán, como ya lo están haciendo, situación de “fuerza mayor”, y si es aceptada los actores implicados se verán perjudicados sin tener opción de reclamar y recuperar su pérdida. En cualquier caso, el conflicto geopolítico en el estrecho de Ormuz y sus alrededores plantea desafíos significativos

para el sector de los seguros marítimos, la tripulación a bordo de los buques y la logística marítima internacional en su conjunto. Es imperativo que se tomen medidas para mitigar los riesgos y proteger los intereses comerciales y humanos en esta región crítica para el comercio.

El caso del ‘MSC Aries’ sirve como recordatorio de la importancia de contar con seguros marítimos adecuados, especialmente en áreas geopolíticamente sensibles. Los cargadores y consignatarios deben comprender las exclusiones de las pólizas de seguro y considerar la contratación de coberturas adicionales para protegerse contra riesgos específicos. Además, este incidente pone de relieve la necesidad de fortalecer la cooperación internacional para garantizar la seguridad marítima y la libre navegación en aguas internacionales. Los esfuerzos diplomáticos y la implementación de medidas de seguridad robustas son esenciales para prevenir incidentes similares y proteger a los actores de la industria marítima.

LOGÍSTICA MEDIANTE



Ana González

La logística sanitaria desarrolla una actividad silenciosa, pero de vital importancia

## Logística sanitaria

Uno de los ecosistemas más importantes y complejos en el ámbito logístico es el que tiene que ver con el sector sanitario. La logística sanitaria desarrolla una actividad silenciosa, pero de vital importancia, respaldando el funcionamiento de nuestros hospitales y la asistencia médica en general. No es sólo un sector clave. Su relevancia trasciende lo importante para convertirse en eje crucial y fundamental de nuestro bienestar. Podemos decir que es la columna vertebral que sustenta la calidad de la sanidad público-privada en España, para lo que se requiere excelencia en la distribución de medicamentos y suministros, y gestión eficaz de los procesos logísticos.

Y esta actividad logística está llamada a evolucionar hacia mayor agilidad, flexibilidad, eficiencia y resiliencia, empujada por el envejecimiento de la población, el aumento de las enfermedades crónicas y la creciente demanda de servicios sanitarios de calidad. Sin embargo, hoy se enfrenta a 3 importantes desafíos para ello. En primer lugar, la creciente complejidad normativa, que amenaza la gestión eficiente de la actividad asistencial. También la falta de estándares en la contratación pública, que dificulta la automatización de los procesos logísticos, afectando de manera directa a la gestión de tiempos y la estabilización de los precios. Y finalmente, los problemas relacionados con la falta de suministros y el desabastecimiento de componentes, debido a la dependencia de cadenas globales en materias primas estratégicas.

Es crucial, por lo tanto, continuar fortaleciendo la logística sanitaria, aunar esfuerzos, promocionar buenas prácticas y hallar enfoques novedosos para afrontar estos desafíos, algo que trata de impulsar el Comité CEL Salud, compuesto por destacados expertos en la materia, incluyendo consejerías de Sanidad y hospitales de toda España. Y desde aquí una llamada a la acción a las administraciones públicas, para reducir rigidez y burocracia legislativa y abordar temas pendientes, como la centralización del Catálogo de Suministros y Servicios de Salud y la Ley de contratos del sector público.

Carretera

## Delgo avanza a todo gas

El operador ampliará su flota con la adquisición de 50 tractoras y 65 semirremolques frigoríficos ante el crecimiento de sus tráfico para la gran distribución en España y Europa

**Antonio Martínez** | Valencia  
 Progresión continua e inversión sostenible. Delgo Operador de Transporte refuerza su línea de crecimiento renovando sus inversiones en sostenibilidad al tiempo que mejora la talla de su flota centrada en la logística del sector de la gran distribución en España y Europa.

Junto a un centenar de renovaciones de material programadas por la compañía, el operador ha abierto el proceso para incorporar en la campaña 2024-2025 una flota formada por 50 tractoras y 65 semirremolques frigoríficos. Las nuevas unidades permitirán fortificar el crecimiento progresivo que viene registrando en los últimos años, fruto de su actividad tanto en España como en los principales países europeos.

Con las nuevas unidades, Delgo conseguirá situarse en la frontera de las 400 tractoras propias. En la actualidad, el flotista valenciano opera una flota de 340 tractoras y 370 se-

mirremolques frigoríficos, según ha confirmado a Transporte XXI su gerente Félix González Delgado.

Del total de la estructura de flota de la compañía valenciana, 155 tractoras están propulsadas por gas natural licuado (GNL), el núcleo sostenible de su flota. La compañía, que viene manteniendo una sólida apuesta por la utilización del gas para reducir las emisiones de sus transportes, tiene previstas nuevas incorporaciones en los próximos meses con la entrada en la flota de medio centenar de tractoras de GNL, lo que supondrá el 48,5 por ciento de su parque de vehículos pesados funcione bajo este combustible más respetuoso con el medio ambiente.

La compañía ha observado una "normalización" de los precios del gas en los últimos meses, tras el "pico" vivido en 2022, algo que no ha supuesto un obstáculo en la apuesta por este tipo de energía.



La utilización de biocombustibles es una grandísima solución, pero te saca de la tarifa de mercado

**Félix González Delgado**  
 Director general de Delgo



### DELGO OPERADOR DE TRANSPORTE SL

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018
Ingresos explotación	86,03	+37%	+138%	63,01	46,47	36,21	28,06
Ebitda	4,78	+25%	+82%	3,81	3,67	2,62	2,36
Resultado d.i.	1,17	+54%	>999%	0,76	0,77	0,10	0,26
Patrimonio neto	4,26	+41%	+184%	3,03	2,27	1,50	1,57
Empleados	478	+35%	+104%	354	293	234	158

Millones de euros, salvo empleo.

De hecho, González explica que los precios del gas "están manteniendo una mayor distancia en precio con el gasóleo, mayor que antes de la crisis provocada por la guerra en Ucrania". El flotista mantiene

un acuerdo estratégico con Scania para la incorporación preferente de tractoras de este fabricante, dentro de su política de transporte sostenible para reducir la huella de carbono de sus clientes.

**ALMACENAJE PARA TODO TIPO DE CARGAS**

**ar-racking**  
 SOLUCIONES DE ALMACENAJE

www.ar-racking.com

**Next Generation Logistics**

Let's take your transport to the next level!

**Ewals Cargo Care**

ewals.es



En esta línea de apuesta por la sostenibilidad, la compañía reconoce que tiene “en estudio con varios clientes” la utilización de biocombustibles en sus operaciones de transporte por carretera, porque “es una grandísima solución a la descarbonización, pero ahora mismo, encarece la ecuación y te saca de la tarifa de mercado”, explica González. “Sin la demanda

específica del cliente o una ley que obligue, esto poco recorrido tendrá”, concluye.

En este sentido, González reclama que las administraciones impulsen ayudas directas para la utilización del biogás en la renovación de flotas, o bien que se legisle “para que la producción sea vertida en red, sin necesidad de pasar por las más que dudosas certificaciones de

origen”, ya que “al final si es bueno para el planeta, se debería verter a la red y pagarlo entre todos”.

Junto a la ventaja que supone la utilización del gas para la compañía, el flotista mantiene su apuesta por las tractoras convencionales Euro 6, necesarias para las rutas de transporte internacional, que suponen el 55 por ciento de la actividad

Delgo ya dispone de 155 tractoras de GNL, el 48,5% de su flota.

de la compañía valenciana. El operador viene realizando principalmente tráficos diarios con Portugal, Francia, Alemania, Italia y los países del este de Europa.

340

TRACTORAS  
SUMA LA EMPRESA  
PARA SUS  
OPERACIONES EN  
ESPAÑA Y EUROPA

Por su parte, Delgo no tiene previsto incorporar a corto plazo unidades eléctricas a su flota, porque “no tenemos ningún servicio que operativamente dé la cara respecto al gasóleo o el gas, ni mucho menos económicamente”.

#### Progresión continua

En 2023, el flotista experimentó un crecimiento en su volumen de transporte del 10 por ciento con 160.000 viajes realizados, 10.000 más que en 2022. La compañía espera una progresión de su negocio del 15 por ciento para 2024 dentro del aumento previsto por las grandes empresas de distribución del sector de la alimentación, el principal nicho de negocio de Delgo.

**Tecnología certificada para el cálculo de la huella de carbono del transporte de mercancías**

Ecco logistics

¡Pruebalo ahora!

Diseñada para operadores logísticos

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



Carretera

Imagen de la plataforma logística del grupo Aníbal Blanco.

# Aníbal Blanco crece con la automoción

El operador gallego rozó los 7 millones de euros de facturación en 2022 con sus actividades de transporte y logística

Iñaki Eguía | Ourense

El grupo Aníbal Blanco está incrementando a doble dígito, en el último bienio, su negocio de transporte por carretera y de servicios integrales logísticos, de la mano de una cartera de clientes vinculada, mayoritariamente, al sector de la industria de la automoción.

El operador gallego, que integra a las sociedades Transportes Aníbal Blanco y Aníbal Blanco Logistics, rozó los 7 millones de euros de volumen de facturación en 2022, prácticamente un 23 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

La mayor parte de estos ingresos corresponden a la empresa de transporte por carre-

tera, con 6,2 millones de euros. Para su operativa de servicios de ámbito nacional e internacional emplea a medio centenar de camiones.

Transportes Aníbal Blanco, constituida en 1995, tiene como origen la actividad de acarreo de mercancías en rutas nacionales y regionales iniciada a principios de la década de 1970 por su fundador. Con la incorporación de la segunda generación, dos décadas después, la empresa familiar amplió sus servicios, al establecerse como un operador logístico integral y fundar en 2005 Aníbal Blanco Logistics. El grupo trasladó en 2017 su base a una parcela de 42.000 metros cuadrados en el polígono industrial de San Cibrao das Viñas, en Ourense.



La plataforma logística, con una superficie de 17.000 metros cuadrados de naves, tiene los permisos para operar con mercancía alimentaria.

Al mismo tiempo, dispone de una zona aduanera con las autorizaciones de almacén de depósito temporal (ADT), depósito distinto del aduanero (DDA), depósito aduanero (DA) y local autorizado para mercancías de exportación (LAME).

Los servicios integrales de logística del grupo Aníbal Blanco abordan la “gestión de pedidos, controles de inventario, operaciones en almacén de embalaje, preparación de pedidos, estocaje, manipulación de cargas, gestión de devoluciones y otras funciones de apoyo”, destacan desde la compañía. El operador, además, se ha consolidado durante su trayectoria como “especialista en la logística para automoción”, así como de otras actividades industriales, “adaptando los servicios a las necesidades de la cartera de clientes”, añadieron.

En línea con su compromiso por avanzar hacia la descarbonización, el grupo Aníbal Blanco ha implantado, durante los últimos meses, una instalación fotovoltaica para el autoconsumo industrial, con una potencia total de 999 kWp, en su plataforma logística de Ourense.

Este desarrollo con las fuentes renovables, en el que se ha requerido la colocación de 2.220 módulos de paneles solares, posibilitará al grupo gallego generar una producción de energía anual superior a 1,2 millones de kilovatios hora (kWh).

INTERMODAL  
SOLUTIONS



# PREPÁRATE PARA TU CADENA DE SUMINISTRO

Gracias a décadas de experiencia, MSC ofrece servicios de transporte internacional para el envío de tu mercancía y soluciones integrales con camiones, trenes y barcasas para satisfacer las necesidades de tu cadena de suministro.



[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal)

**MOVING THE WORLD, TOGETHER.**



Carretera

# Laso se consolida en el País Vasco

El grupo portugués de transportes especiales, que el pasado año abrió una sucursal en el municipio guipuzcoano de Ordizia, asienta una base logística en Álava



LASO TRANSPORTES

## Iñaki Eguía | Bilbao

Laso Transportes consolida su desarrollo en el País Vasco con el establecimiento de una base logística en Álava, tras posicionarse en Ordizia su sexta sucursal en el mercado español el pasado mes de octubre. El operador luso de transportes especiales dispone en la actualidad de unas instalaciones logísticas en una parcela de 7.000 metros cuadrados en el polígono industrial Subillabide de Nanclares de la Oca.

Este complejo, que anteriormente estuvo ocupado por Grúas Usabiaga, cuenta con una nave de 5.200 metros cuadrados, equipada con puentes grúa de 10 toneladas, que posibilitan el mantenimiento de su parque de camiones y grúas, así como la realización de actividades de almacenaje y logística. Sin embargo, los planes de desarrollo de Laso Transportes contemplan el traslado de esta base logística, para el primer trimestre de 2025, a una parcela propia con una superficie de unos 19.000 metros cuadrados en el polígono industrial del municipio alavés de Agurain.

Precisamente, desde la nueva sucursal en el País Vasco del transportista portugués se ha coordinado la operativa, realizada durante este año, para mover unos grandes transformadores eléctricos desde la central de ciclo combinado de la compañía Iberdrola en Castellón hasta la dársena de Escombreras, en el puerto de Cartagena, utilizando camiones de 20 y 18 ejes, así como grúas pórtico.

Laso Transportes también se encargó, el pasado ejercicio, del suministro de 15 tran-

Operativa de Laso en el puerto de Bilbao.

Acarreo de tranvías de CAF para Lisboa.



vías Urbanas, fabricados por el grupo guipuzcoano CAF, destinados al operador de transporte urbano de la capital portuguesa, Companhia Carris de Ferro de Lisboa. Además, el acarreo de equipos eólicos para una parte significativa de las operativas del operador luso de transportes especiales, participando en proyectos impulsados por Iberdrola, EDP Renovables, Capital Energy o Repsol, entre otros promoto-

res de parques de aerogeneradores.

El grupo portugués inició su despliegue internacional en España con la constitución de la filial Laso Abnormal Loads, con sede en Badajoz (Extremadura) en 2008. Esta sociedad ha expandido su actividad con la apertura de sucursales en Madrid, en 2016; Valencia, en 2017; Barcelona, en 2020; A Coruña en 2022; y con la establecida durante el pasado año en el País Vasco.

Este fuerte desarrollo de Laso Abnormal Loads está dando sus frutos. El volumen de negocio de la sociedad se aproximó a los 35 millones de euros en 2022, un 17,2 por ciento más que en el ejercicio anterior, y más de un 92

por ciento superior al obtenido en 2018, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

El grupo portugués cuenta, además, con filiales en Alemania, Países Bajos, Italia, Francia, Eslovenia, Mozambique, Marruecos, y Reino Unido. El operador, fundado en 2007 con la asociación de las lusas Transportes Lamarão y Solenha Sociedade de Transportes Rodoviários, gestiona una flota de cerca de 2.600 equipos para las operativas de transporte por carretera.

## LASO ABNORMAL LOADS SA

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
Ingresos explotación	34,98	+17%	+12%	29,83	27,33	31,33
Ebitda	2,26	+164%	-53%	0,85	2,79	4,77
Resultado d.i.	0,05	-104%	-97%	-1,16	0,34	1,80
Patrimonio neto	3,45	+9%	-13%	3,17	4,33	3,99
Empleados	161	-10%	-1%	178	168	162

Millones de euros, salvo empleo.

Cargadores

# BP potencia el biocombustible

El operador británico se marca como reto comercializar 30 millones de litros de HVO100 para finales de este año

**I. Eguia | Madrid**

BP tiene en la producción de biocombustibles, como el HVO, uno de sus motores de crecimiento para impulsar la transición hacia el carbono cero en Europa, junto con la recarga de vehículos eléctricos, las energías renovables y el hidrógeno.

El operador energético británico alcanzó, en el último trimestre de 2023, un acuerdo con Lodisna para suministrar un millón de litros HVO100 durante 12 meses desde las instalaciones de BP en Tafalla (Navarra), situándose como una de sus mayores operaciones con biocombustibles firmadas en Europa.

La compañía se ha marcado como objetivo para este ejercicio ampliar la oferta de este biocombustible en su estación de Tafalla a clientes adicionales de flotas y también considerar nuevas ubicaciones en la red minorista en España.

Acuerdo con Iberdrola para impulsar la electrificación

El operador energético también ha firmado otros 13 acuerdos de suministro de HVO100 en Países Bajos, Alemania, Austria, Polonia y Reino Unido. BP prevé comercializar 30 millones de litros de HVO100 para finales de este año.

El operador, además, lidera la iniciativa HyVal que prevé invertir hasta 2.000 millones en su refinería de Castellón, destinadas a la producción de hidrógeno verde, energías renovables y para triplicar la producción de biocombustibles, hasta lograr 650.000 toneladas en el año 2030.

Por otra parte, para el desarrollo en la electrificación del transporte por carretera, BP alcanzó, a finales del 2023, un acuerdo con Iberdrola para invertir 1.000 millones en crear

una red de carga pública rápida y ultrarrápida, con 11.700 puntos de carga en la península en 2030. Dentro de esta alianza, en julio se pondrá en marcha el primer cargador MCS (Mega-

watt Charging System) en la base logística de Disfrimur, en Murcia, que permite la carga ultrarrápida de las baterías de los camiones del 10 al 80 por ciento en unos 30 minutos.

Somos parte del cambio.  
**Un hub SMART en continua evolución**

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

Port de Barcelona  
www.portdebarcelona.cat



Transitarios

# Arcese gana presencia peninsular con Ventana Serra

La nueva compañía estará dedicada al transporte marítimo y aéreo, hasta ahora una actividad residual en el mercado español del grupo transitario, abierto también al crecimiento inorgánico

**Eva Mármol** | Barcelona  
Arcese gana presencia en el mercado peninsular con la creación de Ventana Serra España. El grupo familiar italiano no está presente en España desde 1992 con la filial Arcese España, especializada en transporte por carretera y servicios logísticos. Ahora, complementa esta actividad con la constitución de Ventana Serra España, que estará dedicada al transporte aéreo y marítimo. El objetivo inicial de Arcese España era crear un departamento dentro de la propia compañía para impulsar estas actividades, actualmente residuales, como ya publicó Transporte XXI en una anterior edición. Finalmente, opta por constituir una filial específica.

Grupo Arcese sigue así la estrategia que lleva a cabo en otros países de concentrar las

actividades terrestre y logística bajo las filiales con la marca Arcese y el transporte aéreo y marítimo con Ventana Serra. La nueva filial española se suma a las existentes en Italia, Estados Unidos, México, Brasil y China, a las que se añadirán, en un futuro, Japón, India y Argentina.

Ventana Serra España “ya es una realidad y el objetivo es comenzar la comercialización de los servicios a partir del 1 de julio”, señala José Luis Iranzo, consejero delegado de la nueva compañía y de Arcese España. Las expectativas de Ventana Serra son buenas y el objetivo del grupo transitario es que la nueva filial alcance los 40 millones de euros de facturación en el ejercicio 2027.

Para lograrlo, Ventana Serra comenzará operando, tanto en aéreo como en marítimo, con los países donde Grupo Arcese

Arcese ha ganado capacidad y seguirá creciendo.

tiene filiales propias: Estados Unidos, México, Brasil, Argentina, Chile y China. Cubrirá el resto del mundo a través de corresponsales. Desde España, iniciará operaciones desde los puertos de Barcelona, Bilbao y Valencia, así como desde los dos principales aeropuertos, Barajas y El Prat.

Por otra parte, Arcese España, cuya principal actividad es el grupaje por carretera, sigue creciendo en capacidad. Estrenó el año pasando de los 10.244 a los casi 23.000 metros cuadrados de superficie en la plataforma que tiene en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, donde está su sede central. Doblará capacidad, hasta los 25.000 metros cuadrados, en sus instalaciones en Madrid antes de finalizar el año. Además, espera contar con una nueva plataforma de 5.000 metros cuadrados en Irún, donde ya está presente con oficinas, en el segundo trimestre de 2025. No se quedará aquí, prevé entrar en una nueva plaza, Valencia, a lo largo del próximo año.

