



#SupportOurDrivers

Transporte XXI

Servicios

PragmaCharge arranca su negocio eléctrico en España
Pág. 20

Informe

Radiografía del contenedor en el puerto de Barcelona
Pág. 24

Ferrocarril

Valencia, en vías de su mayor salto intermodal
Pág. 34

Marítimo

El Gobierno incentiva la financiación privada en los puertos
Pág. 36

Número 705 | Año XXXIII | 01 Octubre 2024

www.transportexxi.com

Everwood T&L sigue con la caña preparada

El fondo espera anunciar antes de finales de este año nuevas adquisiciones en empresas del sector de última milla y *forwarding* marítimo Pág. 10

ENRIC MARTÍ

Director de Logística de Seat

“La capacidad de transporte es el cuello de botella”



La cadena de suministro de la planta de Seat en Martorell (Barcelona), que gestiona diariamente cerca de seis millones de piezas para producir 2.500 vehículos, se prepara para el vehículo eléctrico, con el foco en la sostenibilidad.

Pág. 14

PARTIDA LOGISTICS



El fondo de Transporte y Logística de Everwood Capital inició su singladura en España con la compra de Partida Logistics, con sede en Algeciras.

Servicios

Las ingenierías amplían el frente contra Ineco

El sector privado, que mantiene abierta la vía judicial en España y acudirá al Tribunal de Justicia de la UE por “competencia desleal” por parte de Ineco, recurre un nuevo encargo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la pública.

Pág. 38



Carretera

El transporte especial vuelve a levantar la voz

La reiteración de restricciones de circulación y cambios de itinerario en las carreteras españolas por obras han puesto en jaque al sector del transporte especial, que estudia reclamar daños y perjuicios por la vía del recurso contencioso administrativo.

Pág. 40

Somos parte del cambio

Un hub **SMART** en continua

Conectado



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

evolución

Transparente



Sostenible



Eficiente



LA FOTO DE LA QUINCENA



PRIMER BUQUE 'ENCHUFADO' EN BEST

El portacontenedores 'MSC Mette' ha estrenado el OPS instalado en la terminal del muelle Prat de Hutchison en el puerto de Barcelona. Esta instalación ha sido cofinanciada mediante el programa PATSYD del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con fondos NextGenerationEU.



QUÉ BIEN

Los ministerios de Política Territorial y Memoria Democrática, Sanidad y Agricultura, Pesca y Alimentación han alcanzado un acuerdo para simplificar el modelo de controles sanitarios en frontera en España. De esta forma, la Administración actualiza el sistema vigente desde hace más de treinta años, simplificando y agilizando los procesos, homologando así el modelo al empleado en Europa. El sistema de controles sanitarios en frontera permite integrar los dos servicios veterinarios de inspección que se realizaban hasta ahora (uno de Agricultura y otro de Sanidad) en un único servicio de inspección veterinaria que reduce la burocracia en los Puestos de Control Fronterizo, donde los importadores tenían que pasar dos controles sanitarios para un mismo producto, facilitando la información necesaria en seis aplicaciones informáticas distintas.



QUÉ MAL

Las negociaciones por un nuevo contrato laboral en la costa Este y Golfo de Estados Unidos entre el sindicato de estibadores ILA y la patronal agrupada en la United States Marine Alliance se mantenían, al cierre de esta edición, en un *impasse*, lo que puede provocar una huelga de estibadores en 36 puertos desde Texas hasta Maine que en 2023 movieron mercancías por valor de 525.000 millones de euros. El paro cerraría enclaves como Nueva York, Savannah y Houston, afectando al 60 por ciento del tráfico de contenedores de Estados Unidos. Desde hace meses las principales navieras vienen redirigiendo tráfico hacia la costa Oeste, y aumentado los volúmenes en los puertos afectados para intentar situar toda la mercancía de *Black Friday* que se pueda antes de la huelga prevista para el 1 de octubre.

SE MUEVEN



Fátima Campillo

Licenciada en Sociología por la Universidad de Alicante, Fátima Campillo toma las riendas de la Dirección General de Grupo Caliche tras más de 25 años en la compañía.



Ignacio González

El consejo directivo de AECOC nombra a Ignacio González nuevo presidente de la asociación empresarial. Releva en el cargo a F. Javier Campo, que seguirá como vicepresidente.



Luis Pedro Marco

El Gobierno nombra a Luis Pedro Marco de la Peña nuevo presidente de Adif y Adif AV. Desde el año 2020, era vicepresidente de Infraestructuras y Transportes en el País Vasco.



Apostolos Tzitzikostas

El griego Apostolos Tzitzikostas recoge el testigo de Adina Valean. Miembro del Comité Europeo de las Regiones desde 2015, es el nuevo comisario de Transporte y Turismo de la CE.

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

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

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

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

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

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.



EDITORIAL

Vía libre al transporte especial

Las constantes restricciones de circulación y cambios de itinerario en las carreteras españolas, como consecuencia de un amplio carrusel de obras, han puesto en jaque a las empresas del sector del transporte especial, que no descartan acudir a la Justicia para reclamar daños y perjuicios. El colectivo, en este sentido, considera que existe abundante jurisprudencia que les otorgaría la razón de abrirse litigios de estas características.

En un contexto de significativa caída de la actividad del transporte especial en segmentos como el industrial o las obras públicas en

España, el sector eólico es el que más fuerte tira de la operativa y es este tipo de transporte, precisamente, el que más se está viendo afectado por esta problemática. Principalmente, en los trayectos de fábrica a puerto. Una realidad que chirría con la apuesta política por las energías renovables. Y es que entorpecer el desarrollo normal de esta actividad está provocando que no siempre se puedan cumplir los plazos previstos y se eleven los costes de las empresas de transporte.

Como única alternativa, las empresas de transporte especial tienen sobre la mesa el planteamiento de

acudir a la vía del contencioso y las reclamaciones por lucro cesante contra los titulares de las vías. De hecho, el amplio abanico de titulares de vías en nuestro país, que van desde el Ministerio de Transportes hasta las Comunidades Autónomas, pasando por diputaciones y ayuntamientos, es otro de los condicionantes que impiden una correcta interlocución entre las distintas Administraciones y el sector.

Los transportistas son comprensivos con que se produzcan restricciones temporales de circulación y cambios de itinerario siempre que haya la correcta planificación y co-

municación anticipada de las obras y se tenga en cuenta la importancia de los nudos estratégicos de la red. Sin embargo, estas decisiones temporales acaban llevando aparejada la amenaza de convertirse en permanentes, según los intereses de cualquier titular de vía, como denuncian fuentes del sector.

No parece complicado entender las dificultades que está generando la situación. Las administraciones competentes deberían recoger el guante de la patronal Astrae (Asociación de Empresas de Transporte Especial), que apuesta por el diálogo para buscar soluciones.



Puertos, inversión y competitividad

El Gobierno de Pedro Sánchez ha vuelto a aprovechar la tramitación de una ley, en esta ocasión la de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, publicada el 2 de agosto, para meter mano a la legislación portuaria. Y eso que el Consejo de Ministros ya dio luz verde a finales de julio al proyecto de ley para reformar la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Un texto que llevaba desde el año 2021 dando vueltas por diversos despachos mi-

nisteriales y de las organizaciones empresariales y sociales del sector portuario y marítimo; y cuyo salto al ruedo político no parece inminente ante el temor del Ejecutivo a un nuevo fracaso parlamentario.

La modificación llevada a cabo afecta al marco concesional. No se trata de una reforma de calado. No altera el esquema tradicional de las prórrogas ordinarias y extraordinarias, ni el plazo máximo, que se mantiene en 50 y 75 años, respectivamente. Pero sí incorpora nuevas reglas para las empresas que pretenden pedir una prórroga o tengan una solicitud en curso.

Entre las principales novedades, el Gobierno amplía el destino de la contribución económica de los concesionarios al desarrollo de infraestructura portuaria básica y a instalaciones energéticas para alcanzar un plazo máximo de 75 años en las concesiones. Es decir, cabe la posibilidad de que el sector privado gane en protagonismo en el desarrollo de obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas, o en la construcción de instalaciones para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad. Y como contrapartida, se facilita alargar el plazo de las concesiones.

La música suena bien, pero, como suele ocurrir en estos casos, hay que poner la lupa en la letra pequeña. Ya hay voces del sector que advierten que hay aspectos "manifiestamente mejorables".

De momento, es lo que hay. Toca esperar para corregir las posibles ineficiencias detectadas por el sector a la tramitación, si llega, de la reforma del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que ya incorpora la modificación del artículo 82, realizada en pleno verano, aprovechando la tramitación de otra ley. Nada nuevo. Ya pasó con la estiba.

REVOLERA

Ramón
ValdiviaEl sueño eléctrico
de la Unión Europea...Ingenuidad
desmedida

En la última edición del Salón del Transporte IAA de Hannover, el pasado mes de septiembre, muchos acabaron con dolor de cuello de tanto girarse para ver el Tesla Semi. El camión eléctrico que más expectación ha creado desde que se conoció su existencia allá por 2016, cuando se incluyó en el plan director corporativo del fabricante estadounidense.

Elon Musk y su equipo han alterado el cronograma de su fabricación y entrega tantas veces que ya hemos perdido la cuenta. Tras la presentación sensacionalista de los primeros prototipos en noviembre de 2017, no fue hasta 2019 cuando se calendarizó su ensamblaje, algo que finalmente ocurrió en octubre de 2022. En diciembre de ese año, PepsiCo recibió las primeras unidades y en abril de 2023 el fabricante de refrescos ya lució varios de estos camiones con el logotipo de la compañía. Desde entonces, parece que la marca del propietario de la red social X también se ha to-



mado su tiempo para aumentar el ritmo de la fabricación, por lo que su promesa de alcanzar las 50.000 unidades para este año parece, una vez más, una previsión, digamos, muy optimista. Algo similar ha ocurrido con su compromiso de desplegar en 2019 una red de megacargadores para dar soporte a esta cabeza tractora eléctrica con cargas de sólo media hora de duración. Recientemente los dirigentes de la compañía han reconocido que la producción a gran escala no dará comienzo hasta finales de 2025 y que su "joya de la corona" no llegará a Europa hasta 2026, seguramente cuando se introduzca una línea de montaje para el Semi en su fábrica de Berlín. Una década más tarde de su puesta de largo.

El rosario de demoras y promesas incumplidas del fabricante norteamericano nos sirve de ejemplo para contextualizar una realidad que parece que muchos de los legisladores de los 27 todavía no ven aún con claridad: el transporte de mercancías por carretera, sobre todo el pesado de larga distancia, no puede (ni debe) apostar todo a la electromovilidad.

En mi opinión, el bloque comunitario peca de exceso de confianza e ingenuidad desmedida al pensar que las baterías eléctricas son la panacea para lograr que nuestro sector consiga la neutralidad de emisiones en las fechas establecidas. Depender exclusivamente de las baterías sin considerar otras alternativas, como los combustibles renovables o la pila de combustible, ya está retrasando la transición energética de un sector que sí comparte el objetivo final del Pacto Verde Europeo, pero no su dirigismo tecnológico ni sus plazos.

Sin un enfoque multienergético mucho me temo que la descarbonización que se nos demanda para 2030 se quedará en una aspiración fallida al más puro estilo Tesla.

rvaldivia@astic.net

PICOS DE ORO

La digitalización y la
sostenibilidad han de integrarse
en la toma de decisiones

Fernando Casal

Director de Logística de Vegalsa-Eroski

En pocos años podemos
enfrentarnos a un problema
global (falta de conductores
y maquinistas) que requerirá
grandes cambios de entender
el transporte

Juan Castellet

Presidente de CETM Multimodal

Nuestro auténtico problema
no son los peajes, sino nuestra
histórica y estructural
servidumbre
ante los cargadores

Sonia García

Presidenta de Asetrabi

Es imperativo que
los combustibles ecológicos
pasen a ser tan asequibles
como los fósiles

Vincent Clerc

CEO de A.P. Moller-Maersk

Pensar diferente es la base
de la innovación

Blanca Sorigué

Directora general del CZFB

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Jens H. Lund

CEO del Grupo DSV

Cinco años después de integrar en su estructura a Panalpina, DSV ha vuelto a pegar un golpe de autoridad en el sector logístico con la compra de DB Schenker, que alumbrará un gigante con una cifra de negocio de más de 40.000 millones de euros al año.



Carlos Botana

Presidente de la A.P. de Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo, que preside Carlos Botana, recibió la visita de una delegación de Marruecos, de misión comercial en España y Portugal, que se ha fijado en la dársena gallega como ejemplo de crecimiento el sector de la Economía Azul en Europa.



Sergio Vázquez Torrón

Presidente de Ineco

Ineco sigue en el punto de mira de las ingenierías privadas, que acusan a la pública de competencia desleal. El último episodio de esta cruzada ha sido la presentación de un recurso contra un encargo de Transportes, sin contratación pública.



J. L. Martínez-Almeida

Alcalde de Madrid

El Tsj de Madrid ha declarado nula la Ordenanza de Movilidad del ayuntamiento de Madrid sobre la Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Tal y como denunciaba el sector, la sentencia pone el foco en el fuerte impacto económico para las empresas de transporte.

LA ROSCA

Alfonso Alday



El nuevo equipo de Ursula von der Leyen debería tomar buena nota de los apuntes del economista Draghi, trasladando sus propuestas al ámbito regulatorio

Otra Europa es posible

La Plataforma por los Combustibles Renovables, en la que participan las principales organizaciones sectoriales, lleva tiempo advirtiendo que “la descarbonización no es sinónimo de electrificación”. Su portavoz, Inés Cardenal, como ya apuntó en una entrevista publicada en este medio, aboga por el principio de la “neutralidad tecnológica” para avanzar hacia una transición energética justa y viable. Poco más que añadir. Y por mucho que pueda parecer que es como predicar en el desierto, el mensaje, por fin, empieza a calar.

El informe sobre el futuro de la competitividad europea, encargado por la CE al expresidente del Banco Central Europeo, Mario Draghi, reconoce que el principio de neutralidad tecnológica no

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio Martínez



Quizás sea el tiempo, si nos dejan, de prepararnos para el próximo cisne negro. Es tiempo de buscar y consensuar soluciones que reduzcan los costes de la industria

La fiesta

El rey destronado habló: “Regresaremos al mar Rojo cuando sea lo suficientemente seguro para hacerlo”. El anuncio de Maersk es toda una intención. Su vuelta a Suez está más cerca, junto a Hapag-Lloyd. El Gobierno de Egipto vino mostrando, en los últimos días, su deseo de buscar soluciones con hutíes e iraníes para acabar con un problema que está lastrando los ingresos del país. Con el turismo, el tránsito por el Canal, supone un espaldarazo en la llegada de divisas procedentes de la industria naviera para los egipcios.

Ni que decir tiene que, en tiempos del nuevo rey

a.martinez@grupoxxi.com

siempre ha sido aplicado al sector del automóvil, y destaca, en este sentido, el potencial de los combustibles renovables. El exprimer ministro italiano, certero en el diagnóstico, con ‘receta’ incluida, señala que la UE debe abordar conjuntamente la descarbonización, al tiempo que reclama crear una cadena de suministro de combustibles alternativos, reduciendo la dependencia de otros mercados. Y ahí, España tiene una gran oportunidad, ya que se encuentra entre los países con mayor potencial de producción de combustibles renovables.

Dice el saber popular que “nunca es tarde si la dicha es buena”. No se pueden seguir poniendo palos en las ruedas en aquellos segmentos del sector difíciles de descarbonizar, caso del transporte pesado de larga distancia, sin olvidar el transporte aéreo o marítimo. El nuevo equipo de Ursula von der Leyen debería tomar buena nota de los apuntes del economista Draghi, trasladando sus propuestas al ámbito regulatorio para arrojar luz frente a la incertidumbre actual que genera la agenda verde; una nueva regulación acompañada de un marco fiscal y de promoción que incentive la transición hacia una movilidad de bajas emisiones y asequible. Lo que no puede ser es que, por ejemplo, el HVO, que reduce hasta un 90 por ciento las emisiones de CO2 en comparación con un motor diésel, tribute igual que los combustibles fósiles.

La pregunta es obligada: ¿Calará el mensaje o tocará seguir evangelizando? ¿Otra Europa es posible? La respuesta, seguro, se hará esperar, pero lo que está claro, en cualquier caso, es que sin un mix energético y la combinación de tecnologías, la descarbonización del sector no llegará a la hora señalada. Tic, tac... el tiempo sigue corriendo.

del mar MSC, volverá a haber un antes y un después si los buques se ausentan de la ruta por el cabo de Buena Esperanza. ¿Subirán o bajarán los fletes? ¿Volverán los buques a ser almacenes temporales? Todo depende de la solución al conflicto abierto por la guerra entre Israel y Hamás, en un escenario donde la paz se antoja imposible. O no.

Importa y mucho desatascar esta situación. Es cierto que los puertos españoles han ganado en protagonismo en el Mediterráneo con esta coyuntura, pero sabemos que esto solo es un suflé, y que parece evidente que la economía está perdiendo impulso porque China se está desacelerando.

Quizás sea el tiempo, si nos dejan, de prepararnos para el próximo cisne negro. Generar una tecnología capaz de dulcificar el futuro debería ser lo deseable, dado que vamos dejando por imposible que la humanidad pueda convivir sin generar nuevos enfrentamientos. Atravesamos un horizonte logístico con desafíos, sorpresas y oportunidades.

En vertical amenaza el mantra del proteccionismo. Los estadounidenses, que elegirán entre Harris y Trump, ya han enarbolado la bandera de defensa de sus slots de exportación, mientras Europa se pegó un tiro en el pie con el régimen de derechos de emisión. Es tiempo de buscar y consensuar soluciones imaginativas que reduzcan los costes de la industria al tiempo que mejoramos el medioambiente y la vida de los ciudadanos. Al final, todos pagamos la fiesta de la logística mundial.

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



Madrid ha abierto la puerta a la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad en la que el sector debería tener voz y voto

Hora de cumplir

Los transportistas madrileños llevan años sangrando por la herida de una promesa incumplida. Después de haber recibido el cariño y la comprensión del actual alcalde, José Luis Martínez-Almeida, entonces en la oposición, con respecto al roto que suponía la imposición de ‘Madrid Central’ por el anterior equipo municipal, los transportistas acabaron por llevarse el bofetón de ‘Madrid 360’.

Madrid es la única ciudad española que ha introducido importantes limitaciones al desarrollo de la actividad de transporte en su normativa de Zona de Bajas Emisiones (ZBE). La Ordenanza de Movilidad Sostenible de Almeida obvia las recomendaciones establecidas en la Guía del Ministerio de Transición Ecológica, que constataba la necesidad de dar un tratamiento específico favorable a sectores profesionales como el del transporte y reparto de mercancías.

Este es uno de los aspectos que ha tenido en cuenta el TSJ de Madrid en su resolución en la que declara nula la ordenanza en relación con la ZBE. El impacto económico de la hoja de ruta sobre movilidad del consistorio en el sector del transporte es dramático. A partir de 2025 se incrementarán las limitaciones al tráfico de vehículos de reparto y se amplía sustantivamente el perímetro de la ZBE. De esta manera, cerca del 70 por ciento de los camiones que operan en Madrid y el 30 por ciento de las furgonetas verían limitado su acceso al centro de la capital. Además, el 36 por ciento de los camiones y el 10 por ciento de las furgonetas tendrán prohibido el acceso a prácticamente la totalidad del término municipal.

El ayuntamiento ha anunciado que recurrirá al Tribunal Supremo, pero también ha abierto la puerta a la elaboración de una nueva Ordenanza de Movilidad en la que el sector debería tener voz y voto. Sería un pecado capital volver a ignorar al sector si se quieren diseñar medidas realistas. Llegó la hora de cumplir la promesa.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



El presidente de la patronal logística UNO, **Francisco Aranda**, y la CEO de Randstad España, **Ana Requena**, firman un acuerdo de colaboración con el objetivo de impulsar la capacitación y empleabilidad de los profesionales de la logística y el transporte.

HORIZONTE

La urgencia de la UE por la transición renovable tiene importantes flecos por resolver

Iñaki Eguia



Energías verdes

El último informe de la Comisión Europea sobre el estado de la energía destaca que la generación renovable bate récords. Así, la eólica superó al gas y se convirtió en la segunda fuente de la UE, detrás de la nuclear, posibilitando que, en el primer semestre de 2024, las renovables generasen el 50 por ciento de la electricidad.

