Transporte XXI

#SupportOurDrivers

Marítimo

Tepsa Iberia crece bajo el paraguas de Rubis

Pág. 10

Carretera

Armesa Logística apuesta por el biombustible HVO

Pág. 14

Carretera

El grupo Olano acelera en su desarrollo

Pág. 18

Suplemento

LOGÍSTICA DEL FRÍO

El transporte, factor de competitividad del sector agroalimentario español

Número 704 | Año XXXIII | 15 Septiembre 2024 www.transportexxi.com

TRANSPORTE XXI

Ford se baja del tren

La multinacional suspende *sine die* los trenes de piezas y componentes entre sus plantas de España, Alemania y Reino Unido Pág. 8

El Corredor Mediterráneo se queda huérfano de los trenes de piezas y componentes, convoyes que llevaban circulando de forma ininterrumpida desde 1994.

JOSÉ ANTONIO GÓMEZ

Dir. Comercial para el sur de Europa de AR Racking

"Hay mucho recorrido en soluciones de almacén"

José Antonio Gómez señala que "el almacén siempre ha sido el último en la cola para avanzar" y adelanta que AR Racking instalará una nueva línea de producción en su planta navarra de Tudela, que elevará un 40 por ciento la capacidad.

Pág. 12

Ferrocarril

Medway impulsa nuevos trenes

La reactivación de la exportación de aceite y vino permite recuperar a la compañía portuguesa Medway los tráficos de cisternas entre Córdoba y Valencia, que se suma a la tracción de convoyes para Cosco desde Portugal y una línea de transporte de troncos para Torraspapel.

Pág. 22

Política

En el pelotón de cabeza de la carrera logística

La digitalización, la sostenibilidad y el ferrocarril, principales desafíos del sector para convertir España en *hub* de referencia internacional, según un estudio elaborado por la patronal UNO, en colaboración con el centro de investigación Zaragoza Logistics Center.

Pág. 26

LA FOTO DE LA QUINCENA

ALGECIRAS ESTRECHA LAZOS CON EL PUERTO CHINO DE NINGBO

La Junta de Andalucía, que preside Juanma Moreno, organizó una misión comercial a China en su apuesta para potenciar a la región como plataforma logística del sur de Europa. En la delegación participó el presidente del Puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, que puso en valor el estrecho de Gibraltar.

SE MUEVEN

Andries Retief

El operador logístico DHL Supply Chain nombra a Andries Retief como nuevo Chief Commercial Officer (CCO)para la región de EMEA (Europa, Oriente Medio y África).

Thore Bakker

El fabricantes de remolques Kögel Trailer nombra a Thore Bakker como Chief Sales Officer (CSO). Con este nombramiento, Kögel completa su equipo directivo.

Gilles Delarue

Grupo Rhenus nombra a Delarue como nuevo director Financiero (CFO) y miembro del Consejo de Administración. Acumula más de 15 años de experiencia en la dirección del grupo.

Sandro Innocenti

Prologis anuncia el ascenso de Sandro Innocenti a vicepresidente senior y director regional para el sur de Europa. Hasta el momento dirigía el negocio de la compañía en Italia.

QUÉ BIEN

La Xunta de Galicia abrió en agosto el plazo de solicitudes para las ayudas a la renovación de la flota gallega de transporte, que subvenciona el 40 por ciento del precio de los camiones, furgonetas y sus remolques adquiridos este año, con independencia del sistema de propulsión, y siempre que la inversión supere los 40.000 euros. Una medida que permitirá avanzar en el rejuvenecimiento del parque de vehículos, mientras el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible continúa sin concretar si habrá un Plan Renove nacional. En este sentido, Fenadismer insiste en la necesidad de que se incluya en la Ley de Presupuestos para 2025 y reclama que contemple la compra de vehículos propulsados por diésel, y no solo eléctricos o de hidrógeno, ante el "preocupante envejecimiento" de la flota española de transporte de mercancías por carretera.

QUÉ MAL

Dice el saber popular que "a perro flaco, todo son pulgas". Pues algo parecido le pasa al transporte por carretera, que incluso el mal tiempo le juega una mala pasada. Las fuertes precipitaciones registradas recientemente en la zona de los Pirineos han ocasionado importantes desperfectos, provocando el cierre del túnel de Somport, que conecta con Francia. Es decir, los transportistas españoles que utilizaban a diario esta carretera se verán obligados a recorrer 300 kilómetros más para cruzar la frontera. La situación es preocupante, ya que este paso permanecerá cerrado al menos medio año, según estimaciones de las autoridades francesas. Y como Francia no es de poner la alfombra roja a sus vecinos españoles, como ya se está viendo en las obras de conexión de los corredores ferroviarios, no correrán mucho.

Transporte XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.
Prohibida la reproducción total o parcial sin autorización expresa del editor.

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

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Subdirector: Antonio Martínez.

Redacción: Eva Mármol, Carlos Sánchez, Iñaki Eguia.

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

Director Técnico: Jose Angel Calvo.

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

Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

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

Depósito Legal: BI-708-92

FSC
www.fsc.org
MIXTO
Papel procedente de fuentes responsables
FSC® C117096

EDITORIAL

Carrera hacia la competitividad logística

España juega una buena mano, pero aún necesita coger mejores cartas para ganar la partida y convertirse en *hub* logístico de referencia internacional.

La digitalización, la transición energética y la falta de infraestructuras adecuadas en algunas regiones, con el foco en el tren de mercancías, el talón de Aquiles del sector, son algunos de los principales desafíos a los que deberá hacer frente la logística y el transporte, un pilar esencial dentro de una economía cada vez más interconectada y globalizada.

Nada nuevo bajo el sol, salvo por el hecho de que esta ambiciosa hoja de ruta ha quedado inmortalizada en el "I Informe de la Competitividad Logística de España y sus Comunidades Autónomas". Este documento, elaborado por la patronal UNO, en colaboración con el centro de investigación Zaragoza Logistics Center (ZLC), pone negro sobre blanco la verdadera dimensión del sector, factor clave de la competitividad de la industria.

> La logística, factor de competitividad de la industria

Tras el análisis de indicadores como el impacto en el PIB, el empleo, el precio del suelo, la presión fiscal, el número total de empresas y nodos logísticos o el transporte de mercancías, entre otros, España está en disposición de seguir exhibiendo músculo. Pero aún quedan deberes que acabar para allanar el camino de esta exigente carrera hacia la competitividad logística. ¡Que no son pocos!

Entre las asignaturas pendientes, la lupa sigue sobre el ferrocarril de mercancías, donde España está en el furgón de cola de la UE, con la pública Renfe Mercancías empantanada en los números rojos.

Los problemas son de sobra conocidos. El hecho de contar con solo dos accesos de entrada y salida de mercancías hacia Europa, junto con el cambio de ancho de vía en frontera y las restricciones de peso y gálibos, frena la conexión ferroviaria y limita las toneladas transportadas. Y la infinidad de obras en marcha y programadas para mejorar las vías no invita al optimismo.

Las soluciones, por suerte, también son de sobra conocidas. Lo malo es que no se escucha a los expertos. Y así, por muchos planes de impulso que se sigan dibujando y poniendo encima de la mesa, la cuota modal seguirá en ese pírrico 4 por ciento, que ni llega. Un mal que se ha hecho crónico.

También hay mucho recorrido en carga aérea. Pese a que España tiene cuatro aeropuertos en el 'Top 35' de Europa, sigue muy lejos de los líderes europeos. Esta realidad queda reflejada en el indicador de competitividad aduanera, donde nuestro país se sitúa, al igual que en el caso de la intermodalidad ferroviaria, a la cola del ranking. Es crucial mejorar la infraestructura aeroportuaria, especialmente en aquellas pistas con mayor tráfico de carga y, sobre todo, simplificar y agilizar los procedimientos paraduaneros y los tiempos de inspección. Y no es un problema de la Aduana en sí, sino de una falta clara de personal.

> El tren, el talón de Aquiles del sector logístico español

Y en el debe aparece, igualmente, la fiscalidad, donde España también registra debilidad competitiva respecto a la media europea, con un sistema impositivo poco estable y muy exigente, como denuncian las empresas, un hándicap a la hora de atraer inversión.

Pero no todo son malas noticias. Entre las fortalezas y oportunidades destaca el aprovechamiento del suelo destinado a instalaciones logísticas, la situación de pleno empleo en el sector, la posición estratégica, la situación energética o el crecimiento de la influencia del sector en el PIB, con cerca del 7 por ciento, donde España ocupa el quinto lugar de los países europeos. Tampoco pinta mal la evolución en el Índice del Desempeño Logístico, que refleja la eficacia de las cadenas de suministro globales. En los últimos catorce años, España ha pasado del puesto 26 al 13 en el mundo. Además, los principales puertos españoles, como Algeciras, Valencia y Barcelona, desempeñan un papel crucial en el comercio internacional, facilitando el tránsito de mercancías entre Europa, África y América.

La fotografía ya está hecha y pasada a papel. Solo queda esperar que los políticos de turno tomen buena nota.

El ministro de Transportes, Óscar Puente, acostumbrado a meterse en mil jardines, pocas veces relacionados con el sector, haría bien en dedicar unos minutos de su tiempo a esto de la logística y el transporte, motor clave para el desarrollo económico y la competitividad de España. ¡Qué no se le olvide que hablar de transporte y movilidad también implica a las mercancías!

Sin una logística competitiva, como quedó de manifiesto en la pandemia, donde esta actividad se hizo visible para el conjunto de la sociedad, un país dejaría de funcionar adecuadamente, con serias interrupciones en la cadena de suministro. Sería un error mayúsculo dejar pasar esta oportunidad para convertir este sector esencial y estratégico en uno de los principales pilares económicos. Hay trenes que no se pueden dejar escapar y este es uno de ellos.

SHIPPERS & CO.

Jordi
Espín Vallbona

Ahora, la batalla marítima es terrestre para concentrar y controlar los servicios logísticos hasta la puerta del cliente

Ambiente marítimo rarito

Agradezco la inspiración de mi estimado vecino de columna Javier Miranda. Sus reflexiones sobre transporte marítimo y la reacción de la Federal Maritime Comission norteamericana en la reciente normativa que identifica, objetiva y penaliza la negativa de las navieras de proveer espacio en sus buques las confronta, de facto, a sus praxis habituales. Éstas derivan de la peligrosa senda que ellas empezaron hace años cuando se liberaron del deber de servir -y de servicio- a sus clientes. Es una regulación normal y necesaria ¿O es rara, extraña o rarita?

"Weird" es el nuevo vocablo electoral norteamericano de moda, y por el que se pelean demócratas y republicanos para desacreditarse mutuamente al apodar "rarito" al adversario. ¿No será que los raritos somos los europeos al no querer ver dónde residen las mejoras del flujo de transporte marítimo al continuar eximiendo de explicaciones operativas y transparencia a quienes controlan ya el flujo puerta a puerta? Y es que no me gusta decirlo, pero aquí el ambiente marítimo es más que rarito.

Esta nueva normativa norteamericana, más allá del impacto en el titular, estima aumentar la transparencia que ofrecen las navieras en todo el canal logístico que ellas controlan para dotarlas del sentido que ya casi han perdido y olvidado: la rendición voluntaria de cuentas, de las operaciones logísticas y de proveer a la comunidad de explicaciones sobre cómo organizan y priorizan el flujo marítimo.

La Carta de Derechos de la Carga que defendemos desde nuestra asociación, Global Shippers' Alliance, trabaja en tres sentidos: separar el concepto carga de cargador y aportar a la carga una personalidad logística propia para objetivarla como protagonista del flujo; para ello es necesario dotarla de los mínimos derechos para que circule y sea priorizada por todos los actores logísticos aprovechando que, en el tránsito, genera riqueza en cada uno de ellos y merece ser impulsada y tratada de manera diligente. Y con todo ello, aportar transparencia y estándares al flujo logístico.

Y en Europa ¿Cómo vamos acerca de los niveles de transparencia que el Regulador exige a las navieras?¿Cuándo reaccionará el Regulador a la situación de opacidad operativa del flujo logístico marítimo, ahora que las navieras están extendiendo sus tentáculos para controlar la red de transporte terrestre?

La persistente obstrucción del flujo de operaciones -en los casos en que las navieras obstaculizan la cesión del transporte del contenedor una vez llegado a puerto, para que no sea transportado por el operador logístico de preferencia del cliente en el tramo terrestre final- se ha revelado como la nueva cruzada a librar en Europa para controlar el flujo operativo puerta a puerta. La garantía de acceder al espacio disponible en los buques ya no es el único cuello de botella logístico al que nos enfrentamos. Ahora, la batalla marítima es terrestre para concentrar y controlar los servicios logísticos hasta la puerta del cliente: el nuevo dominio de intervención de los gigantes marítimos. Insisto en que el ambiente marítimo es más que rarito, y no me gusta.

jespin@transprime.es

PICOS DE ORO

El sector tiene los mismos problemas o alguno más, y, en el Ministerio de Transportes deben estar en otras cosas

Manuel Perezcarro
Secretario general Froet

El transporte de mercancías es, sin lugar a duda, el talón de Aquiles de nuestra transición a una movilidad sostenible

Fernando Ferrando
Presidente Fundación Renovables

La falta de conductores puede complicar mucho el mercado del transporte

Stephane de Creisquer
MAN Truck & Bus Iberia

El tren será el eje de la reformulación del sistema de transportes, pero el camión seguirá teniendo un papel predominante

Óscar Puente
Ministro de Transportes

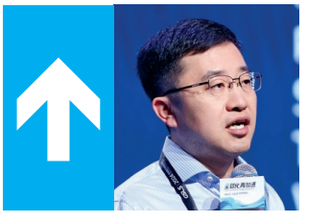
Si nos tenemos que ir a la electrificación, ni el parque, ni la energía, ni el sistema están listos

José María Quijano
Secretario general de CETM

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE

Nicolas Olano
Presidente de Grupo Olano

El grupo francés de logística de frío aborda un plan para alcanzar 700 millones de facturación en 2025, con inversiones en plataformas y gestionar 3.000 vehículos, entre las que se encuadra la compra del 50 por ciento de la murciana Transnoita.



William Xiong
Vpdte. de Cainiao Group

Cainiao, operador logístico filial del gigante chino del negocio del comercio electrónico Alibaba, acelera el paso. El grupo ha lanzado un servicio de entrega al día siguiente en los países de la Unión Europea y ha ampliado sus operaciones en España.

Inmaculada Ugarteche
Directora de UniportBilbao

Uniport, clúster multimodal del puerto de Bilbao, está de aniversario: cumple 30 años. Y para la celebración, la asociación organizará el 4 de octubre en Bilbao el "Logistika eguna" (día de la logística), evento para hacer más visible un sector estratégico.

Jesús Manuel Gómez
Exsubsecr. Estado de Ttes.

El 'caso Koldo' sigue pasando factura en el organigrama de altos cargos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El ministro Óscar Puente ha cesado al subsecretario de Estado de Transportes, Jesús Manuel Gómez.

LA ROSCA

Alfonso Alday

El futuro será sostenible, conjugando sus tres pilares: medioambiental, económico y social, o no será

Será o no será

La patronal UNO, en colaboración con el centro de investigación ZLC, ha trazado una ambiciosa hoja de ruta para impulsar la competitividad logística de España y ganar enteros para posicionar nuestro país como *hub* de referencia internacional. Y, curiosamente, más allá de las fortalezas y amenazas, la creciente preocupación por la transición energética se presenta como uno de los principales desafíos del sector.

El 'mantra' de que "España será logística o no será" ha quedado eclipsado por otro nuevo: "el futuro será sostenible o no será". Pero, eso sí, una sostenibilidad bien entendida. Es decir, no solo poniendo el acento en la sostenibilidad ambiental, como hacen las instituciones, sino también en el ámbito económico y social. Porque hay una realidad que no se puede obviar: la logística y el transporte será rentable o no será. Y ahí, la pelota está en el tejado de la política, que apuesta todo a la electromovilidad, lo que está poniendo en jaque a la industria del automóvil, a las empresas energéticas y al sector del transporte, con grave riesgo de colapso ante las dificultades para cumplir la agenda verde europea.

Cerrar los ojos a otras tecnologías es un error. Los transportistas son los primeros interesados en reducir la huella de carbono y las cuantiosas inversiones realizadas en los últimos años en renovación de flota es un claro ejemplo. Y en esta carrera hacia la descarbonización, el HVO gana cada vez más protagonismo. Un biocombustible que logra reducir entre un 70 y un 90 por ciento las emisiones de CO_2 en comparación con un motor diésel, con la ventaja de que no es necesario acometer inversiones en la renovación de la flota o adaptaciones por parte de los vehículos y que se puede utilizar la actual red de estaciones de servicio.

Con esas credenciales, es difícil de entender que, a efectos fiscales, el HVO tribute igual que el diésel, así como que no se incentive su uso, pese a que contamina menos.

Las investigaciones en marcha necesitan su tiempo. Es probable que, en unos años, la electrificación pueda llegar al transporte pesado de larga distancia e, incluso, que el hidrógeno pueda reemplazar los combustibles fósiles. De hecho, ya hay fabricantes realizando pruebas. Pero, mientras tanto, hay que dar facilidades para que el sector pueda utilizar todas las soluciones disponibles para reducir las emisiones, bajo la bandera de la neutralidad tecnológica, única manera de asegurar una transición justa y viable, porque, hoy por hoy, lo verde es caro y el transporte tiene que ser rentable.

a.alday@grupoxxi.com

MIRAR SIN VER

Miguel Rocher

La vida es como el ajedrez; cuando se acaba la partida, tanto el peón como el rey, ambos, terminan en una caja

Meritoria

Meritoria es la persona que trabaja sin sueldo por aprender y hacer méritos para ocupar una plaza remunerada y así es como describe la RAE esa palabra. En nuestro sector, el de los servicios de la cadena de suministro, sabemos mucho de ese puesto, habida cuenta que la práctica totalidad de los grandes nombres de éxito que nos rodean, partieron entre los 14 y los 18 años desde esa ubicación y no recuerdo ninguno que nos haya defraudado. Los Rafaeles, Antonios, Jorges, Luises, Salvadores, Franciscos, Pacos, Pepes, Josés, Carlos, Alfonsos, Vicentes, Manolos, Manueles y muchos más. La mayoría de ellos con más ayeres profesionales que mañanas. No todos llegaron al podio, pero no defraudaron porque llegaron hasta donde se ganaron llegar. Imaginen, por un momento, estar en otro plano del universo en el que todas aquellas personas, de libre designación pública (dejo a su libre albedrío dejar volar su imaginación sobre cargos y personas nombradas que los ostentan y que toman decisiones durante un periodo no demasiado largo, de los cuales somos costaleros casi de por vida) que tomaran su bastón de mando en calidad de Meritorias, trabajando sin sueldo y haciendo méritos para ocupar esa plaza en firme y remunerada con las prebendas que conllevase. Seguramente, se esforzarían en no tomar decisiones con recursos que no les pertenecen ni les van a ser reclamados, legalmente…, y en lugar de echar mano de las X, I y F, en dar la cara para decir lo que piensan, asumiendo que decir lo que uno piensa es honesto, pero no es sensato.

De vuelta a la realidad, a pesar de ostentar el mando en plaza, no pasan de ser fijos discontinuos (antiguos contratos temporales, porque la mayoría no son renovadas) y eso incluye a todas esas personas nombradas, y a los que los nombran que, a su vez, son elegidos por los que metemos un papel en la ranura de una pequeña arqueta de plástico. Más les valdría saber que la vida es como el ajedrez, habida cuenta de que cuando acaba la partida, tanto el peón como el rey, ambos, terminan en una caja" (Proverbio italiano).

mrocher@operplus.com

EL TÚNEL

Carlos Sánchez

Dentro de este panorama tan poco alentador, la red de puntos de recarga se lleva la palma de las críticas

Baja el suflé

El gigantesco suflé de la electromovilidad continúa bajando. En términos generales no es que esté muy allá, pero si nos centramos exclusivamente en el vehículo pesado es una transición totalmente fallida, al menos por el momento. Y ese momento parece que se hará largo.