Estos incrementos de capacidad responden “al cumplimiento de nuestro Plan Estratégico, que ha comportado crecimiento aportando valor añadido, una nueva cartera de clientes y crecimientos en el sector del lujo y la moda tanto en transpor-

te como en servicios logísticos”, entre otros factores, añade el directivo.

Arcese España mantiene un crecimiento de dos dígitos, superior al 20 por ciento, en los últimos años. La transitaria registró un volumen de negocio de 49,88 millones de euros en 2022 el 28,8 por ciento más que en 2021, según el Registro Mercantil.

El Plan Estratégico 2022-2024 contemplaba una facturación de 50 millones de euros al cierre de este año, unas ventas que ha logrado antes: “Casi facturamos 60 millones de euros y tuvimos un Ebitda positivo del 5 por ciento en 2023”. Prevé acercarse a los 70 millones de euros en 2024.

El Plan de Estratégico para el próximo trienio (2025-2027) contempla que Arcese España “supere los 100 millones de euros de facturación en el ejercicio 2027”, que se sumarían a los 40 millones aportados por Ventana Serra.

Hasta la fecha, la transitaria ha crecido exclusivamente de forma orgánica en el mercado español. Esta situación podría cambiar en un futuro: “Estamos valorando la entrada en el accionariado de alguna empresa o la compra de un fondo de comercio para sumar el crecimiento inorgánico al orgánico”, concluye el directivo.

**José Luis Iranzo**  
Consejero Delegado



Esperamos superar los 100 millones en 2027

Cargadores

# Freixenet seguirá la expansión intermodal

El productor se convierte en usuario regular de la autopista ferroviaria de VIIA para exportar al mercado centroeuropeo y proyecta llegar al norte de Europa

Eva Mármol | Barcelona

Grupo Freixenet se ha convertido en usuario regular de la autopista ferroviaria de VIIA entre Le Boulou, junto a la frontera española, y Bettembourg (Luxemburgo) para sus exportaciones de cava al mercado centroeuropeo, que realizaba exclusivamente por carretera con anterioridad.

El año pasado, el productor de vinos espumosos comenzó a utilizar regularmente esta autopista ferroviaria con los semirremolques de la empresa de transportes lerdana Serveto para llegar a diferentes destinos en Alemania. Posteriormente, amplió la cobertura intermodal sumando el mercado polaco a través de la conexión ferroviaria de VIIA entre Bettembourg y Poznan (Polonia). Y para ello utiliza otros proveedores de transporte como el polaco Erontrans. El cargador no se ha quedado aquí

en su apuesta intermodal. Ha sumado el mercado belga este año. Y, al cierre de esta edición, preveía extender la intermodalidad a un nuevo destino en el norte de Europa, Suecia.

El ferrocarril ya ha alcanzado una cuota del 20 por ciento en el total de las exportaciones de Freixenet a Alemania. Un peso que “vamos a seguir incrementando con los nuevos destinos”, señala Cristina

Serveto es uno de los proveedores de transporte del grupo.



FREIXENET

Durán, responsable de Logística del Grupo Freixenet.

La utilización regular del tren para sus exportaciones difícilmente hubiera sido una realidad sin el éxito de la prueba piloto que Freixenet realizó en 2021, en alianza con el Clúster Ferroviari In-Move by Rail Group, presidido por Cimalsa, el Clúster Vitivinícola Català y otras entidades. Se trató del “primer paso que nos dio la visión al mundo intermodal”, añade la directiva.

El productor de origen catalán no solo utiliza el tren en su apuesta por la intermodalidad: “Nuestras importaciones desde Italia, principalmente *prosecco* de alta calidad y vinos tranquilos, suben al barco en vez de seguir por carretera para conseguir poner menos camiones en ruta”.

Además de la intermodalidad, Freixenet tiene en marcha otras iniciativas para reducir la huella ambiental en la operativa de transporte como la utilización de camiones alimentados por combustibles alternativos entre Sant Sadurn d'Anoia (Barcelona), donde tiene el centro de producción, y Madrid. Una iniciativa que desarrolla en alianza con Serveto y Repsol: “Ya lo empleamos en el 50 por ciento de nuestros envíos a Madrid y estamos estudiando utilizar este combustible en nuevas rutas”.

Freixenet destina el 85 por ciento de su producción a la exportación, siendo sus principales mercados Alemania, Reino Unido, Francia y Estados Unidos, entre otros.



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

**SERVICIOS:**

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

Tel. 91 451 48 00  
[www.setir.es](http://www.setir.es)



Imagen de las instalaciones del complejo logístico del grupo Vidrala en Marinha Grande (Portugal).

Cargadores

## Vidrala fortalece su logística

El fabricante alavés de envases de vidrio incorpora una nave de 7.000 m<sup>2</sup> en su 'hub' logístico de Portugal, con la que alcanza una superficie de 175.000 m<sup>2</sup> para almacenes

Iñaki Eguía | Llodio

Vidrala ha incorporado durante este año una nave de 7.000 metros cuadrados en su *hub* logístico situado en la localidad de Marinha Grande (Portugal). La nueva edificación cuenta con un punto de carga y está equipada con un sistema automático de bahías de entrega de producto terminado.

El fabricante alavés de envases de vidrio para productos de alimentación y bebidas tiene 175.000 metros cuadrados para almacenamiento de producto terminado en las instalaciones de su filial Santos Barosa.

El grupo alcanzará este año los 100 *trailers* propios

Tras añadir una superficie 65.000 metros cuadrados de depósitos durante este último quinquenio, Vidrala no contempla continuar durante este ejercicio con nuevos desarrollos, si bien no descarta futuras ampliaciones en el medio plazo.

El complejo logístico e industrial de Vidrala en Portugal dispone de paneles solares ya colocados o en fase de implantación destinados a su autoconsumo energético.

Para su operativa de transporte por carretera, la filial Vidrala Logistics contempla alcanzar este año una flota propia de 70 vehículos, con la incorporación de siete nuevos conjuntos. Mediante este desarrollo, el operador doblará el parque de camiones con el que arrancó su actividad en 2016 para dar un "servicio diferencial".

Vidrala Logistics dispone de dos cabezas tractoras de gas y este año añadirá un tercer vehículo pesado con el mismo carburante para seguir avanzando en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, mediante un desarrollo factible en el corto plazo.

El grupo Vidrala, que también cuenta con una flota propia formada por 30 camiones

para su actividad de acarreo en las islas británicas, ha realizado pruebas con el biocombustible HVO (aceite vegetal hidrotratado) en Irlanda para su integración en la flota propia, destacando que es "una alternativa operativamente viable".

Por otra parte, el grupo alavés ha desarrollado en los últimos años pruebas para combi-

Vidrala Logistics prevé disponer este año una flota propia de 70 camiones.



nar los modos ferroviarios y por carretera a diferentes niveles. Así, en su fábrica británica de Elton realiza el aprovisionamiento de las materias primas principales por medios ferroviarios. Adicionalmente también ha desarrollado pruebas

exitosas para la expedición de envases de vidrio y se encuentra en fase de valoración para su implantación efectiva.

Además, Vidrala mueve el 35 por ciento de sus ventas en el centro de Europa con el transporte intermodal. "Sin embargo, en la península ibérica, las pruebas realizadas no

Apuesta por incrementar el transporte intermodal

son aún satisfactorias por la falta de autopistas ferroviarias, así como por una gestión de trenes tradicionales que complica la operativa y compromete las necesidades de entrega de nuestros clientes", destacan los responsables del grupo con sede central en Llodio.

En el ámbito de la digitalización, el fabricante de envases destaca que es capaz de monitorizar la mayor parte de las entregas a cliente dentro de su plataforma electrónica LCT, mediante un sistema propio de seguimiento de envíos y con el documento de verificación tras recibirlo su destinatario (Track & Trace & POD).

Los directivos de Vidrala adelantan que seguirá potenciando la digitalización de la documentación, "si bien estamos expectantes a la nueva ley de Movilidad Sostenible, que permita agilizar el ecosistema

actual, donde hay poca voluntad compartida por parte de cargadores, empresas de transporte y clientes, y que está permitiendo la fragmentación de las soluciones digitales entre los diferentes actores de este proceso logístico".

Cargadores

# Agaleus prepara su desembarco en el puerto de Bilbao

El grupo de servicios medioambientales solicita una superficie de 17.500 m<sup>2</sup> en el Muelle AZ-0 para desarrollar una planta de valorización de residuos

Iñaki Eguia | Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha iniciado el proceso de trámite de competencia de proyectos tras la solicitud de concesión presentada por Agaleus Circular Thinking para ocupar una superficie de 17.500 metros cuadrados en el Muelle AZ-0, en el término municipal de Zierbena.

Agaleus, que gestiona anualmente 125.000 toneladas de residuos, contempla implantar en la dársena una planta de gestión y valorización de dichos productos y una plataforma de servicios comerciales, medioambientales, logísticos, entre otras actividades complementarias.

La entidad portuaria, que preside Ricar-

do Barkala, finalizó el pasado año las obras para la prolongación del Muelle AZ-1, que pasó a denominarse oficialmente Muelle AZ-0, con el que incorpora unos 50.000 metros cuadrados de superficie y una línea de atraque de 251 metros.

En este nuevo espacio, Servicios Logísticos Portuarios SLP tiene en su hoja de ruta el traslado de la actividad que desarrolla en el muelle AZ-2, que ocupa cerca de 18.000 metros cuadrados. Al interés de esta estibadora, consignataria y agente de línea regular por situarse en el Muelle AZ-0 se une ahora Agaleus.

El grupo de servicios medioambientales obtuvo, en la pasada década, una concesión portuaria de 22.000 metros cuadrados en Punta Sollana, para instalar la nueva planta de Sociedad Anónima de Descontaminación y Eliminación de Residuos (Sader).

Sin embargo, este espacio, anteriormente ocupado por Biocombustibles de Zierbena, fue vendido en 2016 por 4,7 millones de euros, a través de Agaleus Investment & Logistic, al grupo Hafesa, para transformarlo en la actual terminal de almacenaje y distribución de hidrocarburos de su filial DBA Bilbao Port.

La nueva solicitud de concesión en el Muelle AZ-0 se desarrolla en un contexto en el que Agaleus busca ampliar su actual negocio de tratamiento de más de 500 tipos de residuos, que engloban a los aceites industriales y de automoción, disolventes, ácidos agotados, taladrinas, emulsiones y lodos, para incorporar la gestión y retirada

de amianto o los residuos plásticos. Todos estos servicios se ofrecen a una cartera de más de 300 clientes, en la que se encuentran Iberdrola, Repsol, Siemens Gamesa, Gestamp, Cie Automotive, Acciona, Naturgy, Sidenor, Elecnor, Solvay, ITP o Tubos Reunidos, entre otras compañías.

El grupo de servicios ambientales también mantiene entre sus próximos retos el traslado de sus instalaciones de Sader en el barrio bilbaíno de Zorroza. Una operación pendiente tras descartar, durante los últimos meses, acometer una inversión de



Imagen del Muelle AZ-0 del puerto de Bilbao.

18 millones de euros en una nueva planta, proyectada en una parcela de 18.000 metros cuadrados en el polígono industrial La Barguilla, situado en el municipio vizcaíno de Ortuella.

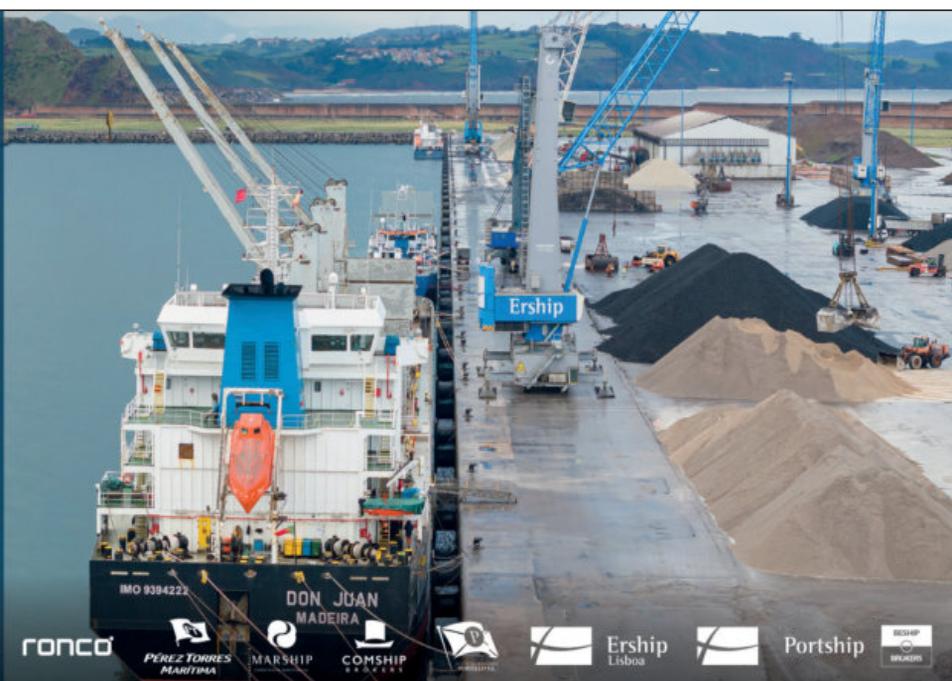
Agaleus, que transporta más de 110.00 toneladas anuales de residuos, dispone de una flota para mercancías ADR con más de 20 vehículos pesados, que incluyen bañeras de productos sólidos y pastosos, portacontenedores, cisternas para productos pulverulentos o camiones con succión-impulsión con anillo líquido.



**RUMBO A LA EXCELENCIA**

Más de 135 años facilitando tus servicios marítimos a nivel global.

En Ership Grupo, nuestros clientes pueden contar con más de 920.000 m<sup>2</sup> de almacenaje y 72 grúas en 25 puertos de la Península Ibérica.

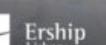















Express

Instalación de GLS en Alicante, abierta en 2023.

# GLS proyecta continuar su expansión

El operador trabaja para afianzar su red en España, automatizar procesos, diversificar servicios y avanzar en la sostenibilidad para crecer casi a doble dígito

Iñaki Eguía | Bilbao

GLS Spain tiene unos planes de crecimiento que prevén unos incrementos de los ingresos cercanos al 10 por ciento para los próximos años, a través de seguir reforzando su modelo de negocio basado en la proximidad a los clientes y destinatarios de sus envíos.

La filial del operador postal británico Royal Mail superó en 2021 la barrera de los 400 millones de euros de ingresos, un volumen de negocio que dobla el del quinquenio anterior, y que consolida su posición en el 'Top 5' español del express.

Con cerca de 600 agencias distribuidas por toda España y más de 5.300 *Parcel Shop*, GLS tiene entre sus proyectos más inmediatos el desarrollo de un nuevo *hub* en Bollullos de la Mitación (Sevilla). Para ello, construye una nave de más de 1.800 metros cuadrados, que se inaugurará en 2025, para reducir los tiempos de carga y agilizar el reparto en las agencias en Andalucía.

Además, la compañía está planificando para los próximos años nuevas inversiones en su "segundo anillo" de plataformas regionales con el objetivo

de seguir incrementando la capacidad de clasificación. Algunos de los proyectos en análisis se localizan en Guarromán (Jaén), Mérida y Zaragoza.

Otro de los ejes para optimizar su gestión es la extensión de los procesos de automatización. En este ámbito, el *hub* central del operador GLS Spain, con una superficie de más de 37.000 metros cuadrados situada en el parque logístico Madrid Gate Logistics Centre, ha incorporado una tecnología de clasificación de mercancías de la empresa Körber.

Este nuevo equipamiento emplea un sistema de visión con inteligencia artificial para detectar y registrar la forma, el tamaño y la posición relativa de cada paquete en las cintas, y que posibilita alcanzar flujos que superan las 50.000 unidades a la hora.

Los planes de crecimiento de la filial española de Royal Mail también contemplan la futura diversificación de los servicios alternativos para adaptarse continuamente a las necesida-

des de los clientes, sea cual sea su dimensión y el sector en el que operen. También seguirá mejorando la gestión de la logística inversa, "asegurando la devolución eficiente de paquetes en óptimas condiciones".

GLS Spain, que para su desarrollo ibérico en 2016 tomó el control de la empresa de paquetería exprés ASM Transporte Urgente y dos años después compró a la murciana Redyser, analizará cualquier oportunidad de adquisición que "verdaderamente aporte valor en el mercado español".

Por otra parte, en línea con la estrategia medioambiental Climate Protect del grupo GLS, una de sus

grandes prioridades es conseguir un transporte más respetuoso con el medioambiente. Con ese objetivo, invierte en la adquisición de vehículos menos contaminantes y redefine los métodos de reparto. Así, la paquetera alcanzó en 2023 un 11,9 por ciento de vehículos de bajas o cero emisiones en su parque, entre furgonetas y bicicletas eléctricas, vehículos lige-

€  
403

MILLONES  
FACTURÓ LA  
COMPAÑÍA  
DURANTE 2021

Marítimo

# Suardiaz refuerza el corredor Atlántico

La naviera incorpora buque ro-ro "Asturias", englobado dentro de su plan quinquenal de inversiones de renovación de flota, que supera los 93 millones de euros

Transporte XXI | Vigo

Suardiaz Shipping Lines ha incorporado el buque ro-ro "Asturias" a su flota para operar en el corredor del Atlántico, que conecta Marruecos con el norte de Europa.

Este barco, que ha estado navegando hasta ahora bajo el nombre de "Viking Amber", dispone de una capacidad de carga de 4.200 CEU (unidades equivalentes a vehículos).

La operación se engloba dentro del plan de inversión que Suardiaz Shipping Lines está desarrollando desde los últimos cinco años y que supera los 100 millones de dólares (unos 93 millones de euros).

Juan Riva, CEO de Suardiaz Group, aseguró que "con la incorporación del buque "Asturias" continuamos con nuestro plan de renovación de flota y reducción de emisiones a través de barcos de mayor eficiencia y capacidad para responder a la demanda del mercado".

Con el nuevo activo, la naviera

consolida su posición en el mercado de la industria del automóvil, mediante la mejora de los servicios a sus clientes históricos como Stellantis, Toyota o Renault, así como para los transitarios y operadores con los que trabaja con las cargas especiales de gran volumen y peso en el norte de Europa y de África.

El buque "Asturias" también podrá dar capacidad *short sea* a

otras navieras con conexiones en el puerto de Zeebrugge o en cualquier otro punto dentro del rango geográfico de la línea que enlaza con Amberes, Bremerhaven o Southampton.

La división Suardiaz Shipping Lines, que transporta al año más de 25.000 remolques, 270.000 vehículos y 85.000 toneladas de maquinaria y carga de proyecto, también emplea los buques "L'Audace", "Bouzas", "Suar Vigo", "Mosel Ace", "Lake Kivu", "Friedrich Russ", "Napoli" y "Mistral".

El grupo naviero, con más de 75 años de historia, celebró el pasado año medio siglo del arranque de la conexión marítima regular para carga rodada entre las dársenas de Vigo y Nantes Saint-Nazaire (Francia). Además, en 2023 abrió una nueva ruta marítima entre Vigo y Liverpool para el suministro a la planta británica de Stellantis en Ellesmere Port.



ros y scooters eléctricos, además de potenciar los repartos a pie. En su actividad de grupo, GLS, que desde hace años está presente con filiales en Canadá y en la Costa Oeste de Estados Unidos, contempla seguir ampliando la implantación de su modelo de negocio a nuevos territorios en Norteamérica y conectar con Europa, así como con los mercados asiáticos.



Imagen del buque "Asturias" de Suardiaz Shipping Lines.

**GLOBAL MBLTY CALL** Sustainable Mobility World Congress & Expo

19-21 Nov 2024

Recinto Ferial ifema.es

Connecting the sustainable mobility ecosystem.