Sin embargo, Bruselas alerta de la brecha de ambición en renovables y los objetivos de reducir en un 11,7 por ciento el consumo para 2030. Este desfase fue señalado por el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, en la Semana Portuaria, que organizó en septiembre la UIMP en Santander, al avanzar unas previsiones en las que con la electrificación de los muelles con OPS en 2030 se quiere

duplicar su actual consumo energético, y que con los proyectos planificados con los biocombustibles electrointensivos la demanda se multiplicaría por 12.

También la industria eólica avisa de la saturación del mercado europeo en la producción de sus componentes, así como de la logística de sus buques, en la Project Cargo Summit, celebrada en Bilbao.

Desde la Asociación Empresarial Eólica (AEE) se evidencia la necesidad de acelerar la tramitación administrativa para poder alcanzar los objetivos marcados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (Pniec) de 62 GW para 2030, y que supone incorporar cuatro GW cada año. Todo ello junto con el necesario desarrollo tecnológico requerido para adaptar los parques marinos a la elevada profundidad de nuestras costas. Unos ambiciosos desafíos que requieren trabajo en común y unas fechas realistas.

i.egua@grupoxxi.com

AGENDA

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/

26-27 de febrero de 2025

Empack y Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición
Bilbao

www.bilbaoexhibitioncentre.com

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

TRANSPORTE 4.0

Juanma
Martínez



A veces puede parecer que tanto movimiento de relevos es para distraernos de lo que de verdad importa

Relevando

Relevar, según nos dice la RAE, en su 6ª acepción, sería “sustituir a personas, animales o cosas en algún servicio o función”.

Arrancamos el curso casi como terminamos el anterior, quizás aún más intenso, “relevando”. A un presidente de gran empresa pública de transporte, Adif. A un ministro al producirse un “hueco” por la salida de otro al Banco de España arrastrando a parte de su corte de altos cargos. Y nos encontramos con nuevo ministro de transformación digital (el del hueco), y nuevo secretario de Estado de Telecomunicaciones, entre otros.

Así de golpe, curso nuevo y nuevos responsables. De los que se han ido algo sabíamos, excepto de uno que no tuvo tiempo apenas para demostrar casi nada, el ex efímero presidente de Adif. A veces, muchas veces, uno sigue en su puesto, aunque no haya hecho nada, ni bien, ni mal, ni incluso nada en absoluto. Y otras, por las circunstancias que le haya tocado vivir, dura menos que un palote a la puerta de un colegio, sin haber tenido oportunidad a demostrar sus cualidades. Peculiares características de la vida del alto cargo por designación política. En tierras bajas vemos también algunos movimientos (relevos) más, un puerto por aquí, alguna empresa pública por allá. En fin, que en esto del juego de las sillas (o en lenguaje más actual, Juego de Tronos); tiene pinta que también estaremos entretenidos este curso.

A veces puede parecer que tanto movimiento de relevos es para distraernos de lo que de verdad importa. Como un juego de prestidigitador, donde ese mago de salón mientras nos entretiene con la mano derecha, con la izquierda cambia la carta que teníamos delante sin que nos enteremos. También pasa con los amantes de lo ajeno, que mientras uno de la banda nos pregunta por la calle tal, el otro nos ha limpiado la cartera. Gajes del oficio de sufridos ciudadanos. Vaya curso nos espera.

jmmartinezmourin@gmail.com

TRIBUNA LIBRE

Antonio
Martínez Suárez



La electrificación desempeña un papel crucial a la hora de abordar el cambio climático

Avances a toda máquina para lograr la descarbonización

Cada día, millones de personas y toneladas de mercancías viajan en tren por España, impulsando la economía y la vida cotidiana de sus habitantes. Sin embargo, las emisiones del transporte ferroviario representan un 26% del total de emisiones de efecto invernadero en el país. Es por eso por lo que la UE impulsó el Pacto Verde, con el objetivo de lograr la neutralidad climática para 2050. Como parte de este compromiso, se estableció la meta de reducir el 90% de las emisiones en el sector del transporte.

Ante esta perspectiva y considerando que el ferrocarril es el medio de transporte más sostenible y el único capaz de aumentar la producción en un 30% y mejorar su eficiencia en un 25%, existen diversas opciones para impulsar este tipo de transporte de manera más verde.

En este camino resulta crucial, como punto de partida, el papel de la modernización de los trenes. A través de la incorporación de nuevas tecnologías, muchas de ellas basadas en modelos predictivos y analíticos, es posible realizar un mantenimiento de forma proactiva para extender la vida útil de la base ya instalada, evitando paradas no programadas que alejen a este medio de transporte de su objetivo de ser cada vez más accesible, seguro y sostenible.

En segundo lugar, proporcionar tecnologías avanzadas es clave para mejorar la eficiencia y seguridad de los trenes, facilitando tanto el transporte masivo de mercancías como la conectividad

geográfica de pasajeros. Por ello, las compañías tecnológicas industriales están liderando ya este cambio introduciendo nuevas tecnologías y soluciones, como los sistemas de almacenamiento de energía y convertidores de tracción de alta eficiencia, que permiten reducir el consumo energético y los cos-

tes operativos hasta en un 20% y que ya forman parte del corazón de los trenes de nueva generación que recorren nuestro país a diario.

Dada la urgencia de reducir el impacto en nuestro planeta, además de la actual volatilidad del precio y el suministro de combustible, es de vital importancia que las empresas hagan la transición a un enfoque de transporte sostenible para reducir tanto sus emisiones como su consumo de energía. Por ello, la electrificación no sólo del ferrocarril, sino de vehículos industriales responsables del transporte de personas, mercancías y materias primas; desempeña un papel crucial a la hora de abordar el cambio climático.

Para entender mejor la magnitud de este avance, consideremos lo siguiente: mientras que los motores de gasolina y diésel pueden alcanzar eficiencias del 33% y el 45% respectivamente al operar en su intervalo de carga óptimo, los motores eléctricos suelen superar el 90% de eficiencia. Así, si esta solución se aplicase a todos los entornos industriales se conseguiría reducir el consumo de energía y el impacto ambiental no solo de los trenes, sino también en sectores donde la hibridación también tiene cabida, como el transporte marítimo, la minería o la construcción.

En este sentido, en el sector marítimo se han desarrollado barcos completamente eléctricos, mientras que en la industria minera se emplean soluciones de automatización y electrificación de vehículos para garantizar la seguridad y cumplir con los estándares ambientales. Por su parte, en el sector de equipos de construcción, muchas empresas trabajan con el reequipamiento de diferentes tipos de vehículos de su flota. Un número cada vez mayor de modernizaciones de la movilidad eléctrica están empezando a avanzar, dando como resultado proyectos reales.

En definitiva, aunque el diésel se sigue usando en la mayoría de los vehículos industriales, el transporte y las embarcaciones marítimas, las soluciones de electrificación están avanzando a buen ritmo. Los trenes de potencia eléctrica que se basan en una alimentación por batería

y catenaria, así como los híbridos diésel-eléctricos, ya han

dejado patente su utilidad y sus ventajas en cuanto a eficiencia y costes en el caso de vehículos pesados como trenes, trolebuses y autobuses eléctricos. Ahora, la tecnología, la experiencia y los conocimientos acumulados en

estos campos cada vez tienen una mayor aplicación en los vehículos industriales, el transporte y el sector naval. Gracias al avance de la electrificación, actualmente tenemos al alcance de la mano vehículos industriales más eficientes y con menos emisiones.



PEQUEÑO HERMANO

Javier
Miranda Descalzo



¿Por qué grandes empresas cargadoras se adhieren a la Asociación Internacional de Puertos? Quieren un árbitro.

Arbitraje portuario

IKEA, ArcelorMittal, Cargill... miembros de la Asociación internacional de puertos y terminales (IAPH, por sus siglas en inglés). ¿Qué me he perdido?

En la pasada columna hacía referencia a un comentario de un directivo de Arcelor: “yo podría hacerlo todo desde la planta hasta el puerto, pero no sé qué pasa más allá”. Claro, su problema es empezar diciendo “yo podría hacerlo todo”. Eso no da mucha tranquilidad al operador. (*“Para qué te lo cuento si estás pensando en sacarme”*).

Pero si dejamos atrás la desconfianza, y nos centramos en el problema, entonces es cuando se explica por qué los cargadores quieren estar presentes en los puertos. De hecho, en IKEA han creado una dirección de desarrollo de negocio en los puertos, liderada por Stefan Krattiger.

La visión de Stefan de los puertos es la de un árbitro de datos. Esto es lo que escuché de Krattiger en un podcast de *The Loadstar*: “Los puertos son el punto de encuentro de muchos actores de la cadena de suministro. Cada uno de esos actores entrega datos diversos a las comunidades portuarias, y también consumen datos”. Krattiger cree que los puertos deben tomar la iniciativa en consolidar estos datos, alinearlos y redistribuirlos. “Si el actor adecuado recibe los datos que necesita, el beneficio en predictibilidad y precisión es inmediato, proporcionando las bases para una mejor planificación, mayor eficiencia, y poder ofrecer así productos al consumidor final que sean asequibles y sostenibles”. Esta información existe hoy, pero está muy fragmentada al proceder de diversas fuentes: aduanas, navieras, terminales, transportistas... “Los puertos globales tienen la oportunidad de alinear esas fuentes de datos y proporcionar la información que las empresas que gestionamos flujos globales necesitamos”. ¡Órale!

Everwood T&L acelera su expansión en España

El fondo espera anunciar nuevas adquisiciones en el sector de última milla y *forwarding* marítimo antes de finales de este año

Alfonso Alday | Bilbao

El fondo de Transporte y Logística de Everwood Capital, creado hace un año para invertir en el sector en la península ibérica, continúa con las redes echadas. Este vehículo de inversión, que el pasado mes de julio cerró su cuarta operación en España con la compra de la empresa Aduanas Ginjaume (Grupo AGSA Logistics), espera anunciar antes de finales de este año nuevas adquisiciones en los verticales de última milla de valor añadido y de *forwarding* marítimo.

Así lo confirmaron a Transporte XXI Juan José Andrés y Francisco Diego Solís, que lide-

ran como socios este fondo. “Las negociaciones están avanzadas”, apuntaron. Además, añadieron los mismos interlocutores, se están explorando oportunidades para futuras inversiones en 2025 en logística aeroportuaria, cadena de frío y tecnología logística, que completan los “cinco verticales objetivos” del fondo, junto a la última milla y cadena de suministro portuario. “Este enfoque garantiza que el fondo continúe su expansión estratégica, reforzando su presencia en los verticales clave identificados y aprovechando nuevas oportunidades de crecimiento en la península”, explicaron.

Ebitda: **4,04**

Resultado neto: **13,98**

Patrimonio neto: **31,55**

Empleo: **771**

Datos financieros del conjunto de empresas controladas por Everwood. Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2022.



Imagen de las instalaciones de Maresa Logística.

CON EL VIENTO DE COLA

Antes de la entrada del fondo de Transporte y Logística de Everwood, las empresas ahora bajo su control aumentaron sus ventas más de un 50% entre 2019 y 2022.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019
VENTAS ACUMULADAS	84,37	+13%	+52%	74,70	55,50	55,53
Partida Aduanas SL	12,30	+10%	+40%	11,16	9,09	8,81
Transportes Sáez SL	17,86	+26%	+39%	14,17	13,54	12,88
Aduanas Ginjaume SA	15,00	+33%	+97%	11,29	6,62	7,61
Grupo Maresa Logística	39,20	+3%	+49%	38,07	26,26	26,22
Martín e Hijos SL	24,17	-3%	+63%	24,88	14,78	14,86
From To SL *	7,89	+10%	+31%	7,19	5,80	6,00
Puerta Directa Log. SL *	7,14	+19%	+33%	6,00	5,68	5,36

Millones de euros, salvo empleo. * Absorbidas por Martín e Hijos en 2023.

El fondo de Transporte y Logística, con un tamaño objetivo de 200 millones de euros, se ha hecho hasta la fecha con el control de cuatro empresas: Partida Aduanas, que opera bajo la marca comercial Partida Logistics, Transportes Sáez

(Transáez), el Grupo Maresa Logística y Aduanas Ginjaume, con una facturación agregada de más de 100 millones de euros en 2023, según datos facilitados por Everwood Capital T&L. Estas operaciones forman parte de la estrategia del fondo

ar-racking
SOLUCIONES DE ALMACENAJE

SISTEMAS DE ALMACENAJE Y ESTANTERÍAS METÁLICAS PARA TODO TIPO DE CARGAS

- PROYECTOS INTEGRALES
- ASESORÍA PERSONALIZADA
- CALIDAD CERTIFICADA

www.ar-racking.com

Software para la *logística* y el TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

TRANSKAL
ADUR software productions

+34 943 371 849
info@adur.com
www.adur.com

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



EVERWOOD CAPITAL

presas controladas por el fondo arrojan unos beneficios de casi 14 millones en 2022 y un Ebitda de 4 millones; un dato, este último, que refleja la rentabilidad de las empresas en términos de sus procesos operativos.

De momento, “estamos respetando y manteniendo las marcas de las empresas adquiridas”, ya que “tienen interesantes fondos de comercio que aportan valor en sus mercados y especializaciones, como la optimización de recursos, el intercambio de conocimientos y la mejora de la eficiencia operativa, todo bajo la estrategia y recursos del fondo”, señaló Francisco Diego Solís.

Desembarco en España

El fondo de Transporte y Logística de Everwood Capital arrancó su desembarco en España en 2023 con la compra de la transitaria Partida Logistics. La compañía, con sede en Algeciras, alcanzó en 2023 unas ventas de 14,3 millones de euros, según la información facilitada por el fondo.

Posteriormente, a principios de este año, se hizo con la tota-

de “invertir en empresas sólidas, con perspectivas de crecimiento, tanto orgánico como inorgánico, oportunidades de digitalización de la gestión, potencial de integración y compromiso con los criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ESG)”, subrayó Juan José Andrés. De hecho, las em-

Francisco Diego Solís
Socio de Everwood T&L



Estamos respetando y manteniendo las marcas de las empresas adquiridas

Juan José Andrés
Socio de Everwood T&L



El fondo busca invertir en empresas sólidas con potencial de crecimiento

lidad del capital de Transportes Sáez, operador riojano especializado en transporte, almacenaje y distribución de productos de alimentación en frío. La empresa generó un negocio de 19,3 millones el pasado año, según el fondo.

A mediados de este año, Everwood Capital T&L compró una participación mayoritaria en el capital de Martín e Hijos, que opera bajo la marca comercial de Maresa Logística. El operador, con sede en Las Palmas, surgió en 2019 de la fusión de las actividades de Marítimas Reunidas con Martín e Hijos. El grupo alcanzó unos ingresos de 49,8 millones en 2023, según la información aportada por Everwood T&L.

Por último, en julio, el fondo adquirió el grupo AGSA Logistics, de origen familiar, especializado en gestión transitaria y aduanera, con sede en el puerto de Barcelona. La facturación anual en 2023 ascendió a 8,5 millones de euros, de acuerdo con los datos del fondo, principalmente con clientes del sector farmacéutico, químico, industrial y tecnológico.

Ecco logistics

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

Diseñada para operadores logísticos y transportistas

¡Pruébalo ahora!

www.eccologistics.es

ISO 14083

GLEC GLOBAL LOGISTICS EMISSIONS COUNCIL

SMART FREIGHT CENTRE ACCREDITATION



La terminal intermodal de Adif en Noáin (Navarra), en la que Terminal Catalunya (BEST) prorrogará su operativa, registró 369 trenes de contenedores durante 2023.

Ferrocarril

BEST asienta su negocio intermodal

Terminal Catalunya, filial de Hutchison Ports, prorroga su operativa en Noáin (Navarra) por 15 años, ampliables a 5 más

Iñaki Eguía | Noáin

El grupo Hutchison Ports, que está presente desde 2012 en la terminal multimodal de Noáin (Navarra) con la conexión ferroviaria a su terminal de contenedores BEST en el puerto de Barcelona, prorrogará su operativa, a partir del 1 de julio de 2025, por otros 15 años, ampliables en otros cinco ejercicios más.

Adif ha adjudicado a su filial Terminal Catalunya el contrato para el arrendamiento de 34.000 metros cuadrados de espacios e instalaciones en el centro multimodal de transporte de mercancías de Noáin, situado en las inmediaciones de Pamplona, por un importe de 5,93 millones de euros.

Además, esta adjudicataria podrá contar con un terreno, con superficie mínima de 5.000 metros cuadrados y máxima de 8.500 metros cuadrados, para la ampliación de la terminal de carga intermodal, así como de una nave de 2.100 metros cuadra-

dos y otro espacio de trabajo de 180 metros cuadrados, según recoge un comunicado de Adif.

Terminal Catalunya acometerá unas inversiones mínimas de 5 millones de euros en 15 años, que alcanzarán los 7,5 millones si la explotación se eleva hasta los 20 años. “Con este desembolso vamos a disponer de una infraestructura con dos vías de ancho mixto, completamente electrificadas, junto con nueva maquinaria para incrementar la capacidad de la terminal y dar servicio a más clientes”, ha asegurado Pablo García, director general de BEST Hutchison Logistics Synergy.

El desembolso inicial establecido es muy similar al que ya tiene aprobado desde 2022 por parte del Ministerio de Transportes, dentro del programa de apoyo al transporte sostenible y digital, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Así, la filial española de Hutchison Ports obtuvo unas subvenciones públicas de 2,03 millones destinadas a respaldar una inversión de 5,08 millones en la nueva terminal ferroviaria de Noáin.

El complejo logístico navarro registró un movimiento de 369 trenes y la manipulación de 10.837 UTI el pasado ejercicio.

Apuesta por el tren

Synergy puso en marcha en 2020 un servicio intermodal que enlaza la terminal BEST con la dársena de Bayona, mediante la participación de la transitaria Gimex en la operativa de transporte por carretera entre Noáin con el puerto francés. Durante ese año también lanzó su sexta frecuencia fe-

roviaria semanal entre Barcelona y Navarra, y que coincidió con el hito de los 2.000 trenes movidos desde 2012.

Además, la operativa semanal de Synergy desde el puerto de Barcelona también se extiende a Miranda de Ebro (Burgos). También en 2022 incorporó los primeros trenes reefer entre la terminal de contenedores de BEST y Noáin, al tiempo que se inició el enlace con el Centro Logístico Intermodal de La Rioja (CLIR), que gestiona el grupo Royo. Esta conexión con Agoncillo se contempla reforzar durante el próximo año.

La oferta de Synergy ha seguido creciendo con la puesta en marcha del enlace ferroviario entre las instalaciones portuarias de Hutchison Ports en Barcelona con la ciudad francesa de Toulouse, a partir de noviembre del pasado año. Este nuevo servicio fue lanzado con tres conexiones semanales en ambos sentidos con la posibilidad de transportar 108 TEU en cada trayecto.

Synergy detalló que gestiona esta operativa con los recursos ferroviarios procedentes de la compañía francesa Captrain (grupo SNCF), lo que permite a su vez conectar el enlace de Toulouse con otras terminales interiores de trenes en Francia, como la situada en Burdeos.

Además de su actividad con el tren, que evita al año la circulación de más de 25.000 transportes en camión, el operador de Hutchison Ports dispone de vehículos para realizar la última milla, así como de su propio departamento aduanero, Cargo Solutions, creado en 2021 y que cuenta con las certificaciones de OEA y ADT.

La inversión en Noáin llegará a los 7,5 millones en 20 años

Carretera

Subitur se hace fuerte en logística

Esta actividad aporta hasta el 25% al volumen de negocio de la compañía, cuyo nicho es la carga completa

Eva Mármol | Tarragona

La empresa de transporte por carretera Subitur Transports se ha hecho fuerte en actividad logística desde que cuenta con una plataforma propia en la Selva del Camp (Tarragona).

La instalación, con capacidad en el interior para 3.500 palés, alcanza una ocupación media del 90 por ciento. Subitur subcontractaba con anterioridad la actividad logística, así como la operativa de consolidación y desconsolidación hasta contar con instalaciones propias desde el pasado año, informó, en su día, Transporte XXI.

La plataforma “nos ha permitido captar clientes exclusivamente para labores logísticas que antes no teníamos”, señala Daniel Tura, administrador y uno de los cuatro socios fundadores de la compañía creada en 2015. Clientes sobre todo “del sector de la alimentación e industriales no ADR”, añade el empresario. La logística ya aporta entre el 20 y el 25 por ciento al volumen de negocio de la compañía.