En los primeros cinco meses del presente año se comercializaron 130 camiones eléctricos en España, que representaron una cuota de tan solo el 0,8 por ciento sobre el total. Pero no se trata de un problema que se circunscriba a nuestro país, puesto que está pasando en Europa en general. No hay un solo país de la UE que sobresalga en la venta de camiones eléctricos.

Dentro de este panorama tan poco alentador, la red de puntos de recarga se lleva la palma de las críticas. Es el auténtico lastre, señalan muchos. La infraestructura de recarga de vehículos eléctricos de acceso público en España se situaba en los 35.698 puntos operativos a finales de junio, según el último Barómetro de la Electromovilidad de Anfac. Sin embargo, tan solo 2.412 de estos puntos de recarga, es decir, el 6,7 por ciento, son de los denominados ultrarrápidos, con potencias de recarga iguales o superiores a 150 kW. Estos son los que están especialmente dirigidos a los vehículos pesados.

Desde la patronal de fabricantes de turismos y camiones ya han alertado de que "se hace necesario el avance de este tipo de cargadores para poder acercar los tiempos de recarga a los de repostaje de un vehículo convencional, así como para facilitar el desarrollo de la actividad de vehículos de mercancías y de pasajeros". Anfac ha reclamado también al Gobierno la puesta en marcha de un plan de choque para señalizar antes de enero de 2025 la red de recarga ya existente en las carreteras del Estado, y dar así confianza al usuario del vehículo eléctrico. Se hace muy difícil pensar en recuperar y consolidar de una vez este llamativo suflé.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS

La Autoridad Portuaria de Santander y el ayuntamiento de la ciudad extienden su colaboración al ámbito de la innovación tecnológica. En la imagen, la alcaldesa **Gema Igual** y el presidente de la entidad portuaria, **César Díaz**, firman el Protocolo General de Actuación.

OJO AVIZOR

Alerta con desvestir a un santo para vestir otro con la ampliación de El Prat

Eva Mármol

Cuidado

El desbloqueo de la ampliación del aeropuerto de Barcelona es una de las prioridades que ha verbalizado el nuevo presidente de la Generalitat catalana, Salvador Illa, en sus primeras comparecencias públicas. La ampliación de El Prat para que gane más capacidad para los vuelos intercontinentales, nutriente básico para la actividad carguera, colea desde que Aena presentó el proyecto y la Generalitat lo rechazó por su impacto ambiental en 2021. Desde entonces, se han presentando propuestas como la del anterior Govern de ERC o la de la patronal Foment. Ninguna ha recibido la bendición de todos los actores que resultan afectados.

Ahora, el *president* se ha comprometido a convocar la mesa técnica entre el Gobierno central y la Generalitat, que se ha reunido en una sola ocasión desde su creación, con el objetivo de que presenten sus alternativas antes de finalizar el año. Salvador Illa, sin mayoría en el *Parlament*, no lo tendrá fácil para lograr la cuadratura del círculo: que la ampliación de la infraestructura sea compatible con el mantenimiento del frágil sistema ambiental que lo rodea para recibir suficientes apoyos parlamentarios.

Además, tendrá que tener en cuenta los intereses de un vecino tan importante como el propio aeropuerto, el puerto de Barcelona. Como ha señalado públicamente en más de una ocasión su presidente, la dársena no puede resultar perjudicada por la ampliación aeroportuaria. Es decir, que se tenga que limitar la altura de las grúas *super-post-panamax* de la terminal de BEST y de la maquinaria de los futuros inquilinos del muelle Catalunya por interferir en la navegación aérea. Cuidado en desvestir a un santo para vestir otro.

barcelona@grupoxxi.com

AGENDA

26-29 de septiembre de 2024
Congreso de Feteia
Conferencia
Zaragoza
www.feteia.org

1-3 de octubre de 2024
Conxemar Vigo
Conferencia y Exhibición
Vigo
www.conxemar.com/es/feria

1-3 de octubre de 2024
TOC Americas
Conferencia y Exhibición
Panamá
www.tocevents-americas.com

7-10 de octubre de 2024
BNEW
Conferencia
Barcelona
www.bnewbarcelona.com

8-10 de octubre de 2024
Fruit Attraction
Conferencia y Exhibición
Madrid
www.ifema.es/en/fruit-attraction

19-21 de noviembre de 2024
Global Mobility Call
Conferencia y Exhibición
Madrid
www.ifema.es/en/global-mobility-call

27-28 de noviembre de 2024
Empack y Logistics & Automation
Conferencia y Exhibición
Madrid
www.logisticsautomationmadrid.com

5-7 de febrero de 2025
Fruit Logistica
Conferencia y Exhibición
Berlín
www.fruitlogistica.com/en/

13-15 de mayo de 2025
Breakbulk Europe
Conferencia y Exhibición
Róterdam (Países Bajos)
www.europe.breakbulk.com/home

17-19 de junio de 2025
TOC Europe
Conferencia y Exhibición
Róterdam (Países Bajos)
www.tocevents-europe.com

18-20 de junio de 2025
SIL Barcelona
Conferencia y Exhibición
Barcelona
www.silbcn.com/es/index.html

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda

Nuestra actividad se erige como un importante servicio para la España rural

Logística rural

Un 16% de la población española habita en zonas rurales (INE); una cifra auspiciada por el éxodo a raíz de la pandemia, y que disparó más del 20% la población rural en nuestro país. Ese trasvase se ha convertido en estructural, lo que ha empujado a las empresas logísticas a acometer un esfuerzo muy importante por llegar a esas zonas y lograr que las entregas resulten rentables y eficientes. No sólo entregan en la Castellana de Madrid, en el Paseo de Gracia de Barcelona o en Sierpes en Sevilla, también lo hacen en Albalate del Arzobispo (Teruel), en Carballo (A Coruña), o en Alcalá la Real (Jaén). Uno de los sistemas que ha encontrado mejor encaje en estos territorios son los puntos de conveniencia. Esto incluye taquillas inteligentes o *lockers*, y tiendas o establecimientos que ejercen de pequeños *hubs* para las entregas, eliminando problemas como la inadecuada indicación de las calles o las casas sin numerar. Del mismo modo, la profunda transformación digital del sector está abriendo la puerta al reparto con drones, una alternativa aún en fase de desarrollo que ofrecerá grandes ventajas en el mundo rural. Nuestra actividad se erige, por tanto, como un importante servicio para la España rural. Podemos presumir de nuestro carácter vertebrador y capilar, y de contribuir a fijar la población en estos territorios, al garantizar el abastecimiento a aquellas zonas más inaccesibles. Además, somos una herramienta fundamental y la vía eficiente para que los pequeños comercios vendan sus productos de proximidad más allá de sus municipios.

Desde UNO pedimos a los gobiernos locales que se vuelquen en mejorar las infraestructuras de acceso a los entornos rurales, garantizando la seguridad vial y asegurando que sus habitantes puedan realizar su compra *online* y disfrutar de sus productos en igualdad de condiciones que aquellos que viven en los grandes núcleos de población. Eso sí es igualdad de oportunidades.

presidencia@unologistica.org

TRIBUNA LIBRE

Olivier Datry

Las exigencias ambientales continúan desafiando a los transportistas, llevándolos a replantear su manera de operar

IA y dashcam

El sector del transporte se encuentra en una encrucijada crítica. Por un lado, el transporte de mercancías ha crecido de manera exponencial en Europa en los últimos años, pero por otro, las exigencias ambientales continúan desafiando a los transportistas, llevándolos a replantear su manera de operar.

Las emisiones relacionadas con el transporte representan alrededor del 27 por ciento de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE. La ley climática europea establece el objetivo vinculante de alcanzar la neutralidad climática para el 2050 a más tardar, con una reducción de al menos el 55 por ciento de las emisiones netas de GEI para el 2030 -en comparación con el valor de referencia de 1990-. Es, por lo tanto, una realidad y un desafío colosal.

La contribución inicial de las soluciones telemáticas, con el uso de los módulos de eco-conducción, han demostrado su eficacia para ayudar a los transportistas a enfrentar parcialmente este desafío.

Más recientemente, la implementación de la videotelemática, sumada a la palanca de la eco-conducción, ha multiplicado este efecto beneficioso. Los transportistas que se equipan con esta tecnología reportan reducciones en el consumo de combustible que van de 0,5 a 2 litros por cada 100 kilómetros. Un litro de diésel menos significa 3 kg menos de CO_2 en el aire. Basándonos en 100.000 kilómetros recorridos al año, eso supone 3 toneladas de CO_2 menos por camión al año. Todo esto va en la dirección correcta, sin embargo, ¿es suficiente?

En el transporte, los desafíos son múltiples: la seguridad de los conductores y su bienestar en el trabajo; la mejora de los comportamientos de conducción; la limitación de los sobrecostes de seguros, la detección de sobreconsumos de energía; o la reducción de los costos de mantenimiento. El reto, por tanto, es encontrar una respuesta integral a estos desafíos, compatible con una situación de alta demanda y la escasez de conductores cualificados.

Las cámaras embarcadas, o dashcams, suscitaron reacciones negativas de los transportistas y conductores cuando llegaron en 2021, percibidas como un gasto adicional y una herramienta de vigilancia. Tres años después, la percepción ha cambiado: las empresas las ven como un medio para combatir el despilfarro y reducir los accidentes, los formadores en eco-conducción las consideran una herramienta pedagógica, y los conductores las ven como una garantía de seguridad y exoneración de culpa.

Más recientemente, la incorporación de algoritmos basados en IA ha permitido aumentar la detección de riesgos como resultado de acciones no controladas por otros usuarios de la vía.

¿Se instalará definitivamente la IA en la cabina?

A través de las soluciones DMS (sistema de monitoreo del conductor), la IA ha hecho su entrada en la cabina. Las soluciones más avanzadas utilizan un sensor frente al conductor (centrado en el rostro y el tronco) y detectan hasta el 95 por ciento de los fenómenos de fatiga.

Este alto porcentaje se logra gracias a un análisis detallado de los movimientos de los ojos y la boca, en comparación con solo el 60 al 65 por ciento para las cámaras de gran angular convencionales. Además de contar con una menor detección de los signos de somnolencia, las cámaras de gran angular podrían percibirse como intrusivas, ya que comprometen el espacio privado del conductor en la cabina. Por lo tanto, corresponde a las empresas de transporte tomar la mejor decisión en cuanto a la elección de la solución más adecuada a sus necesidades.

Es importante destacar que Europa está atrasada en la detección de fatiga al volante, a pesar de tener una fuerte demanda por parte de la sociedad. Con el tiempo y un enfoque pedagógico *ad hoc* con los conductores, los sistemas basados en IA dentro de la cabina terminarán por ser aceptados por la mayoría.

VP South West Europe Smart Transport

LOGÍSTICA MEDIANTE

Ana González

Al Ministerio de Transportes se le acumulan problemas y desafíos

Al tran tran

El Ministerio de Transportes ha tenido un gran protagonismo este verano, probablemente poco deseado por su parte. No han sido pocas las noticias sobre retrasos e incidencias en el transporte ferroviario de pasajeros y en trenes de cercanías, que muchos hemos experimentado de primera mano. En una de esas largas paradas inesperadas y sin explicaciones a mitad de trayecto, reflexionaba sobre la situación del ferrocarril en general y del complejo entramado que impide avances reales en este tema. Si esto ocurre con el transporte de viajeros, pensaba yo, qué será con el de mercancías, ya que en repetidas ocasiones he oído decir que una de las razones de la falta de apoyo a esta modalidad de transporte tiene que ver con que las mercancías no votan.

Volvamos a recordar la importancia estratégica que el desarrollo del transporte de mercancías en tren tiene para España: Seguimos teniendo una demanda de conductores de camión difícil de cubrir y estimada en unas 20.000 vacantes, unido a una demografía poco favorable entre los conductores, ya que el 70% de los transportistas en activo superan los 50 años, lo que pone en riesgo la capacidad del transporte por carretera. A esto se suman los retos asociados a la descarbonización y la necesidad de cumplir con los objetivos europeos de sostenibilidad que pasan, entre otras cosas, por incrementar el uso del ferrocarril como alternativa a los combustibles usados en carretera. Por último, necesitamos desarrollar una red logística robusta y flexible, basada en la multimodalidad y que esté alineada y conectada con los flujos logísticos reales para que pueda dar respuesta a las necesidades futuras del comercio y la distribución en España.

Al Ministerio de Transportes se le acumulan problemas y desafíos y es urgente una acción coordinada y efectiva para abordar este tema con mirada estratégica. Pongámonos las pilas señores, que en ello nos va gran parte de nuestra competitividad como país.

cel@cel-logistica.org

El Corredor Mediterráneo se ha quedado sin los trenes de cajas móviles de Ford.

Ferrocarril

Ford se baja del tren

La multinacional suspende *sine die* los trenes de piezas y componentes entre sus plantas de España, Alemania y Reino Unido

Antonio Martínez | Valencia

El ferrocarril entonó su adiós en la planta de Ford de Almussafes (Valencia) el pasado mes de agosto. Con ello, la multinacional se baja del tren *sine die*, reforzando sus operaciones por carretera tras haber cesado la actividad de los dos últimos trenes de piezas y componentes, traccionados por Renfe Mercancías y con cajas de Transfesa, que se venían realizando entre sus plantas de España, Alemania y Reino Unido. Estos tráficos, que se iniciaron hace treinta años, concretamente en 1994, venían mantenido la actividad principal del Corredor Mediterráneo de forma ininterrumpida.

El menor coste y la flexibilidad del transporte por carretera, las obras en el Corredor Mediterráneo -y su considerable retraso-, la bajada de producción, las huelgas ferroviarias en territorio francés y el cambio de modelos que se van a producir en las plantas de Ford en Europa, han llevado a la dirección de logística de la factoría valenciana a prescindir de la logística ferroviaria en su día a día para el envío de piezas y componentes.

"Desde agosto, todo lo que sale y entra lo hace en camión" desde la terminal ferroviaria interior que dispone Ford en su planta de Almussafes, confirman a Transporte XXI fuentes de la compañía en Valencia. Estos medios lamentan que, por

CRONOLOGÍA

1987: Arrancan trenes de bobinas de acero, bajo tracción de Renfe, entre Sagunto y la planta de Ford en Almussafes.

1990: Ford inicia trenes de automóviles desde Almussafes con el centro y sur de España.

1994: Primeros envíos de piezas y componentes con Alemania y Reino Unido, con cajas móviles de Transfesa y tracción de Renfe. Los trenes se mantuvieron de forma ininterrumpida hasta el pasado mes de agosto de 2024.

1998: Tren de automóviles entre las plantas de Ford en Valencia y Dilingen (Alemania). Desaparece en 2020.

2013: Tren de automóviles entre Almussafes y el puerto de Santander. Desaparece en el año 2018 y en 2023 se realiza un envío puntual.

2022: Entre marzo y diciembre se realizan convoyes de automóviles entre la planta de Almussafes y el puerto de Valencia.

2024: Se suspenden los envíos de piezas y componentes entre las plantas de Ford de España, Reino Unido y Alemania.

TRANSPORTE XXI

el momento, "la terminal es historia, porque ahora ya todo viaja en camión, tanto las recepciones de piezas como los envíos de material, como portalones, puertas o piezas simples del chasis".

La terminal ferroviaria interior de Ford en su planta de Valencia venía siendo su motor logístico , sobre todo, en el movimiento de trenes de cajas móviles con piezas para alimentar la cadena de producción.

La instalación, unida por un ramal de 4 kilómetros de vía única electrificada en ancho ibérico con la estación de Silla, dispone de un haz de trece vías para la recepción y expedición de trenes, dos vías para el transbordo de cajas en la terminal y otras dos de paso, junto a dos con rampas fijas de carga para automóviles, todas ellas electrificadas. Por la terminal llegaron a pasar "en los años buenos", explican desde la factoría, "más de 400 trenes anuales", pero "nos quedamos solo con los trenes de piezas cuando se decidió no mover más automóviles con las plantas europeas por ferrocarril".

> "La terminal ferroviaria es historia, ahora todo en camión"

Eso sí, pese a eso, la voluntad del fabricante es continuar buscando fórmulas competitivas para poder utilizar el tren dentro de su logística de distribución. De hecho, la terminal, que ha estado especializada en los últimos años en trenes de cajas móviles procedentes de las plantas alemanas e inglesas, rehabilitó las dos vías de su cargadero para realizar una lanzadera ferroviaria para la exportación de unidades terminadas con el puerto de Valencia. El proyecto, tras haber realizado pruebas en el año 2022, continúa en *stand by*, pendiente de que sea una solución en costes a la logística de la multinacional, una distribución que hoy se realiza a través de camiones portavehículos.

Fuentes del sector ferroviario entienden que este "adiós" de Ford a los trenes será "un paréntesis" en la logística de la multinacional. En este sentido, los mismos medios apuntan que "una vez vayan entrando en operación los diferentes tramos del Corredor Mediterráneo, hoy en obras, tendrá una nueva oportunidad de mejorar sus costes con una política de transporte de mercancías más sostenible y de carbono cero".

Esta suspensión de los trenes de piezas se produce en un escenario de incertidumbre sobre el futuro de la planta valenciana para la que Ford y los sindicatos vienen negociando un expediente de regulación de empleo (ERE). La planta valenciana espera mantener su carga de trabajo asegurada con la producción de un nuevo coche híbrido a partir de 2027, con una producción de más de 300.000 unidades anuales.

Ford sigue buscando fórmulas para usar los trenes en su logística.

FORD ESPAÑA

TEPSA

Terminal de Bilbao, una de las cuatro que tiene en la península.

Marítimo

Tepsa crece bajo el paraguas de Rubis

La compañía, controlada por el operador francés desde 2020, invierte más de 50 millones en proyectos en marcha y futuros en la península

Eva Mármol | Barcelona

Tepsa Iberia, uno de los principales operadores de graneles líquidos de la península y con terminales en los puertos de Barcelona, Tarragona, Bilbao y Valencia, ha crecido geográficamente desde que pasó a estar controlada por el operador francés Rubis en 2020.

La compañía cuenta con una nueva concesión en el puerto de Huelva, está en plena fase de incremento de capacidad en sus dos terminales catalanas y de mejoras operativas y ambientales en la instalación vizcaína. Estas actuaciones suponen una inversión superior a los 50 millones de euros.

No se quedará aquí. "Seguimos investigando en otras localizaciones en la península" , señala Nuria Blasco, directora general de Tepsa Iberia. La compañía pone sobre todo el foco en Portugal. Además, el operador ha empezado a trabajar en energías alternativas, como la captura de CO2, en los últimos cuatro años.

Tepsa pertenece a la *joint venture* Rubis Terminal creada por el propio operador francés (55 por ciento) y el fondo norteamericano I Squared Capital (45 por ciento). Rubis Terminal, que cuenta con 15 terminales en cuatro países, incluidas las instalaciones españolas, opera bajo la marca Tepsa desde el pasado verano. Y la antigua Terminales Portuarias (Tepsa) ha pasado a denominarse Tepsa Iberia.

Pasar a pertenecer a Rubis Terminal "nos ha aportado clarísimos beneficios para crecer tanto en expansión geográfica como en nuevos negocios y nos da acceso a nuevos clientes". A la inversa, Tepsa ha aportado a Rubis Terminal "presencia en el sur de Europa en un área geográficamente muy bien situada para las nuevas energías", asegura Nuria Blasco. Además, "hemos aportado nuestra experiencia en transformas tanques de productos petrolíferos en químicos y biocombustibles", añade Igor Salguero, director de Tepsa Bilbao. Actualmente, la actividad peninsular tiene un peso de alrededor de un tercio en el volumen de negocio de Rubis Terminal.

El operador destinará la nueva concesión, de 4,8 hectáreas de superficie, del puerto de Huelva a una terminal de productos químicos, biocombustibles y nuevas energías. Al cierre de esta edición, el proyecto estaba a la espera de recibir la autorización ambiental. De cumplirse las previsiones, las obras comenzarán en 2025 y la nueva terminal estará operativa en 2027. La inversión prevista ronda los 20 millones de euros, según publicó Transporte XXI en una anterior edición.