Sponsored by:

In cooperation with:

smobhub IFEMA MADRID

Aéreo

# Los fletes aéreos continúan en descenso

El aumento de la capacidad ofertada y el comportamiento global de la demanda dan lugar a un recorte en los precios de la carga aérea en Barajas, salvo en los tráficos intraeuropeos



Imagen de archivo de un transporte de productos sanitarios por parte de Iberia en Madrid-Barajas.

**Carlos Sánchez | Madrid**

El aumento de la capacidad ofertada, unido al comportamiento global de la demanda sigue marcando una tendencia a la baja generalizada de los fletes aéreos desde el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con la única excepción de los tráficos intraeuropeos.

Así lo refleja el último informe del 'Observatorio de la carga aérea de Madrid', correspondiente al último trimestre de 2023, que elabora MADCargo LAB. En el caso de Estados Unidos, los fletes cayeron un 40,3 por ciento de octubre a diciembre de 2023 respecto al mismo período del año anterior. Mientras, en los fletes entre Madrid y Latinoamérica descendieron el 27,9 por ciento.

Situación similar se registró en los fletes con la región Asia-Pacífico, que se redujeron un 21,1 por ciento, mientras que los precios en las conexiones con el sur del Pacífico se recortaron un 37,9 por ciento. En el caso de África, los fletes desde Barajas cayeron un 24,2 por ciento. Por el contrario, las conexiones intraeuropeas desde la pista madrileña reflejaron una pequeña subida del 0,4 por ciento.

Según el análisis del observatorio de MADCargo, "la combinación de débil demanda, producto de un escenario global complejo y el despliegue de una amplia oferta aérea justifican fuertes caídas generalizadas con los principales destinos en Estados Unidos, Latinoamérica y Asia en la comparación trimestral con el año 2022". Pese a todo, en el mes de diciembre se empezaron a observar crecimientos en algunos destinos concretos respecto al mes anterior, caso de Ciudad de México, Los Ángeles, Chicago, Toronto, Shanghái, Hong Kong, Delhi y Estambul.

Por su parte, la cuota de los aviones cargueros sobre el total de la carga transportada en Barajas siguió creciendo en el cuarto trimestre del pasado año, situándose en el 36 por ciento, un punto más que en el trimestre anterior. Esto supone que se mantiene la tendencia al aumento de cuota de los cargueros que dio inicio en el segundo trimestre de 2022, en detrimento de la carga transportada en la bodega de los aviones de pasajeros. La cuota de los cargueros puros se mantiene 11 puntos por encima del valor me-

dio en la prepandemia en 2019, que se situaba en el 25 por ciento, según recuerda el informe.

El comercio exterior por modo aéreo acumulado a diciembre del pasado año de la Comunidad de Madrid mostró un mejor comportamiento por parte de la importación. En concreto, el crecimiento en importación se situó en el 56,5 por ciento, mientras que la exportación alcanzó el 8,6 por ciento. Por mercancías, la moda es el producto más exportado y la alimentación el más importado.

## Mercancías

En conjunto, los productos mecánicos y eléctricos, la moda y la alimentación son las categorías que presentan los mayores volúmenes de carga transportada en avión en Barajas. En el caso de los productos mecánicos y eléctricos se alcanzaron las 43.829 toneladas transportadas en Barajas en el año 2023, de las que 15.792 fueron de exportación (+32 por ciento) y 28.036 de importación (+42 por ciento). Italia y Estados Unidos son los principales mercados de exportación de estos productos desde Madrid, mientras que en importación destacan Grecia y China.

Por su parte, la moda registró un movimiento de 35.816 toneladas el pasado año en Barajas, con 15.884 toneladas de exportación (-54 por ciento) y 19.932 de importación (+76 por ciento). Los principales destinos en exportación de moda desde Madrid son Italia y Estados Unidos, mientras que en importación sobresalen Grecia y Bangladesh.

A su vez, en el caso de los productos de alimentación, se alcanzaron las 34.105 toneladas en 2023, con 5.516 de exportación (-3 por ciento) y 28.588 de importación (+27 por ciento). Los principales destinos son Italia y Emiratos Árabes en exportación y Perú y Brasil en importación, según refleja el observatorio.

El aeropuerto de Barajas registró un tráfico de 177.527 toneladas de enero a marzo de 2024, con un crecimiento del 19,2 por ciento respecto al mismo período del año anterior y del 36,9 por ciento respecto al del año 2019. Barajas monopoliza el 60,5 por ciento de la carga total que se transporta en el sistema aeroportuario español.

Electrónica, moda y alimentación, a la cabeza en volúmenes

La cuota de aviones cargueros alcanzó el 36%

Ferrocarril

# Vicálvaro inicia la cuenta atrás

Adif licita su explotación por 39,3 millones de euros, incluida una fase inicial de un año en Abroñigal, que se prolongará hasta 2045 y será prorrogable por diez años más

**Carlos Sánchez | Madrid**  
Adif ha hecho pública la licitación del arrendamiento de varios espacios e instalaciones en las terminales de transportes de mercancías de Abroñigal y Vicálvaro (Madrid). La adjudicación afectará en una primera fase, de octubre de 2024 a octubre de 2025, a la explotación de Abroñigal. A su vez, la segunda fase, que corresponderá ya estrictamente a Vicálvaro, sumará otros 20 años hasta octubre de 2045, prorrogables por otros diez más en función de inversiones.

El presupuesto de licitación para estos 21 años se eleva a 39,3 millones de euros y la presentación de ofertas estará abierta hasta el 1 de agosto. Por su parte, la apertura de las ofertas económicas se producirá el próximo 10 de septiembre, según señala el pliego del concurso, para iniciar la actividad en octubre. La adjudicación contempla la pres-

tación de los servicios de logística de la UTI, como son la carga y descarga de contenedores sobre vagón, y de logística del tren, como operaciones y maniobras. La licitación contempla la subrogación de las 38 personas en plantilla de UTE



Adif trabaja en el diseño de la sociedad promotora de la terminal.

TILO Madrid Abroñigal, concesionaria de los servicios de logística de la UTI en Abroñigal, y de los 25 profesionales que integran UTE Maniobras SAV, responsable de la logística del tren en Abroñigal.

La superficie estimada puesta a disposición del adjudicatario en el nuevo nodo de Vicálvaro es de 116.500 metros cuadrados. La concesión cuenta con la terminal de carga intermodal oeste de Vicálvaro, que tiene una superficie total de 62.000 metros cuadrados e incluye el uso de cuatro vías de ancho ibérico y 710 metros de longitud útil.

La adjudicación afecta también a espacios para actividades vinculadas a la logística con una superficie total de 28.000 metros cuadrados, que no tienen consideración de instalación de servicio. Al mismo tiempo, la licitación incluye espacios para accesos y usos comunes ligados a la actividad intermodal con una superficie de 53.000 metros cuadrados, si bien únicamente será objeto de arrendamiento el 50 por ciento de ese espacio, es decir, 53.000 metros cuadrados.

El adjudicatario podrá ubi-

car en esta última zona mencionada un edificio de oficinas, a construir por él mismo, con una planta de 500 metros cuadrados y dos alturas máximas, y tendrá potestad para ubicar en esta zona otras instalaciones comunes.

## Superficie opcional

Por su parte, existe otra superficie opcional para otras posibles actividades futuras de transporte y logística junto a la terminal de carga oeste de aproximadamente 47.000 metros cuadrados, en la que Adif podrá promover la realización de una instalación para actividades de transporte y logística. Adif comunicará con al menos 12 meses de anticipación la fecha de disponibilidad de dicho espacio. El adjudicatario podrá realizar la solicitud por escrito a Adif para el arrendamiento de esta superficie, dentro de los 12 meses siguientes desde la comunicación de disponibilidad. Para este proyecto se contempla una inversión mínima adicional de otros 20 millones de euros.



**fabrisem**  
We do it easy. Just like that

Especializados en el Diseño y la Fabricación de vehículos para recintos industriales, Portuarios y Logísticos

Harbourtrailers | Multitrailers | Rolltrailers | Industrial Trailers






**Fabricación y Desarrollo de Trailers**  
Polígono Malpica C/F 18  
50016 Zaragoza (España)  
Tel +34 976 391707  
E-mail: fabrisem@fabrisem.com



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



Vista aérea de una de las plataformas logísticas y obras de accesos realizadas por Pavasal en la Comunidad de Madrid, en concreto en El Cañaveral, distrito de Vicálvaro.

Servicios

# Pavasal impulsa su negocio inmologístico

La constructora levantará dos plataformas en Valencia al tiempo que estudia ubicaciones en Barcelona, Madrid y Zaragoza tras haber colocado medio millón de metros cuadrados en el último quinquenio

**Antonio Martínez** | Valencia  
La constructora Pavasal está impulsando su negocio inmologístico al calor de la demanda del sector de la distribución y el transporte de última milla. La compañía va a levantar dos plataformas en Valencia al tiempo que estudia ubicaciones en Barcelona, Madrid y Zaragoza en los próximos meses, según ha confirmado a Transporte XXI Álvaro Marchesi, director general de Pavasal.

En el caso de Valencia, Pavasal va a acometer dos proyectos en el segundo semestre de 2024 en las localidades de Silla sobre una superficie de 31.500 metros cuadrados, y Catarroja, sobre un área de 29.000 metros cuadrados. Ambas localizaciones se sitúan junto a la Autovía Valencia-Alicante y a escasos diez kilómetros del puerto, lo que le configura como una zona de alto valor añadido para la distribución.

La compañía está prestando atención al mercado inmologístico valenciano, “en el hay poca disponibilidad de naves vacías y entendemos que en un par de años la demanda quedará cubierta”, explica Marchesi. Pavasal solo ve “factibles proyectos en suelos finalistas”, porque “el desarrollo de suelo es un proceso lento y dudamos de que llegue a tiempo para atender la demanda actual”, valorando que pese a tener un tamaño escaso “es un mercado interesante”.

Junto a su posicionamiento en la provincia de Valencia, la empresa entregará en mayo a un fondo de inversión una promoción en Illescas (Toledo) con dos naves, con una superficie total de 92.000 metros cuadrados, una actuación en que a la vez de los almacenes se ha realizado la urbanización y remodelación

de los accesos a la autovía A4. En los últimos seis años, la constructora valenciana ha promovido más de medio millón de naves logísticas en España.

La mayor parte se ha centrado en zona *prime*, que no es otra que el entorno cercano a Madrid, con plataformas en Villaverde, Cañaveral, Alcalá, Illescas, Alovera y Pinto. Asimismo, Pavasal ha ejecutado promociones en Ribarroja (Valencia) y Abrera (Barcelona), con naves logísticas e industriales para clientes de la talla de Amazon, Pamesa y Mercadona, entre otros.

Marchesi ha valorado “el nivel de exigencia” de clientes como Amazon, donde la constructora diseña y construye productos hechos a medida para una operativa muy particular”.

En contraposición, los fondos de inversión “buscan pro-

**Álvaro Marchesi**  
Dri. gral. Pavasal



Hay poca disponibilidad de naves vacías en el mercado de Valencia

ductos que sean lo más versátiles posible y que permitan la rotación de inquilinos con diferentes necesidades”, matiza.

### Alta calificación

En este sentido, desde la constructora valenciana se indica que los inversores están exigiendo en los proyectos inmo- logísticos la mayor calificación posible en sostenibilidad (sellos BREEAM o LEED) y versatili- dad. En cambio, los clientes fi- nales “se interesan más por la

Pavasal construirá dos plataformas en Valencia, con más de 60.000 m2 de suelo logístico

iluminación natural, el consu- mo de energía, las zonas de aparcamiento y las facilidades para los trabajadores, como es la proximidad al transporte pú- blico y la existencia de zonas de descanso”, señala Marchesi.

De esta forma, Pavasal viene atendiendo estas diferentes perspectivas que “vienen deter- minadas por la disponibilidad de una mayor cantidad de ca- pital para invertir en estos tipos de proyectos y por la preocupa- ción que tienen los operadores por atraer y retener trabajado- res en sus plataformas”.

### Servicios

# ID Logistics agiliza las inspecciones en Valencia

Las solicitudes de cita previa para la revisión aduanera de contenedores en sus instalaciones serán gestionadas de forma telemática a través del sistema de información comunitario del puerto

**Antonio Martínez | Valencia**  
ID Logistics va a agilizar el ritmo de control de la revisión aduane- ra en las operaciones de inspec- ción de mercancías que realiza en sus instalaciones ubicadas en el interior del puerto de Valencia, se- gún han confirmado a Transporte XXI fuentes de la Autoridad Portua- ria de Valencia.

Estos medios han in- dicado que la compañía ha confirmado, en el seno de la Marca de Garantía del enclave, que el cien por ciento de las solicitudes de po- sicionado de contene- dores para su revisión aduanera serán gestio- nadas de forma telemá- tica a través del sistema de información comunitario del enclave valenciano.

ID Logistics completó el pasa- do mes de abril la integración de su sistema de Cita Previa con la plataforma ValenciaportPCS, con lo cual “ahora se puede solicitar a

través del portal telemático la so- licitud de las citas de posicionado de los contenedores que han de ser revisados” en las instalaciones que gestiona la compañía en la zona sur del enclave valenciano, indican las fuentes consultadas.

do 15 de abril, permitirá que to- das las solicitudes de posicionado para la revisión de contenedores en el recinto aduanero de ID Lo- gistics se gestionen a través del Gestor de Posicionados (Gespos) de ValenciaportPCS.



Instalaciones de ID Logistics en la zona sur del Puerto de Valencia.

Estos medios señalaron que “este trabajo se ha realizado gra- cias al esfuerzo conjunto de la Aduana Marítima de Valencia, ID Logistics y la Autoridad Portua- ria”. La integración de los siste- mas, que se hizo efectiva el pasa-

El trabajo de inspección se rea- liza en el Puerto de Valencia en las diferentes Instalaciones del Puesto de Control Fronterizo (PCF), que gestiona Docks, así co- mo en las plataformas de ID Lo- gistics y Americold.

**DE RIJKE**  
accelerating value

**ACCELERATING VALUE**

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

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

**Medatlantic**

Customs & Global Logistic Operator  
Offshore Services  
Airfreight Services Specialist

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

TRACE CERTIFIED IATA

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

www.medatlanticmanagement.es

**SynConHub**  
E-COMMERCE PLATFORM

SCAN ME!

COSCO SHIPPING DIAMOND LINE  
We Deliver Value Diamond Line, Diamond Quality!

**Logística Castillo**

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

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

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular



Marítimo

Vista panorámica de las instalaciones del puerto de Bilbao.

# Puerto de Bilbao, tractor de la economía

Las inversiones actualmente en marcha y proyectadas por la iniciativa privada superan los 560 millones de euros

**Alfonso Alday** | Bilbao

El puerto de Bilbao, que en los últimos años ha acentuado su carácter logístico-industrial, reflejo de su *hinterland*, consolida su papel como tractor de la economía. Las inversiones en marcha y las proyectadas para los próximos años por la iniciativa privada en la dársena, que podría terminar el año con el 95 por ciento de ocupación, superan los 560 millones.

La mayor parte del importe se concentra en el desarrollo de los nuevos vectores energéticos, dentro de la ambiciosa estrategia de cero emisiones de Bruselas.

Entre las actuaciones destaca el proyecto de Petronor, que ha disparado la inversión prevista en el desarrollo de su *hub* de descarbonización y economía circular que acomete en la zona industrial del puerto. La filial del grupo Repsol contempla un desembolso de 220 millones de euros, más del triple del compromiso inicial de 67 millones, debido a una me-

jora del proyecto, como ya avanzó Transporte XXI. La principal novedad es la puesta en marcha de una terminal de productos petrolíferos líquidos.

## Nueva planta de BIOS

Por otro lado, Exolum arrancará en julio la ampliación de su terminal del puerto, que dispone actualmente de ocho tanques con una capacidad de almacenamiento de 122.800 metros cúbicos.

El proyecto, que acometerá en dos fases, en función de la demanda del mercado, contempla el desarrollo de una nueva planta de BIOS y materias primas.

En una primera etapa, con una inversión prevista de 11 millones de euros, se plantea la construcción de un nuevo cubeto con cinco tanques, con una capacidad total de 29.000 metros cúbicos. En principio, se utilizarán sobre todo para gasóleos, HVO, SAF y FAMEs, aunque el diseño será apto para almacenamiento

de aceites y grasas, de manera que se puedan ir transformando a medida que la demanda de estos productos vaya incrementándose, explican fuentes de Exolum. Los tanques tendrán conexión con el pantalán usando las líneas existentes.

La segunda fase consiste en la construcción de otro cubeto con seis tanques, con una capacidad de 13.500 metros cúbicos. La ampliación también incluye la construcción de un cargadero con dos isletas de carga/descarga de aceites. En esta segunda fase se pretende almacenar sobre todo UCOs, aceites vegetales, grasas animales, Food Waste Oil y Refined Oil (POME). Los tanques estarán conectados al cargadero y podrán trasegar su producto a los tanques descritos en la fase anterior, desde los cuales se enviará a barco si fuera necesario.

Dentro de las energías renovables también destaca la ampliación de Haizea Bilbao, con un desembolso de más de 150 millones, que refuerza la posición del puerto como *hub* eólico. El fabricante de torres eólicas gestiona más de 210.000 metros cuadrados.

Al mismo tiempo, la empresa de recogida y tratamiento de residuos Waste Plastic Iberia, de la mano de su filial WPI Bilbao, prevé invertir más de 111 millones en el desarrollo de una planta de valorización de residuo sólido plástico para su reciclaje y producción de ecocombustibles. La futura planta ocupará 35.000 metros cuadrados en el muelle AZ-1. La concesión, pendiente del visto bueno del consejo de administración de la entidad portuaria al cierre de esta edición, tendrá una duración de 35 años.

Con el foco no solo en el crecimiento, sino también en la sostenibilidad, Tepsa Rubis Terminal Bilbao maneja un ambi-



cioso plan para este año que supondrá una inversión próxima a los 4 millones. Entre los proyectos, destaca una nueva línea de producto construida en acero inoxidable que permitirá la operación de nuevas tipologías de producto. Asociado a este proyecto, actuará sobre tres tanques de almacenamiento para adaptarlos a la demanda del mercado, así como a mitigar las emisiones mediante la instalación de pantallas flotantes o su conexión al sistema de operaciones vinculado al ferrocarril con el objetivo de incrementar los tráficos por tren. Por último, está en fase de licitación, la construcción de una nueva planta de tratamiento de aguas, reafirmando el compromiso del grupo con el medio ambiente.

Por su parte, CSP Iberian Bilbao Terminal, del grupo CSP Spain, inauguró a finales del pasado año sus seis nuevas grúas RTG híbridas ecoeficientes, adquiridas en el marco del plan de renovación del 30 por ciento de la maquinaria de patio de la terminal de contenedores. Los equipos, primeros de este tipo que operan en Europa, están valorados en 12,6 millones. La inversión forma parte del desembolso previsto de 45 millones hasta 2027.

Igualmente, Consignaciones Toro y Betoza, agente exclusivo de Finlines en Bilbao, proyecta un desembolso de más de 8,5 millones en instalaciones y maquinaria, que se suma al esfuerzo inversor de los últimos años. El presupuesto se dirige a la compra de grúas puente con imanes, incluyendo *software* especializado para gestión y optimización de almacenes, una nueva grúa móvil, una CombiLift dotada con imanes para manipula-

ción de chapa y otras adquisiciones de maquinaria como carretillas elevadoras. También prevé el cierre perimetral de sus instalaciones y asfaltado de la nueva ampliación concesional, hasta alcanzar los 250.000 metros cuadrados, así como la renovación de la planta de sulfato.