Renueva flota por vehículos que son más eficientes

Además, la instalación ha potenciado su actividad principal, el transporte por carretera, tanto de carga completa, el que más hace, como de grupaje. Al realizar directamente la carga/descarga, “tenemos más contacto con los clientes, lo que genera más volumen de negocio”.

La nueva actividad y la potenciación de su *core business* se ha notado en el volumen de negocio. Subi-

tur registró una facturación de 4,36 millones de euros en 2022, según el Libro Blanco del sector de Transporte XXI. El año pasado cerró con unas ventas de 5,50 millones de euros, de

acuerdo con el propio operador. Ello supone un crecimiento del 26,2 por ciento. De cara a este ejercicio, las previsiones son “mantener las mismas cifras o un ligero incremento”.

La compañía sigue renovando flota por vehículos más eficientes y contará con seis nuevas unidades al cierre del año. Cuenta con una flota propia de unos 50 camiones.



LOGISTICS & AUTOMATION

27 & 28
NOVIEMBRE
IFEMA

Celebrado con


TRANSPORT & DELIVERY

REGÍSTRATE GRATIS ONLINE

CÓDIGO: TXXI3



www.logisticsautomationmadrid.com

ENRIC MARTÍ
Director de Logística de Seat

“La capacidad de transporte es el nuevo cuello de botella”

La cadena de suministro de la fábrica de Seat en Martorell (Barcelona), que gestiona alrededor de seis millones de piezas diariamente para producir 2.500 vehículos, se prepara para la fabricación del vehículo eléctrico. Una nueva producción que “incrementará hasta un 75% la automatización” y reducirá “en más de un 30% la distancia media de origen de los materiales”, señala Enric Martí, director de Logística de Seat.

Eva Mármol | Barcelona

► ¿Cómo ha sorteado Seat la escasez de chips y la rotura de la cadena de suministro en los últimos años?

La pandemia y la escasez de semiconductores propiciaron un cambio de paradigma en las cadenas de suministro, que se ha mantenido. Por ello, definimos en Seat un programa específico para transformar la cadena de suministro en más resiliente, con el objetivo de conseguir una adaptación ágil a cualquier impacto exterior. Así, podemos mantener las producciones, minimizando su efecto adverso en costes y tiempos de entrega.

► ¿Qué medidas concretas han llevado a cabo?

Las principales acciones del programa son la implantación de la revisión del programa productivo; la agilidad como criterio básico en la valoración de los procesos; disponer de un producto flexible para la rápida modificación de la oferta en el caso de escasez de algunos componentes; contar con proveedores cercanos, localizando cerca de nuestra fábrica el mayor número de componentes para los proyectos futuros; definir el concepto de componentes críticos para, en su caso, analizar la posible duplicidad en sus fuentes de suministro; priorizar el material disponible para aquellos productos con más valor para el cliente y mejor margen de beneficio y tener una organización adaptable. Esta organización adaptable se logra a través de la creación de grupos específicos interáreas, de pequeñas dimensiones, con capacidad plena de autogestión y toma de decisiones.

► ¿Seat ha acercado ya a algún proveedor?

Nuestra apuesta por una cadena de suministro lo más cercana posible, como parte básica de su transformación a más resiliente y descarbonizada, es clara. Las decisiones sobre los proveedores se toman con cada nuevo proyecto y se visualizará de forma relevante con la producción de los vehículos eléctricos urbanos CUPRA Raval y Volkswa-



Enric Martí Torres

nació en 1963 en Barcelona.

Bioquímico de formación, es **logístico de corazón**.

Lleva más de 30 años trabajando en el grupo Volkswagen en los ámbitos de producción, compras y comercial.

Después de desempeñar distintos cargos dentro de Seat, el próximo mes de noviembre cumplirá **15 años** como **director de Logística**.

gen ID. 2all. En este proyecto, la distancia media de origen de los materiales se ha reducido en más de un 30 por ciento.

► ¿Cómo ha evolucionado la logística de Seat en los últimos años?

La logística ha salido a la palestra y se ha transformado en parte básica de la estrategia global de las empresas para ofrecer soluciones de valor. En nuestro caso, la logística se ha convertido a un proceso *end-to-end*, que arranca cuando un cliente solicita un coche y acaba con la entrega del vehículo en el concesionario.

► ¿Seat ha incrementado la colaboración con sus operadores logísticos?

Sí. En los últimos tiempos, hemos aprendido a gestionar los riesgos y disrupciones, especialmente a través de la colaboración con nuestros operadores logísticos, que ha aumentado de forma relevante. Además, hemos adaptado nuestros procesos a las capacidades de transporte, que son los nuevos cuellos de botella. También hemos digitalizado y conectado la cadena de suministro a través de nuestra *Control Tower*, que da visibilidad, transparencia y permite intercambiar informaciones relevantes, como la ubicación de los materiales y transportes, los niveles de *stock* o los programas de producción, con nuestros proveedores.

► ¿Cómo se prepara la cadena logística de Seat para empezar a producir vehículos eléctricos prevista para 2026?

Hemos arrancado distintos proyectos para que la cadena de suministro sea más resiliente y, al mismo tiempo, estable. La base de estos proyectos es la digitalización de muchos de nuestros procesos y la *Control Tower* representa el mejor ejemplo ya que nos permite estar conectados con nuestros pro-

veedores y clientes mediante un intercambio de información bidireccional. Así, nos podemos anticipar y acometer incidencias en el suministro.

► ¿Qué cambios logísticos comportará la fabricación de vehículos eléctricos?

El principal será la gestión de la cadena de suministro de la batería. Es una pieza nueva con tecnología y proveedores nuevos, que deberemos adaptar a nuestros procesos. Hemos tomado la decisión de ubicar la fábrica de ensamblaje de baterías en nuestras instalaciones de Martorell, lo que hará que tengamos una pequeña fábrica dentro de

la fábrica, con sus procesos de *inbound*, *inhouse* y *outbound* separados del resto.

► ¿Qué grado de automatización tiene actualmente la cadena de suministro de Seat?

Actualmente, nuestro grado de automatización en los procesos *inhouse* de almacenaje es de aproximadamente el 80 por ciento gracias a la apuesta por los almacenes automáticos inteligentes. Hemos automatizado nuestros procesos de almacenaje a través de la construcción de dos almacenes automáticos en altura, de 43,7 metros, uno para cajas grandes y

otro para pequeñas, con capacidad para 25.000 y 100.000 cajas, respectivamente. Para los procesos de suministro a las líneas de fabricación, el grado de automatización es de alrededor del 35 por ciento por la implantación de los AGV's, que son vehículos de guiado automático entre talleres.

► ¿La fabricación de vehículos eléctricos supondrá más automatización?

Con el lanzamiento de la familia del vehículo eléctrico, nuestro objetivo es alcanzar un nivel global del 75 por ciento de automatización, incluyendo los procesos de *inbound*, mediante la

La colaboración con nuestros operadores logísticos ha aumentado de forma relevante ante las disrupciones

La *Control Tower* nos conecta con clientes y proveedores



automatización de los flujos JIT. Proyectos como el avance integral en la digitalización y conectividad de las cadenas de suministro, la automatización total de la logística de las baterías o la redefinición conceptual de los suministros JIT, automatizados y descarbonizados, estarán implantados para la fabricación del CUPRA Raval y del Volkswagen ID. 2all.

► **¿Qué procesos logísticos hace directamente Seat y cuáles externaliza?**

Como concepto básico, están externalizados los procesos de *inbound* y *outbound*. En cuanto a la intralogística, disponemos de operadores que realizan las actividades de descarga, recepción, almacenaje y preparación de pedidos, funcionando como centros logísticos para los talleres de montaje y chapistería. El resto de los procesos, como las actividades en centros de secuenciación de materiales o los suministros de los componentes a las distintas líneas de fabricación, son realizados por personal interno.

► **¿Cuáles son sus principales partners logísticos?**

Nuestros principales partners logísticos son Sesé, Igoa y Patxi y Transportes Soria para los procesos *inbound*. Para los procesos *inhouse*, SLM y Bergé. Para los procesos JIT, Bergé, Unigel y Sesé. Para los procesos *outbound*, Setram y Tradisa. Y para la técnica logística son Movvo, Artisteril y Kivnon.

► **¿Han reducido o aumentado la externalización logística últimamente?**

En los últimos años, los niveles de externalización se han mantenido.

► **¿Los costes logísticos serán iguales, subirán o bajarán en un vehículo eléctrico?**

Nuestro objetivo es optimizar al máximo los costes logísticos del vehículo eléctrico. En este sentido, el proyecto de fabricación de la familia de vehículos eléctricos urbanos en Martorell incluye acciones de optimización y mejora de la eficiencia y agilidad en las cadenas de suministro como, por ejemplo, el *partnership* con nuestros operadores logísticos, compartiendo y alineando estrategias, el acercamiento de las fuentes de suministro, la digitalización y la automatización.

► **¿Cuántos vehículos producen diariamente en Martorell?**

Actualmente, 2.500 unidades por día.

► **¿Y cuántas piezas se necesitan diariamente para fabricar esos vehículos?**

De media, cerca de 2.500 piezas para

un vehículo. Ello supone que cada día se gestionan aproximadamente seis millones de piezas en la fábrica de Martorell. Para cada una de estas piezas, existe un número determinado de variantes, lo que supone un reto.

► **¿Cómo se gestiona logísticamente este volumen?**

Mediante la sincronización de los procesos con nuestros proveedores y fabricación para asegurar que el suministro de las piezas sea en el tiempo, la cantidad y la calidad deseadas. Son procesos *lean* digitalizados.

► **¿Y cuántos vehículos se distribuyen diariamente desde la planta?**

Actualmente, 2.500 turismos al día, principalmente a los mercados de Alemania, España, el Reino Unido, Italia, Francia, México y Turquía.

► **¿Qué cuota tiene la carretera, el barco y el tren en el aprovisionamiento de piezas y en la distribución del vehículo ya fabricado?**

En aprovisionamiento, el camión tiene una cuota del 86 por ciento, el transporte marítimo, del 13 por ciento y el tren, del 1 por ciento. En distribución, el camión tiene una cuota del 44 por ciento, el barco, del 35 por ciento y el tren, del 21 por ciento. Hemos aumentado la utilización de transporte marítimo y ferroviario en la distribución.



El principal cambio que comportará el vehículo eléctrico será la gestión de la cadena de suministro de las baterías

Las autopistas ferroviarias serán una gran apuesta durante los próximos años

► **¿Utilizará Seat las autopistas ferroviarias?**

Sí, es una gran apuesta para los próximos años, con el fin de poder lograr alcanzar los objetivos medioambientales que tenemos como compañía.

► **¿Qué medidas toma**

Seat para reducir la huella ambiental de su cadena de suministro?

El programa "Zero Impact Logistics", enmarcado en la estrategia de sostenibilidad ambiental de Seat, incluye actuaciones centradas en la reducción de las emisiones de CO2 de nuestros procesos logísticos.

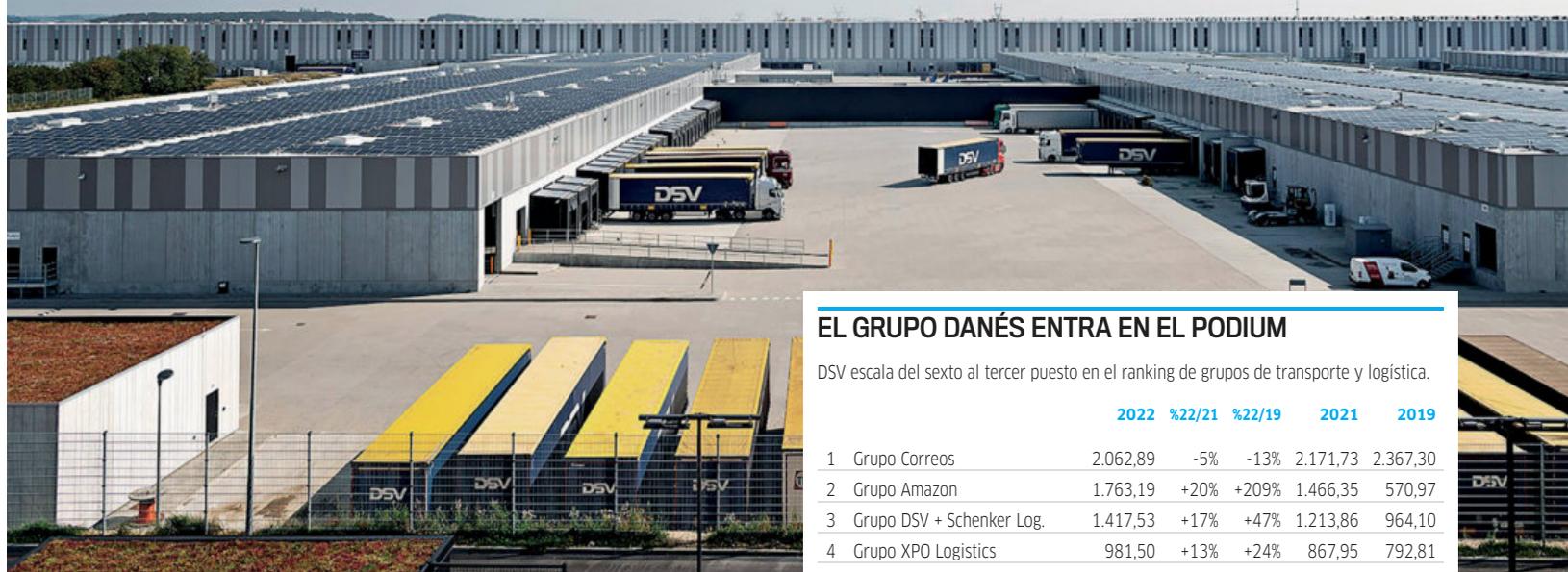
► **¿Qué acciones?**

El incremento masivo del uso del tren para medias y largas distancias, el uso de combustibles alternativos en el transporte por camión para cortas distancias y la utilización de camiones de alta capacidad en el transporte de piezas y de coches en las rutas de media y larga distancia, en el caso de que no se pueda utilizar el ferrocarril, y de camiones eléctricos en rutas de corta distancia. Además, potenciamos el uso de servicios de *short sea shipping* en rutas de media distancia y utilizar buques propulsados por combustibles alternativo, entre otras medidas.

Operadores Logísticos

DSV logra el 'bronce' en España

El grupo danés supera los 1.400 millones de euros con la integración de la transitaria Schenker Logistics



EL GRUPO DANÉS ENTRA EN EL PODIUM

DSV escala del sexto al tercer puesto en el ranking de grupos de transporte y logística.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2019
1 Grupo Correos	2.062,89	-5%	-13%	2.171,73	2.367,30
2 Grupo Amazon	1.763,19	+20%	+209%	1.466,35	570,97
3 Grupo DSV + Schenker Log.	1.417,53	+17%	+47%	1.213,86	964,10
4 Grupo XPO Logistics	981,50	+13%	+24%	867,95	792,81
5 Grupo Alonso	970,11	+15%	+130%	843,92	421,85
6 Grupo DHL Group	968,39	+19%	-12%	816,21	1.104,85
7 Grupo Geopost	899,56	+3%	+32%	877,25	679,73
8 Grupo Logista	892,93	+7%	+23%	835,02	728,64
9 Grupo Ontime Corporate	860,42	+35%	+57%	639,47	546,35
10 Grupo CMA-CGM	746,51	+6%	+15%	706,70	651,69

Simulación del ranking de grupos con Schenker Logistics integrado en Grupo DSV. Datos en millones de euros. En este cuadro se suman las ventas de todas las empresas de transporte y logística del grupo.

Iñaki Eguía | Bilbao

El reciente acuerdo de DSV con el grupo ferroviario alemán Deutsche Bahn (DB) para adquirir su filial logística DB Schenker, por 14.300 millones de euros, supondrá un gran paso en la escalada de negocio del operador danés en España. Las ventas agregadas en el mercado nacional superan los 1.400 millones de euros en el año 2022.

Este volumen lo sitúa como el tercer gigante, tan solo superado por los grupos Correos y Amazon, con 2.063 y 1.763 millones, y marcando distancia con XPO Logistics, que obtuvo 981 millones de ingresos, según los datos del ranking de grupos empresariales del suplemento especial '¿Quién manda en el transporte y la logística en España?', que elabora anualmente Transporte XXI.

La mayor parte del negocio se concentra en la actividad transitaria. En este segmento, la suma de DSV con Schenker Logistics sitúa los ingresos en

1.283 millones de euros en 2022, según los datos recogidos en el Libro Blanco del sector Transitario, que publica cada año este periódico. Con esta operación, fortifica su liderazgo al abrir una brecha con el segundo operador español, Grupo Alonso, que roza los 500 millones de euros.

1.283

MILLONES
SUMA EL NEGOCIO
TRANSITARIO DE
DSV Y SCHENKER

La actividad transitaria del grupo danés, sustentada en sus filiales ibéricas DSV Air & Sea, DSV Road Spain, DSV Air & Sea International, Tacisa Transitaria y Agility Spain, generó 806 millones de euros en el año 2022, con un alza del 8 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Por su parte, la compañía Schenker Logistics obtuvo unos ingresos de casi 477 millones de euros en 2022, un 28 por ciento más que en el año anterior.

Con dicho volumen, la filial en proceso de venta de DB se situaba como el cuarto mayor operador por detrás de su próximo nuevo propietario, DSV, así como del Grupo Alonso y de

Nuevas instalaciones de DSV en Horsens (Dinamarca).

DSV PONE DISTANCIA EN EL SECTOR TRANSITARIO

El operador danés abrirá, con la integración de Schenker Logistics, una brecha de 500 millones de euros sobre el segundo grupo transitario en España, Grupo Alonso.

	2022	%22/21	%22/19	2021	2019
1 Grupo DSV + Schenker Log.	1.283,04	+14%	+46%	1.120,71	879,99
Grupo DSV	806,11	+8%	+36%	747,90	591,27
Schenker Logistics SA	476,93	+28%	+65%	372,81	288,73
2 Grupo Alonso	783,63	+15%	+178%	682,64	281,40
3 Kuehne & Nagel SA	746,10	+20%	+47%	622,23	507,63
4 Grupo Raminatrans	462,05	+16%	+145%	397,88	188,34
5 Grupo Romeu	391,30	+24%	+152%	316,32	155,39
6 Grupo DHL Group	376,03	+28%	+142%	294,91	155,60
7 Grupo Rhenus	340,08	-16%	-5%	405,54	356,61
8 Grupo Noatum	313,76	+21%	+103%	260,23	154,68
9 Grupo Transnatur	227,88	+4%	+42%	218,46	160,65
10 Grupo Savino del Bene	182,00	+32%	+129%	137,73	79,45

Simulación del ranking de grupos transitarios con Schenker Logistics integrado en Grupo DSV. Datos en millones de euros. Nota: En este cuadro se tienen en cuenta solo las ventas de las empresas transitarias de cada grupo. En el ranking original, Grupo DB se encontraría en cuarta posición con los 476,93 millones de Schenker Logistics.

Kuehne & Nagel, cuyas ventas fueron de 783 y 746 millones de euros, respectivamente, durante el ejercicio comparativo.

La evolución del grupo danés en España, que está presente desde 1966 con la transitaria DSV Air & Sea, se ha reforzado en las dos últimas décadas, a golpe de talonario, integrando a empresas con filiales ibéricas. Así, en 2006 tomó el control del grupo neerlandés Frans Maas, y en 2008 dio un nuevo salto con la adquisición al fondo 3i de la belga ABX Logistics. En 2016 también incorporó a la estadounidense UTI Worldwide y, tres años más tarde, a la suiza Panalpina. En 2021 compró Global Integrated Logistics Business (GIL), el negocio logístico de la kuwaití Agility, y este año acomete su mayor operación corporativa con la toma de control de DB Schenker.

DSV realiza con Schenker su mayor operación

Esta expansión de su actividad ha posibilitado que la facturación de DSV en España se haya prácticamente quintuplicado durante los últimos 15 años para superar los 940 millones de euros, y que con la integración de Schenker Logistics esté por encima de los 1.400 millones de ingresos.

La adquisición del operador germano fortalecerá la red global y las capacidades de DSV, que estima unas ventas de unos 39.300 millones de euros (basados en cifras de 2023).

Marítimo

Trasmed se enchufará a la red del puerto de Valencia

Su terminal ro-pax estará electrificada en un plazo de 58 meses, bajo una inversión de 16 millones de euros, en una actuación que será realizada por Grupo Pavasal

Antonio Martínez | Valencia

Los buques que utilicen la terminal ro-pax de Trasmed, naviera propiedad del grupo italiano Grimaldi, en el puerto de Valencia se podrán enchufar a la red eléctrica en un plazo de 58 meses.

La Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, acaba de dar un nuevo impulso a su plan de electrificación de los muelles con la adjudicación a la UTE formada por las empresas valencianas Pavener Servicios Energéticos y Pavasal Empresa Constructora, ambas de Grupo Pavasal, de un contrato para la instalación de conexión eléctrica a buques, operación y mantenimiento en el muelle Transversales y muelle de Poniente, zona en la que opera la naviera sus tráficos ro-pax con Baleares.

El contrato, adjudicado por un importe de 16 millones de euros (IVA incluido), permitirá proceder a la instalación de un punto de suministro eléctrico que sirva tanto para buques de crucero como buques ro-pax. Esta actuación permitirá alimentar con electricidad a cruceros que demanden hasta 16 MVA o buques ro-pax que necesiten una potencia de hasta 4 MVA.

Con este proyecto, el Puerto de Valencia avanza en su plan de electrificación que arrancó el pasado año con la instalación de dos puntos de conexión OPS (*Onshore Power Supply*) en el muelle Transversal de

Costa, donde está situada la terminal dedicada de MSC. La actuación fue adjudicada a la empresa Sampol Ingeniería de Obras por un importe de 11 millones de euros, IVA incluido.

Ambas inversiones, asociadas al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que dispone de financiación de la Unión Europea, están integradas en la estrategia de reducción de consumo de combustibles

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



fósiles y la contaminación ambiental en los puertos que quiere impulsar el enclave valenciano para ser sostenible en 2030, con cero emisiones.

Dada la proximidad de la terminal de Trasmed con el entorno urbano, la actuación va a permitir liberar a la zona de las emisiones que emiten los buques a la atmósfera durante su estancia en el puerto.

Transporte XXI BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

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

Nombre del titular
 Nombre empresa
 CIF Actividad
 Dirección
 Teléfono Email

Suscripción
168 €
(+ IVA)

FORMA DE PAGO
(Al recibo de factura)

Cheque adjunto
 Transferencia bancaria
 Recibo domiciliado

IBAN

Ferrocarril

Renfe junto a Medlog, favoritas para explotar Vicálvaro

Presentan la mejor oferta para adjudicarse la gestión de una primera fase de un año en la terminal de Abroñigal y una segunda hasta 2045 en el nuevo nodo ferroviario

Carlos Sánchez | Madrid

Renfe Mercancías y Medlog toman clara ventaja para adjudicarse la explotación conjunta 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.

Las otras dos ofertas que se han presentado al concurso son las de Cosco Shipping Ports (CSP), a través de Maltrasinter, y Grupo Alonso (Sefemed) que finalmente quedó excluida en la fase técnica. Las tres ofertas presentadas fueron adelantadas por Transporte XXI en exclusiva a principios de septiembre.

La oferta conjunta de Renfe Mercancías y Medlog ha obtenido la mejor valoración en la fase técnica, al alcanzar los 94,5 puntos. Al mismo tiempo, la oferta económica volvió a ser liderada por Renfe y Medlog, con un importe de 638.000 euros de renta fija anual. La renta mínima que fija el pliego del concurso es de 121.000 euros. La

oferta favorita se completa con una renta variable que fluctúa entre los 7,47 euros y los 8,40 euros por UTI en los primeros cinco años.

De concretarse la adjudicación, como todo apunta, Renfe Mercancías y Medlog, operador logístico del grupo MSC y propietario a su vez de Medway, sumarían una nueva operativa conjunta en pleno proceso de negociación para que el operador logístico del grupo MSC se convierta en el nuevo socio estratégico de la pública. La pública se decantó por Medlog después de un proceso de selección en el que también participaron las navieras Maersk y CMA CGM.

El proceso de adjudicación afectará en una primera fase, de octubre de 2024 a octubre de 2025, a la explotación de Abroñigal. Esta terminal dispone de una superficie total de 120.900 metros cuadrados e incluye el uso de 13 vías de ancho ibérico.

A su vez, la segunda fase, que corresponderá ya estrictamente a Vicálvaro, sumará otros 20 años hasta octubre de 2045, pro-

El futuro nodo de Vicálvaro en Madrid se encuentra en plena fase de obras.



Renfe ha venido gestionando Abroñigal junto a Transfesa

rogables por otros diez más en función de inversiones. El presupuesto de licitación para estos 21 años se eleva a 39,3 millones de euros.

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.

Logística

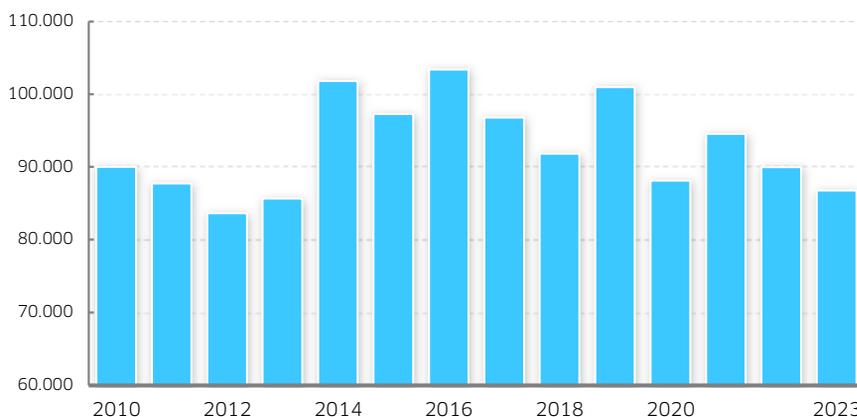
La adjudicación afecta también a espacios para actividades vinculadas a la logística con una superficie total de 28.000 metros cuadrados, que no tienen consideración de instalación de servicio. Al mismo tiempo, la licitación incluye espacios para accesos y usos comunes ligados a la actividad intermodal 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.

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, se-

TERMINAL INTERMODAL DE REFERENCIA EN ESPAÑA

La terminal del Adif de Madrid-Abroñigal, de la que tomará el relevo el nuevo nodo de Vicálvaro dentro de un año, si se cumplen los plazos previstos, lidera los tráficos en España con un movimiento de 86.750 UTIs gestionadas en 2023.



Datos en UTIs. Fuente: Adif.



ADIF

gún 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

Suardiaz compra un buque para el negocio *offshore*

“RS Alegranza”, que estará operativo el próximo año, es el primero de los que empleará en su diversificación marítima para el mantenimiento de las infraestructuras eólicas

Transporte XXI | Bilbao
Suardiaz Group apuesta por un negocio marítimo emergente como es el apoyo al desarrollo de las infraestructuras eólicas *offshore*, a través de la adquisición de un barco *Sub Sea*, que iniciará su operativa en el primer trimestre del próximo año.

La división Suardiaz Energy gestiona la diversificación en eólica marina que empleará el buque comprado. Este activo, denominado “RS Alegranza”, cuenta con 3.500 toneladas de arqueado bruto (GT), y unas dimensiones de 80,5 metros de eslora, 20 de manga y un calado de seis metros.

El buque está dotado de un sistema de posicionamiento dinámico DP II, cuenta con capacidad de carga en cubierta y con un helipuerto.

Juan Riva, CEO de Suardiaz Group, ha encuadrado la adquisición “dentro de una oferta de servicios logísticos integrales, así como industriales para la construcción de *jackets*, y donde la presencia en los principales puertos europeos son la base de nuestro plan de negocio”.

El presidente del grupo naviero avanzó, a través de un comunicado, que la adquisición “nos permitirá ampliar nuestra flota disponible, en la cual “RS Alegranza” es el pri-

mero de los barcos que utilizaremos para atender a las demandas de los clientes”.

Suardiaz Energy Shipping, fundada en 2013, gestiona los buques “Bunker Bay”, “Greenoil” y “Bunker Breeze” para el suministro de *bunkering* en los puertos españoles. La entrada en el negocio *offshore* permitirá aumentar sus ingresos, que en 2022 fueron de 2,3 millones de euros, según el Registro Mercantil.

La compra de “RS Alegranza” se produce a los pocos meses de que Suardiaz Group refuerce su negocio troncal con la adquisición del buque ro-ro “Asturias” para su flota del corredor del Atlántico.

**TOMORROW.
MOBILITY**

WORLD CONGRESS
5 - 7 NOVEMBER 2024
BARCELONA

Fira Barcelona
www.tomorrowmobility.com
X in @

MOVE BETTER



THE EVENT FOR A BETTER MOBILITY

Servicios

PragmaCharge arranca su negocio eléctrico en España

La compañía británica invertirá 40 millones de euros en una red de centros de recarga de gran potencia para camiones en Valencia, Zaragoza, Madrid y Barcelona

Antonio Martínez | Valencia
La compañía PragmaCharge, cuyo objetivo se centra en la descarbonización del sector del transporte pesado en Europa, ha elegido Valencia para arrancar con su negocio eléctrico en España. La firma británica prevé acometer una inversión de 40 millones de euros en la implantación de una red de centros de recarga de gran potencia para camiones en el mercado español, según ha explicado a Transporte XXI, Javier Serratos, director general de PragmaCharge España.

El objetivo de la compañía es empezar con su negocio en España, al tiempo que lo hace en Reino Unido y Finlandia, con la puesta en marcha en el segundo trimestre de 2025 de su primera instalación de recarga en Valencia.

El centro, estará ubicado en Mercavalencia, junto al futuro centro intermodal de Fuente de San Luis, una zona estratégica para el transporte pesado, unido a su cercanía con el puerto de Valencia. Este centro de distribución de productos agroalimentarios genera un volumen diario de más de 500 camiones, junto a la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia y la futura terminal intermodal de Fuente de San Luis.

El centro de recarga, que absorberá una inversión de 4 millones de euros, tendrá una dimensión de 15.000 metros cuadrados y permitirá la recarga de hasta 56 camiones al mismo tiempo en una primera fase. La compañía estima poder dar servicio hasta un máximo de 100 camiones de forma simultánea en la instalación, una recarga que será completada en 55 minutos.

PragmaCharge aún no tiene elegida quién será la empresa que instale los cargadores eléctricos, según ha avanzado Se-



POWER ELECTRONICS

ratos, “pero una de las empresas bien posicionadas es la valenciana Power Electronics”, matiza.

El proyecto de la compañía en Valencia está en su fase de diseño y proyecto de ejecución

Un cargador de la valenciana Power Electronics.

Imagen aérea de las instalaciones de Mercavalencia.



tras haber asegurado los terrenos de su emplazamiento en la zona de Fuente de San Luis.

El objetivo de la británica PragmaCharge es iniciar las obras a partir de este mismo mes de octubre, para que el centro de recarga pueda realizar sus primeras operaciones a

nes de hasta 44 toneladas. De ahí “la razón de elegir Valencia para instalar el primer centro de recarga en España”, dado que el enclave es el principal puerto de contenedores del Mediterráneo.

El negocio de PragmaCharge es ofrecer un servicio de *leasing* de camiones eléctricos, junto a centros de recarga eléctrica, así como la implantación de un *software* para garan-

El centro atenderá hasta 56 camiones simultáneos

tizar consumos, rutas y recargas. La compañía británica quiere implantar en España un modelo de transición al mo-

do eléctrico, para facilitar la transición hacia las cero emisiones netas en el transporte por carretera.

En este sentido, los transportistas valencianos vienen demandando que haya una ma-

principios del segundo trimestre del próximo año.

Serratos ha explicado a este periódico que el objetivo inicial de la compañía es atender las peculiaridades del transporte de contenedores para camio-

Cargadores

Luz verde al proyecto de Tres Sesenta Gases en Bilbao

El Gobierno Vasco emite el informe de impacto ambiental favorable para la instalación de una planta de envasado y almacenamiento de gases, que ocupará una parcela de 3.845 m2 en el puerto



MERCAVALENCIA

Alfonso Alday | Bilbao
Tres Sesenta Gases, especializada en gases industriales y medicinales, inicia la cuenta atrás para arrancar su actividad en el puerto de Bilbao. Casi dos años después de pasar el filtro de la entidad portuaria, la compañía ha logrado el informe de impacto ambiental favorable para la instalación de una planta de envasado y almacenamiento de gases, emitido por el Gobierno Vasco.

El proyecto se desarrollará sobre una parcela de 3.845 metros cuadrados de superficie en el Calero, con un plazo de concesión de 25 años.

La hoja de ruta contempla establecer un centro de recarga de gases industriales para abastecer mercados destinados a usos medicinales, industriales y, a medio plazo, usos alimenticios. Asimismo, la instalación dispondrá de un sistema productivo pa-

ra la fabricación de hielo seco a partir de CO2 líquido. El volumen de producción se estima en 94 toneladas el primer año completo de operación, de 270 el segundo y de 300 el tercer año.

La actividad se llevará a cabo en una nave existente, que dispo-



Tres Sesenta Gases ocupará 3.845 m2 en el puerto de Bilbao.

gases inertes y comburentes. Además, en el exterior de la nave, la empresa habilitará una zona de almacenamiento de gases inflamables, inertes y comburentes, al tiempo que destinará una superficie de 145,5 metros cuadrados para aparcamiento y delimitará

una zona para el almacenamiento de botellas vacías, con una cubierta metálica. Adicionalmente, en conexión con la zona de recarga de gases inertes y comburentes del interior de la nave, localizará en el exterior cuatro depósitos criogénicos y maquinaria para el bombeo y gasificación. El proyecto también contempla una zona ATEX,

sectorizada, y con acceso independiente desde el exterior, en la que se llevará a cabo el llenado de mezclas con gases explosivos. El resto de la urbanización, unos 1.730 metros cuadrados, se destinará a la circulación de vehículos.

yor red de recarga para vehículos eléctricos de gran tonelaje. Actualmente, según las cifras de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, en la Comunidad Valenciana solo hay 78 puntos de carga con una potencia suficiente para los vehículos pesados, es decir, de 250 kW.

ne de cerca de 1.000 metros cuadrados. La planta baja contará con un laboratorio, una zona de almacenamiento de gases comburentes, una zona de almacenamiento de embalajes para hielo seco y una zona para la recarga de



FORTALECIENDO A LA COMUNIDAD DE LAS BOLSAS DE CARGAS

- Cobertura europea
- Seguridad incomparable
- Enfocados en el cliente

En el complejo mundo de las bolsas de cargas, donde cada decisión cuenta y cada ruta importa, Wtransnet, parte de Alpega, te ayuda a alcanzar el éxito.

Expande tus horizontes.
Haz crecer tu negocio.



+350.000

Ofertas diarias

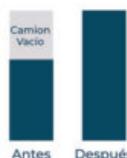
Encuentra socios fiables.
Entrega con confianza.



+85.000

Transportistas verificados

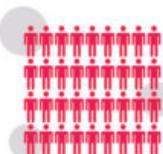
Convierte kilómetros en beneficios.



-25%

Reduce viajes en vacío

Recibe orientación de expertos en cada paso que des.



100%

De nuestra comunidad cuenta con un gerente personal

Juntos, hemos creado una plataforma segura y confiable que conecta transportistas y operadores logísticos, la red más abierta y verificada de Europa. Nuestro compromiso se basa en tres principios fundamentales: **amplia cobertura europea, seguridad excepcional y atención focalizada en el cliente.**

wtransnet.com

CONTÁCTANOS



Marítimo

El *nearshoring* impulsa los flujos marítimos en el Estrecho

La marroquí AML, bajo el impulso de la sueca Stena, refuerza el tráfico de carga rodada entre Algeciras y Tánger Med en una ruta en la que Baleària, DFDS y Armas vienen solicitando a Marruecos ampliar los servicios cargueros



TRANSPORTE XXI

Inauguración del nuevo servicio de carga rodada de Africa Morocco Link entre Algeciras y Tánger Med.

A. Martínez | Valencia
El estrecho de Gibraltar es un mercado de medio millón de camiones anuales que no ha pasado desapercibido para los armadores europeos. Ese es el tráfico anual que se generará al cierre del presente ejercicio entre los puertos de Algeciras y Tánger Med; unos flujos que crecen a un ritmo superior al 6 por ciento fruto del aumento de las operaciones de transporte en Marruecos.

Entre las causas del crecimiento está el impulso procedente de la logística de proximidad (*nearshoring*) de cargadores que han apostado por aumentar su producción en territorio alauita, descartando un mayor desarrollo en Asia, lo que permite reducir su dependencia del transporte oceánico, según destacan operadores consultados por Transporte XXI.

Las navieras europeas DFDS y Stena han visto negocio en la zona y han ido desembarcando con cautela, en los últimos años, y tomando posiciones porque “los tráficos no paran de expandirse”, señalan. Con todo, coinciden que “crecer es complicado porque el Gobierno de Marruecos mantiene un férreo control en las operaciones”.

Y es que el zoco de Tánger Med, con un flujo de 477.993 UTI en 2023, es

una infraestructura que viene cuidando con extremo celo el reino alauita imponiendo severas condiciones para el establecimiento de nuevas líneas regulares.

Una problemática que vienen padeciendo las empresas españolas, como Baleària y Armas, que siguen intentando crecer en nuevos servicios en este emer-



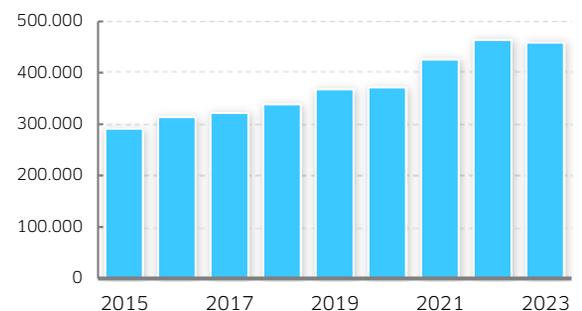
Logistika360 se ha adjudicado la operativa de AML.

gente escenario para el tráfico de mercancías. Y es que Marruecos juega a la paridad de la oferta en el mercado de la carga rodada, al autorizar solo dos servicios para el tráfico no acompañado.

Los operadores no observan “problemas de competencia”, pero sí demandan “mayor capacidad y flexibilidad en los embarques” a la hora de poder cubrir con eficiencia las necesidades de los transportistas que embarcan a diario en los servicios del Estrecho, tanto en las bodegas de los ferris con transporte acompañado como en los cargue-

UN MERCADO EN LÍNEA ASCENDENTE

El tráfico de mercancías entre España y Marruecos, a través de los buques que enlazan Algeciras y Tánger Med, en vías de duplicarse en una década.



Fuente: Autoridad Portuaria de Algeciras. Datos en UTI.

ros ro-ro con semirremolques.

“Ante el problema que vivimos con la escasez de chóferes, tenemos que fomentar el transporte no acompañado y el ferrocarril, y aumentar la flexibilidad de los embarques con nuevos enclaves como pueden ser Motril, Málaga o Huelva”, indican los mismos interlocutores a Transporte XXI.

En este sentido, navieras como Baleària tratan de desatascar, en parte, la situación del puente logístico del Estrecho, utilizando a Motril como enclave complementario a Algeciras para los flujos con Tánger Med. El servicio está permitiendo atraer a operadores de la talla de XPO que acaba

de situar un *duotrailer* para su embarque hacia el puerto norteafricano, un conjunto que permite el transporte conjunto de 48 toneladas.

Y es que el mercado “está en movimiento”, aseguran los operadores consultados. Lo evidencia el último movimiento de la marroquí Africa Morocco Link (AML), que ha arrancado un servicio diario regular para el transporte de carga rodada entre los puertos de Algeciras y Tánger Med.

La compañía, participada por el grupo sueco Stena, ha incorporado el buque ro-ro “Kaunas”, que permite el

transporte de 120 semirremolques. Este carguero viene a “sustituir al barco de la marroquí InterShipping, que venía trabajando la española Transbull”, según explican fuentes portuarias. En el carguero, “AML compartirá un tercio de la bodega con DFDS, que podrá embarcar *trailers* de sus clientes en el servicio”, añaden estas fuentes.

En el servicio diario han empezado a embarcar em-

presas de transporte como las españolas Calsina Carré y Autransa, así como la turca Mars Logistics, complementando el servicio formado por las navieras europeas Baleària, Armas y DFDS (FRS) que comparten un buque ro-ro diario en la ruta.

Fuentes empresariales confirman que el Gobierno marroquí viene permitiendo únicamente dos enlaces diarios, uno para navieras europeas y otro para marroquíes, y ahora “tras la entrada de Stena en AML ha regularizado las licencias y ha posibilitado arrancar con este servicio para el transporte no acompañado con un buque fletado”.