> También crece en otras terminales europeas

Además, Tepsa invierte alrededor de 11 millones en ganar capacidad, hasta los 362.000 metros cúbicos, en su concesión en el muelle de la Energía del puerto de Barcelona. Los nuevos tanques empezarán a estar operativos a principios del próximo año. El operador también crece en el otro puerto catalán de interés general, Tarragona, en una nueva concesión, de 13.136 metros cuadrados de superficie, que será la cuarta en el muelle de la Química. En este caso, la inversión asciende a unos 18 millones de euros y el inicio de las operaciones está previsto en verano de 2025.

Tepsa Iberia ejecuta mejoras operativas y ambientales en su terminal de Bilbao, con una inversión de unos cuatro millones, durante este ejercicio. En cuanto a las instalaciones de Valencia, trabaja en nuevos combustibles.

Además, Rubis Terminal está ganando capacidad en sus terminales de Róterdam, Amberes, Estrasburgo y Saint Priest. La *joint venture* pasará a ser propiedad completamente del fondo de inversión norteamericano tras el acuerdo alcanzado entre ambos socios la pasada primavera. I Squared Capital "es un fondo especializado en infraestructuras, entre las mismas, las energéticas y, dentro de las energéticas, las renovables. Aportan capital y nos da impulso para participar más en energías nuevas", señala Nuria Blasco. "Estamos preparados para asumir las nuevas energías. De hecho, seguimos desde hace años la estrategia de restar peso a los productos petrolíferos y crecer en químicos, biocombustibles y materias primas para elaborar biocombustibles", concluye Igor Salguero.

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 barcazas para satisfacer las necesidades de tu cadena de suministro.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

msc.com/intermodal

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

JOSÉ ANTONIO GÓMEZ
Director Comercial para el sur de Europa de AR Racking (Grupo Arania)

“Hay mucho recorrido para aumentar la productividad de los almacenes”

José Antonio Gómez reconoce que “el almacén siempre ha sido el último en la cola para avanzar”. Dentro de los planes de expansión, el directivo adelanta que AR Racking implantará una nueva línea de producción en su planta de Tudela (Navarra), que elevará un 40% la actual capacidad.

Alfonso Alday | Zamudio

La empresa AR Racking, que pertenece a Arania, grupo industrial transformador de acero, está especializada en sistemas de almacenaje y estanterías metálicas. ¿Cuáles son las principales tendencias y retos del mercado?

El mercado exige inmediatez en las soluciones logísticas. Hay muchos centros con la influencia del *ecommerce*, lo que ha motivado que haya más almacenes, no ya grandes, sino regionales, para llegar más rápido al cliente final, al consumidor. Lo que está haciendo la evolución tecnológica es introducir nuevos sistemas con la participación de elementos autónomos.

¿Qué soluciones ofrece la compañía?

Ofrece una amplia gama de soluciones, desde estanterías convencionales hasta estructuras avanzadas diseñadas para sistemas automáticos. Dentro de nuestra estrategia, nos enfocamos en el desarrollo e innovación de soluciones que se adapten a los continuos avances tecnológicos y estamos firmemente comprometidos con la sostenibilidad. Promovemos un crecimiento económico que no solo genere un impacto positivo en las personas, sino que también sea responsable con el desarrollo social y la protección del medio ambiente.

AR Racking tiene su propia planta de fabricación y se encarga del diseño. ¿Qué aporta esta ‘visión 360’?

Intentamos diferenciarnos por el aporte de valor. No solamente en la calidad del producto, sino en el servicio. Tenemos una visión global del proceso: diseño, fabricación, suministro en tiempos reducidos, gestión de la instalación y el seguimiento con el cliente, el día a día, lo que nos da una ventaja competitiva. Las soluciones de almacenaje tienen que evolucionar. Los clientes fabrican un producto, invierten mucho en innovación, y eso lo que genera son cambios en los sistemas de almacenaje. Hay que adaptar los sistemas.

C.V.

Ingeniero Técnico Industrial por la **Universidad Politécnica de Valencia**, se incorporó a principios de **2024** al equipo de **AR Racking** (Grupo Arania), como **director Comercial para el sur de Europa**.

Arrancó su carrera profesional en **1999**, tras finalizar sus estudios, en una empresa del sector del **almacenaje industrial**.

¿Se ha notado mayor demanda de soluciones de almacenaje a partir de la crisis sanitaria?

La crisis sanitaria provocó un notable incremento en las ventas *online*, ya que se convirtió en la principal vía para mantener el negocio, en parte porque este canal no estaba tan desarrollado previamente. Esto provocó una creciente demanda de soluciones de almacenaje adaptadas a las necesidades del comercio electrónico. Tras la pandemia, los demás canales de venta reanudaron su actividad, y el crecimiento impulsado por el *ecommerce* ha tendido a estabilizarse. Como es natural, toda crisis deja enseñanzas. Cada vez es más evidente la importancia de contar con soluciones de almacenaje que se adapten a las nuevas tecnologías. Sin estos avances, la optimización de procesos se ve comprometida, reduciendo así la competitividad necesaria para enfrentar las exigencias y la flexibilidad que demanda el incierto mercado actual.

Toda crisis deja enseñanzas... ¿Qué ha aprendido AR Racking?

Hay búsqueda de nuevos proveedores, soluciones alternativas para que no se repitan las interrupciones en la cadena de suministro. Por ejemplo, Grupo Arania ha firmado un acuerdo con una empresa de acero alemana, inmersa en nuevos procesos productivos de acero verde, que encaja con nuestra estrategia de sostenibilidad, uno de los pilares fundamentales del grupo, junto a la gestión de empresa y la faceta social. Estamos aportando inversión dentro de este estudio dirigido a reducir las emisiones de CO_2 para que cuando arranque esa producción de acero sostenible tengamos una cantidad reservada. Ahí tendremos un elemento diferenciador. El reto de la sostenibilidad es muy importante.

¿Cómo está percibiendo AR Racking el *nearshoring*?

Las tendencias macroeconómicas vislumbran un futuro en el que China no sea la fábrica del mundo. Y la siguiente localización que está avanzando mucho es el norte de África. Y también será una oportunidad para que España aproveche esta circunstancia para avanzar en producción local.

¿Qué papel puede jugar España en este nuevo escenario?

Haciendo las cosas bien, desarrollándonos tecnológicamente, podremos ocupar una buena posición.

Los sistemas semiautomáticos ganan cada vez más protagonismo. ¿Qué ventajas tiene esta solución respecto a los almacenes automáticos?

Es fundamental hacer un estudio de necesidades, aprovechar el *big data* y el tratamiento de datos. Hay que hacer un buen análisis de la información de la que se dispone para buscar qué es lo que se necesita. El almacén siempre ha sido el último en la cola para avanzar; primero se automatizaban los procesos de producción. Hay mucho recorrido en España para incrementar la productividad de los almacenes. Dentro de las soluciones, hay empresas a las que lo que mejor les encaja es la estantería convencional. No siempre lo más tecnológico, lo más automático, es lo que conviene. Y dentro de las soluciones, hay que buscar un plan de escalabilidad, es decir, saber lo que se quiere, pero ir poco a poco, porque si no, los proyectos se hacen inviables. La solución semiautomática es un paso intermedio para aumentar la automatización.

Hay mucho recorrido para elevar la productividad del almacén... ¿Cómo?

Hay una gran parte en la digitalización. Es fundamental que una empresa disponga de la información en tiempo real de lo que tiene en el almacén, e incorporar tecnología para que los procesos estén gestionados por un cerebro que sea un sistema informático, usando la inteligencia artificial. Eso es una gran evolución y hay mucho recorrido en esa materia. Además, es crucial realizar un reestudio de los procesos para evaluar la necesidad de adecuar y actualizar el sistema de almacenaje, con el fin de mejorar la productividad.

La digitalización es uno de los grandes retos del sector. ¿La velocidad es la adecuada?

En los últimos años se ha avanzado significativamente, pero aún queda mucho camino por recorrer. Muchas empresas aún no han dado el paso hacia

la digitalización y es crucial hacerlo cuanto antes para mejorar la eficiencia y competitividad.

¿En qué posición está España?

Hay países donde la digitalización está mucho más avanzada que en España; sin embargo, se están logrando avances. Este debe ser un tema prioritario.

AR Racking cerró 2022 con unas ventas de 182 millones y un crecimiento del 20,6 por ciento. El doble de ingresos que en los niveles prepandemia. ¿A qué responde esta evolución?

La pandemia fue una crisis dura, pero en esos momentos también te tienes que reinventar. Y la línea de *ecommerce*, que no estaba tan evolucionada en las empresas, tuvo que salir a la fuerza, lo que provocó un incremento importante en las inversiones.

¿Qué previsiones hay para 2024?

Nuestras previsiones incluyen un crecimiento continuo, como logramos en 2023. Además, nos enfocaremos en cumplir con nuestros proyectos internos de expansión del equipo humano, lo cual es fundamental para afrontar el crecimiento en el que nos encontramos y seguir aportando valor al mercado.

> Hay que buscar un plan de escalabilidad, porque, si no, los proyectos se hacen inviables

¿Cuál es la hoja de ruta para seguir creciendo?

Abrir nuevos mercados. Desde hace tiempo estamos en Sudamérica y hemos empezado a crecer en Norteamérica, donde hay un proceso inmenso de evolución. Las previsiones son más positivas de lo que pensábamos.

¿Está previsto aterrizar en otro país?

Recientemente, hemos abierto delegación en Canadá. Además, estamos ampliando nuestra red de distribución en Europa del Este y hemos reforzado nuestra presencia en algunos países, como Portugal, donde hemos incorporado un importante distribuidor. Estamos presentes en más de 60 países.

Y con la expansión en Estados Unidos, ¿está prevista la implantación de una planta productiva en este mercado para abaratar los costes logísticos?

Está en los planes de futuro. Cuando tengamos más implantación en Estados Unidos tendrá sentido. De momento, tenemos una planta en Navarra con una capacidad productiva muy potente.

¿Cuál es su capacidad?

Unas 100.000 toneladas al año.

¿Está previsto ampliar la producción?

Sí. Está previsto implantar una nueva línea de producción en la planta de Tudela a principios de 2025, que permitirá perfilar más tipos de producto y elevar la producción un 40 por ciento.

¿Esta nueva línea de producción conllevará una ampliación de la planta?

No será necesario, ya que tenemos capacidad para instalar los nuevos medios productivos necesarios y según vayamos creciendo, valoraremos la necesidad de ampliar las instalaciones. Nuestra planta de Tudela tiene espacio para crecer más del doble. Se trata de un centro productivo de alto rendimiento y tecnológicamente avanzado.

¿Qué proyectos tiene AR Racking encima de la mesa?

Tenemos varios almacenes automáticos previstos para ejecutar en los próximos meses y, a nivel de otros sistemas, multitud de clientes que han confiado en nosotros para incrementar o hacer nuevos almacenes.

¿Cuáles son las claves de la eficiencia en almacenaje y *picking*?

La base principal de la eficiencia es la producción de movimientos. Cuantos más movimientos hagas dentro del almacén, más encareces el producto. Por lo tanto, lo que hay que hacer es buscar reducirlos. Por eso es tan importante el tratamiento de datos.

> Muchas empresas aún no han dado el paso hacia la digitalización y es crucial hacerlo cuanto antes

¿Cómo se organiza la logística?

El centro tecnológico está en Zamudio (Vizcaya). Ahí se diseña. Y la planta de fabricación en Tudela (Navarra), desde donde se realiza la distribución. Una vez alcanzado el acuerdo con el cliente, se introduce en el sistema la relación de materiales necesarios. Eso va a la planta productiva. Otra de nuestra diferenciación es el suministro, con unos tiempos muy óptimos. A partir de ahí, coordinamos con los clientes.

¿Y cómo realizan el transporte?

Buscamos proveedores dentro del mercado. Sí que al final tiendes a tener un *partner* de confianza, que apueste por la sostenibilidad, en línea con nuestra estrategia. Cada vez hay más exigencia del mercado y nosotros, por suerte, tenemos avanzado ese terreno, con el sello de 'EcoVadis Gold', que nos sitúa en buena posición. Ese proceso de sostenibilidad tiene que ser global, nosotros y nuestros proveedores.

La seguridad es clave, no solo para los bienes materiales, sino para los propios trabajadores del almacén. ¿Cuáles son los principales retos en esta materia?

En 2010, Bruselas lanzó un paquete normativo bastante amplio y armonizado, que daba respuestas a las necesidades del sector, con un claro objetivo: la seguridad. Desde entonces, lógicamente, estas normativas evolucionan. Y es fundamental hacer las cosas bien, cumplir la normativa, porque en los almacenes trabajan muchas personas, con productos de mucho valor.

¿Se está cumpliendo la normativa?

En líneas generales sí, pero no hay que descuidarse, es una tarea constante. Nuestra labor es ayudar al cliente a que conozca la normativa. Es lógico asesorarte de especialistas para que te ayuden en esa labor. Concienciación, formación, vamos todos un poco acelerados, pero hay que tener las bases bien asentadas y trabajar con seguridad.

Dentro de la apuesta por la formación y la innovación, AR Racking cuenta desde 2019 con un laboratorio de investigación y ensayos. ¿El balance?

El laboratorio de ensayos en la Universidad de Mondragón ha sido desde el inicio un espacio de investigación clave para nuestro departamento de I+D. Dentro del aula de la Universidad del País Vasco trabajamos más con la simulación de comportamiento de materiales y cálculo, lo que es más intrínseco al estudio analítico. La investigación es fundamental y la universidad nos permite contar con el talento de las nuevas generaciones.

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

Carretera

Armesa Logística apuesta por el HVO

El operador prioriza la utilización del gasóleo de origen vegetal entre sus proveedores de transporte, que incorporarán una flota de 60 unidades de Iveco y MAN

Armesa Logística opera con una flota de entre 170 y 190 conjuntos articulados frigoríficos.

A. Martínez | Valencia

Armesa Logística Internacional está apostando por el gasóleo de origen vegetal (HVO) en lugar del combustible tradicional para sus actividades de transporte por carretera a temperatura dirigida.

La compañía valenciana, que dirige José María Arnedo Medina, está priorizando el consumo de este nuevo combustible entre sus proveedores de transporte que sustentan la tracción del operador. Armesa va a incorporar una flota de 60 unidades suministradas por los fabricantes Iveco y MAN para la presente campaña, que van a apostar por el uso de este combustible más ecológico. "Queremos que nuestros proveedores prioricen este tipo de combustible en la adquisición de tractoras para afrontar la descarbonización, porque actualmente no hay otra alternativa mejor para los tráficos de larga distancia", ha señalado a Transporte XXI, José María Arnedo.

> Queremos que nuestros proveedores prioricen el uso del HVO
>
> **José María Arnedo**
> Dir. Armesa Logística

El empresario matiza que "no podemos pedir más, porque el HVO nos permite reducir hasta un 98 por ciento las emisiones de CO2 frente al diésel habitual, ya que hoy el modo eléctrico no es una alternativa para los flujos de larga distancia, aparte del precio, que es cuatro veces superior al de una tractora convencional".

Junto a esta renovación del material de tracción, Armesa prepara una modernización de sus semirremolques de cara a la próxima campaña, según ha adelantado Arnedo. El objetivo es poder renovar 120 semirremolques de cara a 2025.

La compañía quiere fortalecer sus "condiciones de competitividad y sostenibilidad" en los próximos años manteniendo su visión estratégica "en la mejora continuada de su capacidad de gestión", señala Arnedo.

En este sentido, el flotista quiere abrir una nueva línea de negocio para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, al tiempo que entra en la gestión de aparcamientos para vehículos pesados en la provincia de Valencia.

Para ello, Armesa viene negociando con las autoridades autonómicas valencianas la puesta en marcha de un aparcamiento seguro para 600 camiones, bajo una inversión de 10 millones de euros, que también dispondrá de instalaciones para la logística frigorífica.

A este proyecto tiene previsto destinar una parcela de 15.000 metros cuadrados de superficie en la localidad valenciana de Massamagrell, desarrollando un centro de servicios al transporte por carretera para la zona norte de la provincia de Valencia, donde existe un importante déficit de instalaciones.

Junto al aparcamiento, la intención de Armesa es levantar un edificio de servicios para los transportistas y un establecimiento hotelero, así como equipos para el suministro de combustibles.

La empresa, que ya tiene el permiso del Ayuntamiento de Massamagrell para afrontar esta inversión, continúa a la espera del visto bueno de la Consejería de Transportes de la Generalitat Valenciana para iniciar el proyecto dedicado a los transportistas que transitan por la zona norte de la provincia de Valencia.

ARMESA LOGÍSTICA INTERNACIONAL SA

Ingresos explotación: **19,83**

Ebitda: **1,33** Resultado d.i.: **0,98**

Patrimonio neto: **7,18** Empleados: **15**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2022.

120
FRIGORÍFICOS
TIENE PREVISTO RENOVAR PARA LA CAMPAÑA DE 2025

Diversificación

Armesa viene trabajando con una flota de entre 170 y 190 conjuntos articulados dedicados al acarreo de larga distancia de mercancías agroalimentarias, industriales y farmacéuticas, que se han convertido en sus tres grandes líneas de negocio.

La compañía ha venido diversificando su actividad en los últimos años, pasando a realizar tráficos industriales y farmacéuticos, que se han venido a incorporar a su cartera de clientes en el sector agroalimentario entre España y Europa, así como en varios sectores industriales, como papelería y envases, con semirremolques de lonas dedicados a

TRANSPORTE XXI

este ámbito de actividad. El operador obtuvo una crifra de negocio de 19,8 millones de euros en el año 2022, con un crecimiento del 3 por ciento respecto al ejercicio anterior, según los datos incluidos en el informe "Logística del Frío", editado por Transporte XXI.

Marítimo

El automóvil vuelve a crecer en Sagunto

El tráfico de vehículo terminado avanza a doble dígito gracias a las importaciones y los tránsitos a terceros países y proyectan un volumen anual de 200.000 unidades al cierre de 2024

Antonio Martínez | Valencia

El puerto de Sagunto vuelve a ganar peso en la logística del automóvil, tras un quinquenio entre 2019 y 2023 en el que los volúmenes no lograron superar las 165.000 unidades anuales.

Las expectativas en 2024 han variado. La dársena está logrando atrapar un volumen mensual superior a las 15.000 unidades "fruto del crecimiento de las importaciones y los tránsitos a terceros países gracias a la recuperación de la economía", según admiten operadores logísticos consultados por Transporte XXI. Esta progresión proyecta un volumen anual de 200.000 unidades al cierre de 2024.

De acuerdo a los datos estadísticos de la Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, los muelles de Sagunto tramitaron 110.881 unidades hasta el pasado mes de julio. Este dato supone un crecimiento del 17,6 por ciento respecto al pasado año, con el movimiento de 16.598 unidades más que entre enero y julio de 2023.

El aumento de operaciones de marcas asiáticas como Toyota, Honda, Kia o Lexus, cuyas importaciones al mercado español se encaminan por el puerto saguntino están devolviendo nueva alegría a los volúmenes, si bien el dato anual aún se encuentra lejos de los récords de los ejercicios 2017 y 2018, cuando en el enclave se manipularon 271.155 y 291.209 unidades, respectivamente.

De ahí que los operadores consultados confirmen la potencialidad de la dársena para reactivar nuevos flujos como los procedentes de vehículos eléctricos de Extremo Oriente y su posterior comercialización en el sur de Europa. En la última década, entre 2014 y 2023, por Sagunto pasaron 1.637.561 unidades, lo que viene a suponer una media anual superior a las 160.000 unidades, cifra que se prevé superar "con amplitud" durante el presente ejercicio.

Hay que recordar que la Autoridad Portuaria tiene entre sus proyectos estratégicos para Sagunto dotar al Muelle Sur 2 del enclave de un silo vertical para automóviles nuevos, similar al que está explotando la compañía Grimaldi en el Dique del Este de Valencia.

El puerto adjudicó a la empresa de ingeniería Invercrea la redacción del proyecto para atender la creciente demanda de superficie en la zona para el depósito temporal de vehículos nuevos, al tiempo que se ubica una instalación fotovoltaica en cubierta. El silo dispondrá de una planta baja y 4 en altura, con características similares al de Valencia, que ya fue diseñado por la empresa radicada en Castellón.

A.P. DE VALENCIA

Segunda dársena del puerto de Sagunto.