Asimismo, Servicios Logísticos Portuarios SLP, empresa estibadora, consignataria y agente de línea regular con base en el puerto de Bilbao, proyecta invertir más de 4 millones de euros a lo largo del presente ejercicio en renovación de maquinaria e instalaciones. En este sentido, la compañía suscribió recientemente un acuerdo con el fabricante Kalmar para la renovación de su parque de carretillas elevadoras de alta capacidad. El contrato incluye la compra de cinco unidades, de 33 toneladas de capacidad, que supondrá un desembolso de 1,92 millones. La hoja de ruta trazada también contempla el traslado de la actividad que desarrolla en el muelle AZ-2 al nuevo AZ-0, que ultima la Autoridad Portuaria.

Al mismo tiempo, Deposa, empresa adquirida por Iberia Tankstorage, continúa su expansión en el puerto. La compañía proyecta ampliar en 15.000 metros cúbicos la capacidad de su terminal.

A este desembolso hay que sumar los cerca de 78 millones de euros que destinará este año la Autoridad Portuaria, que sigue a la espera del visto bueno del Consejo de Ministros para licitar la construcción de la segunda fase del Espigón central. Estas obras, por un importe de 54,4 millones de euros y un plazo de ejecución de 26 meses, permitirán aportar 30 nuevas hectáreas en el puerto.

La Autoridad Portuaria invertirá este año 78 millones

## Apuesta multimodal

Las empresas de la comunidad portuaria de Bilbao han acogido con satisfacción la Declaración de Impacto Ambiental favorable al estudio informativo de la Variante Sur Ferroviaria, que facilitará un nuevo acceso a los muelles, tanto en ancho ibérico como en UIC. “Se ha allanado el cambio, lo cual es una buena noticia”, señalaron a este periódico fuentes de Uniport, conscientes de que “queda aún un importante camino hasta convertir esta infraestructura, largamente demandada, en una realidad”.

La Variante Sur Ferroviaria es fundamental, imprescindible y necesaria

Ricardo Barkala  
Presidente A.P. de Bilbao

de la presentación, el pasado mes de febrero, del balance de actividad, reconoció que “la Variante Sur Ferroviaria es fundamental, imprescindible y necesaria”, tras recordar que “es complicado compartir vías y surcos con el tráfico de pasajeros”. Barkala hizo hincapié en que “tenemos

que estar mejor conectados para atraer más tráficos que ahora tienen dificultades para venir al puerto”, en alusión, entre otros, al incipiente movimiento de vehículos en la dársena”.

Con la obtención de la

DIA, se cumple con el último trámite previo a la aprobación definitiva del estudio informativo por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que supondrá la culminación de la fase de planificación de la infraestructura y abrirá paso a las siguientes fases de proyecto y ejecución de obras.

Servicios

# Tookane avanza desde la tecnología de la última milla

La empresa Vasco Tech logra fidelizar a una treintena de grandes cargadores que gestionaron 2 millones de expediciones en 2023 por esta plataforma con la integración operativa de todas sus operaciones de transporte

**Antonio Martínez | Valencia**  
La empresa Vasco Tech, filial de Grupo Vasco, ha logrado fidelizar a una treintena de grandes cargadores a través de su plataforma Tookane, una herramienta tecnológica que permite a estas empresas optimizar su logística de distribución en la península ibérica con la tramitación por esta vía de dos millones de expediciones en el año 2023.

Tookane salió al mercado en 2018 desde Valencia como parte del plan estratégico diseñado por el grupo para diversificar su negocio y aplicar el conocimiento logístico adquirido.

La plataforma permite a los cargadores tener el control de toda su distribución a través de integraciones informáticas con todos sus operadores, “tanto si son recursos propios o autónomos como agencias externas”. De esta manera, “lo tiene todo centralizado en una sola plataforma desde la cual puede, además, planificar sus rutas de reparto, gestionar las posibles incidencias, centralizar la creación de las etiquetas logísticas, calcular las emisiones de CO2 y comprobar las facturas”, explica a Transporte XXI Fran Magdalena, consejero delegado de la firma tecnológica.

Magdalena reconoce que en el arranque del proyecto “no teníamos consciencia del tamaño que llegaría a tener lo que se estaba gestando”. En este sentido, añadió, “en sus orígenes,

tuvimos que pivotar varias veces para dar con un producto que tuviera tan buen *market fit*”. Y es que, en solo seis años de actividad, la empresa ha logrado fidelizar a través de Tookane a una treintena de grandes cargadores “que gestionan el cien por cien de su transporte, desde la paquetería hasta el transporte aéreo, incluso algunos procesos de importación”.

Entre los cargadores destacan El Corte Inglés, Amazon, Aliexpress, MiraxL, Fnac, Pc Componentes, Carrefour, Groupon, Conforama, Sprinter, Decathlon, Worten, Media Markt, Leroy Merlin, Mano Mano, Miravia o Makro, así como la mayoría de los *marketplaces* que operan en España y Portugal.

Por su parte, en la plataforma están integrados más de 50 proveedores de transporte y logística. En este sentido, los últimos meses han sido muy fructíferos para Tookane en el ingreso de transportistas. Se trata de los casos de TSB, Halcourier, Galipport, CTT, Ader,

Sending, FNG Fornés Logistics y Einsa, que se han unido a la notable nómina de proveedores que ya estaban integrados en los últimos años como son Logista, FedEx, UPS, TNT, DHL Express, Geodis, Codina, Ontime, Heppner, Rhenus, Correos, DHL, Stef, Paack, MRW, Tipsa, Seur, TDN, In Side Logistics, Gefco, GLS, Envialia, DB Schenker, XPO, Dachser, CBL, TXT y Nacex, entre otros.

**Fran Magdalena**

Vasco Tech / Tookane



El transporte ferroviario será una de nuestras siguientes paradas

La plataforma permite la gestión de cualquier transporte.

Y es que la plataforma permite “gestionar cualquier transporte, entregas a cliente final o expediciones de larga distancia”, lo que ha llevado a Vasco Tech a integrar bolsas de carga de larga distancia “para que nuestros clientes no tengan que salir de nuestra plataforma para gestionar cómodamente cualquiera de sus expediciones”, indica Magdalena.

En este sentido, la empresa de Grupo Vasco está estudiando la integración de su plataforma con el transporte ferroviario que “será una de nuestras siguientes paradas” tras haber incluido el transporte aé-

reo y haber empezado a “incorporar algunas integraciones con navieras y transitarios para empezar a gestionar el transporte marítimo, tanto de exportación como de importación”.

Magdalena destaca que la plataforma es válida para “cualquier empresa que transporte mercancía”, señalando que “tenemos muy buenas experiencias en sectores tan variados como la alimentación, los componentes electrónicos o retailers muy centrados en el canal *online*, pero también tenemos clientes en el sector textil o incluso del mobiliario de oficinas”.



En este sentido, la compañía destaca que está en permanente revisión y mejora de sus servicios. Así, Tokkane ha incorporado un nuevo módulo “que va a revolucionar los procesos logísticos de las empresas”, avanza Magdalena. Detalla que se trata de “un comparador de ta-

Medio centenar de proveedores de transporte operan con la plataforma

rifas de transporte y un sistema para chequear, de forma automática, las facturas que nuestros clientes reciben por parte de sus operadores logísticos”.

Magdalena vislumbra un enorme futuro para las transacciones por la plataforma, adelantando que la previsión es duplicar los 2 millones de expediciones del pasado año, así como expansionarse geográficamente de la mano de las necesidades de los cargadores en Europa y Latinoamérica.



PAACK

Marítimo

# Las construcciones en muelle se hacen hueco en Tarragona

La dársena catalana destinó hasta 100.000 m2 de superficie portuaria a ensamblajes que generaron seis operaciones de embarque de *project cargo* en 2023

Eva Mármol | Tarragona

El puerto de Tarragona acumula experiencia en acoger en sus muelles la construcción o ensamblaje de grandes estructuras que, una vez finalizadas, generan operativas de embarque de *project cargo*. Destinó 100.000 metros cuadrados a estos usos el año pasado. Actualmente, el espacio dedicado al ensamblaje de grandes construcciones es de 36.000 metros cuadrados y prevé que se alcancen los 60.000 a finales de año.

“Una de las ventajas que tiene el puerto es la adaptabilidad a la demanda, siendo la superficie destinada a este tipo de operativas variables en función del año y del mercado”, señalan fuentes de la Autoridad Portuaria. Al margen de las autorizaciones temporales, Schwartz Hautmont Construcciones Metálicas, uno de los principales fabricantes españoles de estructuras y calderas, tiene una concesión en la dársena.

Esta actividad generó seis operaciones de embarque de *project cargo* el año pasado. En lo que va de año, han finalizado dos operaciones y “hay más proyectos en desarrollo que se embarcarán en 2025 y 2026”. Las instalaciones que se suelen construir “son de calderería y de elementos modulares”. Actualmente, hay en marcha proyectos para los sectores del reciclaje de plásticos y de gas licuado.

Además del espacio necesario, la infraestructura portuaria tiene “una excelente climatología que permite que casi la totalidad de los proyectos se realicen en explanadas al aire libre”, así como mano de obra especializada “gracias a la importante industria auxiliar de Tarragona junto con el potente clúster petroquímico de la zona y de referencia para el sur de Europa”.

Se trata de una actividad que “no es tan atractiva como otras desde el punto de vista económico” para la Autoridad Portuaria. Sin embargo, “tiene un impacto relevante en el tejido empresarial del Camp de Tarragona, así como en el ecosistema portuario por la contratación de servicios”.

La experiencia en esta actividad es una buena carta de presentación para acoger la construcción de plataformas flotantes y ae-

rogeneradores marinos: “Hay complementariedad en el uso de equipamientos, personal y ocupaciones de espacio”.

Más de 10 empresas y *joint ventures*, tanto nacionales como foráneas, han mos-



Operativa de 'project cargo' hace unas semanas en el muelle de Castella.

trado interés en implantarse en la dársena catalana para desarrollar proyectos *offshore*, señaló recientemente Saül Garreta, presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

¿Nuevos contenedores por ferrocarril en EUROPA?  
¿Con origen o destino ROTTERDAM?  
¿Y con origen o destino CHINA?  
Consulta primero:  
[www.combiberia.com](http://www.combiberia.com)

MADRID Central, comercial y administración  
BARCELONA Operaciones  
IRUN Operaciones

COMBIBERIA

**Software para la logística y el transporte de mercancías**

TRANSKAL ADUR software productions

TEL +34 943 371 849 • info@adur.com • [www.adur.com](http://www.adur.com)

TRANSPORTE TERRESTRE • TRANSITARIOS  
AGENTES MARÍTIMOS • ALMACENES  
TERMINALES PORTUARIAS Y FERROVIARIAS

Express

# InPost refuerza su presencia en España

La paquetera especialista en envíos no domiciliarios dispone de un *hub* de 5.300 m<sup>2</sup> en Madrid, suma 9.000 puntos de conveniencia y 1.000 taquillas inteligentes en el mercado ibérico

**Carlos Sánchez | Madrid**  
InPost, empresa paquetera tecnológica especializada en envíos no domiciliarios, mantiene el foco en el mercado ibérico como uno de los principales en su estrategia de crecimiento y expansión para este modelo de entregas de compras de comercio electrónico. El grupo ha alcanzado los 9.000 puntos de conveniencia (Punto Pack) y las 1.000 taquillas inteligentes (Lockers) en España y Portugal.

La firma de origen polaco aterrizó en el mercado ibérico en 2022, tras su fusión con Mondial Relay, marca a la que absorbió. Por aquel entonces, la firma contaba con poco más de 3.000 puntos propios que ha ido incrementando hasta situarse en los 10.000 actuales en apenas dos años. “Hemos conseguido que entre el 40 y el 50 por ciento de la población se encuentre a una media de 10 minutos de distancia andando de alguno de estos puntos”, según explicó el responsable de Red de España y Portugal de InPost, Julio Suero, durante un encuentro con medios especializados.

De ese total de puntos, 8.000 corresponden al mercado español, donde la compañía ha disparado la cifra por encima del 87 por ciento desde comienzos de 2023. Por su parte, la firma cuenta con 2.000 puntos propios en Portugal, país en el que ha experimentado un

crecimiento del 117 por ciento en año y medio.

Con estas cifras, el mercado ibérico representa para InPost el 13 por ciento de su red total de puntos propios para envíos no domiciliarios. “Nuestra aspiración es seguir creciendo y llegar al 25 o 30 por ciento en los próximos años”, avanzó Suero. La mayoría de estos puntos propios se encuentran ubicados en las diez principales ciudades españolas, pero también empiezan a ubicarse en localidades de más de 5.000 habitantes de la España vaciada, según destacó. InPost trabaja con más de 100.000 empresas de *ecommerce*, entre las que se encuentran gigantes como Inditex, Depevillage o Shein, entre otros.

El grupo cuenta con un *hub* principal en Alcalá de Henares (Madrid) desde donde realiza la consolidación de mercancía con destino tanto internacional como a la red de almacenes con la que cuenta en España y Portugal, de la que la firma evita ofrecer más detalles, además de realizar la distribución de última milla a los puntos propios de la zona.

El almacén de Alcalá de Henares cuenta con 5.300 metros cuadrados de superficie cubierta, con 28 muelles de atraque para carga y descarga, y dispone de diferentes herramientas tecnológicas como escáner y sorter de clasificación con dos líneas de inyección y una docena de salidas.

Vista de la plataforma logística de InPost en Alcalá de Henares.



Las instalaciones concentran un tráfico diario de más de 50 vehículos de transporte, entre camiones y furgonetas, y generan un movimiento semanal de 1,2 millones de paquetes en períodos valle, según detallaron sus directivos. En el almacén trabajan más de medio centenar de personas, de las más de 300 con las que cuenta el grupo en España y Portugal.

En el plano internacional, el *hub* de InPost mantiene rutas regulares por carretera con Portugal, Italia, Francia, Bélgica y Países Bajos. La compañía trabaja actualmente para incorporar una nueva ruta terrestre

con Polonia, donde se encuentra la matriz del grupo.

Desde la compañía destacan que su modelo de entregas en puntos propios, además de un ahorro de emisiones del 64 por ciento, genera una reducción

significativa de los volúmenes de logística inversa. “El modelo representa un cien por cien de éxito en la primera entrega de todos los paquetes en Punto Pack y Lockers, lo que re-

presenta nuestro principal valor añadido”, señaló Carlos Morales, director de Operaciones de InPost.

El pasado año, InPost superó la cifra de 892 millones de

# 892

MILLONES DE  
PAQUETES  
MOVIÓ EL GRUPO  
INPOST EN 2023

InPost prevé incorporar una nueva ruta con Polonia

Foto de grupo de directivos de InPost España en la sede central de la compañía.



Marítimo

# Terminal norte, ‘pellizco de oro’ para las constructoras

Las cuatro UTE, que han presentado oferta, apuestan por arrancar en octubre las obras del muelle para MSC en el puerto de Valencia, recortando plazos y advierten estar atentas a su tramitación ambiental, “que no debe retrasar nuestro calendario”, en una licitación de 656 millones de euros

**Antonio Martínez** | Valencia

Las obras de construcción del muelle en el que se asentará la futura terminal norte que gestionará MSC arrancarán el próximo mes de octubre. Esa es la previsión de las cuatro UTE que han presentado oferta al concurso abierto por la Autoridad Portuaria de Valencia, según ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes del sector.

La terminal norte supone un ‘pellizco de oro’ para las constructoras que han atendido la licitación abierta, un contrato por valor de 656 millones de euros que posibilitará el asentamiento de MSC con una terminal automatizada en la dársena.

Los consorcios que han presentado oferta son: Acciona Construcción con Jan de Nul y Grupo Bertolín; Dragados y Rover Maritime con Torrecamara, Dredging International España y Dravo; FCC Construcción, Paval y Boscalis; y, por último, Sacyr Construcción con Sato, Becsa y Agrupación Qui-novart Obras y Servicios Hispania.

Las constructoras valoran el valor del contrato respecto a la obra pública realizada en 2023 en la Comunidad Valenciana, el 60 por ciento de lo realizado, así como el 2,3 por ciento de todo lo actuado en España, que ascendió a 28.160 millones de euros, según los datos de la asociación Seopan.

A este contrato habrá que sumar la obra civil que tendrá que efectuar TIL, el brazo de terminales de MSC, una vez que el puerto vaya entregando espacios a la concesionaria. El gran objetivo del puerto es poder entregar una primera fase de un kilómetro de muelle en 24 meses desde el inicio de las obras, es decir, en octubre de 2026.

Por otro lado, las constructoras siguen de cerca el proceso de tramitación ambiental, alterado por la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que estimó

parcialmente el recurso de la asociación vecinal Per l’Horta, retirando a la Autoridad Portuaria la condición de órgano sustantivo y devolviéndosela a Puertos del Estado.

Estos medios indican que esta decisión “no supone que se paralice el concurso y la misma no debe retrasar nuestro calendario de actuación”. De igual forma, fuentes del Ministerio de Transportes consultadas ar-



A.P. DE VALENCIA

Imagen aérea de los diques de abrigo de la ampliación norte del Puerto de Valencia.

gumentan que la sentencia “afecta a una cuestión exclusivamente de trámite administrativo que no afecta al procedimiento de contratación de las obras, por lo que se mantienen los plazos”. Este periódico se puso en contacto con Puertos del Estado para conocer si Transición Ecológica ha hecho partícipe de la sentencia al organismo que preside Álvaro Rodríguez Dapena, sin éxito al cierre de esta edición.



INPOST

paquetes entregados en los más de 66.000 puntos de entrega en casi una decena de países europeos (Polonia, España, Portugal, Francia, Reino Unido, Italia, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo). Esta cifra supuso un crecimiento del 20 por ciento respecto al ejercicio anterior, cuando había alcanzado los 744 millones de paquetes entregados.

## Proyecto piloto

InPost participa, junto a Lodisna y Mercedes-Benz Trucks, en la iniciativa ‘Madrid Green Urban Mobility Lab’, un proyecto cien por cien eléctrico de reparto de paquetería en el centro de la capital. Esta prueba piloto apuesta por la eficiencia y sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías y se desarrollará durante unos días desde el Centro Comercial La Vaguada.

La prueba se basa en dos conceptos, por un lado, el denominado ‘CityTruck’, que utiliza vehículos eléctricos de gran capacidad que posicionan mercancía en una zona céntrica de la ciudad para su posterior reparto en transportes ligeros sostenibles. Por el otro lado, ‘Punto Pack PopUp’, que consiste en la creación de puntos de recogida que se habilitan durante las épocas pico para aumentar la capacidad de forma temporal.

El objetivo es entregar la primera fase en 2026

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

Cisternas ATP

Cisternas ADR

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



Los camiones han reducido el tiempo de acceso a las terminales de los 120 segundos a los 10 segundos con las puertas automáticas.

Marítimo

# Fòrum Telemàtic, la mente pensante para ganar eficiencia

Las puertas automáticas en las terminales, la Efficiency Network o que la pandemia pillara con deberes telemáticos hechos han sido posibles por la contribución de este grupo de trabajo de profesionales de la comunidad portuaria de Barcelona

**Eva Màrmol** | Barcelona  
El Fòrum Telemàtic, grupo de trabajo integrado por profesionales que representan a empresas, asociaciones del sector y administraciones de la comunidad portuaria de Barcelona, lleva tres décadas pensando en cómo armonizar la forma de comunicarse entre los diferentes actores involucrados en el paso de la mercancía por la dársena catalana para ganar agilidad y eficiencia.

Es una labor que ha dado frutos tangibles. Un ejemplo, las ideas del Fòrum Telemàtic, con el brazo ejecutor del *port community system* PortIC, han contribuido a la instalación de las puertas automáticas en diversas terminales. En el caso de las ter-

minales de contenedores, el camión 'analógico' ha pasado de tardar 120 segundos en acceder a los 10 segundos invertidos por el camión 'digital'. En otras palabras, pueden entrar/salir 12 camiones más cada dos minutos.