Estos medios explican que “no ha habido un aumento en la oferta, ya que solo ha habido un cambio de buque y de naviera marroquí que hace el servicio” y vienen a señalar que “hace falta más capacidad porque los tráficos están creciendo, por lo que necesitamos o más barcos o más frecuencias”.

En este sentido, desde el colectivo transitario se indica que “el flujo es tan grande, que nadie se permite no subir a los servicios, y se está deseando tener barco para llenarlo”, por lo que la iniciativa de AML, bajo el impulso de la sueca Stena, viene a responder al mercado, que venía solicitando mayor capacidad en los servicios tras la conclusión de la Operación Paso del Estrecho.

Y es que la ruta marítima entre Algeciras y Tánger Med ha venido registrando un crecimiento notable en los siete primeros meses del año, con un volumen medio diario de más de 1.350 UTI, y una progresión en el entorno del 6 por ciento respecto al pasado ejercicio. Los principales productos son tráficos industriales, de automoción y textiles, así como productos de alimentación, seca y frigorífica.

Los tráficos en el Estrecho crecen a un ritmo del 6%



LOGISTIKA360



Las nuevas instalaciones de EKP Grupo Logístico en Artziniega (Álava) disponen de 24 muelles de carga.

Operadores Logísticos

EKP extiende sus almacenes

La compañía vizcaína activa una instalación de 9.700 m², de los que 4.500 m² son de superficie edificada, en el municipio alavés de Artziniega

Iñaki Eguía | Gordexola

Enkarpac Logistics, empresa que opera con la marca comercial de EKP Grupo Logístico, ha dado un gran paso en su plan de desarrollo en el negocio de almacenamiento y distribución con la puesta en marcha de unas instalaciones de 9.700 metros cuadrados en el municipio alavés de Artziniega.

La compañía ha incorporado una nave de 4.500 metros cuadrados, con una capacidad para almacenar hasta 5.000 palés, en su nuevo centro de operaciones.

Esta plataforma, que dispone de 24 muelles de carga y descarga, fue utilizada hace años como plataforma de distribución de la desaparecida empresa Muebles Vizcaya.

Enkarpac Logistics, fundada en 2012, tiene su sede central en una nave de 1.000 metros cuadrados en el polígono industrial Isasi de Gordexola. Además, hasta el pasado año, también empleó una nave de 2.000 metros cuadrados en el complejo empresarial Atxuri de Mungia.

La empresa vizcaína también fue adjudicataria, a principios de este año, por parte de Euskal Trenbide Sarea (ETS), de la concesión, con un plazo de 10 años, de una parcela de 3.600 metros cuadrados en la zona de Burtzeña

(Barakaldo). Sin embargo, tras obtener el emplazamiento de Artziniega el proyecto vinculado a la entidad ferroviaria vasca fue finalmente descartado.

EKP Grupo Logístico opera con una flota que incluye cuatro camiones, con tres semirremolques de lona y otro con caja rígida para paquetería; dos camiones pluma; y otros seis vehículos pesados rígidos.



Imagen de la sede central de EKP Grupo Logístico en Gordexola.

La empresa vizcaína ofrece sus servicios de almacenamiento, paletización, manipulación de mercancía, así como distribución para una cartera de clientes perteneciente a las actividades de construcción, alimentación e industrias del metal, entre otros sectores.

Enkarpac Logistics generó una cifra de negocio de 1,21 millones de euros en 2022, un 59,3 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

Punta de actividad sin conductores

La paradoja, camiones parados y servicios sin cubrir este verano ante la imposibilidad de contratar profesionales

Eva Mármol | Barcelona

Las empresas de transporte terrestre de contenedores que operan habitualmente en el puerto de Barcelona han vivido este verano la tormenta (y paradoja) perfecta: punta de actividad teniendo que decir 'no' a un servicio y contando con camiones parados por falta de conductores. Todos los empresarios y profesionales consultados por este periódico son unánimes al señalar que la falta de profesionales es uno de los principales problemas, sino el que más, del sector en la actualidad.

También hay coincidencia, no tan unánime, en que el trabajo va mejor este año que el pasado cuando el lado mar y el lado tierra notaron la tendencia a la baja fruto de la atonía del comercio mundial. Parece ser que la carga local ha acabado beneficiándose del boom del transbordo en la dársena catalana por el desvío de los portacontenedores por el cabo de Buena Esperanza ante el conflicto en el mar Rojo.

“La actividad va mejor este año que en 2023”, señala Óscar González, presidente de ATEC, la principal patronal del transporte de la dársena y cuyos socios suman alrededor de 900 vehículos. Al haber más actividad en las explanadas,

No han encontrado sustitutos para cubrir vacaciones

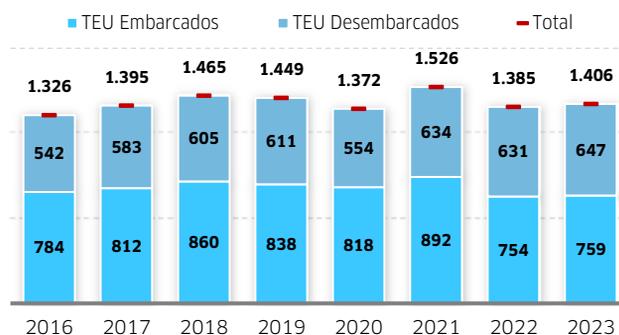
“se ha notado sobre todo la falta de conductores en agosto, hasta el punto de tener problemas para dar servicio a las empresas (consignatarias y transitarias)”, añade el empresario. Coincide Bonifacio Asensio, presidente de Ametraci, la otra asociación del puerto que agrupa a pymes y autónomos. “Se ha notado un incremento de la actividad importante, lo que ha evidenciado la falta de conductores”.

Las empresas lo han tenido muy difícil, cuando no imposible, contratar temporalmente a profesionales del volante para cubrir las sustituciones de vacaciones. “Casi ninguna empresa trabaja con la totalidad de la flota. Hay camiones parados todo el año entre conductores de baja y de vacaciones”, añade el presidente de ATEC. Una situación que confirman las empresas.

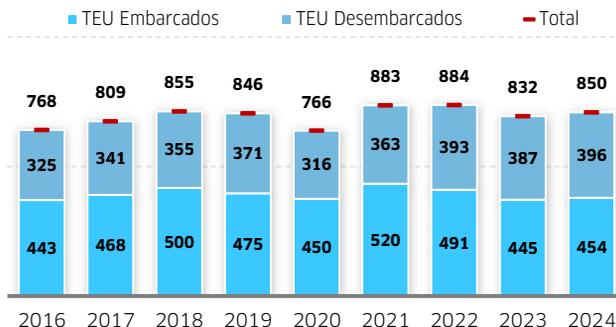
EVOLUCIÓN SIMILAR EN ENTRADAS Y SALIDAS

El tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) ha crecido un modesto 2,1% en los primeros ocho meses del año, hasta los 1,4 millones de TEU.

AÑO COMPLETO



ENERO-JULIO



En miles de TEU. Tráfico de contenedores llenos, no incluido el transbordo. Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

“Nos encogimos hace un par de años y, ahora, estamos desbordados, no llegamos porque no encontramos chóferes de calidad”, señala una de las consultadas. Esta compañía, que trabaja para transitarios y cargadores, tuvo que replegar velas, es decir, reducir flota al perder algunos clientes “presionados por las navieras para que les contrataran el transporte” a las mismas. Actualmente, como los armadores andan muy ocupados con su actividad marítima, “dejan colgados a los clientes para que se busquen la vida en el transporte”. La empresa que se replegó no vuelve a crecer porque “no nos atrevemos a ampliar flota ya que no encontramos chóferes”. Esta es una de las compañías que ha dicho más de una vez “no” a un porte durante este año.

Se ha apostado sobre todo por la renovación con unidades Euro VI



Hay empresas que han tenido que decir “no” a un servicio.

Otra empresa ha tenido una experiencia similar. “Hemos registrado un boom de trabajo en los tres últimos meses y ha habido servicios que no hemos podido realizar”. Este operador tiene dos vehículos parados, “que hubiéramos puesto en marcha de haber contado con buenos profesionales”, ya que el problema no es solo que falten conductores, “faltan conductores que sepan hacer bien su trabajo”.

“Hemos pasado de 16 a 12 chóferes en dos meses por bajas voluntarias y bajas por enfermedad. Buscamos y no encontramos, no hay ni chóferes malos”, añade otro operador, que no es una excepción y tiene flota parada.

Hay empresas que se han beneficiado de la supresión temporal, ya restablecida, de los servicios ferroviarios en el entorno de Barcelona por obras ligadas al Corredor Mediterráneo, desviándose los flujos hacia el puerto de Tarragona. “Contenedores que recogíamos aquí, hemos ido a cargarlos a Tarragona y hemos hecho puntualmente transporte nacional por carretera, que no hacíamos en años”.

“Hemos notado la falta de conductores, sobre todo de autónomos, que se fueron muchos al caer la actividad en el primer trimestre”, señala otro empresario. Esta compañía, que cubre la mitad de su operativa con flota propia y la otra mitad con autónomos, es una de las pocas entrevistadas que no tiene flota parada.

La falta de conductores es un obstáculo nada nimio para la ampliación de flota. “Antes, primero comprabas el ca-



Más transbordo, más congestión

Las esperas de los transportistas para cargar o descargar un contenedor en terminales y depots es un problema recurrente que aparece año tras año en este informe. Un problema que se ha agudizado todavía más al ser Barcelona uno de los puertos beneficiados por el desvío de tráfico por el cabo de Buena Esperanza ante el conflicto en el mar Rojo. Los contenedores de transbordo, que llevan acumulado un crecimiento superior al 40 por ciento en lo que va de año, han lle-

Terminales y depots han ampliado horarios

dente de ATEC. No obstante, desde esta patronal reconocen que la situación dista de ser la ideal. “Estamos obligados a esperar horas y horas por la saturación en terminales y depósitos, lo que repercute en nuestra actividad diaria”, añade Bonifacio Asensio, presidente de Ametraci.

“Tanto a terminales como a depósitos les va muy bien con el transbordo, pero nosotros somos los que tenemos que esperar dos, tres o más horas para dejar o recoger un contenedor, y un camión

parado no gana dinero”, asegura una de las empresas. “Las colas son un problema crónico. Cuando no es una terminal que tiene problemas, es otra. Y cuando no es un depot, es otro”, añaden desde otra compañía. El crecimiento del transbordo “nos afecta más negativamente porque las estibadoras dedican más personal al barco y la explanada es secundaria”, asegura otra fuente.

mión y buscabas conductor después. Ahora, es la inversa”, señala el presidente de ATEC.

La mayoría de las empresas consultadas, en el mejor de los casos, ha renovado flota y solo una ha ampliado. “Contamos con cinco unidades más y hemos sido previsores contratando en primavera personal para cubrir las vacaciones, jubilaciones y las nuevas unidades”.

A la hora de renovar flota, la apues-

ta generalizada son vehículos EURO VI en sustitución de las unidades más contaminantes. El diésel sigue siendo el rey, mientras que el GNL tiene un futuro incierto por el precio y empiezan las primeras circulaciones con HVO (diésel renovable). Eso sí, el HVO no es un santo de devoción generalizada. “Es un 30 por ciento más caro que el gasóleo normal y hay clientes que no están dispuestos a pagar esa diferencia”, concluye uno de los consultados.

nado las explanadas poniéndoselo todavía más difícil al transportista.

Las dos asociaciones ATEC y Ametraci llegaron a denunciar públicamente la situación a principios de año. Las reuniones de las partes afectadas han permitido “tomar medidas como las ampliaciones de horarios de terminales y depots que nos han permitido más o menos sortear el problema”, señala el presi-



Newport
logistic
operador de transporte

- Transporte terrestre
- Project cargo
- Transporte de contenedores
- Almacén de logística

newportlogistic.es

BARCELONA (HQ)

- Avinguda Núm. 3, 26. CP: 08040 Parc Logistic
- 932 721 624
- barcelona@newportlogistic.com

MADRID

- 674 814 480
- madrid@newportlogistic.com

VALENCIA

- C/Padre Tomás de Montañana, 22, 1C CP: 46023
- 963 125 060
- valencia@newportlogistic.com

ALGECIRAS

- Av. Del Estrecho-Almanzor Ser. Loc. 2.5
- Módulo Algeciras (Cádiz) CP: 11205
- 856 044 031
- algeciras@newportlogistic.com

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA



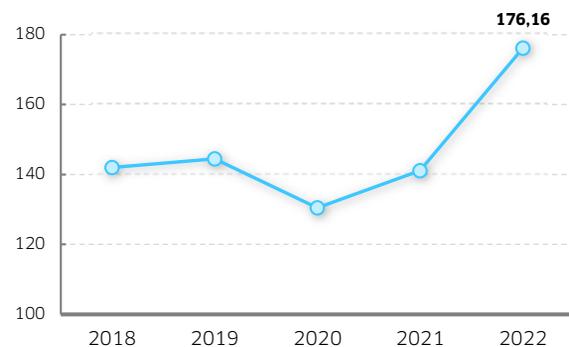
El transporte en el puerto de Barcelona tiene un peso del 18,5 por ciento en el global de las ventas de este subsector.

Volumen de negocio a toda vela

El sector salda el ejercicio con un crecimiento de doble dígito

SEGUNDO MEJOR AÑO DEL LUSTRO

El año 2022 superó en 34,14 millones de euros el volumen de negocio de 2018, que, con 142,02 millones facturados, fue el segundo mejor del lustro.



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

Eva Mármol | Barcelona

A toda vela ha ido el volumen de negocio del transporte terrestre de contenedores que opera en el puerto de Barcelona en el ejercicio 2022, de acuerdo con el análisis realizado por Transporte XXI. Como en anteriores ediciones, este estudio se basa en los asientos depositados por las compañías en el Registro Mercantil y no aparecen las transitarías por la imposibilidad de disgregar su actividad terrestre de las otras.

El sector creció doble dígito. El conjunto de las 56 compañías analizadas tuvieron unas ventas de 176,16 millones de euros en 2022. Ello supone un crecimiento del 24,9 por ciento en relación al ejercicio precedente. Es más, superaron la barrera del 20 por ciento de crecimiento (+21,9 por ciento) en comparación con el volumen de negocio prepandemia. En concreto, incrementaron en 31,68 millones de euros la facturación de 2019.

Esta evolución contrasta con la actividad en el lado mar. El tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) en la dársena catalana retrocedió el 2,6 por ciento, pasando de los 1,52 millones de TEU en 2021 a los 1,48 millones en 2022, prácticamente los mismos volúmenes que en 2019, de acuerdo con las estadísticas de la Autoridad Portuaria.

El crecimiento del sector estuvo ocho puntos por encima del registrado en el conjunto del transporte por carretera que opera en España, cuyas ventas aumentaron el 16,9 por ciento (+21,2 por ciento respecto a 2019), hasta sumar 27.333 millones de euros, de acuerdo con el Libro Blanco del sector de Transporte XXI.

Y también estuvo, en este caso ligeramente, por encima (+1,5 puntos) del global del transporte de contenedores que trabaja en el sistema portuario español. Este subsector, con 242 empresas, sumó un volumen de negocio de 948 millones y un crecimiento del 23,4 por ciento en el ejercicio analizado. Las empresas que operan en el puerto de Barcelona suponen el 23,1 por ciento de este subsector y aportan el 18,5 por ciento a las ventas totales.

De las 56 empresas incluidas en el informe, ocho compañías registraron resultados negativos, es decir, el 14,3 por ciento del global, cuota que llegó al 20 por ciento en el informe publicado el año pasado.

El volumen de negocio medio por compañía alcanzó los 3,1 millones (2,5 millones en 2021). Un total de 931 puestos de trabajo generaron estas empresas en 2022, recuento donde no están incluidos los autónomos. Y ello representó una media de 16,6 empleados por compañía.

CUOTA DEL 32%

Butransa lidera la clasificación con unas ventas de **35,05 millones de euros** en 2021 y un crecimiento del **36 por ciento**.

En segunda lugar se sitúa **Luchana Logística**, con una facturación de **13,70 millones (+25 por ciento)**, seguida por **Laren 2000**, que tuvo unas ventas de **8,53 millones (+41 por ciento)**.

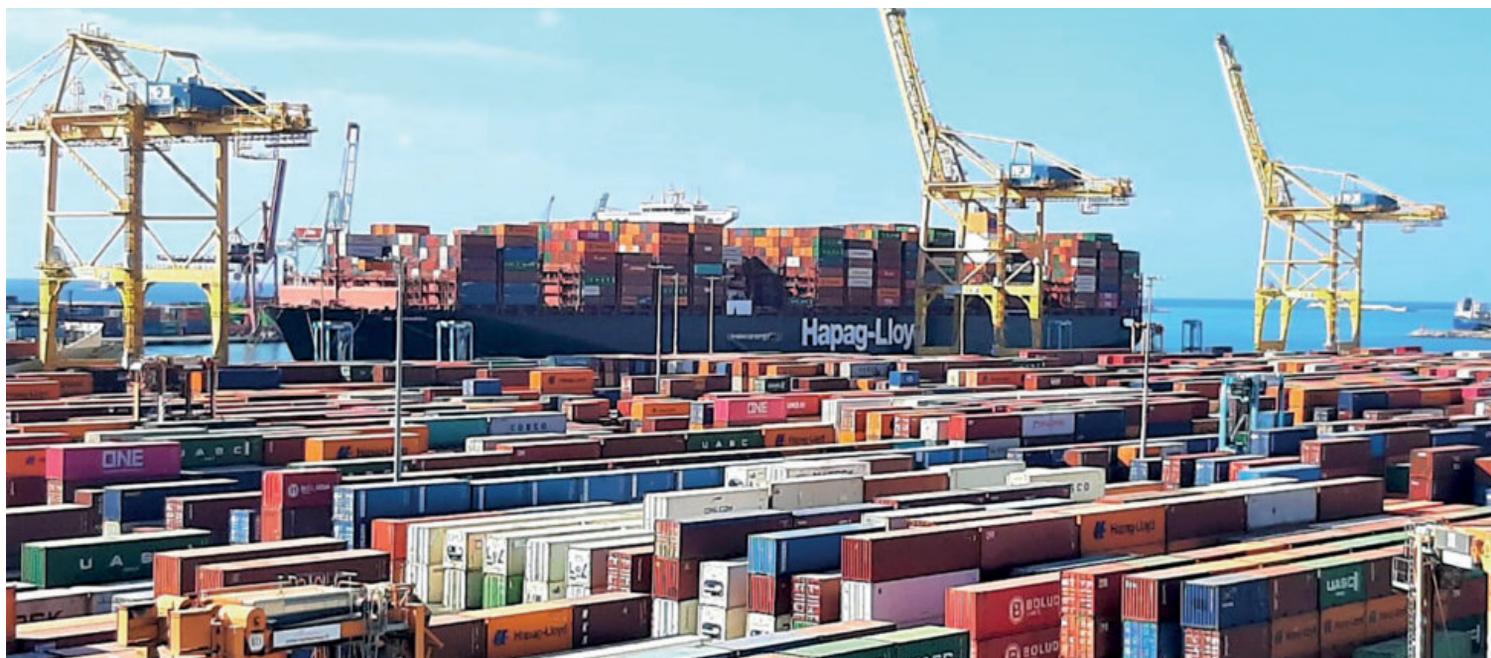
Las tres primeras suman una facturación de **57,28 millones** y una cuota del **32,51 por ciento**.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA

RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES QUE OPERAN EN EL PUERTO DE BARCELONA