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

ADIF

La superficie estimada puesta a disposición del adjudicatario de la explotación del nuevo nodo de Adif en Vicálvaro es de 116.500 metros cuadrados, según el pliego de la licitación.

Ferrocarril

Tres ofertas para la explotación de Vicálvaro

Renfe con Medlog, Cosco junto a CMA CGM, y Grupo Alonso han presentado propuestas para gestionar una primera fase de un año en Abroñigal y una segunda hasta 2045 en el nuevo nodo ferroviario

Carlos Sánchez | Madrid

Adif ha recibido tres ofertas para adjudicarse la explotación del nuevo nodo logístico ferroviario de Vicálvaro, que tomará el relevo de Abroñigal en el último trimestre de 2025, si se cumplen los plazos previstos por la pública.

Renfe de la mano con Medlog, Cosco junto a CMA CGM, y Grupo Alonso son las tres propuestas presentadas, según ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes del sector. De las tres ofertas, llama especialmente la atención la presentada conjuntamente por Renfe Mercancías y Medlog, propietaria a su vez de Medway, puesto que se produce en pleno proceso de negociación para que el operador logístico del grupo MSC se convierta en el nuevo socio estratégico de la pública.

La apertura de las ofertas económicas se llevará a cabo finalmente el próximo 24 de septiembre, después de la última modificación comunicada por Adif de la fecha inicialmente prevista, que se había fijado el 10 de septiembre. 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.

€ 39,3
MILLONES
ES EL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

La licitación del arrendamiento de varios espacios e instalaciones en las terminales de transportes de mercancías de Abroñigal y Vicálvaro (Madrid) comprende la prestación de los servicios de logística de la UTI (unidad de transporte intermodal), como son la carga y descarga de contenedores sobre vagón, y de logística del tren, como operaciones y maniobras.

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, 26.500 metros cuadrados.

86.750
UTIS
GESTIONADAS EN ABROÑIGAL EN 2023

El adjudicatario podrá ubicar 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.

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.

Subrogación del personal

La licitación contempla la subrogación de las 38 personas en plantilla con las que cuenta actualmente UTE TILO Madrid Abroñigal, sociedad participada por Renfe Mercancías y Transervi (Transfesa) y actual concesionaria de los servicios de logística de la UTI en Abroñigal, así como de los 25 profesionales que desarrollan su actividad en la UTE Maniobras SAV, integrada también por Renfe Mercancías y Transervi y responsable de la logística del tren en Abroñigal.

Madrid-Abroñigal, la principal terminal interior en volúmenes intermodales en España, registró en 2023 un tráfico total de 86.750 UTIs, con un descenso del 3,5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según los datos oficiales facilitados por la pública a Transporte XXI. Por su parte la cifra de trenes gestionados en la terminal madrileña ascendió a 2.776 unidades en 2023, lo que supuso un descenso del 6,27 por ciento respecto al año anterior, según los datos de Adif.

Marítimo

Gestrinca se expande en Gijón

El operador, que mueve unos 2.000 TEU mensuales, solicita a la entidad portuaria una concesión de 12.000 metros cuadrados en el muelle de la Osa y negocia extender a largo plazo su implantación en 10.000 metros cuadrados en la explanada de la Figar

Iñaki Eguia | Gijón

Gestión de Trincajes y Cargas Asturias (Gestrinca) esboza un ambicioso plan de crecimiento con el movimiento de contenedores en Gijón, en el actual contexto en el que las instalaciones de APM Terminals logran un alza que ronda el 35 por ciento durante los siete primeros meses del año, tras mover más de 44.800 TEU.

Gestrinca registra un incremento de un 50 por ciento, durante este año, al manipular una media mensual de 2.000 contenedores en la dársena de Gijón.

El operador, cuya actividad arrancó en 2019, ha extendido su presencia en el puerto asturiano, iniciada en un terreno de 1.500 metros cuadrados en el muelle de la Osa, donde dispone de una nave de 1.000 metros cuadrados.

Gestrinca, que durante este año se ha asentado en la explanada de la Figar, en una parcela de 10.000 metros cuadrados, de los cuales 3.000 son de almacenes, negocia con la entidad portuaria, que preside Laureano Lourido, un contrato a largo plazo para continuar con su actividad en este emplazamiento.

Gestrinca mueve una media de 2.000 TEU mensuales.

Además, la compañía gijonesa ha solicitado el otorgamiento, en régimen de concesión administrativa, de una superficie de 12.000 metros cuadrados en el muelle de la Osa del puerto asturiano, para la gestión integral de contenedores marítimos.

Para el desarrollo de su actividad, Gestrinca cuenta con equipos *reach stacker*, maquinaria de elevación de hasta 44 toneladas, y una flota de 25 camiones para sus operativas intermodales. La compañía ofrece servicios de recepción, almacenaje, paletización, trincaje y distribución, que, además de los contenedores, también incluyen el *project cargo*, y en menor medida, el movimiento con graneles.

El operador portuario alcanzó unos ingresos de 2 millones de euros en 2022, un 40,6 por ciento más que en el ejercicio anterior, según los últimos datos del Registro Mercantil.

Carretera

Olano acelera en su desarrollo

El grupo francés traza un nuevo plan estratégico que marca como objetivos facturar 700 millones de euros en 2025, operar con 3.000 camiones y elevar su capacidad de almacenamiento refrigerado a 1,8 millones de m3, lo que supondría un crecimiento del 16% en estos tres ratios

La murciana Transnoita gestiona una flota de 60 vehículos.

Iñaki Eguia | Bilbao

El grupo Olano tiene un nuevo plan estratégico en curso para 2025, que se marca, entre sus objetivos, mantener un fuerte crecimiento de su negocio de logística de frío. Así, las ventas proyectadas para el próximo año ascenderán a 700 millones de euros, un 16,6 por ciento más sobre el objetivo de 600 millones establecido para 2023.

Con unos porcentajes similares se sitúan las expectativas para aumentar su actual activo de 1.600 camiones propios y de un millar de subcontratados, añadiendo 200 unidades más a cada una de estas dos flotas.

Además, su red de 60 plataformas que suma 1,55 millones de metros cúbicos de almacenamiento refrigerado también crecerá sobre un 16 por ciento para alcanzar 1,8 millones de metros cúbicos de capacidad.

Conforme a esta planificación, el grupo galo acomete nuevas inversiones, tanto en España como en Francia, Italia y Portugal.

Entre sus últimas operaciones se encuentra la adquisición del 50 por ciento de Transnoita. Esta empresa familiar, fundada en Librilla (Murcia) en 2013, gestiona una flota de 60 vehículos, y obtuvo una cifra de negocio de 11,3 millones de euros en 2022, un 42,4 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revela el Registro Mercantil.

Además, Olano ha puesto en marcha este año su nueva plataforma de Dos Hermanas (Sevilla), que se extiende sobre una superficie de 14.744 metros cuadrados y que está dotada de 14 muelles de carga y descarga. El operador, que preside Nicolás Olano, también está ampliando su complejo logístico de frío de Caudete (Murcia) con un almacén, de 2.700 metros cuadrados de superficie construida. Además, en Benavente (Zamora) tiene en curso las obras para añadir una

GRUPO OLANO

	2022	%22/21	%22/20	2021	2020
INGRESOS EXPLOTACIÓN	**161,15**	**+25%**	**+26%**	**129,30**	**129,63**
Olano Seafood Ibérica SA	52,41	+15%	+19%	45,51	43,24
Olano Norte SL	29,95	+75%	+173%	17,16	13,97
Transportes Caudete SA	17,37	+2%	+76%	17,00	16,96
Devesa Express SL	16,55	+38%	+23%	11,97	11,55
Olano Logística del Mar SL	11,10	+13%	+18%	9,85	9,52
Olano Valencia SL	7,96	+33%	+74%	5,99	5,14
Olano Murcia SL	6,99	+5%	-7%	6,68	6,81
Betiko Trans SL	6,60	-4%	-3%	6,88	6,69
Olano Región Centro SL	5,71	+67%	-	3,41	0,25
Olano Sur SL	4,78	+22%	+140%	3,92	3,55
Olano Rent SL	1,31	+140%	-85%	0,55	2,52
Transportes Oteiza e Hijas SL	0,43	+15%	+20%	0,37	0,35
Transportes Oteiza SA	0	-	-100%	0	9,08
Ebitda	13,12	+38%	+152%	9,50	8,40
Resultado d.i.	4,02	+49%	-706%	2,71	1,49
Patrimonio neto	26,87	+9%	+23%	24,66	26,57
Empleados	856	+3%	+18%	832	797

Millones de euros, salvo empleo.

cámara frigorífica con cinco muelles.

Olano, que en el último quinquenio ha integrado en España a Transportes Caudete, Oteiza y Devesa Express, ha trasladado este año el domicilio social de Betiko Trans desde el puerto vizcaíno de Ondarroa a sus instalaciones fronterizas en Irún. Este transportista vasco rondó un negocio de 6,6 millones de euros en 2022, un 4 por ciento menos que en el ejercicio anterior, según el Registro Mercantil.

El grupo Olano está situado en el 'Top 100' nacional con unas ventas de 161,15 millones de euros en 2022, un 25 por ciento más que en el ejercicio anterior, según los datos del último suplemento especial '¿Quién manda en el transporte y la logística en España'?, que elabora Transporte XXI.

161

MILLONES
DE EUROS
FACTURADOS EN
ESPAÑA EN 2022,
UN 25% MÁS

Por otra parte, el operador galo ha ampliado en los últimos meses su presencia en Portugal con la adquisición de Ocean Movement Logística, con base en el puerto de Matosinhos. Un desarrollo que se suma a la compra en 2020 de Kartel, que dispone en el puerto de Leixoes una concesión de un almacén de 4.600 metros cuadrados.

En Italia, Olano ha tomado el control de New Bea Trasporti, con sede en Monopoli y que genera una facturación de 6 millones de euros con su flota 11 vehículos y una plataforma de 2.000 metros cuadrados.

Igualmente, el grupo galo ha adquirido un 30 por ciento del capital de Road Froid, con sede en Montauban y que genera unas ventas anuales de 9 millones de euros con el fletamento y organización de transportes refrigerados entre Francia y España. En 2023 también integró al francés Philippe Bonnart Transports, que gestiona 70 vehículos y factura 12 millones.

Ferrocarril

La apuesta intermodal de Bertschi da sus frutos

El operador intermodal alcanza una ocupación superior al 98% en la lanzadera ferroviaria entre Tarragona y Barcelona, que evitará la circulación de 4.500 camiones en 2024

Eva Mármol | Tarragona

Bertschi Ibérica, especializada en el transporte de productos líquidos y sólidos a granel, prevé evitar la circulación de 4.500 camiones por la transitada autopista AP-7 al cierre de este ejercicio con la ampliación a dos frecuencias semanales de su lanzadera ferroviaria entre Tarragona y Barcelona. Este servicio enlaza con las conexiones en ancho de vía internacional (UIC) que salen desde la terminal de Morrot, en los accesos al puerto de Barcelona, hacia Europa.

BBERTSCHI

Quita alrededor de 1.000 camiones al mes de la carretera entre trenes y barcos.

El operador intermodal puso en marcha la lanzadera, con una periodicidad semanal, en 2022. Inicialmente, el servicio, con tracción de Renfe Mercancías, operaba desde la terminal de Constantí (Tarragona), que Bertschi trasladó posteriormente a sus propias instalaciones, ubicadas en el interior del complejo de la multinacional química Covestro, en Vila-seca, el año pasado.

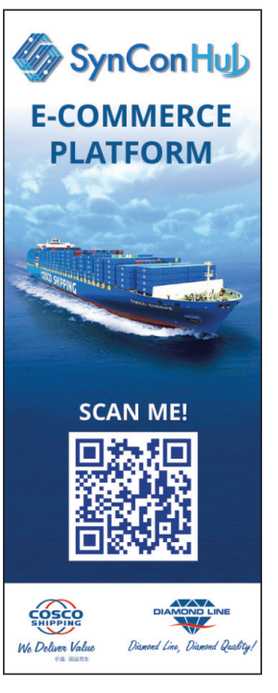
Con las dos conexiones semanales, alcanzó una ocupación media, hasta el pasado mes de junio, del 98,5 por ciento. De momento, "nos quedamos con las dos frecuencias", señala David Sánchez, responsable de Desarrollo de Negocio para España y Portugal de Bertschi Ibérica. Una vez sea una realidad el Corredor Mediterráneo en Tarragona, es decir, la llegada del ancho de vía internacional, "nos plantearemos la posibilidad de ir directamente a Bélgica o Países Bajos desde nuestra terminal en Tarragona sin tener que transbordar en Barcelona si hay suficiente oferta", añade el directivo.

> El tren tiene una cuota de casi el 80% en sus tráficos

Bertschi ha puesto en marcha la segunda frecuencia y alcanza una ocupación superior al 98 por ciento a pesar de resultar afectado, como otros operadores, por los problemas en la red ferroviaria europea el año pasado y que, en algunos casos, se están prolongando en 2024. Problemas que han provocado que "algunos clientes hayan vuelto a la carretera".

Por otra parte, el operador intermodal incrementó alrededor del 3 por ciento la cuota del barco, hasta suponer el 13 por ciento de su operativa, el año pasado al desaparecer el único servicio ferroviario que había entre Bélgica y Madrid en 2023. Bertschi pasó a mover el flujo ferroviario por barco desde Bélgica al puerto de Bilbao y desde la instalación vizcaína por tren hasta Madrid.

Bertschi Ibérica, que hace exclusivamente transporte internacional, mueve sus tráficos sobre todo por tren, alcanzando una cuota de casi el 80 por ciento. Entre los diversos servicios ferroviarios y de transporte marítimo que utiliza, el operador quita alrededor de 1.000 camiones de la carretera mensualmente. La multinacional suiza Bertschi fundó la filial española en 1993.



Express

Correos, en busca de la rentabilidad

La pública, que cerró 2023 con 120 millones de euros en pérdidas, la mitad que el ejercicio anterior, pone el foco en la paquetería para lograr alcanzar una situación financiera adecuada en cinco años

Carlos Sánchez | Madrid

Correos se volcará en los próximos cinco años en la misión de enderezar el rumbo de la compañía, con el objetivo de consolidarse en la senda de la rentabilidad. La pública, que cerró 2023 con unas pérdidas de 120,31 millones de euros, un 44,6 por ciento menos que en el ejercicio anterior, tiene puesto el foco en el impulso de su negocio de paquetería como una de las palancas clave para alcanzar una situación financiera adecuada.

Así lo contempla su plan estratégico 2024-2028, en el que se concreta la previsión de revertir las pérdidas para acabar el período "con un margen Ebitda del 6 por ciento, una situación consolidada de beneficios y una posición financiera saneada", señalan desde la compañía que preside Pedro Saura, que tomó el relevo de Juan Manuel Serrano a finales del pasado año.

La pública pretende incrementar sus ingresos a través, entre otras medidas, del impulso a la paquetería. Para ello, apuestan por la adaptación "a las nuevas preferencias y hábitos de los consumidores, automatizando y haciendo más eficiente los procesos y estableciendo estrategias que estimulen unos mayores tráficos transfronterizos". Al mismo tiempo, proyectan el impulso de "servicios logísticos más complejos y sofisticados como la distribución de productos de frío".

Según el plan estratégico de Correos, la contribución de la paquetería al ingreso total del operador se elevaría en 11 puntos hasta alcanzar el 35 por ciento de su cifra de negocio. Por su parte, los ingresos por servicios postales pasarían del 66 por ciento sobre el total al cierre de 2023 a situarse en el 49 por ciento a finales del año 2028. Para lograrlo, la pública se plantea la adquisición de nuevas naves destinadas a operativa y logística, la renovación de la flota de vehículos, la automatización y la robótica.

1.245
MILLONES DE ENVÍOS GESTIONÓ CORREOS EN 2023

El importe neto de la cifra de Correos se situó en 2.113,04 millones de euros en 2023, lo que supuso un incremento del 7,67 por ciento, según el informe anual integrado de la compañía que acaba de hacerse público. La pública, que cuenta con más de 48.000 trabajadores en plantilla, no ha conseguido equilibrar aún los ingresos previos a la pandemia, que se situaron en 2.266,48 millones en el año 2019. En conjunto, el grupo se ha dejado por el camino la friolera de cerca de 700 millones de euros en pérdidas en el último lustro (ver cuadro).

Correos gestionó 1.245 millones de envíos el pasado año, lo que representó un descenso del 8,99 por ciento. La compañía dispone de 19 centros de tratamiento, 8.267 puntos de atención y 2.241 taquillas inteligentes Citypaq repartidas por toda la geografía española.

El grupo Correos contaba al cierre de 2023 con una flota integrada por 14.204 vehículos, de los que 2.385 son eléctricos (el 17 por ciento del total) y 300 híbridos, después de haber incorporado el pasado año 805 nuevas unidades eléctricas, entre furgonetas y motocicletas. Con estas adquisiciones, la compañía continuó avanzando en su compromiso de alcanzar el 25 por ciento de vehículos eléctricos y el 50 por ciento de flota basada en tecnologías alternativas para 2030.

Centro logístico Rampa 7

Entre las principales novedades en materia de infraestructuras logísticas del grupo se encuentra la puesta en marcha el pasado año del centro logístico Rampa 7 en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Su entrada en funcionamiento ha supuesto el reforzamiento de las operaciones de tratamiento de los envíos internacionales de importación de la pública.

El centro, que ocupa una superficie total de 12.542 metros cuadrados construidos sobre una parcela de 19.000 metros cuadrados, ha supuesto una inversión de más de 15 millones de euros en su construcción, a lo que se suman otros más de 17 millones de euros en su automatización. La puesta de largo de este nuevo centro logístico ha permitido destinar el actual Centro de Tratamiento Internacional ubicado en primera línea del centro de carga aérea de Madrid-Barajas a las operaciones de exportación e intercambio urgente nacional, de manera exclusiva.

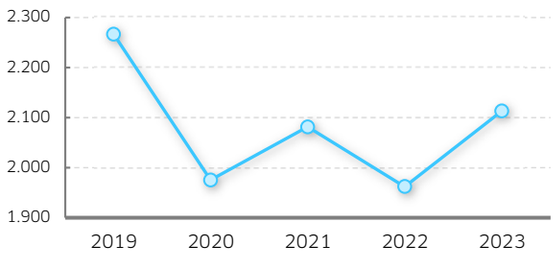
Al mismo tiempo, Correos incorporó también el pasado año nuevos sistemas de clasificación automatizada de paquetería de gran formato y de correspondencia en sus centros de tratamiento automatiza-

El grupo Correos cuenta con una flota integrada por 14.204 vehículos.

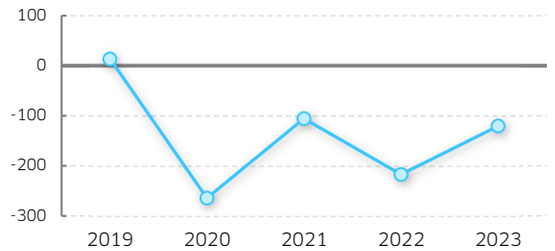
UN LUSTRO EN NEGATIVO

Correos cerró el pasado año un período marcado por los números rojos, como consecuencia de la fuerte caída de su negocio postal tradicional.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS



RESULTADOS DEL EJERCICIO



Datos en millones de euros. Fuente: Informe anual integrado de Correos.

CORREOS

do de Zaragoza y Madrid. Según señala su informe anual, la compañía consolidó su presencia en el continente asiático, experimentando un crecimiento estable de los volúmenes procedentes de esta región. Así, la captación de nuevos flujos asiáticos permitió compensar la reciente tendencia de las grandes plataformas de comercio electrónico a establecer sus propias redes de entrega en España, apuntan.

A su vez, en el marco de su política de incremento de ingresos, la pública resalta que cuenta desde 2021 con su línea de negocios Correos Frío, que comprende una amplia gama de servicios de transporte a temperatura controlada. El pasado año, la firma acometió la implantación en una decena de ciudades de rutas refrigeradas para la entrega en la última milla, fundamentalmente para los sectores de comida preparada y hortofrutícola.