Ni APMT Barcelona ni BEST podrían tener la actividad que tienen actualmente por el lado tierra "con el tiempo que se tardaba antes", señala Jaume Bagot, responsable de Mejora de Procesos Sectoriales de la Autoridad Portuaria y coordinador del Fòrum Telemàtic. Este tipo de mejoras han contribuido "al crecimiento de las terminales que han podido gestionar más contenedores".

El trabajo del Fòrum Telemàtic también ha sido

Será digital el circuito completo de la documentación de la carga ferroviaria

fundamental para la implantación de la *Efficiency Network*. La marca de calidad "tiene unos indicadores que se basan en lo que se tarda en hacer cada procedimiento, los compromisos para hacerlo en un plazo determinado y, si hay incumplimientos, hay compensación económica". Para ello, "es fundamental tener información detallada de cuándo pasan las cosas". Lo que hubiera sido inviable sin la labor del Fòrum Telemàtic de definir los procedimientos del paso de la mercancía por la dársena, lo que también ha sido la base para la instalación de las puertas automáticas en las terminales.

El Fòrum Telemàtic también tuvo que ver, y bastante, con que la pandemia pi-

llara a la comunidad portuaria con los deberes hechos. Y es que el 93 por ciento de los intercambios documentales entre empresas y administraciones ya se estaban realizando telemáticamente cuando estalló la COVID-19.

Además de seguir trabajando en mejorar los procedimientos de entrada y salida de los contenedores por camión de terminales y *depots*, el Fòrum ha puesto el foco en los intercambios documentales asociados al contenedor que entra y sale por tren del recinto portuario. El objetivo es que sea telemático todo el circuito de la información: desde la orden de transporte que el transitario o consignatario envía al operador logístico ferroviario que

Marítimo

# MSC alivia tránsitos en Málaga

La naviera concentra una veintena de escalas en la terminal de Noatum en el primer cuatrimestre, devolviendo la sonrisa a los tráficos de contenedores del enclave andaluz

comercializa el tren, pasando por la información que reciben las terminales ferroviarias de los vagones que deben cargar, hasta la documentación emitida por estas últimas cuando han finalizado el trabajo. Ello permitirá “agilizar el intercambio documental, reducir errores y ganar eficacia”. Y no menos importante: “tener la trazabilidad de todas las operaciones”.

Otro foco de trabajo del Fòrum Telemàtic es replicar el modelo del transportista que va a cargar o descargar un contenedor al camión portavehículos. Para ello, un grupo de trabajo específico ha empezado a contactar con las cuatro terminales que mueven vehículos, las dos especializadas (Autoterminal y Setram) y las otras dos de carga rodada (Grupo Grimaldi), para conocer sus necesidades. Según las previsiones, las pruebas piloto empezarán en 2025.

**Antonio Martínez | Valencia**

La naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) está aliviando volúmenes de tránsitos de sus servicios marítimos en el Mediterráneo para relajar la presión de sus actividades en la zona, fruto de la crisis del mar Rojo que ha estado provocando un aumento de operaciones en los enclaves más próximos al estrecho de Gibraltar.

La naviera suiza suma una veintena de escalas en la terminal de Noatum del enclave andaluz, unos flujos que han venido a devolver la sonrisa a los tráficos de contenedores en el primer cuatrimestre, según la información oficial de la Autoridad Portuaria, que preside Carlos Rubio.

Hay que recordar que 2023 fue un año negativo para esta actividad en la dársena andaluza, como adelantó Transporte XXI, con un descenso del 80 por ciento en los flujos tras la decisión de navieras como Maersk y MSC de no utilizar el puerto andaluz como aliviadero de sus tráficos en el Estrecho.

Este crecimiento de los flujos de MSC ha permitido posicionar un volumen de más de 20.000 TEUs al cierre del primer cuatrimestre en la dársena andaluza, lo que viene a consolidar Málaga como una alternativa flexible ante la “congestión” de líneas de atraque en el entorno de Tánger Med, Algeciras y Valencia.

Operadores locales consultados por Transporte XXI vienen a “ben-

decir” la vuelta de MSC al enclave, porque “tenemos instalaciones para absorber hasta medio millón de contenedores anuales, pero para ello debemos lograr activar un plan de negocio para que podamos pasar de ser solo un aliviadero del Estrecho a un recinto consolidado año tras año”.

El objetivo de los operadores es lograr atraer flujos de *import-export* gracias a la conectividad que aportan los desvíos en la logística de tránsitos y vacíos procedentes de otros enclaves.

El puerto de Málaga solo logró gestionar un volumen de 40.592 TEUs durante el pasado año. Las expectativas de los operadores de cara al presente ejercicio están en duplicar o incluso triplicar esta cifra, si se mantiene abierta la crisis del mar Rojo.

Málaga suma más de 20.000 TEUs hasta abril

El objetivo es replicar el mismo modelo en el transporte de vehículos

Además, el Fòrum trabaja en la prevención de ciberataques y en planes de contingencia. También tiene en el foco los cambios legislativos europeos que vienen como la ventanilla única marítima europea.

Los orígenes del Fòrum se remontan al grupo creado dentro del Plan de Calidad del Puerto en 1994. Cinco años después, nace PortIC. El primer paso fue “conseguir hacer una foto global de cómo funcionaban las cosas”. El segundo, “crear PortIC porque vimos la necesidad de intercambiar información entre los diferentes actores”.

Más de 400 profesionales han participado en el Fòrum en los 30 años transcurridos, “son personas que han contribuido de forma altruista aportando conocimiento”.

## Los Clasificados del Transporte

### CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

### CATALUÑA

MUDANZAS



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



### GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

ESTIBADORES



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

### PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Cargadores

# Iberia Tankstorage arranca con Deposa su asalto a la península

La sociedad holding adquiere Depósitos Portuarios, que se encuentra en plena fase de expansión de su terminal de graneles líquidos agroalimentarios en el puerto de Bilbao



TRANSPORTE XXI

Vista de la terminal y de la parcela en la que Deposa continuará su expansión en el puerto de Bilbao.

**Alfonso Alday** | Bilbao  
Iberia Tankstorage, proveedor de soluciones integradas de almacenamiento, procesamiento y logística de líquidos a granel, arranca con la adquisición de la empresa Depósitos Portuarios (Deposa), ubicada en el puerto de Bilbao, su asalto a la península ibérica.

La operación de compra, cuyo importe no ha trascendido, proporciona a la nueva sociedad holding,

gestionada por un equipo directivo que pertenece al grupo neerlandés Dekker, “una sólida presencia en el norte de España, punto de entrada estratégica en Europa”. Así lo destaca Willem Krijgsman, CFO de Iberia Tankstorage, tras avanzar un mayor crecimiento en el mercado ibérico mediante “la creación de una plataforma de terminales portuarias de graneles líquidos”. En la mis-

ma línea, Jan Duel, CEO de la compañía, apunta que “la adquisición de Deposa es una inversión fundamental en la península, destinada a ofrecer, mejorar y desarrollar servicios para todos nuestros clientes de alimentación y piensos, así como afrontar los retos de la transición energética”.



La compra de Deposa nos proporciona una sólida presencia en el norte de España

**Willem Krijgsman**  
CFO Iberia Tankstorage

Iberia Tankstorage va a continuar con Deposa como una terminal multiproducto bajo los mandos del actual equipo directivo de la instalación, al tiempo que mantiene los planes de expansión en el puerto de Bilbao. La hoja de ruta incluye nuevas inversiones en la infraestructura de la terminal, así como aumentar en 15.000 metros cúbicos la capacidad de almacenaje de la terminal. Un proyecto más ambicioso que el previsto inicialmente, que contemplaba levantar cuatro tanques de acero inoxidable, calorifugados y aislados térmicamente, con una capacidad total de cerca de 8.500 metros cúbicos, como avanzó este periódico. Para ello, logró la concesión de una nueva parcela de 1.500 metros cuadrados en el muelle Reina Victoria, contigua a sus actuales instalaciones. Iberia Tankstorage es “el socio perfecto” que “nos permitirá crecer y entrar en la siguiente fase de expansión de la compañía”, subraya Juan Huidobro, director general de Deposa.

Depósitos Portuarios, empresa especializada en el almacenamiento de graneles líquidos agroalimentarios, completó en 2022 la ampliación de su terminal

## DEPÓSITOS PORTUARIOS SA

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
Ingresos explotación	3,33	+67%	+104%	1,99	1,72	1,63
Ebitda	0,75	+2%	+10%	0,73	0,70	0,68
Resultado d.i.	0,51	+7%	+15%	0,48	0,46	0,45
Patrimonio neto	1,23	+72%	-25%	0,71	0,23	1,64
Empleados	6	+0%	+0%	6	6	6

Millones de euros, salvo empleo.

en el puerto de Bilbao. El proyecto consistió en la construcción de seis tanques de acero inoxidable, calorifugados y aislados térmicamente.

### 32.000 m3 de capacidad

Cada depósito tenía una capacidad de 2.000 metros cúbicos, con lo que elevó la capacidad de sus instalaciones en 12.000 metros cúbicos, alcanzando actualmente los 32.000 metros cúbicos. Los trabajos se desarrollaron sobre una parcela de cerca de 2.400 metros cuadrados de superficie en el Muelle Reina Victoria.

La planta, a través de tuberías independientes, puede recibir los productos directamente del muelle, donde dispone de una línea de atraque de 500 metros, con un calado de entre 9,5 y 10 metros.

La actuación también incluyó la construcción de un cargadero de camiones cisterna, con capacidad para dos vehículos, con lo que ya puede cargar o descargar seis camiones de forma simultánea en la terminal, lo que "optimiza aún más la operativa", destacan desde la compañía.

15.000

METROS CÚBICOS  
AUMENTARÁ  
LA CAPACIDAD  
DE LA TERMINAL

Deposa, fundada en 1951, opera en el puerto de Bilbao, en terrenos del Depósito Franco, una terminal destinada a la recepción, almacenamiento y expedición de productos líquidos agroalimentarios y agroenergéticos, protegida de productos nocivos, corrosivos o peligrosos y operativa 24/7. La mayoría del tráfico de la terminal, cerca del 95 por ciento, corresponde a flujos de importación. Entre las principales mercancías manejadas destacan los aceites vegetales y ácidos grasos vegetales.

### Operadores Logísticos

# Alloga se posiciona en Illescas

El operador logístico de Alliance Healthcare inaugura una primera nave de 21.000 m2 y construye una segunda instalación gemela que pondrá en marcha en el primer trimestre de 2025

### Carlos Sánchez | Illescas

Alloga, operador logístico de Alliance Healthcare especialista en la industria farmacéutica, ha puesto en marcha una primera nave de 21.000 metros cuadrados y 26 muelles de carga y descarga en Illescas (Toledo), a la que se unirá una segunda instalación gemela que estará totalmente automatizada y que se encuentra actualmente en fase de construcción. Está previsto que esta segunda nave vea la luz en el primer trimestre de 2025, según avanzaron los responsables de la compañía.

Con esta apertura, Alloga consigue mayor disponibilidad de almacenamiento para productos sanitarios, especialmente para aquellos que requieren una conservación a baja temperatura, entre 2 y 8 grados, y a media temperatura, entre 15 y 25 grados. La capacidad en logística para media temperatura se

rá de 106.600 palés, mientras que en baja temperatura alcanzará los 4.100 palés.

### Sostenibilidad

Una de las características más llamativas de este nuevo centro logístico de Alloga es que se trata de una infraestructura pionera en sostenibilidad, al tratarse de la primera nave logística de España en obtener el certificado de sostenibilidad 'Outstanding' de Breeam.

"Tenemos la primera nave en España que consigue esta certificación de manera excepcional", subrayó Remedios Parra, directora general de Alliance Healthcare Espa-

ña. Además, las instalaciones cuentan con un aislamiento que mantiene la temperatura estable y reduce la energía consumida, disponen de placas fotovoltaicas, realizan un



Imagen de la primera nave de 21.000 m2 de Alloga en Illescas.

uso sostenible del agua y aprovechan el agua de la lluvia. Parra señaló que las nuevas instalaciones suponen un paso más en los planes de crecimiento de la compañía en logística farmacéutica

## OEA

**Operadores Económicos Autorizados**

**Empresas de Servicios a las Empresas**

**Transporte Internacional de Mercancías**



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

<div style="text-align: center;">  <p><b>GRUP CALSINA- CARRÉ SL</b> Cami del Roure, s/n Pont de Molins ( Girona ) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com <a href="http://www.calsina-carre.com">www.calsina-carre.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte Intermodal</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> OEA</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa</li> </ul>	<div style="text-align: center;">  <p><b>AIRPHARM SLU</b> c. Margarita Nelken, 4-6 Prologis Park San Fernando 28830 San Fernando de Henares Tel. 917 482 980 E-mail: airpharm@airpharm.com <a href="http://www.airpharm.com">www.airpharm.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>
<div style="text-align: center;">  <p><b>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA</b> Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es <a href="http://www.finismar.es">www.finismar.es</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Consignaciones</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Estiba</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> </ul>	<div style="text-align: center;">  <p><b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b> Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com <a href="http://www.salvatlogistica.com">www.salvatlogistica.com</a></p> </div> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> </ul>

Política

# El modelo del ferrocarril de mercancías

Expertos auguran que las autopistas ferroviarias irán evolucionando en el futuro hacia el contenedor, una vez que los transportistas por carretera hayan comprobado la fiabilidad del tren

**Carlos Sánchez** | Madrid  
La estrategia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de la mano con el Adif, pone el foco en las autopistas ferroviarias como la principal baza para que el ferrocarril de mercancías consiga incrementar su cuota modal en los próximos años. Bajo este modelo, “la mercancía ‘ferroviaria’ se va a multiplicar exponencialmente”, apuntan desde la pública.

La Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de Autopista Ferroviaria, dependiente del Adif, maneja actualmente 18 propuestas de futuras autopistas ferroviarias por parte de los operadores, lo que da idea del interés que ha despertado este tipo de servicio. Además, calienta motores para iniciar su actividad en breve la que será la primera autopista ferroviaria del país en ancho ibérico, que cubrirá la ruta entre el puerto de Valencia y Madrid, impulsada por Tramesa y Transitalia.

Los expertos aplauden este novedoso fervor, si bien auguran que la lógica evolución de la autopista ferroviaria será hacia su cambio por el transporte en

contenedor, “dadas sus ventajas técnicas y económicas, una vez que los transportistas de carretera que se pasen a la autopista ferroviaria hayan comprobado la fiabilidad y lealtad del ferrocarril”. Así lo asegura a este periódico Andrés Herbada, miembro de la Comisión de Transportes y Logística del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid (COOIM).

Herbada señala que, en la comparativa entre autopistas ferroviarias y transporte en contenedor, este último presenta más ventajas. “Siendo esto así: ¿Por qué en España se está apostando firmemente por la autopista ferroviaria?”, se pregunta. “No se trata de razones económicas ni técnicas, sino simplemente estratégicas”, confirma.

En un país en el que más del 90 por ciento de las mercancías se mueven por carretera y en el que las empresas de transporte por carretera son muy celosas con sus carteras de clientes, junto con el hecho de que no se fían de las promesas de mejora ferroviaria, lo que las mueve a no hacer inversiones para trasvasar tráfico al

ferrocarril, la solución parece estar en la autopista ferroviaria que le permite al transportista de carretera probar su correcto funcionamiento sin necesidad de hacer inversiones, según constata el experto.

No obstante, “si el transporte en contenedor tiene ventajas técnicas y económicas claras sobre la autopista ferroviaria”, según defiende Herbada, “¿no habría sido más sensato ayudar al transporte en contenedor, evitándonos las grandes inversiones en adaptación de gálibos que exigen las autopistas ferroviarias?”, matiza.

En cualquier caso, queda claro que el trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril, con el fin de alcanzar los objetivos de descarbonización que marca la hoja de ruta de la UE, se logrará en buena medida de la mano de estas dos modalidades de servicio. En ambos sistemas, la mercancía viaja en una unidad que en el caso de la autopista ferroviaria es el propio semirremolque de carretera y en el otro es un contenedor estandarizado. Herbada concluye que ambos sistemas tienen sus ventajas e inconvenientes, que vamos a ir desgranando a continuación.

## Ventajas e inconvenientes

En el ámbito de la inversión en unidades de transporte, por ejemplo, la ventaja es para las autopistas ferroviarias, puesto que se

El trasvase de la carretera al ferrocarril se logrará apoyándose en la autopista ferroviaria y el transporte en contenedor

**Andrés Herbada**  
Comisión de Transportes y Logística del COOIM



Operativa de transporte de contenedores en la terminal de Morrot (Barcelona).



utiliza el mismo remolque que en la carretera. A su vez en la utilización de itinerarios existentes se impone el transporte de contenedor ya que prácticamente toda la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) es apta para su circulación. Mientras, la autopista ferroviaria solo se puede utilizar en aquellas relaciones concretas en las que se hayan hecho las modificaciones necesarias en la infraestructura para adecuar sus gálibos. Por consiguiente, esto requerirá una inversión para adecuación de estos gálibos.

En el mercado existen vagones aptos tanto para la autopista ferroviaria como para el transporte de contenedores, si bien en este último caso el vagón es algo más barato, recuerda Herbada. Además, “parece lógica, y así se está haciendo en la mayoría de las autopistas ferroviarias europeas existentes, la utilización de vagones aptos tanto para el transporte de semirremolques como para el de contenedores, aunque esto supone un incremento de coste de adquisición”, afirma.

Por otra parte, la tara de los vagones necesarios para el transporte de los semirremolques por ferrocarril es superior a la tara de los vagones para el transporte de contenedores ISO, siendo en ambos casos la carga por eje de 22,5 toneladas. Al ser la tara del contenedor menor que la del semirremolque, la diferencia se transforma en mayor cantidad neta de mercancía transportada por UTI (Unidad de transporte, sea contenedor o semirremolque) si la densidad de la carga transportada lo permite.

En lo que se refiere a la manipulación de UTIs en las terminales, todas ellas disponen de elementos de manipulación de contenedores, pero solo las que dis-

ponen de elementos de manipulación con pinzas pueden manipular los semirremolques, siempre que estos dispongan de la adaptación correspondiente.

En este sentido, la solución adoptada en algunos países para la autopista ferroviaria de trasbordo en horizontal, requiere una inversión en la terminal muy superior a la necesaria para una terminal equivalente para contenedores, confirma el experto.

A su vez, el hecho de que los contenedores se puedan apilar da una ventaja de necesidad de menor ocupación de espacio en las terminales por cada UTI. En la actualidad, y según ha puesto de manifiesto la propia UE, la mayoría de las terminales tiene problemas de capacidad, recuerda Herbada.

En el caso de la versatilidad y flexibilidad, la ventaja es para la autopista ferroviaria, ya que el semirremolque, una vez en la terminal y descargado, es retirado por una cabeza tractora para recorrer la última milla por carretera, igual

que ha ocurrido a la inversa para su llegada a la terminal de mercancías de origen. Mientras, en el caso del contenedor se necesita disponer de cabeza tractora y también de remolque portacontenedor.

Herbada concluye recordando que el transporte en contenedor tiene una implantación mundial. “Está perfectamente organizado y regulado y son miles las terminales marítimas y terrestres que admiten su tratamiento y manipulación a escala mundial”, resalta.

Por el contrario, “el transporte mediante la autopista ferroviaria está limitado a algunos itinerarios concretos en los que se ha adaptado la infraestructura y estos itinerarios tienen poca ligazón entre ellos”, subraya.