RK	EMPRESA	AÑO CONSTITUCIÓN	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
			2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018			
1	Butransa SA	1981	35,05	+36%	+52%	25,74	22,46	23,03	22,29	0,41	3,24	77
2	Luchana Logística SA	2007	13,70	+25%	+5%	10,96	10,53	13,05	12,90	0,26	1,67	118
3	Laren 2000 SL	1999	8,53	+41%	+81%	6,04	4,68	4,73	4,33	0,01	0,58	26
4	Transalliance Ibérica SA	1999	8,23	+15%	-14%	7,18	7,02	9,56	10,22	-0,01	-0,21	14
5	Newport Logistic and Trading 2018 SL	2018	7,90	+95%	+602%	4,06	1,65	1,13	0,12	0,32	0,44	10
6	Transportes Pejo SA	1983	6,53	+37%	+30%	4,78	4,13	5,01	4,83	0,21	1,03	33
7	J Mestre SA	1966	5,86	+39%	+17%	4,22	4,67	4,99	4,76	1,12	6,33	40
8	Rem Transportes SL	1988	5,75	+18%	+10%	4,87	4,80	5,21	6,17	0,31	0,27	37
9	Mare Combinato SL	2003	s.d.	-	-	5,38	4,72	4,31	s.d.	0,05	0,96	39
10	Transegea Vallés SL	2003	5,26	+45%	+36%	3,62	3,74	3,86	3,65	0,06	0,84	41
11	Transporte Multimodal Logística y Servicios SL	2014	5,01	+24%	+65%	4,04	3,48	3,04	2,11	0,27	0,42	32
12	Osgón Servicios para el Transportista SL	2006	4,47	+21%	+43%	3,69	2,82	3,12	2,92	0,16	0,47	23
13	Celmar Trans SL	1994	4,00	+18%	+30%	3,37	2,99	3,07	3,17	0,19	1,87	12
14	Transportes Ricardo Martínez SA	1984	3,90	+12%	+17%	3,47	2,95	3,33	3,24	0,10	0,73	22
15	Automociones Portuarias SL	1983	3,86	+13%	+34%	3,42	3,28	2,87	2,66	0,03	0,59	29
16	Multilink SA	1989	s.d.	-	-	3,75	4,17	4,17	3,99	-0,11	0,31	10
17	Fransitrans SA	1989	3,21	+26%	+7%	2,55	2,39	2,99	3,42	0,04	0,33	40
18	Transportes Cid Camarasa SL	1995	2,85	+26%	+52%	2,26	1,97	1,88	1,75	0,31	1,69	19
19	Transbern SL	1982	2,31	+24%	+42%	1,86	1,70	1,63	1,85	0,00	0,36	13
20	Rubetrans Logistics SL	2019	2,29	+32%	-	1,73	1,05	0	0	0,01	0,27	12
21	Càrrega i Transport de Contenedors SL	2013	2,26	+44%	+38%	1,57	1,40	1,64	1,76	0,05	0,01	7
22	Transcra SL	1990	2,09	+13%	+96%	1,86	1,51	1,07	1,02	0,04	0,59	19
23	Cont Europ Logística SL	2005	2,06	+9%	+14%	1,90	1,55	1,81	2,06	0,00	0,27	19
24	Servi Port Transporte de Contenedores SL	2005	s.d.	-	-	2,06	1,65	1,82	2,17	0,01	0,04	13
25	Transmar Logística CTC SL	2016	2,04	+47%	+27%	1,39	1,19	1,60	1,18	0,02	0,16	8
26	Hermanos Vialcanet SL	2003	s.d.	-	-	2,03	1,40	0,76	0,29	0,01	0,12	7
27	Moroco 2009 SL	2009	s.d.	-	-	s.d.	2,02	2,26	2,48	0,01	0,08	7
28	Trafic Tainer SL	1994	1,95	+7%	+24%	1,82	1,57	1,57	1,43	0,02	0,23	20
29	Transportes Carlos Herrera Boada SL	1994	1,80	-0%	-1%	1,81	2,00	1,81	1,48	-0,18	0,51	16
30	Traginers Grup Barceloní SL	2000	1,68	+5%	-12%	1,61	1,41	1,92	s.d.	0,08	0,24	13
31	Eurocombi 2003 SA	2003	1,40	+8%	-	1,29	1,06	s.d.	s.d.	0,01	0,13	3
32	Whiteportbcn SL	2020	1,25	>999%	-	0,05	0	0	0	0,19	0,24	10
33	Contenedores del Puerto Germán Ocampos SL	1999	s.d.	-	-	1,17	1,03	1,27	0,93	0,01	0,38	7
34	Servi Port Intermodal SL	2008	1,16	+35%	-6%	0,86	0,75	1,24	1,35	0,02	0,52	10
35	Transportes Especiales Minguito SL	2012	1,08	+12%	-4%	0,96	0,87	1,12	1,22	0,02	0,03	14
36	LG C Badalona Transportes SL	2010	1,06	+11%	+17%	0,96	0,93	0,91	0,92	0,05	0,17	12
37	HG Trucks Barcelona SL	2015	0,99	+31%	-11%	0,75	1,00	1,11	1,02	0,01	0,10	11
38	Egardimo SL	2001	0,97	+23%	-3%	0,79	0,97	1,00	1,13	-0,03	0,44	10
39	Dojitrans SL	1996	0,87	+12%	-2%	0,78	0,77	0,89	0,82	0,06	0,04	6
40	Transports i Logística Berrio SL	1990	0,84	+28%	+2%	0,66	0,78	0,82	0,77	-0,03	0,13	11
41	Transportes Félix Hermanos SL	1975	0,82	+31%	+30%	0,63	0,49	0,63	0,65	0,05	0,11	6
42	Península Balear Cargo SL	1998	0,80	+11%	-62%	0,72	1,52	2,11	1,91	0,02	0,46	8
43	Santos y Santos Garraf SL	2010	0,78	-60%	-59%	1,96	2,29	1,92	1,27	0,01	0,34	18
44	Inland Transport Logistics Services SL	2017	0,76	+29%	-10%	0,59	0,68	0,84	0,36	0,00	0,09	-
45	Bada Transportes y Servicios de Logística Agrupados SL	2009	s.d.	-	-	0,63	0,47	0,50	0,42	-0,05	0,05	7
46	Rodríguez Sagrera Transportes SL	1998	0,59	+29%	-10%	0,46	0,47	0,66	s.d.	0,01	0,03	-
47	Movitainer SL	2000	0,58	+28%	+21%	0,45	0,76	0,48	0,42	-0,02	0,08	1
48	Trans Frigo Sant Andreu SL	1996	0,47	+6%	-16%	0,45	0,48	0,56	0,61	0,00	0,08	2
49	Trans Rull SL	1989	0,42	+39%	+44%	0,30	0,16	0,29	0,32	0,04	0,04	5
50	Sealandsky SL	2013	s.d.	-	-	0,40	0,41	0,45	0,51	0,00	0,08	3
51	Transportes Juan Rivero SL	1997	0,32	+18%	+8%	0,27	0,22	0,29	0,31	0,02	0,01	3
52	Transmeva 2022 SL	2022	0,27	-	-	0	0	0	0	0,01	0,07	2
53	Hisgutrans SL	2000	s.d.	-	-	0,22	0,13	0,17	0,25	0,00	0,05	3
54	Graconsa SL	1996	0,20	+34%	+42%	0,15	0,12	0,14	0,14	0,00	0,03	2
55	Anfetrans SL	1991	0,14	+16%	-9%	0,12	0,13	0,15	0,18	-0,01	0,08	1
56	Febretrans SL	1995	s.d.	-	-	0,10	0,07	s.d.	0,11	0,02	0,02	-
TOTAL EMPRESAS DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARCELONA			176,16	+25%	+22%	141,03	130,46	144,48	142,02	4,08	28,39	931

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.



El objetivo es potenciar la carga que sirve al *hinterland*.

Preferencia para atracar en Barcelona

El sector ve con buenos ojos el proyecto de ordenanza para que escalen antes, cumpliendo ciertos requisitos, los portacontenedores de servicios regulares con más carga local que el flujo de transbordo

Eva Mármol | Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha sacado a información pública una propuesta de ordenanza que regula un régimen especial de preferencia de atraque en las dos terminales públicas de contenedores de la dársena catalana, BEST y APM Terminals Barcelona.

Los responsables portuarios argumentan la medida en la necesidad de que tengan preferencia de atraque los servicios marítimos regulares con contenedores llenos de importación y exportación, es decir, carga local que sirve al *hinterland* del puerto, frente al resto de conexiones de transbordo. Una preferencia justificada al “existir una congestión de la línea de atraque de las terminales, que se entiende que no es de carácter coyuntural”. Y ello debido al “gigantismo de los barcos, a la concentración en cada vez menos actores/armadores y cambios cíclicos en el juego de alianzas de operadores marítimos, lo que acaba concentrado grandes volúmenes en pocas ho-

ras”. El sector del transporte por carretera que opera habitualmente en la dársena ve con buenos ojos la medida ante la congestión en las explanadas de terminales y depósitos de contenedores, a lo que contribuye el flujo de transbordo, y que acaba provocando más esperas para recoger o dejar un contenedor.

El criterio seguido, hasta la fecha, es que el turno de atraque lo fija la dirección del Puerto en función de optimizar la infraestructura y, en otros casos, el turno lo define el orden de llegada, lo que se conoce como “primer llegado, primer servido”.

La línea de atraque de las terminales de BEST y APM Terminals “son un bien escaso que, en caso de un exceso de demanda, se debe priorizar para servir al interés general”. Y se entiende por interés general “servir en primera instancia a la carga y descarga de los contenedores locales llenos de importación y exportación del *hinterland* y, en segunda instancia, atender a las necesidades logísticas de los armadores, esto es a la carga y descarga de contenedores en régimen de tránsito y vacíos”.

La Autoridad Portuaria ha valorado la posibilidad de implantar el sistema de *berthing windows*. Consiste en que, bajo determinados requisitos y supuestos, el Puerto reserva una parte de la línea de atraque para atender una determinada escala. Este sistema “rigidiza demasiado la línea de atraque y, a la larga, disminuiría su grado de ocupación y, por consiguiente, aumentarían las demoras globales del resto de escalas”, señala el texto de la propuesta. Es por ello que considera que “no se ajusta al interés general”.

El sistema escogido es el denominado *fast lane*, que consiste en que, al llegar un

buque y existir congestión en la línea de atraque, el portacontenedores, en el caso de cumplir unos determinados requisitos, dispondría de una preferencia de atraque y escalaría de forma inmediata en el primer momento que fuera posible, saltándose así la regla general de “primer llegado, primer servido”. La Autoridad Portuaria considera que este sistema “optimiza mejor la línea de atraque y, por consiguiente, responde mejor al interés general”.

La ordenanza establece “un criterio objetivo y transparente que define quien puede solicitar el derecho de preferencia de atraque”. Y para ello fija “un indicador de TEU locales llenos”. El mismo está formado por el volumen de TEU locales llenos que llevan los buques asignados a un determinado servicio marítimo regular, los metros lineales de muelle que ocupa el buque y el promedio de días que está atracado.

La propuesta de ordenanza fija el Indicador de TEU locales llenos en 2.000. Y un total de nueve servicios regulares se podrían beneficiar de las preferencias de escala al estar por encima de este indicador, según el análisis de las líneas regulares que escalan en la dársena en 2023. Los armadores deberán pedir esta preferencia de escala si están interesados.

La preferencia tendrá una duración de un año dado “el alto nivel de competencia entre armadores en el tráfico marítimo internacional de contenedores y, por consiguiente, la alta volatilidad en los volúmenes de TEU locales llenos manipulados por cada servicio marítimo”.

La prioridad de atraque es “una medida cada vez más extendida en puertos de nuestro entorno” como es el caso de Algeciras o Valencia.

Se podrían beneficiar nueve líneas regulares

Sin novedad en los márgenes

El precio del gasóleo ha bajado, pero no lo suficiente para compensar el crecimiento de otros costes

Eva Mármol | Barcelona

El precio del combustible ha bajado, pero no lo suficiente para compensar el crecimiento de otros costes. Tampoco es suficiente que haya algún cliente dispuesto a pagar más para asegurarse el transporte cuando la demanda se dispara. El desenlace sigue siendo el mismo, sin novedad en los márgenes, que continúan muy reducidos en este sector.

La mayoría de las empresas consultadas por Transporte XXI coinciden en que facturarán más este año que el pasado ejercicio, pero el resultado será algo menor porque los costes han crecido bastante más.

“Algunos clientes están más receptivos a la hora de pagar para asegurarse el transporte ante la falta de conductores”, señala Óscar González, presidente de ATEC. Algunos, que no todos, “tenemos que concienciar a nuestros clientes que no podemos pagar bien a los profesionales de no pagarnos bien ellos a nosotros”. Actualmente, “los precios casi están como en 2006”. Un importante coste que ha subido este año es el salarial por la revisión del convenio del transporte por ca-

rrera de la provincia de Barcelona. El gasóleo sí ha bajado, “pero no lo suficiente, ya que estamos pagándolo a 1,40 euros con la misma tarifa que cuando costaba a 60 céntimos”, añade el presidente de ATEC.

Una situación que confirman los empresarios consultados. “Los precios no acaban de remontar, los clientes cumplen el BAF (el

La revisión del convenio ha incrementado los gastos

recargo para compensar las fluctuaciones del precio del combustible), pero respecto a precios de hace dos o más años”. “Nos estamos comiendo el incremento del IPC y más, sobre todo por la revisión del convenio, una subida que no podemos trasladar a nuestros clientes”, asegura una de las fuentes.

Hay operadores que reconocen estar cobrando menos que en 2023. “Hay menos actividad a principios de año y nos presionan transitarios que trabajan con varias empresas de transporte, teniendo que acabar ba-

porte de contenedores en el puerto de Barcelona, hay coincidencia en la falta de conductores. Hay otros recurrentes obstáculos señalados cada año como las congestiones en terminales y depósitos de conte-

Los márgenes siguen siendo reducidos.



jando los precios. Ahora, aunque haya más trabajo, seguimos cobrando por debajo de lo que cobrábamos durante el año pasado”.

En cuanto a los principales problemas que afronta el trans-

nedores o las bajas tarifas. Y ha aparecido otro viejo problema que llevaba algunos informes sin salir. Se trata de los impagos, tanto a empresas de transporte subcontratadas como a autónomos.



fabrisem

We do it easy. Just like that

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

Harbourtrailers | Multitrailers | Rolltrailers | Industrial Trailers






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



www.fabrisem.com

Fòrum Telemàtic ayuda al transporte

Este grupo de trabajo de la comunidad portuaria, que cumple 30 años en 2024, ha contribuido a pasar del camión 'analógico' al 'digital' con la instalación de puertas automáticas en las terminales

Eva Mármol | Barcelona

La patronal del transporte de contenedores Associació de Transportistes Empresaris de Contenedors (ATEC) es uno de los miembros activos que integran el Fòrum Telemàtic, grupo de trabajo formado por profesionales que representan a empresas, asociaciones del sector y administraciones de la comunidad portuaria de Barcelona, que cumple 30 años en 2024. El Fòrum lleva tres décadas pensando en cómo armonizar la forma de comunicarse entre los diferentes actores involucrados en el paso de la mercancía por la dársena catalana para ganar agilidad y eficiencia.

Es una labor que ha dado frutos tangibles. Un ejemplo, las ideas del Fòrum Telemàtic, con el brazo ejecutor del port community system

Pueden entrar/salir 12 camiones más cada 2 minutos

PortIC, han contribuido a la instalación de las puertas automáticas en diversas terminales. En el caso de las terminales de contenedores, el camión 'analógico' ha pasado de tardar 120 segundos en acceder a los 10 segundos invertidos por el camión 'digital'.

En otras palabras, pueden entrar/salir 12 camiones más cada dos minutos. Ni APM Terminals Barcelona ni BEST podrían tener la actividad que tienen actualmente por el lado tierra con el tiempo que se tardaba con anterioridad.

Eso sí, las puertas automáticas "fallan" y "no evitan las colas", señala Bonifacio Asensio, presidente de Ametraci, que

agrupa a pymes del transporte y autónomos que operan habitualmente en la dársena.

ATEC valora positivamente el papel del Fòrum, ya que "podemos buscar soluciones a los problemas que tenemos en común", asegura Óscar González, su presidente. Actualmente, "estamos intentando que se controle mejor al transporte de carga peligrosa" que accede al recinto portuario".

El trabajo del Fòrum Telemàtic también ha sido fundamental para la implantación de la Efficiency Network. La mar-

Las ideas del Fòrum han ayudado a instalar las puertas automáticas.

mental tener información detallada de cuándo pasan las cosas. Lo que hubiera sido inviable sin la labor del Fòrum Telemàtic de definir los procedimientos del paso de la mercancía por la dársena, lo que también ha sido la base para la instalación de las puertas automáticas en las terminales.

El Fòrum Telemàtic también tuvo que ver, y bastante, con que la pandemia pillara a la comunidad portuaria con los deberes hechos. Y es que el 93 por ciento de los intercambios documentales entre empresas y

formación: desde la orden de transporte que el transitario o consignatario envía al operador logístico ferroviario que comercializa el tren, pasando por la información que reciben las terminales ferroviarias de los vagones que deben cargar, hasta la documentación emitida por estas últimas cuando han finalizado el trabajo.

Otro foco de trabajo del Fòrum Telemàtic es replicar el modelo del transportista que va a cargar o descargar un contenedor al camión portavehículos. Para ello, un grupo de tra-



ca de calidad supera el centenar de compañías certificadas, entre las mismas, más de 30 empresas de transporte de contenedores.

La Efficiency Network "tiene unos indicadores que se basan en lo que se tarda en hacer cada procedimiento, los compromisos para hacerlo en un plazo determinado y, si hay incumplimientos, hay compensación económica", señalan fuentes del Fòrum. Para ello, "es funda-

administraciones ya se estaban realizando telemáticamente cuando estalló la COVID-19.

Además de seguir trabajando en mejorar los procedimientos de entrada y salida de los contenedores por camión de terminales y depots, el Fòrum ha puesto el foco en los intercambios documentales asociados al contenedor que entra y sale por tren del recinto portuario. El objetivo es que sea telemático todo el circuito de la in-

bajo específico ha empezado a contactar con las cuatro terminales que mueven vehículos, las dos especializadas y las otras dos de carga rodada, para conocer sus necesidades. Según las previsiones, las pruebas piloto empezarán en 2025.

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

Los nuevos accesos siguen quemando etapas

El Adif adjudica la redacción de los proyectos de construcción de las pendientes infraestructuras, viaria y ferroviaria, y luz verde a su financiación por un montante de 730 millones



Eva Mármol | Barcelona
Nuevo paso para los pendientes accesos terrestres, viarios y ferroviarios, del puerto de Barcelona. El Adif adjudicó recientemente la redacción de los proyectos de construcción de los accesos sur a la dársena.

La unión temporal de empresas (UTE) integrada por Esteyco, Geocontrol y Saitec es la adjudicataria por un montante de 9,32 millones de euros (IVA incluido). La actuación salió a licitación el pasado otoño por 12,2 millones de euros (IVA incluido).

El nuevo acceso viario contemplará el eje principal del proyecto básico y, al menos la mitad, discurrirá en viaducto. Los trabajos incluyen la definición del enlace de la Zona Franca- Pratenc para la conexión entre la Zona Franca, el puerto y el polígono industrial situado en El Prat de Llobregat. La solución que se defina “será compatible con el Plan Director Urbanístico de la Terminal Logística Intermodal” (ver despice) y “permitirá la permeabilidad transversal entre las terminales a ambos lados del enlace”.

En cuanto al acceso ferroviario, contará con dos túneles de 3,2 kilómetros en total. Uno será de 1,3 kilómetros de longitud y conectará con la estación de Can Tunis. El segundo, de 1,9 kilómetros de doble vía, irá desde su conexión con la línea de Castellbisbal a Barcelona-Morrot hasta la salida a la superficie en la conexión con el anillo fe-

roviario que desarrollará la Autoridad Portuaria. Además, el proyecto contempla el desvío provisional de la línea de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) y su posterior reposición, con un trazado compatible con una futura duplicación de línea. También se definirán dos salidas de emergencia con tres caminos de acceso, servicios y obras de drenaje.

Por otra parte, el consejo de ministros del pasado 24 de septiembre autorizó al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a adquirir los compromisos económicos para ejecutar la infraestructura, que contará con una inversión de 730 millones de euros (IVA incluido).

200
MILLONES
APORTARÁ LA
AUTORIDAD
PORTUARIA

Se trata de uno de los pasos previos necesarios para que todas las Administraciones implicadas en la actuación firmen el convenio regulador de la financiación.

De acuerdo con el borrador del convenio, que fue aprobado el pasado mes de junio, el Ministe-

rio aportará, a través de la dirección general de Carreteras, 263,8 millones de euros, el Adif, 266,34 millones y la Autoridad Portuaria de Barcelona financiará los 200 millones restantes.

Más de dos décadas han pasado desde que comenzó su tramitación, en el año 2002. Unos accesos que hubieran tenido que estar listos cuando entrara en funcionamiento la terminal del muelle Prat, la nueva superficie portuaria ganada al mar, que comenzó a operar en 2012.