Por otra parte, Correos acaba de ser apercibida por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) para que deje de considerar en su modelo contable las notificaciones administrativas, que son envíos de correspondencia de hasta 2 kilogramos de peso y entrega en domicilio, como un tipo de carta certificada y que forma parte del Servicio Postal Universal (SPU), cuando según el organismo de competencia "no lo son".

Ferrocarril

Renfe, otra vez bajo la lupa

La CNMC inicia un nuevo expediente sancionador contra su filial de mercancías y Pecovasa por posibles prácticas restrictivas de la competencia en el ámbito de la tracción ferroviaria

C. Sánchez | Madrid

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) vuelve a poner la lupa sobre posibles prácticas restrictivas de la competencia por parte de Renfe Mercancías.

En esta ocasión, el organismo de competencia estrecha el cerco sobre una licitación de servicios de tracción convocada a principios de 2022 por parte de Pecovasa, en la que Renfe Mercancías resultó adjudicataria. El expediente se inició a raíz de una denuncia presentada por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) y dio paso a una información reservada e inspecciones por parte de Competencia. Una vez realizadas las correspondientes actuaciones, la CNMC ha iniciado expediente sancionador contra Renfe Operadora, Renfe Mercancías y Pecovasa, al haber "encontrado indicios razonables de que Renfe Operadora, Renfe Mercancías y Pecovasa podrían haber infringido el artículo 2 de la Ley de Defensa de la Competencia y el 102 del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE).

CNMC ya sancionó a Renfe en 2017 por prácticas restrictivas de la competencia.

Competencia ya sancionó en el año 2017 al operador ferroviario público por un episodio similar. El organismo impuso una multa de 49,9 millones de euros a Renfe Operadora y Renfe Mercancías por establecer acuerdos y prácticas concertadas, restrictivos de la competencia por su efecto, con varias empresas del Grupo Deutsche Bahn (DB), entre ellas Transfesa y Semat. Las empresas de la multinacional alemana fueron sancionadas también con 10,5 millones de euros por este motivo.

Batalla jurídica

Al mismo tiempo, Renfe Mercancías y Renfe Operadora también fueron multadas con 15,1 millones de euros por discriminación comercial abusiva a las empresas ferroviarias miembros de la AEFP en su oferta de servicios de tracción ferroviaria para el transporte de mercancías por ferrocarril en España. Estas sanciones fueron ratificadas por la Audiencia Nacional y se está a la espera de que el Tribunal Supremo dicte sentencia definitiva sobre el recurso presentado en su día por la pública.

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

Ferrocarril

Medway impulsa nuevos trenes en España

La reactivación de la exportación de aceite y vino permite recuperar a la compañía portuguesa los tráficos de cisternas entre Córdoba y Valencia, que se suma a la tracción de convoyes para Cosco desde Portugal y una línea de transporte de troncos para Torraspapel

TRANSPORTE XXI

Medway ha incorporado 16 locomotoras fabricadas por Stadler Valencia.

Antonio Martínez | Valencia

La compañía ferroviaria portuguesa Medway está ganando presencia en España paso a paso, sumando nuevos servicios y reactivando otros gracias al incremento del tráfico de mercancías.

En concreto, en las últimas semanas, la compañía lusa, propiedad del gigante naviero MSC, se ha sumado a la tracción de convoyes de contenedores para Cosco entre Leixoes y Valencia, un tráfico que venía trabajando en solitario Captrain. Además, ha arrancado un tren de troncos para Torraspapel entre Monforte de Lemos y Zaragoza, mientras que ha recuperado los trenes de cisternas entre Córdoba y Valencia gracias a la reactivación de los tráficos de aceite y vino entre España e Italia, unos volúmenes en los que sobresale el operador Kortimed.

Este servicio de contenedores cisterna se venía realizando desde octubre de 2022 y se paralizó durante unos meses por la bajada en las exportaciones de vino y aceite a granel que se vienen enviando a Valencia desde la terminal de Córdoba, que gestiona Laumar Terminales Ferroviarias, firma participada por MSC.

A la reactivación del servicio se ha sumado un nuevo itinerario desde la terminal de Silla en Valencia hasta Zaragoza, lo que permite una triangulación de la operativa para la compañía ferroviaria lusa. Tanto el servicio entre Córdoba y Silla, como el enlace con Zaragoza-Corbera Alta, vía Tarragona, se realizan con locomotoras eléctricas de la serie 256. El servicio tiene dos trenes semanales entre Córdoba y Valencia, al que se suma un tercero hasta Zaragoza.

Por su parte, Medway ha entrado en el servicio transpeninsular que viene manteniendo Cosco entre los puertos de Leixoes y Valencia, una relación que ha venido cubriendo Captrain en solitario desde que se iniciara en julio de 2022. El servicio une la terminal de Viar Formoso en Portugal con Medina del Campo con una locomotora de la serie 335, mientras que el trayecto entre la terminal vallisoletana y Fuente de San Luis en Valencia se realiza con una máquina eléctrica de la serie 256.2, traccionando 15 plataformas de Ermewa para el transporte de contenedores de 40 pies.

Junto a estos, sobresale el tren de troncos para Torraspapel Distribución entre Monforte de Lemos y Zaragoza, un tráfico que con anterioridad venía realizando Renfe Mercancías. El convoy, denominado como “el gusano amarillo”, no es nuevo para la compañía, ya que en 2021 ya realizó en España un convoy similar entre Extremadura y Marín para la planta de Ence

> Cosco y Torraspapel, nuevos clientes para la tracción de Medway

Estos servicios se unen al iniciado antes del verano por la portuguesa para la tracción de los tráficos de Transitalia en la autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia, lo que confirma el aumento de la presencia de la empresa lusa en el Arco Mediterráneo, donde arrancó su actividad en febrero de 2018.

El objetivo de la compañía es continuar aumentado su presencia en la zona gracias a la incorporación de nuevo parque móvil como con las 16 locomotoras Euro6000 que ya tiene en servicio, fabricadas en la planta de Stadler en Valencia.

Nueva terminal en Sines

Asimismo, Medway acaba de poner en marcha una nueva terminal intermodal en Sines para reforzar sus operaciones transpeninsulares. La instalación Medway Sines Raquete, con una superficie de 22.000 metros cuadrados y 470 metros de línea ferroviaria, tiene capacidad para expedir dos trenes diarios con conexión directa con la península ibérica y acceso al puerto de Sines, donde la naviera MSC es el principal cliente. La plataforma tiene capacidad para 600 TEU y permite el manejo de cualquier clase de contenedor marítimo.

La instalación ocupada por IAS que sale a concurso.

Aéreo

Dos 'novios' para la terminal liberada por IAS

ACL y Swissport, ya presentes en el Prat, optan a hacerse con las instalaciones que ha sacado a concurso Aena

Eva Mármol | Barcelona

Todo queda en casa, por el momento, y ningún operador de *handling* se estrena en las terminales del centro de carga del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que Aena saca a concurso por vencimiento de las concesiones y por el espacio que dejará libre DHL al ganar capacidad en una nueva instalación.

Dos compañías que ya cuentan con terminales en el centro de carga, ACL (Aerospace Cargo Logistics) y Swissport Handling, se han presentado al concurso convocado por Aena para ocupar el espacio que liberará IAS Handling cuando este operador pase a ocupar las instalaciones que, a su vez, dejará vacías la integradora DHL.

El gestor aeroportuario no había adjudicado la terminal al cierre de esta edición. Se trata de una instalación para uso exclusivo para la actividad de *handling* y/o *autohandling* de mercancías no incluida la rampa (subida de la carga a la bodega del avión), almacenamiento, transporte y distribución.

La terminal está formada por dos naves de 2.924 y 443 metros cuadrados de superficie, respectivamente. Cuenta con 2.318 metros cuadrados más por el lado tierra y 911 metros cuadrados por el lado aire, de acuerdo con las bases del concurso. La duración del contrato es por un periodo de 10 años. El alquiler mínimo (sin incluir impuestos) es de 58.495,85 euros mensuales el primer año (2025), subiendo un 2 por ciento acumulativo anualmente, hasta los 71.306,13 euros mensuales en 2035. Ambos candidatos ha presentado prácticamente la misma oferta económica: 67.270 euros mensuales en 2025, la propuesta de ACL, y 67.270,23 euros la de Swissport. A diferencia de otros concursos, Aena no fija una inversión mínima obligatoria.

Tanto ACL como Swissport tienen terminales de carga en los principales aeropuertos españoles (Barajas, El Prat y Zaragoza). ACL, perteneciente al Grupo Sesé, opera en el aeropuerto de Barcelona desde el año 2018 y Swissport Handling está presente desde 2000.

10
AÑOS
ES EL PERIODO DE DURACIÓN DEL CONTRATO

La filial de la multinacional de origen suizo Swissport, que cuenta con más de un centenar de terminales de carga, ya se presentó, el año pasado, al concurso convocado por Aena para hacerse con la terminal de WFS (Worldwide Flight Services Servicios Aeroportuarios), la más grande de El Prat, y que mantiene el mismo inquilino.

El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha canalizado un total de 105.205 toneladas de mercancías en los primeros siete meses del año, el 19,5 por ciento más que en el mismo periodo de 2023, según las estadísticas de Aena.

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

AMARA NZERO

Vista aérea del centro logístico de Amara NZero en Meco (Madrid).

Operadores Logísticos

Amara NZero afina su perfil logístico

El operador especializado en transición energética consolida una estructura con 11 centros que suman, conjuntamente, más de 225.000 m2 de superficie de almacenaje, a lo que añade operativas *in-house*

Carlos Sánchez | Madrid

Amara NZero, compañía especializada en transición energética, continúa perfilando y consolidando su perfil logístico. La compañía ofrece una solución completa para cualquier proyecto del sector de las renovables, la electrificación y la digitalización, acompañando al cliente durante todo el proceso y aportando valor añadido en cada eslabón de la cadena de suministro.

La firma está cumpliendo a rajatabla la hoja de ruta que trasladó en su día a este periódico, potenciando su actividad logística con unos objetivos de crecimiento de dos dígitos anuales durante los próximos años.

Amara cuenta con más de 60 años de experiencia como distribuidor de material eléctrico y desde el principio se encargó de gestionar sus propios almacenes. A partir de 1996 comenzó a comercializar también servicios logísticos a clientes externos y en el año 2003 obtuvo su primer gran contrato de operación logística para una compañía del sector de la distribución eléctrica.

La compañía ha obtenido recientemente la certificación OEA, así como la autorización para operar como depósito aduanero en su centro logístico de Meco (Madrid), que viene a sumarse al que ya disponía en Quart de Poblet (Valencia). La firma cuenta con más de una decena de ubicaciones logísticas en España (Madrid, Valencia, dos en Barcelona, Alicante, Bilbao, Burgos, Valladolid, A Coruña, Sevilla y Málaga), que suman conjuntamente más de 225.000 metros cuadrados. Además, suma otras tantas operativas bajo la modalidad *in-house*, es decir, ofreciendo servicios logísticos en los almacenes de sus clientes.

Precisamente, el centro logístico de Meco es el más grande de toda la red nacional e internacional de la compañía. Las instalaciones fueron inauguradas hace tres años y fueron ampliadas recientemente hasta alcanzar una capacidad de 52.000 metros cuadrados.

Centro logístico

El almacén de Meco, totalmente electrificado con energía procedente de fuentes renovables, cuenta con capacidad para 22.000 palés en estanterías, una docena de bloques de estantería robotizadas y espacio de almacenaje en suelo.

El almacén de Meco está electrificado con energía de fuentes renovables.

El operador Amara NZero gestiona 22.000 referencias mediante sistema de radiofrecuencia.

Las instalaciones disponen de 69 muelles de carga y descarga y cuentan con un espacio de descanso para los transportistas. Además, la plataforma dispone de cinco rampas de acceso a nivel para mejorar la eficiencia en la carga y descarga, así como un puente grúa de hasta 16 toneladas, lo que permite mover tanto mercancías pequeñas como equipos pesados y voluminosos.

52.000

M2 DE SUPERFICIE DE ALMACENAJE
TIENE EL CENTRO LOGÍSTICO DE AMARA NZERO EN MECO

Amara NZero, que tiene también una fuerte implantación internacional, con presencia en 17 países, alcanzó una cifra de ingresos de explotación de 233,01 millones de euros en 2022, sin desglosar sus ingresos como operador logístico del resto de actividades de comercialización. La compañía ha sido capaz de duplicar su facturación en los últimos tres años, según datos oficiales del Registro Mercantil.

AMARA NZERO

Ferrocarril

La autopista ferroviaria Valencia-Lisboa, en 2027

El desbloqueo medioambiental de la línea Mérida-Puertollano abre la puerta a la electrificación del trazado y posibilita unir el Atlántico y el Mediterráneo, trayecto que está en los planes de Tramesa y Transitalia

Antonio Martínez | Valencia

La autopista ferroviaria entre Valencia y Lisboa podrá ser una realidad en 2027, de acuerdo a los planes trazados por el Ministerio de Transportes, a los que ha tenido acceso Transporte XXI.

No será posible hasta dentro de 30 meses, "porque para que sea un corredor rentable y verde, hay que electrificar la línea y ahora ya tenemos vía libre", han explicado a este periódico fuentes de Adif.

El organismo ha venido estudiando el corredor, de alrededor de 900 kilómetros de trazado, ante la propuesta de Tramesa y Transitalia de situar a la línea Valencia-Lisboa como la segunda que quiere explotar en la península ibérica una vez lanzada la línea Valencia-Madrid. Para ello, es vital solucionar el "cuello de botella" de la línea entre Mérida y Puertollano, que ha sido incorporada en el nuevo reglamento del Corredor Atlántico. Este tramo, de 240 kilómetros, cuenta con el visado medioambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, para proceder a los trabajos de electrificación en la catenaria y la construcción de 4 subestaciones eléctricas.

El proyecto supondrá una inversión estimada de 463 millones de euros con un plazo de ejecución de 24 meses, lo que alarga hasta 2027 la puesta en servicio de una autopista ferroviaria entre Valencia y Lisboa. Una vez electrificada la línea los trenes de mercancías, que serán mayoritarios en el trazado ,según explica Adif, podrán circular a 100 kilómetros/hora a través del trazado de vía única de ancho ibérico, sacando a de la carretera a miles de camiones cada año que vienen utilizando el corredor terrestre para alimentar de mercancías las ventanas atlánticas y mediterráneas de la península ibérica.

Operadores consultados indican que "no solo para los semirremolques P-400, este corredor nos abre la posibilidad de enviar contenedores entre los puertos de Valencia y Lisboa en un plazo de 24 horas, sin costes marítimos intermedios".

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
atlantictfe@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 Mudanzas y Guardamuebles desde 1919

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

ESTE PUEDE SER SU ESPACIO

GALICIA

CONSIGNATARIOS

PÉREZ TORRES MARÍTIMA

PEREZ TORRES MARITIMA 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

PEREZ TORRES MARITIMA 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

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

ESTE PUEDE SER SU ESPACIO

Política

España, en el pelotón de cabeza de la competitividad logística

La digitalización, la sostenibilidad y el ferrocarril, principales desafíos del sector para convertir el país en un *hub* de referencia internacional, según un estudio elaborado por la patronal UNO, en colaboración con ZLC

Alfonso Alday | Madrid

España tiene un "gran potencial" para convertirse en *hub* logístico de referencia internacional. No en vano, es el quinto país europeo donde la logística tiene un mayor peso en el PIB, casi un 7 por ciento, solo por detrás de Bélgica, Países Bajos, Polonia y Alemania. Además, es el que más ha crecido desde 2010 en el Índice del Desempeño Logístico (7,57 por ciento), pasando del puesto 26 al 13 en el mundo. Sin embargo, para allanar el camino hacia la meta fijada, es esencial afrontar desafíos como la digitalización, la sostenibilidad y la falta de infraestructuras adecuadas en algunas regiones, con el foco en el ferrocarril, la 'kriptonita' del sector logístico español.

Es la principal conclusión del 'I Informe de la Competitividad Logística de España', al que ha tenido acceso en exclusiva Transporte XXI. El estudio, elaborado por la patronal UNO, en colaboración con el centro de investigación mundial Zaragoza Logistics Center (ZLC), pone negro sobre blanco la dimensión del sector logístico, al tiempo que recoge las palancas a desarrollar para mejorar su desempeño, lo que "se traducirá en inversiones productivas y más actividad económica".

Así lo ha puesto de manifiesto el presidente de UNO, Francisco Aranda, tras apuntar que el objetivo del documento, patrocinado por la compañía inmologística Goodman, es valorar la competitividad del sector logístico español en dos niveles, regional e internacional. Todo ello, a través del análisis de indicadores como el impacto en el PIB, el empleo en el sector, el precio del suelo, el número total de empresas y nodos logísticos, la presión fiscal o el transporte de mercancías en todos sus modos, entre otros. "El sector logístico se presenta como un motor clave para el desarrollo económico y la competitividad de nuestro país, en un contexto en el que es crucial que empresas, administraciones públicas y resto de actores implicados colaboren de manera efectiva para abordar la consecución real de estos desafíos", subraya Aranda. Por ello, añade, "no podemos dejar escapar la oportunidad de convertir este sector esencial en uno de nuestros principales pilares económicos y en un potente catalizador de bienestar".

Francisco Aranda
Presidente de UNO

> Sin una logística competitiva, un país dejaría de funcionar

En la misma línea se pronuncia el presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, que destaca, en el prólogo del informe, que "saber más sobre la situación de la logística en nuestro país es lo mismo que conocer con mayor profundidad la salud de nuestra industria y nuestras potencialidades como economía".

Análisis por regiones

La primera parte del informe analiza la importancia del sector logístico español en sus 17 comunidades autónomas (más Ceuta y Melilla). El primer gran titular es que Madrid, Cataluña y Andalucía son las tres regiones más competitivas a nivel logístico.

Al frente de la clasificación se sitúa la Comunidad de Madrid, que concentra más del 56 por ciento de las ventas de los operadores logísticos en España, según el Libro Blanco que elabora Transporte XXI.

La región madrileña, como recoge el estudio, cuenta con un "importante tejido productivo, que sirve como palanca de atracción para otras compañías, una buena tasa de actividad, unas infraestructuras muy competitivas, una posición geoestratégica magnífica y una política fiscal muy favorable para la inversión productiva". Por el contrario, el precio del suelo constituye el mayor hándicap de la región en materia logística, donde las tarifas pueden llegar a superar los 350 euros/m2.

A continuación, se sitúa Cataluña, también con "un tejido productivo fuerte y un importante puerto, Barcelona, que la sitúa como eje principal del Corredor Mediterráneo". Por el contrario, el estudio señala dos grandes desventajas: la falta de suelo y su coste, con precios de hasta 700 euros/m2; así como la presión fiscal sobre las empresas.

El podio lo completa Andalucía, que "juega un papel muy relevante dentro del sector, por su conexión con puertos y su proximidad a África". Esta región "goza de una gran red de carreteras y de infraestructuras marítimas importantes", como el puerto de Algeciras, primero de España y el más eficiente de Europa, según el Banco Mundial. Además, cuenta con una gran densidad de población y un gran número de empresas, lo cual sirve como palanca de atracción hacia el sector logístico. Por el lado negativo, el informe señala que "carece de capacidad para el transporte aéreo de mercancías, y ha mantenido históricamente una elevada presión fiscal sobre las empresas".

Tras estas tres autonomías, le siguen en el ranking de competitividad, País Vasco y Castilla-La Mancha, que completan el 'Top 5' (ver gráfico adjunto). "Todas las regiones, cada una con sus particularidades socioeconómicas, poseen la capacidad de exprimir sus fortalezas logísticas para atraer empresas e inversión hacia sus territorios, generar dinamización económica y mejorar la competitividad y el empleo local, lo que contribuirá a posicionar España como un referente en el ámbito de la distribución y la logística a nivel internacional", explica el presidente de UNO.

Antonio Garamendi
Presidente de la CEOE

> La logística tiene un horizonte prometedor

España saca músculo

La segunda parte del informe profundiza en el análisis de la competitividad logística de España respecto a Alemania, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, Francia, Italia y Polonia, com-

petidores logísticos directos por sus características geográficas, sociales y económicas.