En la mayoría de las autopistas ferroviarias europeas se utilizan vagones aptos también para el transporte de contenedores

Política

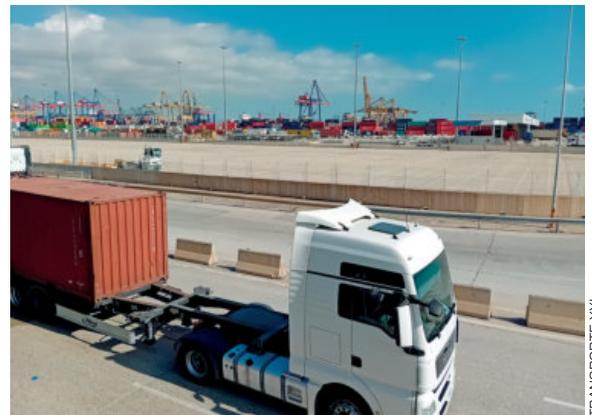
## Ayudas para paliar la crisis del mar Rojo

La Generalitat Valenciana devolverá a cargadores los gastos asumidos por la cancelación de despachos o retrasos

Antonio Martínez | Valencia

La Generalitat Valenciana, a través del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (Ivace), ha activado una línea de ayudas directas para la promoción exterior de las pequeñas y medianas empresas valencianas en las que se ha incluido, como gran novedad, los gastos derivados por el conflicto del mar Rojo, que ha supuesto retrasos en la entrega de contenedores, así como un aumento de los tiempos de tránsito para exportadores e importadores.

En concreto, las ayudas atenderán los gastos no corrientes e imprevisibles, asumidos por las empresas valencianas, como han sido los gastos extras de ocupaciones y estadia en los puertos, los gastos por cancelaciones de despacho, los gastos de movimiento de contenedores y remoción en



TRANSPORTE XXI

Operaciones terrestres en el puerto de Valencia.

las terminales y otros gastos no corrientes e imprevisibles similares a los anteriores. Las fechas de las facturas deberán ser posteriores al 1 de noviembre de 2023.

Hay que recordar que, desde el estallido de la crisis del mar Rojo, los contenedores procedentes de Asia y los destinados desde la Comunidad Valenciana a esta zona geográfica, están teniendo importantes retrasos, de hasta tres semanas, lo que ha supuesto en determinados casos “un desbarajuste a la hora de exportar o para tener un suministro *just in time*”, explican fuentes del colectivo transitario.

Estas ayudas han sido incluidas dentro de la convocatoria de ayudas al impulso a la internacionalización de pymes exportadoras de la Comunidad Valenciana para el ejercicio 2024, un programa con un presupuesto de 14,47 millones de euros.

IÑAKI BARRÓN DE ANGOITI

Profesor y asesor internacional en ferrocarriles y presidente de la CIAF

# “En el ferrocarril, somos la ínsula ibérica”

Para el experto Iñaki Barrón, una de las principales causas para que España esté a la cola en cuota modal del ferrocarril de mercancías es la falta de integración con Europa. “Se ha dado mucha prioridad a los trenes de alta velocidad y las cercanías y nos hemos olvidado de las mercancías”, lamenta. Además, “se atacan los problemas mediante inversiones y lo que hay que hacer es ir al cliente, al servicio final”.

Carlos Sánchez | Madrid

► **La cuota modal del ferrocarril de mercancías en España es de poco más del 4 por ciento y está a la cola de Europa. ¿Qué hemos hecho tan mal para haber llegado hasta aquí?**

Lo primero que no hemos hecho bien es integrarnos en Europa. Ferrovariamente hablando, España y Portugal no somos la península ibérica sino la ínsula ibérica. Además, se ha dado mucha prioridad a los trenes de alta velocidad y las cercanías y nos hemos olvidado de las mercancías. Por otra parte, la carretera se ha puesto las pilas y ha hecho su trabajo, como es lógico. Han ido evolucionando a técnicas de explotación más eficaces, las carreteras han mejorado más que los ferrocarriles, etc. No es una causa única, son un cúmulo de causas.

► **¿Ha faltado visión a largo plazo?**

Nos falta esa visión de sistema integrado, donde el ferrocarril no tiene ni que hacerlo todo ni no hacer nada. Nos falta esa visión de integrarnos en Europa, de ser lo más eficientes posibles y de darle al ferrocarril la oportunidad de que aproveche su cualidad principal, que es la capacidad.

► **¿Qué necesita el sector ferroviario de mercancías para incrementar su cuota de mercado, además de aprovechar su capacidad?**

La capacidad se interpreta de muchas maneras. No solo es capacidad en cuanto a número de trenes por línea, de nodos, la compatibilidad con otro tipo de servicios y los gálibos de carga, que quizá es el elemento que más limita en este momento las posibilidades del ferrocarril. Además de la capacidad, por supuesto, también está la fiabilidad, tanto en horarios como en fechas.

► **Mal momento para hablar de fiabilidad con el cierre de líneas por actuaciones en la infraestructura.**



Cerrar líneas durante meses para obras me parece una barbaridad

No hay que demonizar el diésel, tanto para el ferrocarril como para la carretera

Los incentivos están bien, pero eso demuestra que el sistema no funciona

Ahora mismo hay una tendencia a cerrar líneas durante meses para hacer obras de reparación o de mejora. Eso, no quisiera ser categórico, pero me parece una barbaridad.

► **¿Por qué?**

Cerrar una línea y volverla a abrir al cabo de unos meses, por muy buena que sea la intención, es muy negativo. Primero, por el período transitorio que afecta a los operadores y segundo, porque probablemente muchos de esos operadores ya no vuelvan. La fiabilidad hay que interpretarla en dos sentidos, por un lado, que la línea siga existiendo y tenga una continuidad, más allá de que haya un corte de vía un fin de semana, que no debería ser mucho más. Y por el otro, la fiabilidad de las propias circulaciones.

► **Estos cortes y desvíos de los tráficos de mercancías desatan la alarma de las empresas y operadores ferroviarios, que denuncian la pérdida de volúmenes y clientes. ¿Es imprescindible pasar por esta travesía del desierto para conseguir elevar la competitividad del sector en las siguientes décadas?**

Salvo el caso de alguna desgracia natural, como una inundación, un terremoto, o una acción de causa mayor, a mi modo de ver no debería estar justificada una intervención de tráfico durante varios meses para arreglar una línea. En su casi 200 años de vida, el ferrocarril siempre se ha estado renovando, mejorando y manteniendo la vía, así como otras instalaciones, sin cortes de tanta magnitud. Por citar un caso, la línea de Canfranc lleva seis o siete meses cerrada y se va a volver a reabrir, esperemos que pronto, con las mismas características que tenía. No veo justificado que se hagan estos cortes. Ni siquiera un cambio de ancho de vía debería llevar a cerrar una línea si se ejecuta bien, porque ya se ha hecho en

otros sitios, como en Australia, Estados Unidos o Reino Unido.

► **El Gobierno busca una fórmula para compensar a las empresas ferroviarias por estos cortes, vía el Sistema de Ayudas por Perturbaciones Extraordinarias de Tráfico (SAPET), que todavía no ha conseguido pasar el filtro de Bruselas. Esto tiene el agravante de que encima hay que pagar por ello. Los slots cuestan dinero. Además, otro problema es que no se planifica con tiempo. Por ejemplo, la línea París-Lyon de alta velocidad, posiblemente con el tráfico más denso de líneas de larga distancia de alta velocidad en Europa, se va a cerrar cuatro días en noviembre para hacer una serie de pruebas críticas de cara al cambio de señalización. Pues bien, eso se ha anunciado hace un año. Aquí algunas líneas se han cerrado con aviso y otras no. Cerrar líneas solo habría que dejarlo para casos muy extremos y planificados con mucha antelación y con todo tipo de avisos y compensaciones hacia los operadores.**

► **El objetivo del Gobierno, contemplado en la iniciativa ‘Mercancías 30’, es aumentar la cuota hasta el 10 por ciento en 2030. ¿Es posible?**

Hay un desfase total entre las buenas intenciones de los parlamentarios europeos y españoles y la realidad. Para mejorar la cuota de las mercancías por ferrocarril no hay que ir haciendo trozos de línea, invirtiendo por aquí y por allá, sino que hay que tener una estrategia de corredor. Falta esa mentalidad. Yo no me marcaría como objetivo aumentar la cuota, sino que el ferrocarril sea eficiente. Es bueno fijarse un horizonte, pero que sea cumplible. De aquí a 2030, el 10 por ciento no se va a alcanzar y no pienso que se lo crea realmente nadie.

► **¿La escasez de conductores y la apuesta por la sostenibilidad es una especie de “tormenta perfecta” que va a jugar a favor del ferrocarril de mercancías en los próximos años?**

Se debería aprovechar, pero no está claro que lo vaya a hacer. No olvidemos, de todos modos, que el ferrocarril también tiene problemas de sostenibilidad, que no es todo lo eficiente que tiene que ser. Hay un aspecto, no obstante, que tiene mucha influencia en la sostenibilidad y que poca gente habla de ello y es la degradación de las carreteras. Las carreteras se degradan al paso de los camiones de manera muy superior a lo que se degradan con



el paso de los turismos. A medida que se incrementa el tráfico de vehículos pesados estamos deteriorando las carreteras y eso tiene también un coste ambiental por tener que repararlas y asfaltarlas. Casi nadie lo valora.

► **¿Y en cuanto a los carburantes?**

La carretera está avanzando también mucho, porque cada día se fabrican motores más eficientes. Además, tampoco hay que demonizar al diésel, tanto para el ferrocarril como para la carretera. Hoy por hoy, el diésel es lo más eficaz que hay y cambiarse a otros tipos de combustibles que puedan ser alternativos no va a ser fácil y va a tardar. De eso debería beneficiarse el ferrocarril, es cierto.

► **No obstante, el crecimiento del ferrocarril no puede ser exponencial y seguirá siendo fundamental el camión.**

Me parece un error intentar establecer una competición. La alternativa no es camión o ferrocarril, sino que cada modo de transporte debe intervenir en los segmentos de mercado, cargas y distancias que les sean más adecuadas. Durante un tiempo, desde la UE se pretendía que los aumentos de tráfico que pu-

**ción mixtas (pasajeros y mercancías) no son buenas. ¿Cómo encaja esto con los proyectos de Corredores Mediterráneo y Atlántico?**

Para que encajen hay que llegar a un acuerdo en cuanto a las prestaciones que se van a dar a un tipo de tráfico y a otro. En principio, la explotación ideal de cualquier línea de ferrocarril es cuando todos los trenes y todas las circulaciones tienen las mismas características. Si queremos optimizar el número de trenes y de circulaciones en una misma línea hay que planificar muy bien la explotación. En todo caso, a partir de un cierto nivel de densidad de circulación no son compatibles.

► **¿Por qué?**

Cuando en una línea coinciden trenes con velocidades máximas que difieren en más de 50 kilómetros por hora, puede haber problemas serios de capacidad. Si encima, una de las circulaciones que se pretende está por encima de los 200 kilómetros por hora, es ilógico. De hecho, en el Corredor Mediterráneo, en la línea de alta velocidad que va de Barcelona a la frontera francesa, que es una línea que se ha construido



**Ignacio (Iñaki) Barrón de Angoitia** nació en Zaragoza. Es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la **Universidad Politécnica de Barcelona** y MBA por el **IESE**.

Desde 1981 a 1997 desempeñó en **Renfe** diversos cargos de responsabilidad.

Entre 1997 y 2017 ocupó diferentes puestos directivos en la **Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)**.

En 2017 vuelve a la pública y entre otras responsabilidades fue **director de la Oficina de Renfe en Bruselas**. Es profesor y asesor en ferrocarriles, **presidente de la CIAF** y presidente del **Comité Técnico de la Alianza de Corredores**.

po de soluciones técnicas, como cuadruplicar las vías, pero son decisiones técnicas y no políticas. Los políticos no deberían decidir cuántas vías debe tener una línea.

► **En el informe apostaban por líneas exclusivas para mercancías. Sería algo similar a lo que ocurre en Estados Unidos, donde el operador es a la vez propietario de la línea ferroviaria. ¿Esto es factible en Europa y en España?**

Debería ser factible. Una cosa tan elemental y estratégica para un operador ferroviario como es la infraestructura no debería estar en manos de terceros y menos aún de políticos. La posibilidad de que una decisión política puntual pueda meter o sacar del mercado a un determinado operador o tráfico, limita las posibilidades del ferrocarril.

► **Volviendo a los Corredores Atlántico y Mediterráneo. ¿Hasta qué punto Francia está representando un freno a la conectividad española por vía ferroviaria con el resto de Europa?**

Es verdad que nos frenan, pero lo que no puede ser es que les digamos a los franceses que no sabemos qué tráfico les vamos a mandar a partir de qué fecha.

Para eso los franceses son muy rigurosos. Estoy seguro de que si se hace una negociación sería con Francia, llegando al nivel de detalle que tienen ellos, se avendrían a hacerlo. Lo que no puede ser es dirigirnos a los franceses con un criterio diferente por cada gobierno que tenemos.

► **¿Es partidario de que se impulse también la travesía central de los Pirineos?**

Hace falta una tercera vía que sirva también de alternativa, tanto para segregar tráfico de manera regular como para servir de paso alternativo en caso de que hubiera alguna incidencia. Hace falta por cuestión de capacidad y estratégica, por razones militares, que ahora están muy de moda, y por lógica geográfica. No puedes tener en 600 kilómetros de frontera solo dos pasos, sin un paso intermedio. Debería ser una línea de alta capacidad, en ancho estándar y especializada en mercancías. Esto debería

negociarse entre España, Portugal, Francia y la UE.

► **¿Qué le parece la apuesta de Adif por una red estratégica de nodos ferroviarios de mercancías centrada en Madrid, Barcelona, Vitoria, Zaragoza, Sevilla, Valencia y Valladolid?**



diera tener la carretera fueran absorbidos por el ferrocarril, pero tampoco creo que haya que ir a eso.

► **En un informe elaborado en su día por la Comisión Técnico-Científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, que usted presidía, se señalaba que para optimizar una línea de ferrocarril las condiciones de explota-**

con parámetros de 350 kilómetros por hora, sin embargo, los trenes no pueden pasar de 200 kilómetros por hora porque existe la posibilidad de cruzarse con un tren de mercancías.

► **No le veo muy optimista.**

El tráfico mixto es complicado y siempre va a haber un tipo de tráfico que esté priorizado. Se puede acudir a otro ti-

(viene de la página 37)

Me parece bien que se identifiquen los enclaves estratégicos, pero la terminal debería ser una prerrogativa del operador. No sé hasta qué punto tiene que ser Adif quien se preocupe. Es importante que haya una estrategia, pero hay que dar libertad y posibilidades a los operadores para que utilicen las terminales de la manera más conveniente que crean.

► **En el marco de la iniciativa 'Mercancías 30' se ha puesto en marcha un 'ecoincentivo' a la oferta por un período de tres años. ¿No es demasiado corto este plazo?**

En el ferrocarril, tres años es un plazo muy corto. No obstante, el verdadero 'ecoincentivo' es tener una infraestructura útil, con capacidad y fiabilidad y que permita transportar las mercancías, como las arterias transportan la sangre.

► **Desde el sector se señala la necesidad de compensar a las empresas cargadoras que apuestan por el ferrocarril por las externalidades que ahorran a la sociedad.**

Los americanos no tienen incentivos y para los cargadores, operadores logísticos o transportistas la primera opción es el ferrocarril. El tren tiene que dar un buen producto, buen servicio y un buen precio. Entonces, el cargador apostará por el ferrocarril por su propio peso. Los incentivos están bien, pero eso demuestra que el sistema no funciona.

► **¿Las autopistas ferroviarias son la fórmula ideal para atraer la carga de la carretera al ferrocarril?**

La autopista ferroviaria es un producto comercial más. Consiste en poner un camión encima de un tren. Suena bien, se le da mucho bombo y ha dado opción a mucha demagogia, pero es otro producto ferroviario más. Deberíamos procurar que la carga de los camiones se suba al tren de manera sencilla, sin necesidad de hacer cosas aparatosas en los ferrocarriles o en las terminales.

► **La mayoría de proyectos de autopistas ferroviarias son de ancho ibérico.**

El tema del ancho de vía no se aborda como se debería. Me sigue impactando que haya miles de camiones que están cruzando la península ibérica por carretera y justo pasan la frontera por Le Boulou y se montan en un tren para ir a Luxemburgo o Alemania. Esa recolección de camiones que se suben al tren

para ir a Luxemburgo debería estar en Zaragoza, Guadalajara o Alcázar de San Juan. La autopista ferroviaria es un producto que venden los políticos españoles, pero realmente deberíamos pensar en una dimensión europea.

► **¿Cómo se debería abordar?**

Desde que se tomó la decisión de hacer la primera línea de alta velocidad Ma-



drid-Sevilla en ancho estándar y no ibérico, se abrió una caja de Pandora que no solo no se ha cerrado si no que no se va a cerrar. Cada vez habrá más kilómetros de ancho internacional y me atrevo a considerar intolerable que en la península ibérica todavía no tengamos una hoja de ruta sobre lo que queremos hacer con el ancho ibérico.

► **¿Por qué?**

Tenemos una empanada mental con la alta velocidad y el ancho internacional o el ancho ibérico. El ancho de vía es más importante para las mercancías que para los viajeros. Las mercancías necesitan simplicidad, robustez, fiabilidad y eficacia y todo lo que sea anchos de vía múltiples, cambios de ejes, transbordo de cargas, todo eso es complicar unas operaciones que a las mercancías no les sientan nada bien. El ferrocarril tiene que hacer algo parecido a lo que sucede con los barcos. Las mercancías no necesitan velocidad, sino no pararse y todo lo que sea chocar

con el ancho de vía diferente va en su contra.

► **¿Qué habría que hacer?**

Hace mucho tiempo que se tendría que haber hecho una comisión multidisciplinar en la que intervinieran todos los actores afectados de España, Portugal y Francia y definir una hoja de ruta. El ancho de vía se ha olvidado de manera deliberada y me parece urgente activar esa comisión.

► **España ultima la aprobación del incremento de la masa máxima autorizada (MMA) de los camiones de 40 a 44 toneladas y la libre circulación de megacamiones y duotrailers. ¿Tendrá esto un impacto negativo en el ferrocarril?**

Esto viene de las necesidades crecientes de transporte que no cubre el ferrocarril. Si el ferrocarril funcionara bien, la mayoría de esos miles de camiones que circulan por nuestras carreteras se subirían al ferrocarril. Desde el punto de vista del ferrocarril, no es que sea irrelevante, pero no creo que sea un motivo de gran preocupación.

► **¿El ferrocarril de mercancías necesita un cambio disruptivo?**

Rotundamente, sí. La bombilla no se inventó evolucionando la vela. Si realmente queremos un ferrocarril de carga eficiente, dejándonos de titulares de periódicos, hay que atacar el problema desde el punto de vista inverso del que se

hace. Ahora mismo se atacan los problemas mediante inversiones y lo que hay que hacer es ir al cliente, al servicio final. Seguimos como en el siglo XIX, poniendo la infraestructura siempre por delante. Hoy en día hay que empezar al revés, empezar por plantear el servicio.

► **¿La anunciada entrada de un socio industrial en el capital de Renfe Mercancías, la naviera MSC que cuenta con Medway, heredera de los ferrocarriles de carga portugueses, será un factor positivo para el mercado?**

Si las mercancías por definición son un negocio, no tiene sentido que haya una empresa pública que las gestione. No solo en España, en toda Europa, las mercancías deberían ser privadas, porque está probado que pueden dar mucho dinero. Lo que no puede ser es que a Renfe Mercancías la privaticen y la compren los ferrocarriles públicos alemanes, como estuvo a punto de pasar. Eso es aberrante.



Si las mercancías son un negocio, no tiene sentido que una empresa pública las gestione



Fran Manzano (Igarle), Sonia García (Asetrabi), Eduardo Ruiz (Abian Service), Jaime Luezas (Puertos del Estado) e Inmaculada Ugarteche (Uniport) en la jornada sobre digitalización logística.