Habrían tenido que estar listos inicialmente cuando empezara a operar la terminal del muelle Prat.

Condición *sine qua non*

Los nuevos accesos son la condición *sine qua non* para la Terminal Logística Intermodal, nudo ferroviario en la zona de ampliación del puerto que ocupa 68 hectáreas de superficie e incluye seis terminales, entre ya construidas y proyectadas, y que formarán parte del Corredor Mediterráneo.

La Terminal Logística Intermodal incluye una terminal de *ferroustage* (autopista ferroviaria), una terminal de recepción y expedición y otra de carga y descarga, ubicadas en el antiguo cauce del río Llobregat, además de una segunda terminal de recepción y expedición paralela en el curso actual del río, denominada Terminal Nou Llobregat.

El nudo ferroviario contempla otras dos instalaciones ya construidas y operativas, como son la terminal ferroviaria de BEST y la Terminal C de expedición y recepción.

El objetivo es el trasvase anual de la carretera al tren de 400.000 contenedores y 46.000 semirremolques. Y ello supondría doblar la cuota ferroviaria del puer-

to hasta el 30 por ciento.

Train Port Barcelona es el nombre de la sociedad mercantil estatal (S.M.E.) que han creado el Adif y la Autoridad Portuaria, al 50 por ciento, para el desarrollo y la gestión del nodo logístico ferroviario de Barcelona.

TRANSMAR
TRANSPORTES PORTUARIOS DE CONTENEDORES
NACIONAL E INTERNACIONAL
MERCANCÍAS PELIGROSAS
VOLQUETES
REEFERS

TRANSMAR LOGÍSTICA CTC S.L.
Puerto de Barcelona
Tel: +34 932 897 218
Móvil: +34 605 903 387
ivanromero@ctcgrupo.es
www.transmarlogisticactc.com

UNA RED LOGÍSTICA EN CONSTANTE CRECIMIENTO

Amazon alcanzó el millón de metros cuadrados de superficie logística en España a principios de 2021. Desde entonces, esta huella logística se ha disparado hasta superar los 1,67 millones de metros cuadrados y seguirá creciendo a corto plazo con nuevos proyectos como el de Álava.



Fuente: Amazon.

Cargadores

Amazon impulsa su huella logística

El gigante del comercio electrónico se aproxima a los dos millones de m² de superficie de almacenaje en España, con aperturas en Asturias, Granada y A Coruña y un nuevo proyecto en Álava

Carlos Sánchez | Madrid

Desde su desembarco en España en el año 2011, Amazon ha protagonizado una carrera de fondo para consolidar una huella logística que bate récords. Con las recientes aperturas de instalaciones y los nuevos proyectos sobre la mesa, el gigante del comercio electrónico se aproxima a la friolera de los dos millones de metros cuadrados de superficie de almacenaje operativa en nuestro país.

La instalación pionera de la red logística de Amazon en España se puso en marcha en 2012 en San Fernando de Henares (Madrid). Este centro se mantiene operativo y sigue siendo nodo de referencia para la compañía con

Amazon estrenó su primer centro logístico en España en 2012 y doce años después ya supera la treintena

sus 77.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje.

En estos últimos doce años, Amazon ha ido sumando progresivamente nuevas instalaciones logísticas hasta superar la treintena de centros, que suman conjuntamente más de 1,67 millones de metros cuadrados. Desde 2021, la huella logística de Amazon en España se ha disparado por encima del 60 por ciento. La inversión afrontada para consolidar esta red logística propia supera los 13.000 millones de euros en estos últimos doce años, según la compañía.

Entre las últimas incorporaciones de la multinacional, que fundó y preside Jeff Bezos, destaca el centro logístico

de Siero (Asturias), que ha representado una inversión de 300 millones de euros. Las instalaciones cuentan con 175.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje, de los que 40.000 metros cuadrados corresponden a un área completamente robotizada.

El centro de Siero dispone de 14 kilómetros de cintas transportadoras y tres plantas robotizadas en las que se almacenan los productos. Según Amazon, la tecnología busca eliminar la necesidad de transportar cargas pesadas y reducir tareas repetitivas, lo que permite que las personas se centren en el tipo de trabajo que los robots no pueden realizar. El de Siero es uno de los 11 grandes centros logísticos con los que cuenta la multinacional en España, a los que suma 16 estaciones logísticas, 2 centros de distribución y 3 centros logísticos urbanos (ver mapa).

También en septiembre se ha puesto en marcha la nueva estación logística de Escúzar (Granada). Este centro cuenta con 9.000 metros cuadrados y se centrará en ofrecer servicio a la provincia de Granada y áreas circundantes. Las estaciones logísticas son las encargadas de la última milla en Amazon, agilizando los tiempos de entrega de los pedidos a los clientes. Reciben los paquetes desde otros centros de la compañía, los clasifican y los cargan en furgonetas de las empresas colaboradoras de reparto, para ser entregados a los clientes.

Al cierre de esta edición estaba prevista también la apertura inminente de otra nueva estación logística en Cambre (A Coruña), que se convertirá en la segunda del grupo en Galicia, junto a la ya operativa en Porriño (Pontevedra). La nueva instalación contará con 7.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje.

Pero Amazon no se detiene aquí y ya maneja un nuevo proyecto en Álava. La multinacional adquirió este verano una parcela de 200.000 metros cuadrados en la plataforma logística de Arasur, ubicada en Rivabellosa (Álava). Actualmente, la firma dispone de una única estación logística en el País Vasco, ubicada en Trapagaran (Vizcaya).

Crece a doble dígito

Al margen de los activos logísticos, el gigante del comercio electrónico también reforzó su organización logística



Centro logístico de Amazon en Siero.

en nuestro país con la escisión parcial en mayo del año 2019 de Amazon Spain Fulfillment en beneficio de una segunda filial especializada en transporte denominada Amazon Road Transport Spain. El socio único de ambas sociedades es Amazon UE SARL, filial europea de Amazon con sede en Luxemburgo.

Ambas sociedades siguen registrando crecimientos continuados de dos dígitos y se sitúan como firmas punteras en el conjunto del negocio del trans-



AMAZON

porte y la logística en España. En concreto, Amazon Spain Fulfillment ha triplicado sus ventas en el último lustro. La sociedad alcanzó una cifra de negocio de 948,91 millones de euros en 2022, lo que representó un incremento del 22,86 por ciento respecto al año anterior.

Por su parte, Amazon Road Transport Spain situó su cifra de negocio en 814,27 millones de euros en el año 2022, con un crecimiento del 17,32 por ciento, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI.

Marítimo

Barcelona incrementará la infraestructura ferroviaria

Las estibadoras de graneles Ergransa y Bunge y el futuro concesionario para tráfico *ro-pax* en el muelle Contradique contarán con una nueva terminal en ancho mixto

Eva Mármol | Barcelona

Las dos terminales de graneles sólidos Ergransa y Bunge que operan en el muelle Contradique del puerto de Barcelona y el futuro concesionario para tráfico *ro-pax* que ocupará el espacio liberado por ICL Iberia en esta infraestructura contarán con una nueva terminal ferroviaria en ancho mixto, ibérico y estándar (internacional).

El muelle Contradique tenía una terminal ferroviaria en ancho métrico para el transporte de potasa que daba servicio a ICL Iberia y que ha sido demolida al trasladar la compañía su actividad al muelle Álvarez de la Campa.

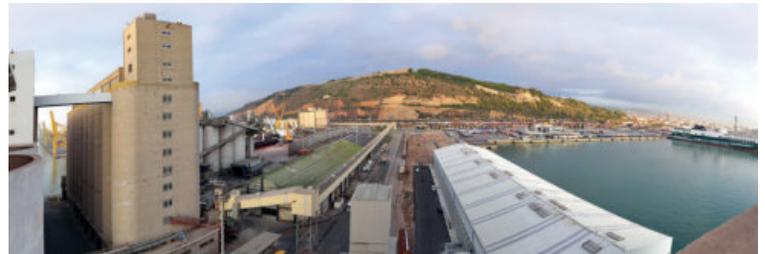
No obstante, se mantiene una playa de cuatro vías de expedición/recepción en ancho métrico. Además, hay una vía en ancho ibérico que permite acceder tanto a la terminal fe-

roviaria de graneles sólidos de Contradique como a la terminal ferroviaria de coches ubicada en el muelle Costa.

Ahora, la Autoridad Portuaria proyecta una nueva terminal ferroviaria en ancho mixto para cubrir las necesidades de-

también a operativa *ro-pax*, a Armas Trasmediterránea.

Además, los responsables portuarios proyectan duplicar la vía actual en ancho ibérico, al que sumará el estándar, que da servicio a Ergransa y Bunge, así como una nueva vialidad



En el muelle Contradique opera Ergransa (en la foto) y Bunge.

rivadas de la futura terminal *ro-pax* que operará en el muelle. Grimaldi fue el adjudicatario inicial de este espacio limítrofe a su concesión en el muelle Costa, proyecto al que ha tenido que renunciar al comprar el grupo italiano Terminal Ferry de Barcelona (TFB), dedicada

que permita la salida del recinto portuario hacia el sur.

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha sacado a concurso la redacción del proyecto con un presupuesto base de licitación de 350.900 euros (IVA incluido) y un periodo de ejecución de 14 meses.

Especializado en
mercancía general de alto valor

Puerto de Vigo

...logística en el foco de nuestro negocio!

> 90 servicios marítimos • automóviles • granito • pesca • metales • aluminio • fruta • piedra

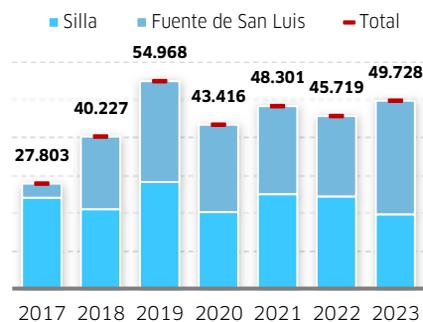
Ferrocarril

Valencia, en vías de su mayor salto intermodal

La nueva terminal de Fuente San Luis iniciará su operativa en 2025 permitiendo triplicar los volúmenes del transporte ferroportuario y abriendo la puerta a la atracción de carga industrial para posibilitar futuros tráficos internacionales

CONCENTRACIÓN DEL TRÁFICO

Fuente San Luis se consolida como la principal terminal ferroviaria de Valencia y deja atrás a Silla.



Datos en UTI. Fuente: ADIF.

Coalvi avanza en las obras de construcción de la nueva playa de vías.



ALDESA

Antonio Martínez | Valencia

La nueva terminal intermodal de Fuente San Luis (FSL) permitirá que Valencia pueda dar su mayor salto intermodal en décadas. La instalación, que arrancará su operativa en 2025, va a permitir a los operadores triplicar los actuales volúmenes del transporte ferroportuario y va a abrir la puerta a la atracción de carga industrial procedente del entorno metropolitano, gracias a su accesibilidad terrestre. La instalación ferroviaria va a ser la primera de España, dentro del entramado de Adif, que tenga las labores automatizadas de carga y descarga de contenedores, gracias a dos pórticos que pondrá en marcha la empresa letona Rikon.

La terminal será la primera automatizada de España

Y es que las obras de creación de la terminal intermodal avanzan “adecuadamente y no tardarán mucho en finalizarse”, explican fuentes próximas a Adif. Su puesta en servicio, con las dos grúas automatizadas ya montadas, estaba prevista para el próximo mes de diciembre, apuntan estos medios, aunque “el ritmo nos hace prever que hasta el primer semestre de 2025 la instalación no pueda entrar en operación”.

En concreto, la empresa Coalvi de Grupo Aldesa ha completado en las últimas semanas la adecuación de la playa de vías pa-

ra soportar trenes de hasta 750 metros de longitud, en ancho ibérico y estándar, así como la implementación de unos accesos viarios que van a facilitar la conectividad de la terminal con la red principal. La constructora ha realizado diversos ajustes en el diseño del viario interior para permitir un flujo más eficiente entre los distintos sectores del complejo logístico, según ha podido confirmar Transporte XXI.

Situación estratégica

En este sentido, Josep Vicent Boira, Comisionado del Corredor Mediterráneo, ha matizado, a preguntas de este periódico, que para poner en marcha la instalación “primero irá la actividad en ancho ibérico, porque para el ancho estándar hay que coordinarse con el resto de las actuaciones previstas del Corredor hacia el norte de la provincia de Valencia”.

Hay que recordar que las obras arrancaron en abril de 2023. Su plazo de ejecución era de 12 meses por un importe de 20 millones de euros (IVA incluido). La instalación tendrá un nuevo haz logístico con 4 vías de 750 metros y ancho mixto, destinado a operaciones de carga y descarga de contenedores, gestionadas por Grupo Alonso, y otras 4 vías de estacionamiento de locomotoras. Con ello, la terminal se posiciona en el corazón del Corredor Mediterráneo.



neo como “un centro clave” para el desarrollo de las mercancías, explica Boira.

La ampliación y remodelación de la instalación se enmarca en el convenio suscrito en 2019 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia.

Las inversiones trazadas en la terminal superarán los 85 millones de euros, con el objetivo de convertirla en un nodo estratégico peninsular en la distribución de mercancías tanto con el interior de España como en flujos internacionales.

Para ello, su posición es estratégica al estar ubicado en el centro del Corredor Mediterráneo y en un triángulo formado por el puerto de Valencia, Mercavelencia y la factoría automovilística de Ford en Almussafes.

La terminal tendrá espacios para la logística

Asimismo, junto a la terminal intermodal se ubicarán nuevos espacios inmolegísticos para la atracción de nuevos operadores que manejen tráficos ferropor-

tuarios, así como la generación de flujos de última milla procedentes de las operaciones de los trenes que no tengan con posterioridad una intervención con camiones. En concreto, Grupo Alonso construirá un almacén para posibilitar el desarrollo de servicios de última milla y VPI Logística levantará una nave modular de 30.000 metros cuadrados para atraer a operadores que generen tráfico ferroporuario.

La futura terminal intermodal tendrá una capacidad de tratamiento de 170.000

Patinter añadirá en breve seis nuevos vehículos pesados.

La terminal de FSL generó un volumen de 30.064 UTIs durante el pasado 2023.



Carretera

Patinter aumenta su flota

La filial española del operador portugués, que alcanzará este año los 74 camiones, impulsa la diversificación de su cartera de clientes

Iñaki Eguia | Vitoria
Patinter España fortalecerá su operativa de transporte por carretera al añadir, en las próximas semanas, seis nuevos vehículos pesados para posicionarse con una flota de 74 camiones.

La filial española del flota portuguesa amplía su capacidad ante el crecimiento de su actividad con una cartera de clientes diversificada, donde, junto con el sector de automoción, está aumentando el peso de los portes con con-

tenedores, carga general y mercancía frigorífica.

Este desarrollo tiene reflejo en su cifra de negocio. En 2022, la compañía alcanzó unas ventas de 13,7 millones de euros, un 27,1 por ciento más que en el ejercicio anterior, según datos del Registro Mercantil.

Los responsables de la filial ibérica esperan recuperar el crecimiento a doble dígito el próximo año, con un alza del 10 por ciento, tras revelar unos ingresos de 12,5 millones en 2023.

Patinter España tiene su sede central en el polígono industrial de Okiturri, en San Millán (Álava), donde dispone de una parcela de 16.000 metros cuadrados, con 3.000 metros cuadrados de almacenes. Además, la multinacional tramita la expansión de su actividad en España con el establecimiento de una nueva base logística en el polígono industrial de Venta de Baños (Palencia), tras hacerse en 2022 con una parcela de 77.000 metros cuadrados.



UTI anuales. Supondrá el mayor salto intermodal para la actividad en Valencia. Actualmente, en FSL se manejan alrededor de 30.000 UTI, habiendo superado a la histórica instalación de Silla, cuyos tráficos descendieron el pasado año. El negocio intermodal, externo al puerto, generó un volumen de 49.728 UTI en 2023.

Trans Natur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES

IATA, AEO, etc.

CARRETERA
ADUANAS
FERIAS
AIRE
MAR

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

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

DE RIJKE
accelerating value

BREEAM

ACCELERATING VALUE

Located in the area of Barcelona (Spain). Operates 15,000m² warehouse space. Safe storage and handling of hazardous and non hazardous materials. Clases 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 and 9, ambient and temperature controlled storage.

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

SynConHub
E-COMMERCE PLATFORM

SCAN ME!

COSCO SHIPPING
DIAMOND LINE

We Deliver Value
Diamond Line, Diamond Quality!

Marítimo

El Gobierno incentiva la inversión privada en los puertos

Amplía el destino de la contribución económica al desarrollo de infraestructura portuaria básica y a instalaciones de suministro de combustibles alternativos o de electricidad para que las prórrogas extraordinarias de las concesiones puedan alcanzar los 75 años

A. Alday | A. Martínez

El Gobierno de Pedro Sánchez ha aprovechado la Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, publicada en el BOE el 2 de agosto, en pleno verano, para renovar el marco concesional en los puertos españoles.

En líneas generales, la reciente modificación del artículo 82 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no altera el esquema tradicional de prórrogas ordinarias y extraordinarias. Tampoco el plazo máximo de las mismas, que se mantiene en 50 y 75 años, respectivamente. Eso sí, ya no es necesario que para su otorgamiento haya transcurrido la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, según apuntan expertos jurídicos consultados por Transporte XXI.

Nuevas reglas

Pero aunque no se trata de una reforma de calado, la nueva redacción sí recoge “modificaciones importantes” para las empresas concesionarias que pretendan pedir una prórroga o tengan una solicitud en curso, añaden los mismos interlocutores.

En el caso de las prórrogas ordinarias, si el título de otorgamiento de la concesión contempla esta posibilidad, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

Además, incluso si no está prevista la posibilidad de prórroga, el plazo de vencimiento

se podrá ampliar, sin superar el plazo máximo de 50 años, si el concesionario lleva a cabo una “inversión relevante” no prevista inicialmente, superior al 20 por ciento del valor actualizado del desembolso inicial previsto. El texto señala que se trata de una actuación tanto en la concesión como en la concesión modificada por ampliación de superficie. Y matiza: siempre que, a juicio de la Autoridad Portuaria, “sea de in-

La reforma aumenta el nivel de inversión al 50%

terés para mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad”.

La modificación incorporada también recoge nuevas reglas para las prórrogas extraordinarias.

Entre las más relevantes, se eleva el nivel de inversión del 20 al 50 por ciento. Y para su cálculo, se excluyen expresamente las inversiones comprometidas en reposición.

Otras de las novedades destacadas es la incorporación de dos nuevos supuestos a los que

puede destinarse la contribución económica: la “construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas” y la “construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los bu-

Foto de familia de la reunión entre Puertos del Estado y las 28 entidades portuarias.



PUERTOS DEL ESTADO

ques durante su estancia en el puerto”.

Anteriormente, la inversión estaba limitada a la realización de infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio

de los puertos o los puertos secos; a la adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos 750 metros de longitud; y a la mejora de las redes generales de transporte. El objetivo: potenciar la intermodalidad y el tren de mercancías.

Igualmente, la reforma aclara que la contribución económica debe satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de 6 meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión. Y, “en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si esta tuviera lugar en un plazo inferior a seis meses”. El nuevo texto, además, añade que en caso de que la contribución económica comprometida no se satisfaga en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

En esta modalidad, el plazo de todas las prórrogas otorgadas unido al plazo inicial no podrá superar los 75 años.

Las reacciones a la reforma no se han hecho esperar. La asociación Anesco valora “positivamente” las modificaciones introducidas, si bien asegura que “hay aspectos manifiestamente mejorables”.

En clave positiva, la patronal

de la estiba apunta a este período que las prórrogas extraordinarias podrán llegar hasta los 75 años, sin estar limitadas por los años inicialmente concedidos. También subraya la ampliación del abanico de posibilidades a efectos de la finalidad de la contribución económica de los concesionarios en los puertos.

Con todo, la asociación empresarial pone el foco en el incremento del nivel de inversión al 50 por ciento. “El límite mínimo del 50 por ciento está perjudicando de forma decisiva a aquellos concesionarios que asumieron unos mayores compromisos inicialmente”, advierten desde Anesco. En su opinión, “conviendría reducir la inversión mínima a fin de conceder un mínimo acceso a esta vía a aquellos proyectos más ambiciosos y que, por tanto, exigieron un mayor compromiso inicial, sin perjuicio de que los años con-

mo “particularmente gravosa” la extinción de la concesión en caso de no invertir en ese plazo. “Creemos que la consecuencia lógica sería la pérdida de ese derecho a extender el plazo, no la caducidad del entero título concesional”, concluyen desde la patronal de la estiba.