Entre las ventajas competitivas, España destaca por el crecimiento del impacto del sector en el PIB nacional, así como por la disponibilidad y el precio del suelo destinado a instalaciones logísticas, como resultado de la escasez de oferta en las zonas más cotizadas de los principales países europeos. Este aspecto, remarca el informe, "es clave", pues "una escasez de suelo limita la capacidad de crecimiento de un país, debido a que este sector es intensivo en metros cuadrados".

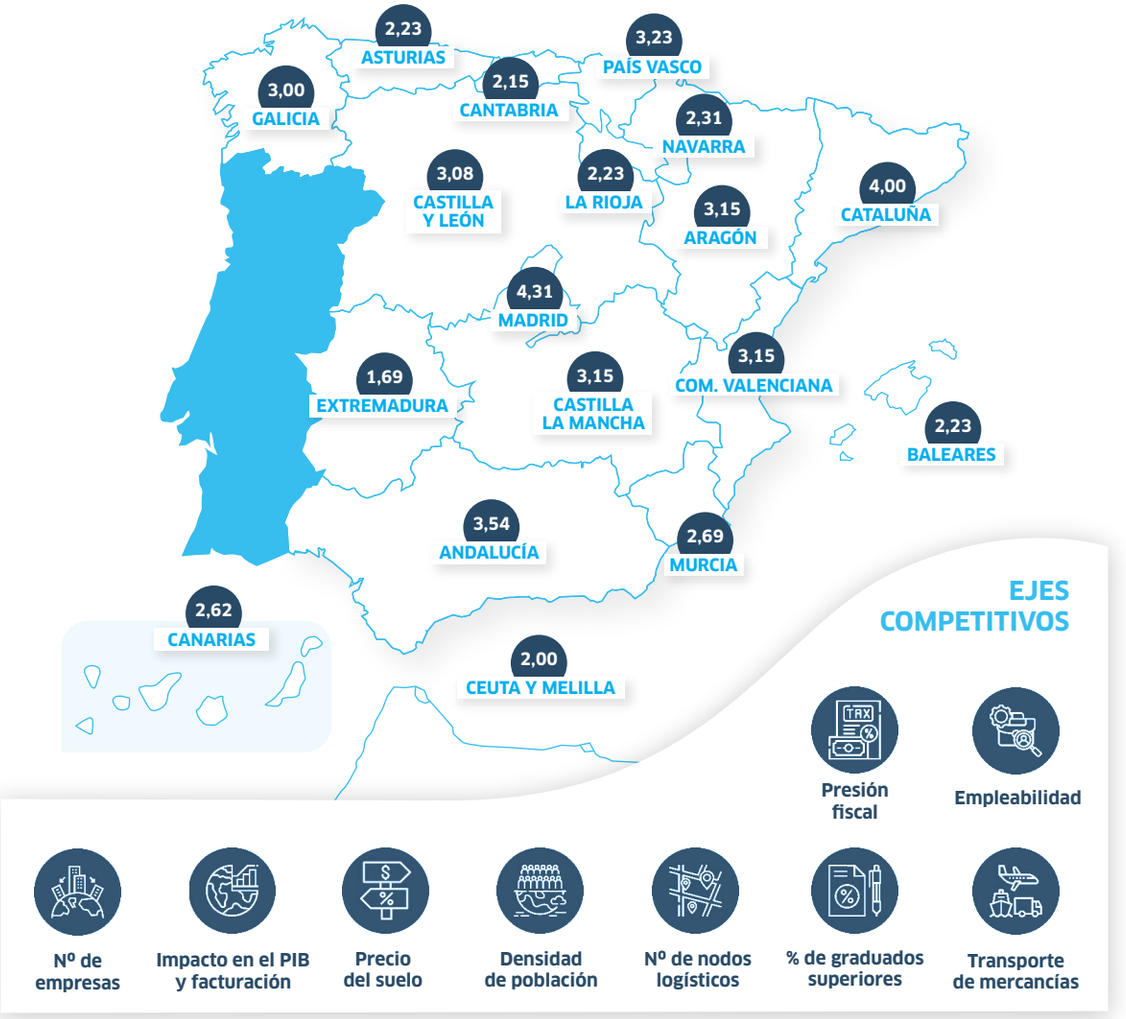
El ferrocarril, la 'kriptonita' del sector logístico español

El informe revela igualmente que, en comparación con el resto de países analizados, España se encuentra en situación de pleno empleo en el sector logístico, es decir, registra una mayor oferta que demanda. "Una oportunidad para redirigir a la población desempleada hacia un ámbito laboral orientado a la logística si se aplican planes de formación especializados", señala el estudio.

Al mismo tiempo, España es, junto a Italia y Reino Unido, uno de los países con más capacidad para el transporte marítimo. El tráfico se concentra principalmente en Algeciras, Valencia y Barcelona, importantes centros de tránsito y distribución de mercancías para Europa y otros continentes. "El fenómeno del *nearshoring*, con el que cada vez se tiende a acortar más las cadenas de suministro, posiciona a nuestro país en una situación privilegiada para afianzar conexiones con países cercanos, debido a sus kilómetros de costa y a su posición geoestratégica", añade el informe. Por último, la situación energética también constituye una ventaja respecto a los vecinos europeos. En concreto, el precio de la luz en España es un 61 por ciento menor que el promedio de los territorios analizados; y el precio medio de la gasolina un 4 por ciento inferior a la media.

MADRID, CATALUÑA Y ANDALUCÍA, EN EL 'TOP 3'

El informe de la patronal UNO constata el potencial logístico de España y sus comunidades autónomas para atraer empresas e inversión, con tres regiones liderando la clasificación de competitividad logística: Madrid, Cataluña y Andalucía. Completan el 'Top 5', País Vasco y Castilla-La Mancha.



Puntuaciones del 1 al 5. Fuente: UNO.

Áreas de mejora y plan de acción

No todo son fortalezas y oportunidades. El estudio no se olvida de poner deberes para seguir impulsando la competitividad del sector, con especial atención en el ferrocarril, uno de los puntos débiles de España, con una cuota que apenas alcanza el 4 por ciento. Entre las actuaciones de mejora, el informe reclama "una firme apuesta por la implantación de los criterios de interoperabilidad comunitarios, para seguir la tendencia europea de aumentar la operatividad de este medio de transporte; así como impulsar un paso central de los Pirineos, para no depender exclusivamente de los dos pasos fronterizos que existen en la actualidad".

El informe también pone el foco en el sistema impositivo, determinante para la inversión empresarial, donde "España registra una debilidad competitiva respecto a la media europea". A juicio de Francisco Aranda, "un replanteamiento de la política fiscal podría aumentar significativamente la inversión logística".

La carga aérea también está en el debe. Pese a que los aeropuertos de Madrid y Zaragoza crecen anualmente en transporte de mercancías, España está muy lejos de los aeropuertos líderes europeos, lo que queda reflejado en el indicador de competitividad aduanera, "donde nuestro país se sitúa a la cola del ranking". Para acercarse en carga aérea a sus competidores, "España debería mejorar la infraestructura aeroportuaria, especialmente en aquellos aeropuertos con mayor tráfico de carga; simplificar y agilizar los procedimientos paraduaneros y los tiempos de inspección; y promover más el comercio internacional y la atracción de empresas, lo que aumentaría indirectamente la demanda de servicios de transporte aéreo de mercancías", concluye el estudio.

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

Juan José Arnedo, Ovidio de la Roza, Carmelo González, Carlos Prades, José Carlos López Jato y Julio Villaescusa, en la asamblea de Atfrie.

Carretera

El sector lamenta la inacción de Transportes

Atfrie propone la creación de un régimen sancionador contra los excesos en los tiempos de espera, en el marco de unos grupos de trabajo entre Comité y Administración que "no avanzan".

C. Sánchez | Valladolid

El transporte de mercancías por carretera achaca una más que evidente inacción por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con los temas que afectan al sector. Y es que los grupos de trabajo entre sector y Administración "no avanzan". Así se puso de manifiesto en el marco de la XLVII Asamblea General de la Asociación Española de Empresarios de Transportes Bajo Temperatura dirigida (Atfrie), celebrada en Valbuena de Duero (Valladolid). "Desde junio de 2023 estamos asistiendo a la paralización de los grupos de trabajo", señaló Carmelo González, presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC). Para González, "hay interlocución con el Ministerio de Transportes, pero no avanzamos", lamentó. "Llevamos año y medio sin avanzar absolutamente nada", se sumó Ovidio de la Roza, presidente de CETM, que recalcó la preocupación del sector por "la inacción del Ministerio".

Precisamente en el seno de estos grupos de trabajo, la patronal del transporte frigorífico está haciendo hincapié en que se compensen las horas de espera en la carga y descarga. "En España está legislado que hay que compensarlas a partir de la primera hora de la cita", según recordó Pedro Conejero, vicepresidente de Atfrie. "El Comité tiene que trabajar para que esa norma conlleve aparejado un régimen sancionador", ya que "se trata de un problema serio", insistió Conejero. "Estamos en ello", reconoció González. "La hora de paralización tiene un coste que no se está aplicando", admitió.

Por su parte, el presidente de Atfrie, José María Arnedo, alzó la voz para denunciar la situación de inseguridad que viven los conductores de camiones, "con episodios gravísimos experimentados por empresas de la asociación en sus propias carnes en los últimos meses". En este sentido, "no podemos soportar seguir perdiendo a nuestros conductores en las carreteras", afirmó.

> Desde junio de 2023 estamos asistiendo a la paralización de los grupos de trabajo
>
> **Carmelo González**
> Presidente del Comité

> En la última semana de octubre vamos a convocar una huelga general para reclamar la jubilación anticipada
>
> **Diego Buenestado**
> Secretario de Carreteras del sindicato UGT

Al mismo tiempo, Arnedo avanzó que su organización va a ir más allá de la interlocución con el Gobierno español a través del Comité y teniendo en cuenta que muchas de sus empresas cada vez están más integradas en Marruecos, "hemos decidido que tengamos gente allí que nos pueda defender". Atfrie también considera clave insistir en que el intercambio de palés está incluido dentro de la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores aprobada por el Gobierno. "El palé está incluido y eso es algo a tener en cuenta a la hora de negociar con los cargadores", advirtió Conejero.

Carlos Prades, presidente de FVET, puso el foco en la falta de conductores profesionales y llamó la aten-

TRANSPORTE XXI

ción sobre la necesidad de promover la política del esfuerzo, "que está desvirtuada". Además, hizo autocrítica para el sector al reconocer que en ocasiones no se aplican las cláusulas de recargo del combustible o que "regalamos el tiempo a nuestros clientes y el tiempo es dinero".

El secretario técnico de Fetransa, José Carlos López Jato, reflexionó sobre el futuro de un sector en el que "los costes ya no los definirán los tiempos de conducción, sino los tiempos de trabajo". El directivo de Fetransa se posicionó a favor del sistema de módulos en el transporte por carretera, ya que "de los 270.000 camiones que hay en España, los módulos solo afectan a 27.000". En este sentido, "pediremos prórroga para el año que viene", anticipó.

> Atfrie denuncia la situación de inseguridad que viven los conductores

El presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, destacó que el sector en España cuenta con protección jurídica suficiente, por "eso somos unos privilegiados" en relación con otros países de nuestro entorno. No obstante, "la clave es cómo utilizamos esa protección jurídica". Para ello, "no hay más remedio que insistir en la inspección y en la denuncia", subrayó.

Juan José Arnedo, vocal de la junta directiva de Atfrie, lamentó la ausencia de primeros espadas del Ministerio de Transportes en las últimas asambleas y congresos de CETM, Astic y Atfrie. "Pero ya los veremos en las de Aecoc", ironizó.

Por su parte, la directora general de Transportes de Castilla y León, Laura Paredes, reconoció que, según diferentes estudios, en su región faltan 2.000 conductores profesionales. Por este motivo, el Gobierno regional ha aprobado ayudas para obtener el carné de conducir vehículos pesados y el CAP de hasta 1.800 euros por persona.

Exportar el modelo

Conseguir prohibir la carga y descarga por parte de los conductores, así como el intercambio de palés, "es una medida que queda algo coja si no se consigue extenderla a nivel europeo, especialmente en países como Francia y Alemania", señaló Pedro Conejero. "Es importante conseguir aplicar en Europa la legislación que tenemos en España, porque allí nos envidian", matizó Julio Villaescusa.

Por su parte, Diego Buenestado, secretario de Carreteras de UGT, aprovechó su intervención para hacer "el anuncio de que en la última semana de octubre vamos a convocar una huelga general de trabajadores de transporte para reclamar la jubilación anticipada". El responsable sindical incidió en que "no es una huelga contra las empresas y nos gustaría ir de la mano con ellas en este tema, porque lo que queremos es el Gobierno tome medidas".

En este contexto, Buenestado abrió la puerta a que se incorporen conductores procedentes de terceros países. Un guante que recogió el director técnico de Astic, José Manuel Pardo, que se congratuló de que los sindicatos se muestren receptivos a relacionar la jubilación anticipada con la contratación de trabajadores extranjeros. "Nos gustaría que el sector entrase en el catálogo de profesiones de difícil cobertura, en el que no estamos por culpa de los sindicatos", resaltó Pardo.

José María Arnedo, presidente de Atfrie, flanqueado por Enrique Segura, Pedro Conejero, Miguel Ramón y Esteban Sánchez.

TRANSPORTE XXI

Empresas de Servicios a las Empresas

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

Transporte Internacional de Mercancías

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

CALSINA CARRÉ
The logical way

GRUP CALSINA- CARRÉ SL
Camí del Roure, s/n
Pont de Molins (Girona)
Tel. 972 529 211
E-mail: info@calsina-carre.com
www.calsina-carre.com

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

Airpharm

AIRPHARM SLU
c. Margarita Nelken, 4-6
Prologis Park San Fernando
28830 San Fernando de Henares
Tel. 917 482 980
E-mail: airpharm@airpharm.com
www.airpharm.com

NUESTROS SERVICIOS
☑ Fletamentos
☑ Transitarios internacionales
☑ Operadores Logísticos
☑ Transporte terrestre
☑ Outsourcing
☑ Transporte marítimo
☑ Agentes de aduanas
☑ Transporte aéreo
☑ Seguros
☑ Proyectos llave en mano

ESTE PUEDE SER SU ESPACIO
944 400 000

salvatlogística

SALVAT LOGÍSTICA SA
Atlantic, 102-110
Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
08040 Barcelona
Tel. 932 638 900
E-mail: comercial@salvatlogistica.com
www.salvatlogistica.com

NUESTROS SERVICIOS
☑ Proyectos llave en mano
☑ Transporte marítimo
☑ Transporte aéreo
☑ Transporte terrestre
☑ Fletamentos
☑ Transitarios internacionales
☑ Agentes de aduanas
☑ Operadores Logísticos
☑ Seguros
☑ Almacenes aduaneros

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

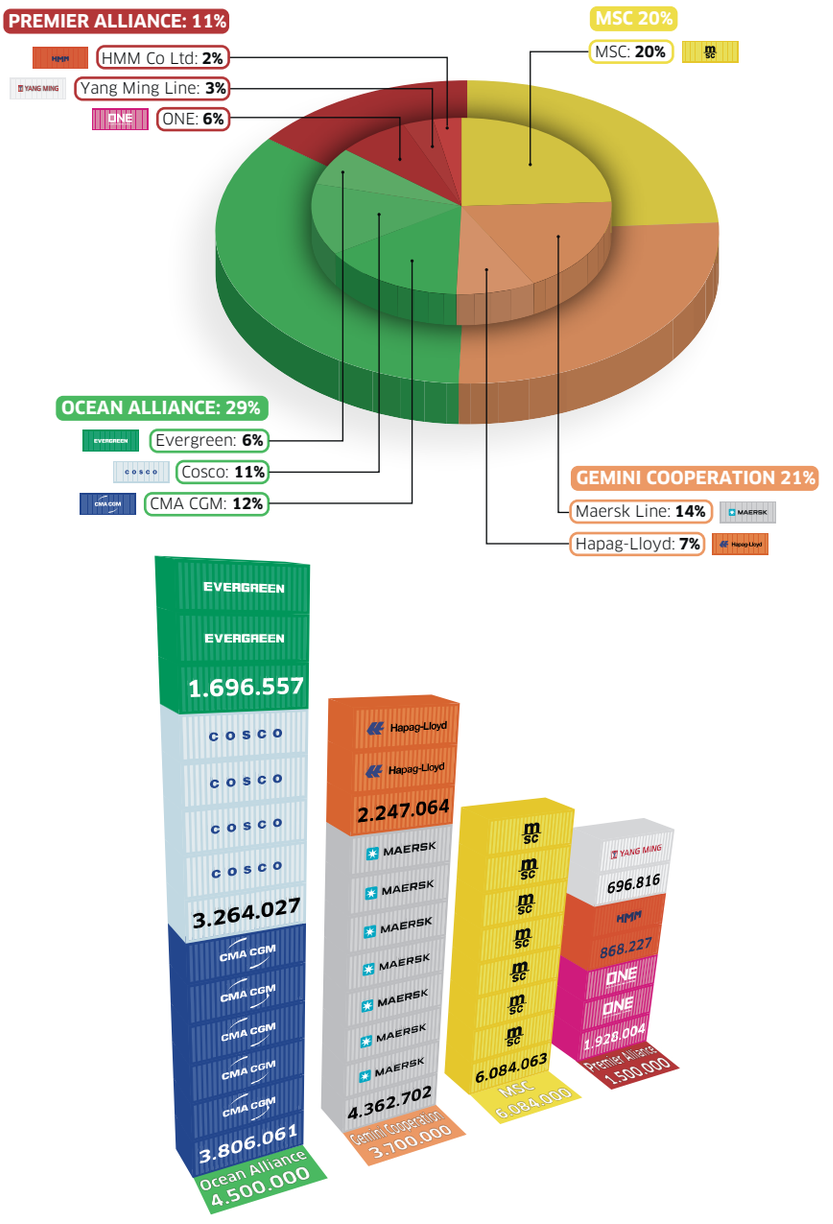
Marítimo

Nueva singladura para el negocio naviero

La alianza de Maersk con Hapag-Lloyd y el consocio de CMA CGM, Cosco y Evergreen presentarán batalla contra la 'solución única' de la suiza MSC, que ha logrado un acuerdo con la "Premier Alliance" formada por ONE, HMM y Yang Ming

LAS NAVIERAS HAN DIBUJADO UN NUEVO ESCENARIO DE CARA A 2025

La naviera suiza MSC navegará en solitario en la mayoría de rutas mundiales, teniendo como competencia a dos grandes consorcios navieros: Gemini (Maersk y Hapag-Lloyd), y Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco y Evergreen).



Datos en TEU a 11/09/2024. Todos los porcentajes son totales sobre la capacidad total mundial de cada naviera, si bien cada compañía no aporta todos sus recursos a los consorcios que no ofrecen datos individualizados. Fuente: Alphaliner.

A. Martínez | Valencia

El negocio naviero abre un tiempo nuevo. A partir de febrero 2025, las compañías abren una singladura diferente al escenario en el que se ha desenvuelto la logística marítima mundial en la última década. Transformación de actores en las alianzas y en los acuerdos comerciales que mueven el negocio del transporte marítimo de contenedores. Pactos que mejoran el mercado para unos operadores y que abren un periodo de incertidumbre para otros.

De inicio, en este contexto, sobresale la batalla comercial que se va a abrir entre las alianzas formadas por Maersk y Hapag-Lloyd, denominada "Gemini Cooperation", y la "Ocean Alliance", integrada por CMA CGM, Cosco y Evergreen, contra la 'solución única' de MSC.

El primer naviero mundial no solo ofrece una red independiente, sino que para aumentar aún más su dimensión como primer naviero mundial ha logrado un acuerdo de intercambio de *slots* entre Asia y Europa hasta 2030 con la "Premier Alliance", el consorcio formado por las navieras ONE, HMM y Yang Ming.

Esta red de MSC reemplazará el actual acuerdo VSA de 2 millones de TEU de MSC con Maersk para las rutas Este-Oeste. Abrirá cinco rutas comerciales con 34 bucles que incorporan 7 bucles para Asia del Norte de Europa, 6 para Asia del Mediterráneo, 4 para Asia de la Costa Oeste de América del Norte, 6 para Asia de la Costa Este de América del Norte y 11 bucles para la Red Transatlántica. Los servicios de MSC ofrecerán sus servicios semanales vía Suez o a través del cabo de Buena Esperanza.