Política

# La digitalización avanza en la logística

Uniport, Puertos del Estado, Asetrabi, Abian Service, Ecoquímica e Igarle muestran en una jornada, impulsada por la Diputación Foral de Bizkaia, las ventajas de implantar las nuevas tecnologías

Iñaki Eguía | Bilbao

Las nuevas exigencias legales, las ayudas para adaptarse y las oportunidades de la transformación tecnológica fueron tratados durante la segunda edición de la jornada sobre digitalización en logística, transporte y almacenamiento, impulsada por la Diputación Foral de Bizkaia, en las instalaciones del centro de transportes Aparkabisa, situadas en Trápaga, a escasos kilómetros del puerto de Bilbao.

Jaime Luezas Alvarado, jefe de área de servicio y comunidad portuaria de Puertos del Estado, detalló durante el encuentro que el proyecto del nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) propuesto por la Comisión Europea, así como el reglamento sobre información electrónica en el transporte de mercancías (eFTI) suponen una

corriente que acelerará la digitalización del sector logístico.

El representante de Puertos del Estado, tras detallar el potencial de la plataforma Simple, también ha incidido que “las navieras demandan manejar más datos electrónicos en toda su cadena de suministro”. Además, ha concluido que la digitalización supone una “transformación en la forma de trabajar que posibilita transportar más con menos operativas y gestionar mejor los recursos”.

En la misma dirección, Inmaculada Ugarteche, directora de Uniport, tras recalcar el fuerte impulso a la digitalización por parte de las grandes navieras, así como del sistema aduanero europeo, puso en valor las mejoras obtenidas por el clúster multimodal del puerto de Bilbao a través de las nue-

vas tecnologías. En concreto, Ugarteche resaltó el sistema Levante Sin Papeles; el proyecto de coordinación de inspecciones en el Puesto de Control de Fronteras (PCF); y el que tienen en curso para desarrollar una nueva plataforma que agilice la tramitación de las autorizaciones complementarias de circulación (ACC) de los transportes especiales.

Por su parte, Eduardo Ruiz, de Abian Service, mostró las ventajas del despliegue de la herramienta de cálculo de la huella de carbono en su sistema de planificación de recursos empresariales (ERP) para analizar los consumos de cada servicio y vehículo.

En la misma línea, Aurelio Legasa detalló las prestaciones de implantar la herramienta RoadTech en la compañía Ecoquímica, y que abarca integraciones de los sistemas de gestión de flota, de almacenes (SGA) o la digitalización de documentos, entre otros.

Sonia García, presidenta de la Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia (Asetrabi), reflejó que la digitalización tiene un largo camino por recorrer entre los profesionales autónomos de la carretera y las pequeñas compañías, dado que “algunos están todavía sin el certificado digital, necesario para realizar los trámites con la

administración”. A su juicio, “los clientes y cargadores se tienen que poner las pilas para que posteriormente vayan los transportistas incorporando las nuevas herramientas digitales que posibilitan mejoras operativas y progresar en la descarbonización”.

Por su parte, Fran Manzano, gerente del grupo Igarle, alentó a las empresas de transporte sobre la necesidad de avanzar en su transformación digital con la puesta en marcha de las nuevas leyes de Movilidad Sostenible; Morosidad en el Transporte; y de Carga y descarga; así como con las nuevas nor-

mativas de facturación electrónica de TicketBai o Verifactu o la puesta en marcha del programa de facturación electrónica Facturae. Manzano también resaltó que hay ayudas públicas como el Cheque Moderniza, dotado con 110 millones

de euros para la digitalización del transporte, “que se quedan sin utilizar en algunas comunidades autónomas”.

En la jornada, organizada por la entidad foral, responsables del clúster tecnológico Gaia, junto con las asociaciones vizcaínas de promoción comarcal Egaz Txorierri y Meatzaldeko Behargintza, mostraron sus servicios y ayudas para incorporar la digitalización en el sector del transporte.

110

MILLONES  
SE DOTARON  
PARA EL CHEQUE  
MODERNIZA

Marítimo

# La logística eólica offshore mira al Mediterráneo

La Autoridad Portuaria de Castellón apuesta por “fabricar un puerto a la medida de la industria” para diversificar sus volúmenes y sumar líneas regulares de cabotaje europeo

**Antonio Martínez** | Castellón El Puerto de Castellón ha puesto en valor su estratégica situación en el Arco Mediterráneo a la hora de impulsar nuevos flujos de transporte marítimo de corta distancia por el enclave. Y lo hace bajo un fuerte paquete inversor, valorado en 345 millones de euros, que deberá atraer nuevas líneas marítimas al enclave, con Baleares y el norte de África como principales retos a corto plazo, situando a la industria de la eólica offshore como emergente foco de actividad.

En el marco de una jornada organizada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que dirige Pilar Tejo, la Autoridad Portuaria de Castellón presentó los primeros trazos de un plan para lograr que la logística de la industria eólica offshore mire con fuerza al Mediterráneo, y, con ello, se puedan fomentar tráficos de corta distancia.

Su director general, Manuel García avanzó que, dentro de su plan de infraestructuras, bajo un plan inversor de 345 millones de euros, el puerto va a someter al mercado los espacios de la dársena sur, que se podrían dedicar a tráficos de eólica offshore para que este tipo de productos se puedan producir en el propio puerto. Hay otros espacios, en clave energética, para los que ya suenan BP e Ignis.

En este sentido, Adolfo Noguero, director comercial del

Puerto de Castellón, explicó que el plan trazado pasa por habilitar un macro espacio para actividades offshore, apostando por incluir el enclave dentro de la cadena de valor, como centro de producción, ensamblaje y desarrollo del sector.

Noguero indicó que “tenemos 62 hectáreas que rellenar en la dársena sur y crear un hub para esta industria es muy interesante porque la zona del

Mediterráneo está sin desarrollar, ya que para 2025 en España se empezarán a instalar parques de eólica offshore”. Explicó que “este tipo de plataformas, por su tamaño, hay que construirlas en un puerto, por lo que creemos que podemos atraer este tipo de tráficos a Castellón y que supondrá un incremento de los tráficos de corta distancia, ya que desde el Mediterráneo se podría trabajar con parques, siendo un hub para destinos en toda Europa”.

Noguero avanzó que “no hay puertos en Europa con el espacio que tiene Castellón”, matizando que el objetivo es generar un tráfico marítimo y terrestre de piezas y componentes para la construcción de los aerogeneradores, así como un centro para el mantenimiento”.

En las conversaciones que ha tenido el enclave con diferentes operadores, la necesidad de espacio que manifiestan sería de entre 10 y 30 hectáreas para una terminal de fabricación y distribución. La idea de la Autoridad Portuaria “es fabricar un puerto a la medida de esta industria”, generando hasta tres terminales específicas

para este negocio de logística eólica offshore, tres instalaciones que podrán tener 250 metros de línea de atraque. El puerto quiere sacar una licitación antes de que termine el año para que los interesados puedan hacer una manifestación de interés.

Y es que el Puerto de Castellón se enfrenta a importantes retos para lograr tener oportunidades en el mercado. Y más tras la pérdida de un 25 por ciento de los tráficos del puerto en 2023, un escenario actual en el que Manuel García reconoce que “los terminalistas están muy tensionados porque el número de jornales está a la mitad, de ahí que tengamos que buscar de forma urgente nuevos tráficos. Tenemos una mano de obra muy sobredimensionada y ya se sabe que cuando baja el número de jornales, sube el precio”.

Castellón tiene muchas millas por delante para recuperar flujos, ya que actualmente solo tiene ocho servicios de línea regular en contenedor y de ellos solo uno es mixto, de carga rodada y contenedores, dado que el 93 por ciento de su tráfico

Castellón tiene 62 hectáreas a disposición del tráfico eólico

Pilar Tejo,  
Rubén Ibáñez y  
Carmelo  
Martínez.



son graneles. De ahí que el puerto quiere mantener su fortaleza como “un puerto industrial”, a la que vez que apuesta por la atracción de servicios de carga rodada y autopistas del mar, así como flujos de navieras de contenedor regionales y en el ámbito del negocio de la eólica marina.

Junto a eso, el puerto quiere ser vector del desarrollo de nuevos proyectos energéticos, así como ampliar su zona de influencia mediante servicios ferroviarios de mercancías a través de su nueva zona intermodal en la dársena sur. Estará alimentada por el acceso ferroviario, en construcción, dentro de una inversión de 335 millones de euros por parte de Adif. La previsión es que esté finalizada en junio de 2026. Hay que recordar que desde 2017 el puerto no recibe un tren “y para eso estamos invirtiendo muchos recursos en ferrocarril para llegar a Madrid, Bilbao o Zaragoza”, señaló García.

El puerto lanzará una licitación de terminal *offshore* durante este año

Uno de los hándicaps actuales es el balance de los flujos, ya que “la totalidad del contenedor que sale, son azulejos y los que vienen, son vacíos, por lo que tenemos que incidir en la importación”. Actualmente solo CMA CGM está escalando en Castellón con un servicio con Malta y “aquí es donde nos tenemos que concentrar y por donde vamos a atacar para afrontar la pérdida de conectividad”. El puerto ha negociado la vuelta de MSC al enclave, sin éxito, por el momento.

La jornada fue inaugurada por el presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, Ruben Ibáñez, que indicó que “ambicionamos liderar el transporte marítimo de corta distancia. Es donde tenemos alta capacidad para lograrlo”.

ESCANEA EL  
CÓDIGO Y  
ACCEDE AL  
INFORME  
COMPLETO



El TMCD internacional ro-ro, sin incluir los vehículos como mercancía, alcanzó los 26,3 millones de toneladas.

Marítimo

## El *short sea shipping* pierde fuelle

Los puertos españoles no lograron superar el año pasado el récord histórico de los casi 28 millones de toneladas de mercancías movidas en servicios marítimos de corta distancia de 2022

Eva Mármol | Barcelona

El *short sea shipping* perdió fuelle el año pasado tras dos ejercicios récord, 2021 y 2022, en estos tráficos de los puertos españoles. Y es que el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro no fue ajeno a la atonía que experimentó el comercio mundial.

La carga rodada transportada en servicios internacionales (sin incluir los vehículos en régimen de mercancías) sumó 26,3 millones de toneladas, el 5,6 por ciento menos que en 2022, año en el que este tipo de flujos logró su mejor registro histórico, 27,8 millones de toneladas, según el análisis realizado por Transporte XXI de los observatorios publicados por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) desde 2009. Eso sí, los puertos españoles superaron los volúmenes de 2021 (25,7 millones de toneladas).

Al margen de la situación económica en general, el *short sea shipping* es una de las actividades que resultó afectada por el corte de las relaciones comerciales de Argelia con España, que abarcó la totalidad del pasado ejercicio, a pesar de ser un mercado pequeño en comparación con Marruecos e Italia para los puertos españoles de la fachada mediterránea. Los flujos entre estos enclaves y Argelia registraron un descenso del 63,6 por ciento en 2023. No obstante, todos los mercados de los puertos medite-

rráneos saldaron el ejercicio en negativo, eso sí, más modestamente, tanto Marruecos (-3,8 por ciento), como Italia (-5,2 por ciento) y Túnez (-24,5 por ciento).

En cuanto a los puertos de la fachada atlántica, el comportamiento fue dispar: Francia (+9,6 por ciento) e Irlanda (+26,9 por ciento) crecieron, mientras que Reino Unido (-18,5 por ciento) y Bélgica (-8 por ciento) han sido la otra cara de la moneda. La fachada mediterránea registró globalmente un descenso del 5,9 por ciento de los tráficos y la atlántica, del 3,8 por ciento menos. Los puertos mediterráneos siguen acaparando casi 9 de cada 10 toneladas del TMCD internacional ro-ro.

A diferencia de este tipo de flujos, el transporte marítimo de corta distancia internacional de vehículos, que es sobre todo de exportación, marcó récord histórico el ejercicio pasado, destaca un comunicado de SPC-Spain. Se alcanzaron los 1,5 millones de unidades transportadas, el 32,1 por ciento más que en 2022. A diferencia del ro-ro, ambas fachadas están equilibradas en tráfico de vehículos, 763.712 unidades pasaron por la mediterránea y 757.314 unidades por la atlántica.

El transporte marítimo de corta distancia (incluyendo cabotaje y graneles) saldó globalmente el ejercicio con un retroceso del 3,9 por ciento, hasta los 259,5 millones de toneladas, según el último Observatorio de SPC-Spain.

El tráfico de vehículos alcanzó su mejor marca a diferencia de los flujos ro-ro

Marítimo

# Travesía a la sostenibilidad

Las inversiones planeadas por los puertos europeos ascienden a 80.000 millones de euros en la próxima década para atender las necesidades logísticas y energéticas del comercio marítimo mundial



TRANSPORTE XXI

La ESPO ha puesto al Puerto de Valencia como ejemplo de la nueva política inversora de los enclaves europeos atendiendo a la descarbonización.

**Antonio Martínez** | Valencia

Los puertos europeos van a afrontar importantes desafíos en la próxima década bajo un contexto geopolítico y geoeconómico que viene transformando el entorno económico. Para dar respuesta a sus retos, un estudio de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) revela que los recintos portuarios van a tener que realizar una inversión de 80.000 millones de euros en los próximos diez años para atender las necesidades logísticas y energéticas del comercio marítimo mundial.

Este informe, que recoge un análisis de las necesidades de inversión de 84 organismos gestores portuarios, realizado por Peter de Langen, presenta los desafíos financieros a los que se tendrán que enfrentar el conjunto de los puertos europeos, aunque no detalla las necesidades por países o autoridades portuarias, según el documento publicado por ESPO, al que ha tenido acceso Transporte XXI.

Los puertos “se están convirtiendo en centros de energías”

El informe “profundiza en el papel cambiante de los puertos europeos, sus necesidades de inversión en evolución y las barreras que encuentran para convertir los proyectos de inversión en realidad”, explica la ESPO en un comunicado.

El estudio revela que las inversiones en sostenibilidad y transición energética “se están convirtiendo en la segunda categoría de inversión más importante para autoridades portuarias”.

En este sentido, el 26 por ciento de las inversiones se destinarán a la expansión de terminales, mientras que un 24 por ciento se centrará en los servicios necesarios para atender la descarbonización de los enclaves europeos.

La ESPO indica que en la actualidad los puertos “hacen más que antes”, ya que han evolucionado “de ser centros multimodales en la cadena de suministro que une el mar con el interior, los puertos se están convirtiendo en centros y facilitadores de energías sostenibles, grupos industriales y de economía circular, así como importantes pilares de resiliencia geopolítica y geoeconómica”.

En este sentido, los puertos reclaman el apoyo financiero de la Unión Europea para “convertir todos los objetivos y ambiciones en un éxito”, dado que “hay proyectos

con un alto valor social, pero con retornos de la inversión lentos, bajos y riesgos”.

Desde la ESPO se valora “la necesidad de dotaciones portuarias específicas dentro de los diferentes instrumentos de financiación de la Unión Europea, en primer lugar a través del Mecanismo Conectar Europa, o un instrumento de financiación similar”. La asociación reclama un marco de apoyo sólido que aborde los desafíos de inversión que enfrentan.

### El caso del Puerto de Valencia

En el estudio, se analiza particularmente el caso del Puerto de Valencia, con un estatus central dentro de la red TEN-T de Europa. El informe explica que en los últimos cinco años las inversiones del enclave español se centraron, principalmente, en el desarrollo de nueva infraestructura marítima y la mejora de la conectividad del puerto, con una inversión de 90 millones de euros en mejorar la conectividad ferroviaria del puerto, implementando un ancho de doble uso (estándar e ibérico).

El estudio explica que el puerto valenciano atenderá nuevas necesidades financieras hasta el ejercicio 2033, en materia de descarbonización de las operaciones portuarias y de las actividades marítimas relacionadas, junto con el suministro de energía renovable, redefiniendo el panorama de inversión del enclave.

254

MILLONES DE EUROS  
ESTÁ DESTINANDO EL  
PUERTO DE VALENCIA A LA  
TRANSICIÓN ENERGÉTICA

ESPO indica que la principal inversión en Valencia se centrará en el desarrollo de una nueva terminal de contenedores de última generación en la zona de la ampliación norte del puerto, con una aportación de la Autoridad Portuaria de unos 560 millones de euros. Al mismo tiempo, se ejecutarán actuaciones sobre la mejora de la red portuaria y el nuevo suministro de energía para los buques, instalaciones que tendrán un coste de 180 millones de euros, mientras que la inversión en generación de energía renovable tendrá un valor de 74 millones de euros.

Política

# La cadena de suministro se complica

Geopolítica, descarbonización e inteligencia artificial centraron el análisis del III Foro de Logística, organizado por APD, la Autoridad Portuaria de A Coruña y el clúster de Galicia

Iñaki Eguía | A Coruña

El entorno geopolítico internacional, la irrupción de la inteligencia artificial (IA), la descarbonización y el impacto de la rentabilidad en la cadena de suministro y el negocio fueron debatidos en el III Foro de Logística y Cadena de Suministro que reunió en las instalaciones del puerto de A Coruña a más de 80 profesionales.

“Las cadenas de suministro han mostrado su resiliencia ante las injerencias externas. Sin embargo, un 26 por ciento de las compañías españolas han declarado encontrar complicaciones por la actual situación geopolítica del canal de Suez”.

Así, lo expuso Marco Enrique Nieto, director de seguimiento de crédito en Abanca, en su intervención en el encuentro empresarial impulsado por la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD), en colaboración con la Autoridad Portuaria de A Coruña, Expense Reduction Analysts y el Clúster de la Función Logística de Galicia.

Por su parte, Sara Hernández, senior manager de Deloitte destacó que en España “se están imponiendo rutas de transporte que se consideraban menores”, y la sostenibilidad como eje transversal para todas las transformaciones alrededor del área logística, vinculadas a la especialización,

nuevas oportunidades de mercado o protagonismo del corredor atlántico, entre otras.

Alfredo Ramos, director de R y Masorange en Galicia; Alfonso Barreiro, director de logística e inventario de Televés; Pablo Sánchez, técnico de proyectos 4.0 de Finsa; y Roque González, del departamento comer-

rector de sostenibilidad de Hijos de Rivera, Francis Míguez, responsable de logística de Jealsa Foods, y Víctor Lorenzo, director STI de Grupo Cuevas.

En el debate, mostraron la importancia de contar “con los medios necesarios para medir de manera eficiente las emisiones de las empresas”, para saber dón-



El presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña, Martín Fernández, junto con los ponentes del III Foro de logística y cadena de suministro.

cial y trading de grupo No-gar, apuntaron, en la mesa redonda sobre tecnología, que la incursión de la “IA en las empresas es algo inevitable”, pero alertan que “falta mano de obra especializada” y “más recursos destinados al área de ciberseguridad”. Dentro del área logística, también incidieron en la necesidad de mejorar su productividad y adaptarse a los nuevos drivers del entorno.

Por otro lado, en la mesa redonda sobre descarbonización y la logística sostenible participaron Irene Souto, jefa del departamento de desarrollo portuario y de negocio de Autoridad Portuaria de A Coruña, Emiliano Barelli, di-

de debe empezar la descarbonización. Además, demandaron más facilidades en disponer de transportes eléctricos, tras evidenciar la “falta de puntos de recarga en Galicia” y el “elevado precio” de este tipo de vehículos.

Finalmente, Luis Valero, senior partner de ERA; Carlos Martínez, CEO de Einsa; y Miguel López, CFO de Grupo Internaco, en su análisis, sobre el impacto de la logística en la rentabilidad de la empresa, destacaron el protagonismo del contexto de incertidumbre, que está cambiando “las tendencias de proveedores externos”, provocando que en la rentabilidad logística al coste del transporte se sumen los vinculados a la calidad, inversión, financiero, sostenible y tecnológico.

Más personal  
IA y recursos  
a ciber-  
seguridad

Marítimo

# Noatum amplía su terminal de Santander

Duplica la capacidad de su depósito temporal, hasta las 80.000 toneladas de graneles sólidos, con una inversión de 1,3 millones de euros

**Transporte XXI | Santander**

Noatum Terminal Santander duplicará la capacidad de su depósito temporal, que pasará de las 40.000 toneladas actuales hasta poder albergar 80.000 toneladas de graneles sólidos.