> Las navieras usarán Suez y Buena Esperanza

Por su parte, la alianza entre las navieras Maersk y Hapag-Lloyd ha anunciado que la nueva estructura marítima, que arrancará en febrero de 2025, constará de 27 o 29 servicios transatlánticos, respaldados por 30 servicios de lanzadera intrarregional.

La colaboración comprenderá 300 o 340 buques portacontenedores. Si se utiliza la red de cabo de Buena Esperanza la capacidad de la alianza será mayor, con 3,7 millones de TEU, mientras que se reducirá a 3,4 millones de TEU si los buques solo atraviesan Suez.

Por otro lado, las navieras CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen y OOCL, que firmaron a principios de año la extensión de la "Ocean Alliance" hasta 2032, aún no han comunicado cómo formulará sus servicios a partir del próximo año. Actualmente, las navieras cooperan en una treintena de servicios, una decena entre Asia y Europa.

Un nuevo horizonte

Por último, transitarios y operadores ya dibujan un horizonte diferente en sus relaciones comerciales, aunque "sabemos que la sartén está en manos de los navieros, como siempre, aunque ahora veremos si hay una mejoría en los precios y los servicios con un menor número de cancelaciones de viajes", apuntan a Transporte XXI fuentes del sector transitario.

Hay que recordar que la UE decidió en abril de este año no prorrogar el Reglamento de exención por categorías para los consorcios (RECC) o *Consortia Block Exemption Regulation* (CBER), que exime a los consorcios de transporte marítimo de línea regular de cumplir con las normas de la competencia. Bruselas tomó la decisión tras recabar información sobre el funcionamiento de esta normativa. El Ejecutivo llegó a la conclusión de que estos consorcios no servían al objetivo de asegurar la libre competencia, sino para todo lo contrario, perjudicando a los actores de la cadena logística.

Política

La variante sur ferroviaria de Bilbao “está más cerca que nunca”

La nueva consejera vasca de Movilidad Sostenible, Susana García, prevé tramitar a lo largo de 2025 los proyectos constructivos de la primera fase de esta infraestructura, “esencial” para la competitividad del puerto de Bilbao

Iñaki Calvo | Alfonso Alday

La variante sur ferroviaria, que facilitará un nuevo acceso al puerto de Bilbao para el tráfico de mercancías, empieza a ver la luz al final del túnel tras acumular varios años de retraso. “Estamos en los últimos pasos administrativos”, adelantó la nueva consejera vasca de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, en una entrevista concedida al Grupo XXI. “Desde el Gobierno Vasco estamos trabajando para que, una vez que se apruebe definitivamente el estudio informativo por parte del Gobierno central, podamos tramitar lo antes posible los proyectos constructivos de la primera fase a lo largo de 2025. Después licitaremos las obras”, explicó la consejera.

García Chueca reconoció que “es un proyecto con un largo histórico detrás para crear una infraestructura esencial para el puerto de Bilbao”, pero confirmó que “está más cerca que nunca de convertirse en una realidad”.

El propio presidente de la entidad portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, señaló el pasado mes de julio, en la presentación del balance de actividad del primer semestre del año, que “lo que quiero es que la variante sur ferroviaria se haga ya; la necesitamos como agua de mayo”. En este sentido, Barkala reiteró que “estamos siendo activos en intentar acelerar la mejora de los accesos por tren. Necesitamos, cuanto antes, estar en igualdad de condiciones en cuanto a conectividad ferroviaria que el resto de los puertos”.

Susana García, consejera vasca de Movilidad Sostenible.

El Ministerio de Transportes obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable al estudio informativo de la variante sur ferroviaria de Bilbao (Fase 1), en abril. La infraestructura posibilitará conectar el túnel de Serantes, ya ejecutado, con la nueva red ferroviaria en el País Vasco, facilitando un nuevo acceso a los muelles del puerto de Bilbao, tanto en ancho ibérico como UIC, lo que permite evitar el paso de dichos tráficos por los núcleos urbanos. Con la obtención de la DIA, se cumplía con el último trámite previo a la aprobación definitiva del estudio informativo por parte del Ministerio. Es decir, la culminación de la fase de planificación de la infraestructura, abriendo paso a las siguientes fases de proyecto y ejecución de obras.

Por otra parte, la consejera vasca también puso el foco en el avance de las obras de la primera fase de las cuatro que componen la modernización de la terminal logística del Adif en Júndiz-Vitoria. “Su potencial de cara al transporte de mercancías es enorme y constituye una infraestructura moderna de altísimas prestaciones que va a permitir retirar camiones de las carreteras”. Además, García Chueca subrayó que “funcionará como una autopista ferroviaria en la que se subirá o se bajará la carga y el remolque en los trenes de manera que ésta recorra únicamente su última parte del trayecto por carretera”.

Ferrocarril

El intermodal terrestre agrava su caída

El tráfico en toneladas-kilómetro continúa alejándose de la evolución del PIB en España y se mantiene prácticamente en los mismos niveles que en el año 2000, según refleja el 'Índice UOTC'

Carlos Sánchez | Madrid

El tráfico intermodal terrestre nacional continúa acentuando su desplome respecto a la evolución del Producto Interior Bruto (PIB) en lo que va de siglo XXI. Así lo refleja la última actualización del ´Índice UOTC', correspondiente al primer trimestre del presente año, al que ha tenido acceso Transporte XXI (ver gráfico).

El índice, que elabora desde hace años la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), pone de manifiesto que el PIB ha mantenido crecimientos porcentuales muy por encima de los registrados por el transporte intermodal terrestre en toneladas-kilómetro en los últimos 23 años. UOTC pone el foco en las toneladas-kilómetro frente a las toneladas totales puesto que "son las que realmente reflejan la actividad global de transporte en un país", matiza a Transporte XXI el presidente de la organización, Antonio Pérez Millán. En el estudio se constata que las empresas ferroviarias en España han elevado, conjuntamente, apenas 1,76 puntos sus volúmenes en toneladas-kilómetro respecto a la base 100 del primer trimestre del año 2000. Mientras, el PIB español ha crecido 45,28 puntos en ese mismo período respecto a la base 100 de principios de siglo. "El PIB ha seguido creciendo mientras que el intermodal terrestre ha bajado significativamente su actividad", lamenta el presidente de UOTC.

Además, el análisis del 'Índice UOTC' pone de manifiesto la preocupante caída del tráfico intermodal en los últimos seis semestres, que se sitúa en el 18,70 por ciento sobre el total, según datos de UOTC. "El descenso del intermodal terrestre se ha agravado como consecuencia de los incrementos de los precios de la energía y de la deficiente gestión del Gobierno de España en relación con la crisis del precio de la electricidad en el transporte por ferrocarril", resalta Pérez Millán.

> Tras 24 años, conjuntamente entre Renfe y los 'privados' transportan prácticamente lo mismo que en el año 2000
>
> **Antonio Pérez Millán**
> Presidente de UOTC

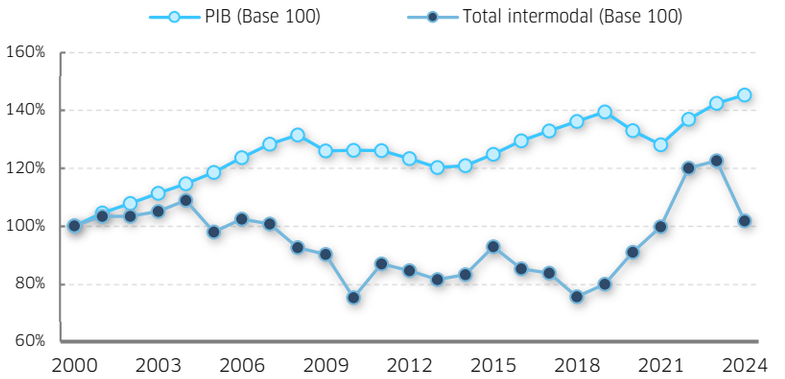
La consecuencia es que, "tras 24 años, conjuntamente entre Renfe y los 'privados' o 'alternativos', transportan prácticamente lo mismo que en el año 2000", detalla el recientemente reelegido presidente de UOTC, que también es, a su vez, tesorero de la patronal de transporte internacional Astic y miembro de su Comité de Presidencia, así como consejero en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT), donde coordina la Comisión de Intermodalidad.

Ante la preocupante situación que atraviesa el transporte intermodal terrestre nacional, UOTC viene reivindicando desde hace años que se adopten medidas para enderezar el rumbo de la actividad, en un contexto en el que el objetivo del Gobierno español, enmarcado en la iniciativa 'Mercancías 30', pasa por incrementar la cuota del ferrocarril de mercancías en nuestro país del 4 al 10 por ciento en 2030.

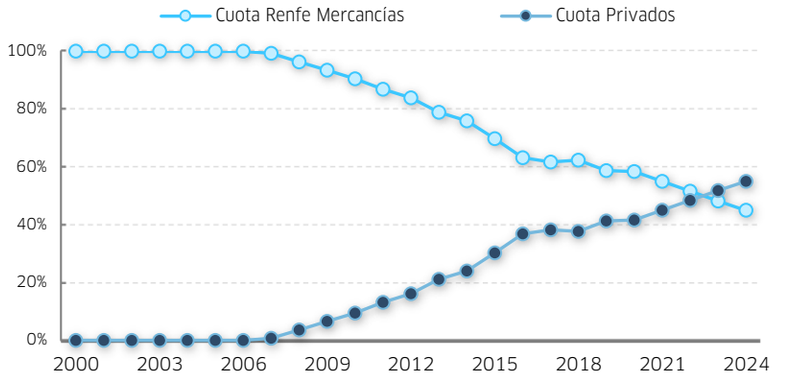
LA BRECHA SE ENSANCHA

Mientras el Producto Interior Bruto (PIB) de España ha crecido 45,8 puntos en lo que llevamos de siglo, los volúmenes transportados por el intermodal terrestre nacional siguen manteniendo unos niveles prácticamente idénticos 24 años después, con una pírrica subida de 1,76 puntos.

EVOLUCIÓN DEL CRECIMIENTO DEL PIB Y EL TRÁFICO INTERMODAL TERRESTRE



EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE RENFE Y LOS PRIVADOS SOBRE EL TOTAL INTERMODAL



Datos al cierre del primer trimestre de cada año. Evolución PIB y tráficos en tn-km. Fuente: UOTC. Elaboración: TXXI.

Impulso al sector

"En estas condiciones, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible debería adoptar una posición más activa en el impulso de la comodalidad y no limitarse solo a ejecutar inversiones en infraestructura", apunta Pérez Millán. En esta línea, "seguimos reivindicando la existencia de una Unidad de Intermodalidad en el seno del Ministerio", apostilla.

1,76%
ES EL CRECIMIENTO DEL INTERMODAL TERRESTRE NACIONAL DEL 2000 AL PRIMER TRIMESTRE DE 2024

Por otra parte, el 'Índice UOT' muestra también gráficamente el sorpaso experimentado por sus competidores a Renfe Mercancías.

Las empresas 'privadas' iniciaron actividad en 2007 y desde entonces han ido limando cuota a la pública hasta situarse en su evolución por encima de ella el pasado año.

Para la elaboración del citado índice, desde UOTC confirman que trabajan con datos estimados de los tráficos de Renfe Mercancías y sus competidores hasta que se van confirmando o ajustando. También el Instituto Nacional de Estadística (INE) va ajustando los datos del PIB sobre los ya publicados provisionalmente. Por todo ello, pueden existir diferencias con los datos anteriores, advierten desde la organización.

Operativa de carga aérea en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Aéreo

Los fletes aéreos acentúan su contracción

Los precios de la carga aérea en Madrid-Barajas mantienen la tendencia al descenso con todas las regiones del mundo, incluyendo Europa, que era la única que se resistía a la caída

C. Sánchez | Madrid

La combinación de débil demanda, producto de un escenario global complejo, y el despliegue de una amplia oferta aérea, justifican fuertes caídas generalizadas en los fletes aéreos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con los principales destinos de Estados Unidos, Latinoamérica y Asia. La única excepción son los tráficos con Tel-Aviv, que crecen el 39 por ciento su precio, como consecuencia del conflicto bélico en la región.

Así se desprende de los datos del último informe del 'Observatorio de la carga aérea de Madrid', correspondiente al segundo trimestre de 2024, que elabora MADCargo LAB. Como principal novedad, hasta finales del pasado año, el descenso en los fletes internacionales tenía como única excepción los tráficos intraeuropeos.

Sin embargo, los datos del observatorio de MADCargo muestran una caída del 6,4 por ciento en los precios en el segundo trimestre del año, después de un pequeño descenso del 1,5 por ciento en el primer trimestre. Al cierre del cuarto trimestre del pasado año, los fletes aéreos entre Barajas y Europa reflejaban un incremento del 0,4 por ciento en los precios.

Caídas de dos dígitos

En el caso de Estados Unidos, los fletes cayeron un 17,6 por ciento en el segundo trimestre de 2024 respecto al mismo período del año anterior. Mientras, en los fletes entre Madrid y Latinoamérica descendieron un 15,2 por ciento en ese período.

Por su parte, los fletes con la región Asia-Pacífico redujeron un 16 por ciento su precio respecto al trimestre anterior, mientras que en las conexiones con el sur del Pacífico se recortaron un 24,7 por ciento. En el caso de África, los fletes desde Barajas cayeron un 12,4 por ciento en el segundo trimestre de 2024.

En los tráficos de la región Asia-Pacífico el mayor recorte en el precio de los fletes se registró entre Madrid y Shanghái, con una caída del 29 por ciento en el segundo trimestre, seguida por Tokio (-24 por ciento) y Seúl (-23 por ciento). Por su parte, en las conexiones con Estados Unidos las mayores caídas de precio en los fletes correspondieron las rutas Madrid-Miami (-24 por ciento) y Madrid-Chicago (-23 por ciento).

En Latinoamérica, la principal caída del flete correspondió a la ruta Madrid-Bogotá con un descenso del 32 por ciento, seguida por Sao Paulo con el 24 por ciento y Santiago de Chile con un 16 por ciento, según los datos del observatorio.

Transporte XXI
15 SEPTIEMBRE 2024

ENRIC TICÓ
Presidente de Feteia-Oltra

“El 50% del congreso es el *networking*”

La federación transitaria celebra su convención, entre el 26 y el 29 de septiembre, siendo la anfitriona Ateia Aragón y poniendo el foco en que “si una empresa está asociada, cumple unas normas y, por lo tanto, tiene una calidad certificada por Feteia”, señala Enric Ticó, su presidente

Eva Mármol | Barcelona

¿A qué responde el lema del próximo congreso ‘Feteia Marca de Calidad’?
Elegimos ‘Feteia Marca de Calidad’ para dar fuerza al hecho de que una empresa asociada cumple una serie de requisitos. Y nosotros validamos que cumple esos requisitos. Es una aportación más para lograr un mercado más transparente y seguro. Si una empresa está asociada, cumple unas normas y, por lo tanto, tiene una calidad certificada por Feteia. El hecho de que Feteia certifique que una empresa se puede asociar ya es una garantía.

¿Qué requisitos exige Feteia para asociarse?
Básicamente formales, es decir, cumplir con todas las obligaciones legales que tienen establecidas las distintas Administraciones. Y hacemos un control efectivo y permanente del cumplimiento de esos requisitos.

¿Siguen existiendo las transitarias *pirata*?
Sigue existiendo competencia desleal. Estamos en un mercado liberalizado con unos requisitos que hay que cumplir. Pero, la realidad es que sigue habiendo empresas que, en el caso de los transitarios, podríamos cifrarlo en un 20 por ciento del sector que tiene esas características. Es una situación parecida a la que hay en los otros sectores.

¿La elección de Aragón es un guiño al desarrollo logístico de la región?
Sí. Hacemos el congreso en Aragón por la maduración logística a la que ha llegado. Queremos que los transitarios conozcan a fondo la oferta logística de Aragón y, a la inversa, que las empresas y autoridades de Aragón conozcan a los transitarios, ya que somos aliados naturales para el crecimiento logístico. El primer bloque lo dedicamos a Aragón.

Otro de los temas que tratarán es la Aduana digital, ¿por qué?
El segundo bloque lo hemos llamado ‘la Aduana digital’ porque es un buen momento para hacer esta reflexión sobre qué estamos haciendo los transitarios para digitalizarnos en la línea de lo que hace falta para tener una Aduana que cada vez funcione mejor. Otro gran tema es el mercado global. El mundo cambia y es bueno que tengamos la opinión de un profesional que conoce a fondo las perspectivas que se abren en estos momentos como es Aurelio Martínez, expresidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.

¿El transitario se considera que está solo ante el peligro?
El último bloque lo hemos denominado ‘solos ante el peligro’ porque realmente estamos solos. Solos en la toma de decisiones que en estos momentos nos preocupan mucho y que podrían significar un grave riesgo para nuestras empresas. Me estoy refiriendo a la ciberseguridad. Y analizaremos los nuevos procesos de digitalización de los que se pueden ir dotando, de manera asequible, nuestras compañías.

¿Son las Ateias las que se acercan a Feteia para acoger el congreso de la federación o es a la inversa?
Desde hace unos años, son las Ateias las que se interesan por acoger estos eventos. Para el próximo congreso, que será dentro de dos años, tenemos tres candidaturas. Históricamente, era Feteia quien se acercaba a un territorio para proponerle ser el anfitrión.

Al margen de los temas a tratar, ¿qué utilidad tienen los congresos de Feteia para los asociados?
El 50 por ciento del congreso son las relaciones *networking*. Hay profesionales que se encuentran en el congreso que no se conocían personalmente. El conocimiento personal sigue siendo muy importante.

> Estamos trabajando para poder constituir otras tres nuevas Ateias

¿Qué representatividad tiene Feteia en el sector transitario?
Seguimos siendo la única organización que agrupa a todos los transitarios de España. Y si digo a todos, es a todos. Nos queda alguna multinacional y alguna *minipyme*. Además, han aumentado el número de representantes aduaneros asociados durante los últimos años.

¿Cuántas Ateias hay?
Tenemos 20 Ateias, que suman unas 600 empresas, y tres que estamos trabajando para poder constituirlas.

¿Las futuras Ateias coinciden con los territorios que quedan por cubrir?
Prácticamente, sí. Sobre todo en Extremadura, donde está avanzada la creación de una asociación. Y también está muy avanzada en Lleida. Menos madura, y donde creemos que también es necesaria por su rol logístico, es en Navarra, al igual que en alguna provincia de Castilla y León.

Marítimo

El reto de las energías limpias

La Semana Portuaria de la UIMP abordó la transformación requerida para incorporar los sistemas OPS en 2030

Iñaki Eguia | Santander

El presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, César Díaz, incidió en la necesidad de "definir una hoja de ruta para superar, con éxito, la transición hacia un futuro más sostenible para los puertos y las empresas". En su opinión, el reto energético "presenta, en la actualidad, bastantes incertidumbres".

Así lo puso de manifiesto en la presentación de la jornada sobre eficiencia energética en la Semana Portuaria organizada por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP),

En la misma dirección, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, alertó sobre la "incertidumbre tecnológica que genera la transformación energética tanto para los navieros, con la elección de combustibles más limpios, como para los puertos, con el desarrollo de nuevas infraestructuras de suministro. Así, Rodríguez Dapena detalló el reto que supondrá la tecnología OPS (*Onshore Power Supply*) para que los buques se alimenten de electricidad mientras están atracados, sin necesidad de funcionar con motores auxiliares.

> El sistema OPS duplicará el actual consumo energético

Según las previsiones que maneja Puertos del Estado, "para dar servicio a los cruceros, portacontenedores y ferris en los muelles con la electrificación con OPS en 2030 se requiere duplicar el actual consumo energético en los muelles para situarse en 2.000 GWh, además de quintuplicarse la potencia instalada requerida".

"Esta demanda energética se multiplicaría por 12 en caso de desarrollarse los proyectos planificados con los biocombustibles electrointensivos, como son el hidrógeno o metanol, y que conllevaría que el transporte marítimo alcance hasta el 10 por ciento del consumo eléctrico nacional", aseveró Rodríguez Dapena.

Por ello, urgió a trabajar conjuntamente todo el sistema portuario, las empresas prestadoras de servicios y el sector energético con el objetivo de avanzar en la sostenibilidad.

Carretera

Medlog avanza en Reino Unido con Maritime

El brazo intermodal de MSC, que prepara adquisiciones en España, fortalece su apuesta con la compra del proveedor británico, que dispone de 1.600 tractoras

Antonio Martínez | Valencia

Medlog, brazo intermodal del gigante naviero MSC, ha vuelto a convulsionar el mercado del transporte con la adquisición del operador británico Maritime Group Limited (Maritime), lo que permitirá asegurar sus operaciones en Reino Unido.

Maritime es uno de los grandes flotistas británicos dedicados al transporte de contenedores, así como en otros subsectores. El grupo tiene una flota de 1.600 tractoras y 3.500 plataformas que aseguran el servicio en los principales recintos portuarios británicos, como Felixstowe, Southampton, Liverpool y Londres, entre otros. Maritime ha crecido en los últimos años fuertemente en el Reino Unido de la mano de navieras como MSC y Maersk, de la que es proveedor. En 2020, adquirió el negocio de logística de contenedores de Wincanton

En concreto, la relación de Maritime y MSC, la primera naviera mundial, arrancó en 2014, con la puesta en servicio de tractoras exclusivas a la compañía suiza en el mercado británico. Una relación que se completa ahora con la adquisición del flotista, cuyo importe no ha sido revelado, que también abre a MSC la oportunidad de realizar servicios intermodales gracias a la red ferroviaria que la británica ha ido tejiendo desde 2019 cuando alcanzó un acuerdo con DB Cargo para la creación de Maritime Intermodal.

Esta empresa gestiona terminales de carga de DB en Trafford Park (Manchester), Birmingham (Birch Coppice) y Wakefield Europort y viene operando un parque de una decena de locomotoras que realizan más de 30 servicios. MSC sigue aprovechando las oportunidades del mercado. En marzo, el grupo, a través de su subsidiaria SAS Shipping Agencies Services Sàrl, procedió a la entrada en el accionariado del transitario francés Clasquin en otra importante operación de calado en el sector logístico europeo. En España, el grupo sigue pendiente de concretar su entrada en el capital de Renfe Mercancías y mantiene conversaciones con varios transitarios.

MARITIME

Maritime dispone de una flota de más de 1.600 tractoras y 3.500 plataformas.

Marítimo

Grimaldi potencia el corredor Italia-Turquía

El grupo lanza una nueva conexión marítima para carga rodada entre los puertos de Trieste y Ambarli

TXXI | Nápoles

El Grupo Grimaldi refuerza sus conexiones marítimas entre Italia y Turquía con el lanzamiento de un nuevo servicio dedicado al transporte de carga rodada, que une los puertos de Trieste y Ambarli, a pocos kilómetros de Estambul.

La línea, con una frecuencia de dos salidas semanales, está servida por los ro-ro "Eco Mediterranea" y "Eco Malta", que forman parte de la clase "GG5G". Estos buques híbridos pueden reducir a la mitad las emisiones de CO_2 por unidad de carga transportada en comparación con la generación anterior, según destacan desde la naviera italiana a través de un comunicado. Además, las emisiones se reducen a cero durante las operaciones portuarias.

La nueva conexión directa responde a la creciente demanda de servicios de transporte marítimo entre Italia y Turquía por parte de sus clientes, añade la misma nota. En concreto, de algunos de los principales fabricantes mundiales de automóviles y vehículos industriales, como BMW, Land Rover, Mercedes-Benz, DAF, Scania, Stellantis, Kia y Hyundai. Grimaldi, a su vez, pone en valor la estratégica ubicación de los dos puertos de la nueva conexión. En este sentido, señala que Trieste sirve como puerta de entrada natural, no sólo para el noreste de Italia, sino para toda Europa Central, mientras que Ambarli proporciona un punto de acceso privilegiado a la zona de Estambul y a todo el distrito económico de Turquía.

FLASH

Marítimo

Cosco Shipping incorpora una nueva escala en Valencia dentro de su servicio IEX

Cosco Shipping Lines incorpora una nueva escala en el puerto de Valencia en su servicio semanal para contenedores IEX (India-Europe Express Service), que conecta los principales puertos del sur de India y Sri Lanka con los del norte de Europa. Este servicio está cubierto actualmente con ocho buques portacontenedores. Con esta nueva escala en Valencia, el mercado español estará directamente conectado desde los puertos de Kattupalli (Chennai), Cochin y Colombo para mercancías en importación, además de Tuticorin y Chittagong, ambos puertos servidos vía Colombo. Para mercancías en exportación, el servicio IEX conectará Valencia con los puertos de Róterdam, Londres, Hamburgo y Amberes.

Carretera

Primafrio renueva la certificación IFS Logistics

Primafrio, con una flota de más de 2.800 camiones, ha renovado su certificación en IFS Logistics de "Transporte por carretera y almacenamiento de productos alimenticios a temperatura ambiente o temperatura controlada, así como envases de uso alimentario", otorgada por SGS. La compañía ha obtenido la valoración más alta, *Higher Level*, según informan desde Primafrio a través de un comunicado.

Cargadores

Fagor Electrónica adquiere el negocio de telemática de Sateliun

Fagor Electrónica - Smart Data Services, especializada en soluciones tecnológicas para la gestión de flotas, refuerza su posición en el mercado tras hacerse con el negocio de telemática de Sateliun. La empresa, ubicada en Galicia, con más de 20 años de experiencia en el sector, cuenta actualmente con más de 400 clientes en el sector del transporte y la logística.

Operadores Logísticos

Mosolf compra Transport Overseas Group

TXXI | Kirchheim unter Teck

El grupo Mosolf, operador logístico alemán que mueve cada año cerca de tres millones de vehículos, ha tomado el control de su compatriota Transport Overseas Group (TO Group), que en 2021 estableció en Bilbao su filial ibérica para situarse como agente de la línea Europe Caribbean Line (ECL), que realiza la naviera neerlandesa Vertraco. TO Group se integrará, a principios de 2025, en Mosolf Port Logistics & Services (MPLS), la filial del grupo de automoción creada este año para la logística portuaria y que dispone de instalaciones en Cuxhaven y Wilhelmshaven (Alemania), así como en Zeebrugge (Bélgica). El grupo Mosolf cuenta con una red de 43 instalaciones con capacidad para 250.000 automóviles; una flota de 800 camiones portavehículos; y más de 60 *trailers* para cargas pesadas especiales, entre otros activos. Por su parte, TO Group aporta su acceso directo a navieras y a una cartera de clientes que engloba a fabricantes de equipos, y otros vinculados a cargas fraccionadas, de proyecto y ro-ro.

Marítimo

PTP arranca su logística granelera en España

TXXI | Cádiz

PTP España, filial del holding de capital sudamericano PTP Group, arranca su actividad en el sector de la logística del granel en España. La compañía ha gestionado un primer cargamento de importación de trigo procedente de Ucrania, a bordo del "MJ Pinar", operado en el Muelle de La Cabezuela del Puerto de Cádiz. El buque, con 29.332 toneladas de trigo, dejó 15.000 en las naves del operador, con 8.000 metros cuadrados de superficie cubierta en una primera etapa y capacidad para acoger 40.000 toneladas. Con esta operativa, la compañía ha estrenado su almacén de graneles sólidos, la primera de sus actuaciones en la que ha invertido 6 millones. La segunda concesión, con 39.000 metros cuadrados, será una nave para carga general.

Diego Nieves, director de PTP España, con Teófila Martínez, presidenta del Puerto de Cádiz.

***PROJECT CARGO* DE COMPONENTES EÓLICOS**

DB Schenker arranca la gestión del transporte de 240 palas de turbinas eólicas desde China al puerto de Kandla, en la India. El volumen total del proyecto suma casi 274.000 metros cúbicos con un peso de 4.600 toneladas. Cada pala mide 76,8 metros de longitud y pesa casi 19,3 toneladas.

Marítimo

Nueva terminal de vehículos

Barcelona licita la instalación con una inversión estimada de 25 millones y exige un tráfico mínimo de 100.000 unidades en 2028

Eva Mármol | Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha sacado a concurso la construcción y explotación de la nueva terminal de vehículos, con una superficie de 101.058 metros cuadrados, en el muelle Príncipe de España. La inversión mínima estimada que deberá hacer el adjudicatario es de 25 millones de euros y el plazo de la concesión es por un periodo de 27 años.

El presupuesto base de la licitación de las obras asciende a 6,30 millones de euros. Incluye los costes de demoler un edificio existente, la pavimentación o las redes de servicios, entre otras actuaciones, pero no la construcción de silos.

La Autoridad Portuaria exige el compromiso de un tráfico mínimo de 100.000 vehículos anualmente en 2028, que será el año después de contar el adjudicatario con la totalidad de la superficie de la concesión. Y es el proyecto se desarrollará en cinco fases ya que los terrenos están ocupados por otros edificios y concesiones que se deben demoler o trasladar.

Culminará la quinta a mediados de 2027 con el traslado de Terminal Port Nou a su emplazamiento definitivo. La nueva terminal será la tercera especializada en vehículos, junto con las instalaciones de Setram y Autoterminal. La Autoridad Portuaria argumenta su necesidad para convertir Barcelona en "un *hub* intermodal internacional, en este caso del sector del automóvil, destinando nuevas superficies para atender este tipo de tráfico dada la actual saturación de las terminales existentes".

El licitador debe cumplir alguno de estos requisitos como disponer de una terminal marítima de vehículos nuevos en la que haya manipulado, en alguno de los tres últimos años, un mínimo de 100.000 unidades, ser una empresa armadora titular de, como mínimo, dos buques *car carrier* o buques de carga rodada, ser propietario de una fábrica de vehículos nuevos en los que se hayan producido en el último año un mínimo de 100.000 unidades o ser una empresa que realice la logística de distribución de una o más marcas de vehículos que haya hecho operativas de distribución en uno de los tres últimos años de un mínimo de 200.000 vehículos.

El licitador o alguna de las empresas de su grupo empresarial no podrá ser titular, directa o indirectamente, de otra terminal de vehículos en la dársena catalana que, sumada a su previsión de tráfico, implique superar el 50 por ciento de la cuota de mercado de vehículos en régimen de mercancías.

BILBAO PORT

Imagen de uno de los nuevos buque ro-ro híbridos "Ultra Green" de Finnlines en el puerto de Bilbao.

Marítimo

Finnlines amplía su operativa

La naviera del Grupo Grimaldi lanza un servicio semanal entre Finlandia y Reino Unido, con enlace adicional a Bilbao y Vigo

TXXI | Bilbao

Finnlines ha puesto en marcha un nuevo servicio semanal directo entre los puertos de Helsinki y Kotka (Finlandia) con Sheerness (Reino Unido), para conectar con los belgas de Amberes y Zeebrugge, desde donde enlaza con Bilbao y Vigo.

El buque "Finneco III" arrancó el lunes 16 de septiembre la nueva línea saliendo desde el puerto de Helsinki para continuar con Kotka, dos días después, y llegar a Sheerness el lunes 23 de septiembre. Desde la dársena británica, ubicada en la desembocadura del estuario del Támesis y gestionada por London Medway de Peel Ports, Finnlines conecta con Amberes y Zeebrugge.

La naviera del Grupo Grimaldi lanzó, a principios de 2024, la doble conexión semanal entre Zeebrugge, Bilbao y Vigo, por lo que el nuevo servicio directo entre Finlandia y Reino Unido añade más oportunidades de tráfico para estos dos puertos españoles.

Consignaciones Toro y Betolaza, agente exclusivo de Finnlines en Bilbao, con un vínculo que se mantiene desde hace más de 50 años, reveló que "las operaciones con *trailers* se incrementaron un 133 por ciento y las de mercancía en contenedor un 31 por ciento el pasado primer semestre".

"Los exportadores de semirremolques, vehículos, productos siderúrgicos, carga de proyecto, contenedores y de una amplia tipología adicional de mercancía han respondido positivamente a una oferta versátil y muy competitiva", destacó el operador portuario.

Finnlines emplea para este servicio que escala en Bilbao y Vigo sus nuevos buques ro-ro híbridos "Ultra Green", que tienen 5.800 metros lineales cada uno, con capacidad para cargar hasta 420 remolques o 2.500 vehículos, y que también están diseñados para transportar cualquier tipo de mercancía general, así como componentes eólicos.

Estos buques incorporan baterías de litio para maniobras y estancia en el puerto sin emisiones, 600 metros cuadrados de paneles solares para producir electricidad para su uso a bordo, sistemas "Promas Lite" que aumentan la eficiencia energética y un procedimiento de lubricación para optimizar la hidrodinámica.

Su contribución al ahorro de emisiones posibilita que, por ejemplo, "un remolque transportado en sus bodegas entre Bélgica y España contamina un 27 por ciento menos que en una ruta por carretera", según destacan desde el operador portuario Consignaciones Toro y Betolaza.

Servicios

OnTurtle dobla su red de estaciones con HVO

TXXI | Barcelona

La red de HVO de OnTurtle sigue creciendo en Europa con la incorporación de Alemania. La firma de servicios al transportista ha abierto 26 estaciones con HVO en el país germano, gracias a un acuerdo con el proveedor Hoyer. Las estaciones están ubicadas cerca de grandes ciudades como Hannover, Hamburgo, Berlín o Múnich, zonas clave para el transporte profesional. Con esta nueva incorporación, OnTurtle suma más de 50 estaciones con suministro de HVO. Actualmente, está presente en Países Bajos, Austria, España y Alemania.

ONTURTLE

Ferrocarril

CargoBeamer refuerza la línea Perpiñán-Calais

TXXI | Barcelona

El operador intermodal alemán CargoBeamer incrementará la periodicidad de la autopista ferroviaria entre Perpiñan y Calais, que es utilizada por transportistas españoles y operadores que mueven carga con origen/destino en España. La compañía ha anunciado que esta conexión pasará de dos a cuatro frecuencias semanales a partir del 7 de octubre. Esta línea había llegado a tener una periodicidad de cinco frecuencias semanales. El tiempo de tránsito entre la última entrega y la primera recogida en las terminales es de cerca de 26 horas.

CARGOBEAMER

Marítimo

Romeu, apoyo a la inspección en Sagunto

A. Martínez | Valencia

Grupo Romeu se ha adjudicado el contrato de apoyo a la inspección de mercancías en el puerto de Sagunto. Su filial Docks Logistics Spain gestionará la explotación del servicio en el Puesto de Control Fronterizo (PCF) de la dársena por un plazo de dos años, hasta 2026, relevando a ID Logistics Iberia, según confirmaron fuentes de la Autoridad Portuaria de Valencia a Transporte XXI. Con esta adjudicación, Docks Logistics Spain suma un nuevo contrato para la gestión de instalaciones de inspección fronteriza. La compañía opera este servicio en los puertos de Algeciras, Valencia y Tenerife.

Carretera

Bergé sigue dando pasos en su plan de inversiones

Recibe en Bilbao la primera de las grúas Liebherr adquiridas

TXXI | Madrid

Bergé sigue dando pasos en su plan de modernización y renovación de maquinaria, con el foco en la sostenibilidad.

El grupo recibió recientemente en las instalaciones del puerto de Bilbao la primera de las grúas Liebherr adquiridas.

La operación se enmarca dentro de un ambicioso programa de inversiones para los próximos años, que se extenderá también a terminales e infraestructuras, destacan desde la compañía a través de un comunicado.

La nueva grúa es del modelo LHM 550, que permite reducir la huella de carbono, con un 26 por ciento menos de consumo de combustible, además de incorporar soluciones de aislamiento mecánico para minimizar ruidos y disminuir la contaminación acústica en la zona de trabajo. Además, el equipo tiene 54 metros de alcance y una capacidad máxima de carga de 144 toneladas, "un modelo idóneo para la operativa con graneles, productos siderúrgicos y carga de proyecto", añaden los mismos interlocutores. Al mismo tiempo, incluye el programa *LiDAT Smart App Maintenance* para tener una visión en tiempo real del estado del equipo y su rendimiento para garantizar que la maquinaria está en perfectas condiciones, reducir intervenciones y, por tanto, aumentar su disponibilidad.

BERGÉ

La nueva grúa Liebherr de Bergé llega a Bilbao.

FLASH

Transitarios

Moldtrans afianza sus servicios aduaneros

Grupo Moldtrans se une a la European Customs Services Alliance, una alianza de empresas de servicios aduaneros independientes, con el objetivo de proporcionar una solución aduanera paneuropea. "Formar parte de esta alianza, permitirá al Grupo Moldtrans ampliar su cobertura geográfica, además de consolidar sus capacidades para gestionar de manera integral los procesos aduaneros en toda Europa", destacan desde Moldtrans.

Carretera

Valle del Oja crece con la alimentación

Transportes Valle del Oja ha logrado, durante el último bienio, un crecimiento a doble dígito en su facturación con la operativa centrada en el acarreo de suministros para la industria de alimentación. El operador, con sede en Bañares, se ha consolidado en el 'Top 5' de los flotistas de La Rioja, con un volumen de negocio que superó los 15,2 millones en 2022.

Formación

Máster en Negocio Marítimo Portuario e Innovación

La Universidad Politécnica de Madrid arrancará en octubre, la segunda edición del Máster, semipresencial, en Negocio Marítimo Portuario e Innovación. Está organizado por las escuelas de Ingenieros Navales e Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con el apoyo de Puertos del Estado y de la Dirección General de la Marina Mercante.

STENA

Un buque de AML cruzando el estrecho de Gibraltar.

Marítimo

Stena impulsa a AML

Lanza un nuevo servicio diario entre Tánger Med y Algeciras

TXXI | Algeciras

Stena ha empezado a impulsar el negocio de su participada Africa Morocco Link (AML), compañía marítima en la que tomó un 49 por ciento de sus acciones en abril. El grupo sueco destinó a la operación un importe de 49 millones de euros, convirtiéndose en el socio industrial del operador norteafricano. La compañía ha anunciado mejoras para sus servicios de carga rodada en el Estrecho de Gibraltar, con el lanzamiento el 16 de septiembre de una nueva ruta ro-ro diaria que conecta Tánger-Med y Algeciras, "una expansión que mejora nuestra oferta, proporcionando soluciones de transporte de mercancías más fiables y eficientes entre Marruecos y España", según ha adelantado la naviera, que trabaja con los agentes Agecomar en territorio alauita y con Port Ferry Services en Algeciras.

Al cierre de esta edición, la compañía no había adelantado si incorporará un nuevo buque para la gestión de tráficos de mercancías, si bien, fuentes próximas a la naviera explican que "todo indica que va a reforzar su presencia en la zona más allá de los dos buques que viene gestionando AML".

Servicios

La Boella enseña su potencial

La terminal ferroviaria del puerto de Tarragona capta nuevos tráficos

TXXI | Barcelona

La Terminal Intermodal de La Boella, situada en el interior del puerto de Tarragona, ha captado temporalmente dos servicios ferroviarios, que operan habitualmente desde Barcelona, por obras en los accesos a la dársena de la capital catalana ligadas al Corredor Mediterráneo. La terminal ferroviaria, por la que mostró, en su día, interés la *joint venture* CTC, cuenta con un único servicio regular multicliente de contenedores de Multirail, con tracción de Captrain, que enlaza Cataluña (Barcelona y Tarragona) con Andalucía (Córdoba, Sevilla y Cádiz). Temporalmente ha sumado los servicios de Synergy, de la mano de Euroports, y WEC Lines, que operan habitualmente desde Barcelona para conectar con el norte y el centro peninsular. Y ello ha generado que La Boella registrara una actividad de 800 TEU en una semana. Este movimiento "demuestra la capacidad y la eficiencia de la terminal para gestionar un volumen significativo de tráfico de forma inmediata hacia destinos clave tanto dentro de la península como hacia Europa", señala un comunicado de la entidad portuaria de Tarragona. Los responsables portuarios también esperan que las obras de adaptación al UIC del túnel de Roda de Berà (Tarragona), "podrían requerir desviaciones temporales o permanentes de tráficos hacia La Boella".

valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

En lo grande y en lo pequeño

CONECTAMOS

valenciaport