El operador destina una inversión de 1,3 millones de euros para la ejecución de unos muros de contención que harán viable el almacenamiento de mercancías sólidas de forma complementaria a lo almacenado en el interior de su nave en la dársena cántabra.

La obra que acomete Noatum Terminal Santander consiste en la construcción de un muro principal de hormigón armado, paralelo al muelle y de 248 metros de longitud, así como otras tapias transversales de 21 metros.

Los trabajos de ampliación del depósito temporal de graneles sólidos, que finalizarán el próximo mes de julio, se desarrollan al sureste de la nave actual, en la franja existente entre las vías del ferrocarril y la cinta transportadora que se utiliza para introducir la carga de los buques a la terminal.

Noatum Terminal Santander dispone en el Espigón Norte de

Raos de una superficie de 63.000 metros cuadrados, con 300 metros de línea de atraque de uso preferencial, de 15 metros de calado, así como seis vías ferroviarias. El operador tiene desde 2002 esta concesión, inicialmente otorgada por un plazo de 25 años, y que fue ampliada en 2015 hasta 2040.

La Autoridad Portuaria de Santander aprobó en 2020 la modificación sustancial del objeto de la concesión otorgada a Noatum Terminal Santander como operador

de graneles sólidos minerales para ampliar sus tráfico a otras cargas no vinculadas al carbón, la mercancía general, y los productos siderometalúrgicos.

La entidad portuaria, que preside César Díaz, contabilizó un tráfico de 3,83 millones de toneladas de graneles sólidos durante el pasado ejercicio, con un incremento del 12,4 por ciento con respecto a 2022. Estas cargas se han reducido un 5,4 por ciento en el primer trimestre de 2024, tras mover más de 912.000 toneladas.



Imagen de las obras en desarrollo en Noatum Terminal Santander.

Marítimo

## Península suministra 'bio' en Barcelona

Sitúa el buque "Aalborg", que posibilita abastecer combustibles con el 100% de biocomponente

**TXXI | Barcelona**

La Autoridad Portuaria de Barcelona, que preside Lluís Salvadó, sigue dando pasos para la descarbonización con la incorporación del nuevo servicio de suministro de biocombustible, puesto en marcha por Península Energy Flowing. El proveedor de bunkering, con sede central en Gibraltar, ha posicionado en Barcelona el buque cisterna químico "Aalborg" que puede suministrar combustibles con la totalidad de biocomponente (B100). Esta es su

capacidad diferenciadora con respecto a las gabarras de abastecimiento tradicionales, cuyo porcentaje máximo de bio en sus carburantes marinos es de un 25 por ciento. "Aalborg", que suministra FAME (Fatty Acid Methyl Esters) producido a partir de aceites vegetales, posibilita realizar a bordo diferentes mezclas de biocombustibles y carburantes tradicionales, para proporcionar a los barcos un certificado de repostaje con el porcentaje de componente bio. Salvadó explicó que el plan de

transición energética del puerto "apuesta por los combustibles de transición y alternativos como el GNL, el metanol verde o el amoníaco verde, así como los biocombustibles, con el fin de ayudar a reducir la huella de carbono".

En esta dirección, Scale Gas, filial de Enagás, y el armador Knutsen presentaron, hace un año, en el puerto de Barcelona al buque "Haugesund Knutsen", fletado por Shell España, y dotado de una capacidad para almacenar 5.000 metros cúbicos de GNL.

T

FLASH

Marítimo

### A Coruña utilizará drones para mejorar la seguridad

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha iniciado el proceso para la utilización de drones en el puerto interior y la dársena exterior, con el objetivo de mejorar la seguridad y en general la supervisión de las operaciones y las infraestructuras de los muelles. Para ello, el organismo público ha contratado con la empresa pública Senasa un servicio de apoyo a la Autoridad Portuaria para definir los modelos de dron que resulten más adecuados para su uso en los espacios portuarios, así como las necesidades de formación de los profesionales que se encargarán de manejarlos y toda la documentación necesaria para su puesta en servicio.

Carretera

### Sesé avanza en su estrategia de reducción de emisiones

Sesé y Repsol, tras la realización en 2022 de las primeras pruebas piloto en España con combustible renovable, unen fuerzas y alcanzan un acuerdo de suministro de ocho millones de litros en los próximos dos años, una cantidad que serviría para recorrer 26,6 millones de kilómetros por vía terrestre. El acuerdo alcanzado representa una reducción estimada de 18.000 toneladas de CO2 al suponer una reducción de hasta el 90 por ciento de las emisiones de CO2 en comparación con el combustible de origen mineral.

Servicios

### Tennders lanza una nueva solución para digitalización

La startup de logística Tennders ha lanzado TenndersFMS para facilitar la digitalización de los pequeños y medianos operadores del sector. Se trata de un software "accesible e intuitivo" que permite a los transitarios de transporte terrestre digitalizar la contratación de cargas y camiones, agilizar la reserva de fletes y gestionar de forma fluida toda la documentación, destacan desde Tennders.

Servicios

## OnTurtle amplía su red de estaciones con HVO

TXXI | Barcelona

OnTurtle suma España a su red internacional de estaciones con suministro de HVO, hasta ahora presente en Países Bajos y Austria. En concreto, la compañía de servicios al transporte internacional ya ofrece repostar Diésel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) en la estación de Dyneff en La Junquera, junto a la frontera con Francia, “punto clave del tránsito de camiones”.

OnTurtle abrió su red internacional de HVO en 2023, con el objetivo de ofrecer alternativas energéticas más sostenibles. Actualmente supera la veintena de estaciones en Países Bajos, Austria y España.

La compañía destaca que este combustible es compatible con los motores diésel actuales y es de origen renovable, con lo

que se consigue reducir hasta en un 90 por ciento las emisiones contaminantes. Por ello, “se posiciona como una alternativa más limpia y accesible en la transición hacia una movilidad más sostenible”, señalan desde la compañía. OnTurtle ofrece más de 1.700 áreas de servicio en su red internacional, presente en 11 países de Europa.



ONTURTLE

Marítimo

## TMGA embarca una carga de proyecto en A Coruña

TXXI | A Coruña

El puerto exterior de A Coruña acoge estos días una operativa especial destinada a un proyecto científico en Dakota del Sur (Estados Unidos), en el que participa el CERN (Organización Europea para la Investigación Nuclear).

La operación de embarque de 5.800 toneladas de piezas metálicas en el buque “TBC Kailash” ha corrido a cargo de

la consignataria Marítima Consiflet y de Terminales Marítimos de Galicia (TMGA) como estibadora de la carga.

Las piezas fueron fabricadas en las instalaciones de Horta Coslada Construcciones Metálicas, situadas en el polígono de Sabón, contiguo al puerto exterior. Serán transportadas al puerto de Houston (Texas), y desde allí, continuarán por carretera hasta Dakota del Sur.



Operativa de embarque de TMGA de 5.800 toneladas de piezas metálicas en el puerto de A Coruña.



## VISUAL TRANS CELEBRA SU 25 ANIVERSARIO

Visual Trans celebró, como parte del grupo Visual MS, sus 25 años de servicio de la mano de sus clientes, con el foco en “las relaciones duraderas”. La empresa gallega cuenta actualmente con más de 400 clientes y más de 4.000 usuarios usan diariamente alguna de sus herramientas de gestión.

Marítimo

## Maersk ‘esquiva’ el mar Rojo

La naviera aumenta un 7,5% sus tráficos en el primer trimestre, con 5,8 millones de TEUs, crecimiento que espera mantener en 2024

Antonio Martínez | Valencia

Maersk se mantiene a flote, con expectativas de progresión, pese a la crisis del mar Rojo, que ha aumentado los costes operativos de la naviera. El crecimiento de los tráficos y el comportamiento operativo de su red de terminales ha permitido generar una corriente positiva en la recuperación de beneficios al cierre del primer trimestre del año, unas condiciones que Maersk espera que “continúen hasta bien entrada la segunda mitad de 2024”.

Los resultados estuvieron marcados por volúmenes crecientes, dentro de un proceso de implantación de una nueva red de seguridad para tripulación y carga en la que se dio prioridad a la protección, mientras que las tarifas continuaron bajo presión en comparación con el año anterior. El grupo danés generó un volumen de negocio de 11.566 millones de euros, con un beneficio de 194 millones de euros.

Su división naviera generó unas ventas de 6.263 millones de euros, con una Ebitda de 891 millones de euros, y unos resultados negativos de 150 millones de euros. La compañía mantuvo los resultados gracias a un crecimiento del tonelaje transportado. Los volúmenes cargados en los buques de la danesa aumentaron un 7,5 por ciento en comparación con el primer trimestre

de 2023, liderados por un aumento de los contratos principalmente en Asia-Europa, América y el comercio intraasiático, lo que refleja la mayor demanda del mercado, explica la compañía.

Maersk transportó 5,8 millones de TEUs durante el primer trimestre del año, 408.000 TEUs más que en idéntico periodo del pasado año.

La tarifa promedio de flete cargado disminuyó un 18 por ciento en comparación con idéntico periodo del año pasado, en el entorno de los 2.200 euros, y aumentó un 23 por ciento en comparación con el último trimestre de 2023, impactado por la situación del mar Rojo y el golfo de Adén. El desvío al sur del cabo de Buena Esperanza provocó un fuerte aumento de los gastos de la naviera. Los costes operativos totales aumentaron un 7 por ciento alcanzando los 6.529 millones de dólares, impulsado por mayores costos de combustible y de manipulación de contenedores, que aumentaron un 19 por ciento, hasta 1.678 millones de dólares, y un 5,5 por ciento, respectivamente, debido a la crisis del mar Rojo. Estos fueron parcialmente compensados por el menor uso de puertos y el ahorro de los costes asociados con la disminución de los cruces del canal de Suez, menores costos de venta, generales y administrativos.



Salvadó (Puerto de Barcelona), Puente (Ministerio de Transportes) y Vila (Cercle d'Infraestructures).

Marítimo

# Adelante los accesos al Port de Barcelona

Luz verde a la financiación de la infraestructura, viaria y ferroviaria, que alcanza los 730 millones de euros de inversión

Eva Mármol | Barcelona

La comisión de seguimiento de los pendientes accesos terrestres al puerto de Barcelona, integrada por representantes de todas las Administraciones afectadas, ha dado luz verde al convenio de financiación para construir las infraestructuras viaria y ferroviaria. Así lo anunció el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, en una conferencia en el Cercle d'Infraestructures.

Con este visto bueno, “daremos inicio a su tramitación para poder firmarlo (el convenio) en los próximos meses”. Los accesos al puerto “ya han empezado a andar”, añadió. La inversión ascenderá a 730 millones de euros, de los que 200 millones aportará la Autoridad Portuaria de Barcelona y el resto lo financiarán el Ministerio y el Adif, señalaron fuentes del Puerto.

La inversión global superará los 800 millones de euros, aseguró el ministro. Además, hubo ‘fumata blanca’ para los proyectos ejecutivos de la actuación. Por otra parte, el Ministerio adjudicará próximamente la redacción de los proyectos de construcción de las nuevas infraestructuras ferroviaria y viaria, que sacó a concurso el pasado otoño. La compleja actuación ya está encarrilada y, de cumplirse las previsiones de

la Autoridad Portuaria, las primeras excavadoras estarán sobre el terreno a partir de 2027.

Los accesos terrestres están formados por dos proyectos: “El nuevo acceso viario que supondrá la adaptación de la A-2, incluyendo la ampliación de la calzada y nuevas estructuras, para ordenar el tráfico pesado”, señaló Óscar Puente. El segundo proyecto combina la infraestructura ferroviaria con la prolongación de la A-2 por el cauce del río Llobregat hasta la futura estación intermodal proyectada en el interior de la dársena. “Estamos ante una propuesta muy ambiciosa que plantea una solución a tres niveles con el eje ferroviario de mercancías en túnel, la línea de Ferrocarrils de la Generalitat a nivel y, por encima, el eje viario sobre una estructura”. “Es importante recalcar la complejidad que añade el hecho de transcurrir en paralelo al río sin apenas espacio”, añadió el responsable político. Tanto Óscar Puente como Lluís Salvadó, presidente del Puerto de Barcelona, hicieron hincapié en que el proyecto es un ejemplo de colaboración entre Administraciones.

El ministro sacó pecho por las obras en el Corredor Mediterráneo. Desde 2018, “hemos licitado 6.600 millones de euros en actuaciones”.

Transitarios

## cargo-partner reafirma su apuesta sostenible

**TXXI | Barcelona**  
cargo-partner reafirma su compromiso con la sostenibilidad tras ampliar un año más su colaboración con el programa HHLA Pure en sus sucursales de la República Checa, Eslovaquia y Hungría. La colaboración tiene como objetivo fomentar cadenas de transporte neutras. HHLA Pure, una iniciativa de HHLA y Metrans, combina los puntos fuertes de Hamburgo como mayor puerto ferroviario de Europa con las soluciones

de transporte ferroviario ecológico de Metrans, utilizando trenes eléctricos de bajo consumo energético y vagones planos ligeros.



CARGO-PARTNER

Cargadores

## Cofares amplía su capacidad en Zaragoza

**TXXI | Zaragoza**  
La distribuidora farmacéutica Cofares construye un nuevo almacén en Zaragoza. La inversión prevista al-

canzará los 12 millones. La instalación permitirá a la compañía duplicar su capacidad en la región. En el futuro, el almacén permitirá aumentar el número de referencias de medicamentos y productos de salud disponibles un 66 por ciento, pasando de los 16.300 actuales a 27.000, informan desde la distribuidora. La nave se ubicará en el barrio de la Cartuja Baja (Zaragoza), donde Cofares ha adquirido dos parcelas que suman 28.624 metros cuadrados.



COFARES

Servicios

## Guillén Group lanza la marca G-Rental

**TXXI | Valencia**  
Guillén Group lanza G-Rental, nueva marca comercial que pertenece a la empresa Guillén Rental, una filial de Guillén Desarrollos Industriales, responsable de la fabricación de semirremolques de la marca.

G-Rental surge ante la necesidad de una empresa de alquiler de semirremol-

ques, destacan desde el fabricante. El objetivo de la nueva marca es ofrecer a los clientes servicios de *renting* y alquiler a corto, medio y largo plazo en contratos Full Service en todas sus variantes. Todo ello, junto al respaldo de la amplia red de asistencia de las empresas que forman Wielton Group.

Marítimo

## SLP coordina en Bilbao un project cargo de Navacel

Carga 22 piezas destinadas a un parque eólico marino en EE.UU.

TXXI | Bilbao

Servicios Logísticos Portuarios SLP ha coordinado en el nuevo muelle de Udondo del puerto de Bilbao la ejecución de un *project cargo* de Navacel Process Industries. En concreto, la empresa estibadora, consignataria y agente de línea regular gestionó el embarque de 22 piezas de grandes dimensiones, incluida una de más de 200 toneladas, en la gabarra UR171, que dispone de 100 metros de eslora y 16.800 toneladas de peso muerto (TPM). Esta embarcación, de la naviera noruega Ugland Construction y charreada desde el pasado año por Bladt Industries, necesitó realizar dos escalas en el muelle, debido a los volúmenes de la mercancía.

Los equipos, fabricados por Navacel Process Industries, están destinados a la construcción de una subestación eléctrica anexa a un parque eólico marino en las costas de Virginia (Estados Unidos).

En la operativa participaron equipos de Grúas Ibarrondo para las maniobras de carga, así como el remolcador "Centaurus", de la empresa Marlow Navigation, que se encargó del transporte de la gabarra UR171 hasta el puerto danés de Aalborg. Las piezas serán ensambladas en las instalaciones danesas de Bladt Industries. Posteriormente, se enviarán a Estados Unidos, junto al material producido por Tecade en Sevilla, y con el procedente del puerto polaco de Szczecin.



Operativa de la carga de los equipos.

T

FLASH

Carretera

### Carreras culmina su proyecto Axle para reducir consumos

Carreras Grupo Logístico, en colaboración con Lecitrailer y Thermo King, finaliza su proyecto Axle con cifras de reducción de consumos del equipo de frío de un 70 por ciento. Junto con la utilización de biocombustibles, ha logrado reducir hasta el 90 por ciento de las emisiones producidas por la cabeza tractora. Esta apuesta por la movilidad sostenible es fruto de la adquisición del operador de transporte del sistema Axle Power de Thermo King y el equipo de frío Advancer en un semirremolque de Lecitrailer.

Carretera

### El operador logístico ROR se apunta al HVO

ROR Operador Logístico sigue dando pasos en su estrategia de sostenibilidad. La compañía leonesa de transporte por carretera ha cerrado un acuerdo de colaboración con Cepsa para promover el uso de diésel renovable 100 por cien HVO, que logra reducir hasta en un 90 por ciento las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Operadores Logísticos

### Conway aumenta su red de frío

Conway The Convenience Company dispondrá de una nueva nave de frío en el complejo "Megapark" de Dos Hermanas (Sevilla), con una superficie de 5.382 metros cuadrados. Además, ultima la apertura de otro almacén refrigerado en Alicante, con una superficie de 5.900 metros cuadrados.



Exterior de la nave alquilada por Prologis a CTT Express en Prologis Park Sant Boi.

Express

## CTT Express estrena nave

La plataforma, alquilada por Prologis, está situada en Barcelona

TXXI | Barcelona

Prologis alquila a CTT Express una plataforma logística de 7.131 metros cuadrados en Prologis Park Sant Boi. La operación, asesorada por Savills y JLL España, supone una alternativa a la reducida tasa de disponibilidad de activos en la primera corona de Barcelona. El proyecto, ejecutado en ocho meses, confirma la apuesta por el reposicionamiento de activos obsoletos. La escasez de naves de última milla entre la primera corona de Barcelona y la zona *prime*, está desplazando la demanda a zonas adyacentes con oferta regenerada.

La nave cuenta con 5.700 metros cuadrados de superficie de almacenaje, 275 metros cuadrados de oficinas en planta baja y cerca de 1.150 metros cuadrados de planta elevada. Las instalaciones disponen de 8 muelles para vehículos pesados y 28 para furgonetas, así como dos rampas laterales. El edificio cuenta con la certificación de calidad BREEAM Excellent y WELL Gold. La segunda instalación de CTT Express en Barcelona le permitirá aumentar su capacidad y dar respuesta al crecimiento de la actividad en la zona, según señalan desde la paquetera.

Marítimo

## Valencia 'cuida' Sagunto

La Autoridad Portuaria "protege suelo" en concesión a largo plazo

A. Martínez | Valencia

La Autoridad Portuaria de Valencia está protegiendo el suelo en concesión a largo plazo en Sagunto. Es lo que deducen fuentes empresariales consultadas por este periódico, tras la decisión del consejo de administración de la entidad, que desestimó en su reunión del 23 de abril la petición de espacio de la compañía Kaimon Bio Venture. Fuentes del organismo portuario explicaron que se debe a "la coyuntura internacional, el desequilibrio comercial y la caída del comercio".

Esta compañía, constituida el pasado mes de noviembre en Málaga, había solicitado una superficie para la construcción y explotación de una planta de procesado de

materias primas para la producción de biocombustibles avanzados, con parque de almacenamiento de materia prima y gasóleos en el puerto de Sagunto.

La compañía demandaba una concesión de 25 años de duración, motivo por el que no se dio luz verde a este proyecto empresarial, "ya que no es el momento de adoptar decisiones tan comprometedoras para tan largo plazo".

La Autoridad Portuaria de Valencia ha pedido tiempo para adoptar esa decisión", matizaron desde la Autoridad Portuaria a preguntas de este periódico. El espacio solicitado por la compañía, así como las cifras de inversión a desarrollar por la compañía no han trascendido.

En lo grande  
y en lo pequeño



**CONECTAMOS**  
valenciaport