En la misma línea, fuentes empresariales consultadas por este medio, hacen hincapié en que, con esta modificación, “un privado puede hacer un muelle dentro del puerto, pero no en tu concesión, ya que antes la inversión había que hacerla en tu concesión o en accesibilidad”. Ahora, añaden, la reforma “permite financiar las infraestructuras de uso público o que finalmente van a ser explotadas por un tercero. Eso sí -matizan-, habrá que ver quién entra en eso, aunque, con ello se abre una mayor pantalla para que el sector privado gane protagonismo”.

Anesco valora en positivo el texto, que “es mejorable”

HACIA UNA NUEVA GOBERNANZA

La consultora MC Valnera ha arrancado los trabajos para el inicio de un análisis de la gobernanza portuaria a escala global, a fin de establecer una comparativa con el caso español. “Unos trabajos que se prevé que estén finalizados en un año aproximadamente”. Así lo anunció el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, a los representantes de las 28 autoridades portuarias en una reciente reunión en La Granja (Segovia) para acordar la actualización de los fondos de compensación interportuaria y de accesibilidad terrestre, y para marcar los pasos a seguir de cara al horizonte 2030, en línea con el Marco Estratégico. El objetivo del estudio es analizar aspectos específicos tanto de la estructura organizativa y de gobierno de distintos países, como del desarrollo de las infraestructuras o la regulación y prestación de los servicios portuarios.

cretos a conceder deban seguir determinándose en función del nivel de inversión comprometida”.

Al mismo tiempo, Anesco, considera “insuficiente” el plazo de 6 meses para efectuar la contribución económica, así co-



Operativa con carga eólica en el puerto de Bilbao.

Project Cargo

La carga de proyecto constata su energía en Bilbao

Responsables de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Haizea Wind, Deugro y Erhardt Projects analizan su crecimiento, con el alza de la eólica *offshore*, y desafíos en el evento ‘Project Cargo Summit’

Iñaki Eguía | Bilbao

El sector de la carga de proyecto destacó su buen momento de crecimiento, impulsado por la creciente demanda de pedidos vinculados con la descarbonización energética, durante la séptima edición de ‘Project Cargo Summit’, celebrada en el Palacio Euskalduna de Bilbao.

El director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Andima Ormaetxe, constató la preparación de la dársena para la carga de proyecto, con “el 38 por ciento de su superficie portuaria concesionada en manos de empresas industriales, mayoritariamente vinculadas con los sectores energético y eólico”. Además, cuantificó en 3.603 unidades el movimiento con la carga de proyecto registrado en 2023.

En la misma línea, Sergio Altolaguirre, director comercial de Haizea Wind, fabricante de componentes eólicos con una concesión de más de 210.000 metros cuadrados en el puerto de Bilbao, también ratificó el buen momento de su sector, al manejar unas previsiones en la que “la demanda de esta energía renovable se multiplicará entre tres y cinco veces para 2030”.

El directivo de Haizea Wind avalló este viento a favor gracias a “unas políticas de las administraciones europeas y estadounidenses para mantener su apoyo al sector eólico marino, y al entrar la energía *offshore* en una nueva fase, en

la que se espera que su precio se estabilice en 80-100 euros/MWh”.

Sin embargo, Altolaguirre puso de relieve algunos de los retos que tienen los proveedores de la cadena de suministro como que “Europa tendrá que cubrir parte de su demanda con varios de los componentes clave procedentes de China”. Así, incidió en que “observamos condiciones de mercado saturadas en cimentaciones, subestaciones o de buques para acometer los parques eólicos marinos”. También, resaltó que “la inversión en nuevas instalaciones ya llega tarde, y demandó el cumplimiento de los plazos de entrega, así como conseguir contratos más sostenibles”.

Más capacidad de flota

Rubén Bartolomé, directivo en Deugro, aseguró que “nos hemos adaptado incorporando otras soluciones a las demandas actuales de la cadena de suministro y más capacidad de flota”. En este sentido, puso en valor el diseño de buques como “*Rotra Mare*” y “*Rotra Vente*”, así como otras dos unidades que están en camino.

Finalmente, Igor Muñiz, CEO de Erhardt Projects, resaltó que ante la mayor complejidad de la carga de proyecto “es fundamental una estrecha colaboración entre los promotores, las entidades portuarias, y todos los agentes que participan en la cadena logística, tal como se desarrolla en el puerto de Bilbao”.





Obras de construcción de un puente en la línea de alta velocidad en Almería.

Servicios

Las ingenierías amplían el frente contra Ineco

El sector privado, que mantiene abierta la vía judicial en España y acudirá al Tribunal de Justicia de la UE por “competencia desleal”, recurre un encargo de Transportes para la pública

Carlos Sánchez | Madrid

Las ingenierías privadas de consulta de transporte en España siguen adelante en su cruzada contra las prácticas que consideran “competencia desleal” por parte de la sociedad pública Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco).

Además de mantener abierta la vía judicial en España y estar dando los pasos necesarios para proceder a una reclamación ante el Tribunal de Justicia de la UE (TJUE), el sector privado sigue estrechando el cerco judicial contra la pública.

El último movimiento ha sido la presentación de un recurso por parte de la Federación de Asociaciones de Empresas de Conocimiento e Ingeniería de España (CIES), el Círculo de Empresas Andaluzas de la

Construcción, Consultoría y Obra Pública (Ceacop) y la Asociación Empresarial de Ingenieros Consultores de Andalucía (Aseci) contra el encargo de Transportes a Ineco para la redacción del proyecto de construcción del puente sobre el río Guadalquivir de la ronda SE-40. Estas organizaciones representan a 200 compañías españolas de ingeniería y dan empleo a 13.500 trabajadores.

El sector privado solicitó, como paso previo a la presentación del recurso, el acceso al expediente de encargo de esta actuación hasta en tres ocasiones a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, que se ha negado a dar respuesta a esta solicitud, “en contra de lo que dispone la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP)”, aseguran desde el sector privado.

El recurso interpuesto pone el foco en el incumplimiento de varios de los requisitos legales para realizar los encargos que contempla el artículo 32 de la LCSP. En concreto, las ingenierías privadas alegan la ausencia de justificación de que el encargo represente una opción más eficiente, sostenible y eficaz que la contratación pública. Además, se subraya la falta de concurrencia de las razones de seguridad o de urgencia, así como la infracción del límite legal del 50 por ciento de la subcontratación y la falta de inclusión de la metodología BIM en la redacción y supervisión de los proyectos, pese a su carácter obligatorio según el Plan BIM España.

Las organizaciones sectoriales han solicitado, adicionalmente, la adopción de la medida cautelar consistente en la suspensión del encargo, lo que conllevaría paralizar su formalización y ejecución hasta la resolución del recurso. De este modo, “la adopción de la medida cautelar de suspen-

sión evitaría que se procediera a la ejecución de un encargo ilegal, que supone una restricción efectiva de la competencia y perjudica gravemente al sector privado de los servicios de ingeniería”, afirman desde las patronales del sector.

Frente judicial

Como ha venido reflejando Transporte XXI en pasadas ediciones, el sector privado mantiene abierta desde hace años la vía judicial en España por las prácticas de Ineco, a través de los Juzgados de lo Mercantil y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Además, La Federación de Asociaciones de Empresas de Ingeniería y Conocimiento de España (CIES), que preside Ignacio Sánchez de Mora, está dando los pasos necesarios para presentar una reclamación ante el Tribunal de Justicia de la UE (TJUE), como avanzó este periódico.

“El creciente y grave problema de los encargos a los Medios Propios (caso de Ineco) viene de largo”, lamentan desde el sector privado. De hecho, “tanto el Tribunal de Cuentas como la CNMC han sido muy críticos sobre la forma en que se viene aplicando los encargos como vía de escape de las normas que rigen la adjudicación de los contratos públicos y el enorme perjuicio que conlleva para la competencia efectiva en el mercado”, resaltan.

Las patronales sectoriales denuncian que se les están quitando trabajos que les corresponden y que su mercado se reduce sustancialmente. Ineco cerró el pasado ejercicio con más de 440 millones de euros de ingresos, de los que cerca de 350 millones correspondieron a encargos de organismos públicos que podrán haberse realizado por el sector privado, según cálculos de las ingenierías privadas.

El sector privado denuncia que Ineco reduce su mercado

Política

Descarbonización por la vía de la neutralidad tecnológica

La Plataforma para los Combustibles Renovables remite una carta a los responsables políticos en la que resalta el potencial de los ecombustibles en la transición energética

TXXI | Madrid

La Plataforma para los Combustibles Renovables aboga por la necesidad de adoptar el principio de neutralidad tecnológica en la descarbonización del sector del transporte. Así lo ha vuelto a poner de manifiesto en una carta remitida a responsables del Gobierno de España y de las Comunidades Autónomas en la que destaca la relevancia de los combustibles renovables en la transición energética.

La Plataforma recuerda que esta apuesta requeriría desarrollar un marco regulatorio, fiscal y de promoción que incentive la transición hacia una movilidad de bajas emisiones accesible y asequible para todos los ciudadanos. En este sentido, los firmantes solicitan una reunión con los distintos responsables públicos para presentar y argumentar su demanda de una transición eficaz y justa para todos los sectores y el conjunto de la sociedad.

nes equivalentes a 425.000 vehículos eléctricos. A su vez, aumentar la cuota de combustibles renovables hasta el 20 por ciento permitiría reducir las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) un 10 por ciento más que en el escenario actual que plantea el Plan Nacional Integrado de Economía y Clima (PNIEC).

El documento también destaca que la incorporación de los combustibles renovables supone una rebaja del 38 por ciento en los costes asociados a sustituir los vehículos de combustión que no han terminado



Repostaje de HVO en un camión de Primafrio.

su vida útil por otros eléctricos, lo que permite avanzar en una transición energética más accesible para todas las personas.

La plataforma, cuya portavoz es Inés Cardenal y está integrada por 29 asociaciones sectoriales, entre ellas Astic, CETM, UNO, Anave y ACE, recuerda que sus objetivos han sido recientemente refrendados en el marco del informe de Mario Draghi sobre la competitividad en la Unión Europea. El político europeo apuesta por la necesidad de reducir la dependencia energética de terceros países y España se encuentra entre los países europeos con mayor potencial de producción de combustibles renovables, apuntan desde la Plataforma.

Piden un marco fiscal para los combustibles renovables

En la misiva se desgranaban las principales conclusiones del informe 'Combustibles renovables: una vía eficaz para la descarbonización del transporte', elaborado por NTT Data. El informe demuestra que, con un aumento de tan solo un 1 por ciento en los combustibles renovables que se usan en España, podrían reducirse las emisio-

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

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

 <p>GRUP CALSINA- CARRÉ SL Cami del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Transporte Intermodal <input checked="" type="checkbox"/> OEA <input checked="" type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input checked="" type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input checked="" type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input checked="" type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	 <p>AIRPHARM SLU c. Margarita Nelken, 4-6 Prologis Park San Fernando 28830 San Fernando de Henares Tel. 917 482 980 E-mail: airpharm@airpharm.com www.airpharm.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Outsourcing <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
 <p>ESTE PUEDE SER SU ESPACIO 944 400 000</p>	 <p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p> <p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input checked="" type="checkbox"/> Transporte marítimo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte aéreo <input checked="" type="checkbox"/> Transporte terrestre <input checked="" type="checkbox"/> Fletamentos <input checked="" type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input checked="" type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input checked="" type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input checked="" type="checkbox"/> Seguros <input checked="" type="checkbox"/> Almacenes aduaneros

Carretera

El transporte especial levanta la voz

Empresas afectadas por restricciones y cambios de itinerario por obras en las carreteras españolas estudian reclamar daños y perjuicios por la vía del recurso contencioso administrativo



A. P. ALMERÍA

Carlos Sánchez | Madrid
El sector del transporte especial en España se está viendo lastrado por la reiteración de restricciones de circulación y cambios de itinerario por obras en las carreteras que se están produciendo en los últimos meses. Un escenario que entorpece el buen desarrollo de los plazos previstos de ejecución de su actividad e incrementan los costes de los transportistas.

Esta problemática se está cebando, principalmente, con el transporte especial de equipos para el sector eólico, el que más actividad está generando en la actualidad. El transporte especial para eólico crece, de la mano de compañías como Laso, Aguado, Saavedra y Transbiaga, entre otras, frente a la acentuada caída de producción vinculada a las obras públicas y la industria, según confirman a Transporte XXI fuentes del sector.

Muchas de las restricciones mencionadas están per-

Operativa de transporte especial de palas de aerogeneradores en el puerto de Almería.

judicando directamente el transporte de equipos eólicos de fábrica a puerto, lo que obliga a las compañías del sector a tener que compensar a sus clientes por medio de penalizaciones.

El asunto va más allá porque, en ocasiones, estos cambios de itinerario, inicialmente con carácter temporal, acaban convirtiéndose en definitivos. “Un cambio de itinerario temporal por una obra es entendible por todos, pero en muchos casos acaba suponiendo una amenaza de restricciones al tráfico permanentes”, apuntan las mismas fuentes.

Ante esta situación, algunas de las principales empresas de transporte especial estudian la interposición de recursos contenciosos administrativos por daños y perjuicios contra los titulares de las vías, que en España son desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hasta las comunidades autónomas, pasando por diputa-

ciones y ayuntamientos. “El planteamiento de ir a contenciosos y reclamaciones por lucro cesante está encima de la mesa”, reconoce un empresario del sector consultado por este periódico. En el transporte especial consideran que existe abundante jurisprudencia que les vendría a dar la razón en un litigio de esta naturaleza.

Afectado el transporte de eólicos de fábrica a puerto

En este contexto, la Asociación de Empresas de Transporte Especial (As-trae) sigue trabajando para tratar de conseguir más garantías en todo el proceso. Así, en el seno de la patronal sectorial se ha puesto en marcha un grupo de trabajo para intentar profundizar en el diálogo con la

Subdirección General de Planificación y Explotación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, principal titular estatal de vías. El objetivo es “hacerles entender las dificultades que comportan ciertas limitaciones para el transporte especial en los nudos estratégicos de la red”, confirman fuentes próximas a la asociación.

Los transportistas consideran que en las obras importantes, como pueden ser la construcción de un enlace de una autovía o de un puente, la previsión tiene que hacerse con mucho tiempo de antelación y el titular de la vía tiene conocimiento anticipado de cuándo se van a iniciar los trabajos y un período previsto de finalización. Esta previsión debería contemplar que se facilite al máximo el trabajo de los transportistas.

Esto también ocurre con las operaciones de asfaltado en verano, que se plan-

Carretera

La digitalización documental en el transporte no arranca

Solo el 6% de las empresas tienen implementado el eCMR en la actualidad, si bien el 80% de las que no lo tienen contempla implantarlo en el futuro, según un estudio del CEL y Fieldeas

tean con meses de antelación y acaban derivando en desvíos en función de la voluntad del jefe de obra, según denuncian los transportistas. En este sentido, desde el sector reclaman que se permita el paso a sus vehículos al menos en una franja horaria cada 24 horas.

Por su parte, en las obras de emergencia, los transportistas demandan que, si hay una ruta alternativa, aunque dependa de otros titulares, debería tenerse la opción de obtener un permiso urgente en un plazo máximo de 48 horas.

Autorizaciones especiales

Más allá de estas reclamaciones al Ministerio, el sector también pone el foco en la Dirección General de Tráfico (DGT), responsable de emitir las autorizaciones especiales de circulación. En esta línea, pondrán sobre la mesa de este organismo la necesidad de un cambio de normativa con respecto a los itinerarios.

En concreto, los transportistas pretenden que cuando se produce un cambio de itinerario durante la solicitud de la autorización por modificaciones de prescripciones del titular de la vía, se permita la modificación de los expedientes. Al mismo tiempo, en el caso de que el cambio de itinerario se produzca durante el transporte se reclama la tramitación de expediente urgente.

Por si esto fuera poco, Cataluña ha vuelto a exigir las competencias en materia de autorizaciones de transporte especial, según avanzan las fuentes consultadas. Hasta ahora, esta comunidad autónoma "consolidaba la autorización de la DGT para las carreteras catalanas, pero esto es algo que va a dejar de tener validez", recuerdan.

De esta manera, a las competencias que en esta materia tienen la DGT, País Vasco y Navarra se sumará también Cataluña, "lo que va a provocar más burocracia y dispersión de criterios a la hora de conceder las autorizaciones", lamentan.

C. Sánchez | Madrid

La digitalización documental en el transporte de mercancías por carretera sigue empantanada en una fase embrionaria. Tan solo el 5,98 por ciento de las empresas tiene implementado el eCMR en la actualidad. Así lo recoge un estudio elaborado por el Centro Español de Logística (CEL) y Fieldeas. El informe, en el que han colaborado también Astic y Transprime, recoge el punto de vista de 139 directivos de logística de empresas cargadoras, operadores logísticos y empresas de transporte.

El documento resalta el alto grado de desconocimiento sobre la normativa relativa a la digitalización documental en el transporte

de mercancías por carretera. El 59,09 por ciento de las empresas que no tienen eCMR no tiene conocimiento de sus características de garantía legal y jurídica, según explicaron Gisèle Muñoz, directora de Innovación y Desarrollo del CEL, y Lola Hurtado, directora de Marketing de Fieldeas, encargadas de presentar el estudio en un acto celebrado en Madrid.

No obstante, el 80 por ciento de las empresas que todavía no tienen implantado el eCMR ha contemplado hacerlo en el futuro, si bien el 60 por ciento espera a que sea obligatorio. De hecho, 7 de cada 10 empresas considera positiva la implementación del eCMR, según el estudio. Además, el 42,73 por cien-

to de las empresas reconoce que el documento electrónico de transporte solucionaría problemas que actualmente se dan con el CMR tradicional, como la mejora de la gestión de los flujos en los centros logísticos, el fortalecimiento de las relaciones con los clientes y la mejora de la trazabilidad y seguimiento de las cargas.

En cuanto a las principales barreras para no implantar el documento electrónico de transporte, los consultados destacan la resistencia al cambio en un 33,3 por ciento de las empresas que ya lo tienen implementado, mientras que el resto aluden principalmente a la falta de armonización internacional (20,4 por ciento).

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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



Transitarios

Ante el reto de la incertidumbre

El transitario deberá continuar adaptándose a los riesgos geopolíticos y a las tendencias proteccionistas con un comercio internacional que ralentiza su crecimiento

Eva Mármol | Zaragoza

Feteia-Oltra, que preside Enric Ticó, ha mostrado su utilidad al sector transitario con el XIII Congreso que ha celebrado, entre el 26 y el 29 de septiembre, en Zaragoza. Los asistentes han podido conocer las tendencias del mercado global, la nueva normativa derivada de la aduana digital o la importancia de la ciberseguridad para sus empresas. El evento también ha sido una oportunidad para que Aragón mostrara todo su potencial logístico ante el colectivo.

Los transitarios tendrán que seguir capeando con las incertidumbres derivada de los riesgos geopolíticos y las tendencias proteccionistas con un comercio internacional que ralentiza su crecimiento, apuntó Aurelio Martínez, catedrático de Economía Aplicada y expresidente de la Autoridad Portuaria de Valencia. La clase magistral del experto también dejó claro que no hay suficientes bolas de cristal para poder determinar qué pasará en el plano económico a corto plazo ya que depende de múltiples incógnitas.

El Congreso ha servido para sensibilizar a los transitarios, sobre todo a las pymes, de la importancia de la ciberseguridad, más teniendo en cuenta que el transporte y la logística es uno de los sectores que más ataques recibe.

Viacrucis digital aduanera

Los transitarios españoles tienen una ardua tarea en cumplir con las exigencias digitales que todavía se están desarrollando contem-



Atea Aragón entrega el testigo a Atea Tenerife.

pladas en el CAU (Código Aduanero de la Unión) aprobado en 2013, mientras que la Unión Europea ya aborda la modificación de esta normativa. Y el problema no es de nuestros transitarios, es el *viacrucis* de la digitalización aduanera comunitaria con 111 sistemas nacionales y no van todos al mismo ritmo.

Un ejemplo, la Aduana española está preparada para la declaración digital de exportación indirecta en 2025 de acuerdo con la normativa comunitaria. Es decir, para que el transitario español haga digitalmente una parte de la declaración de exportación de una mercancía que está en Francia y que la Aduana francesa la complete.

Pero, Francia ya ha avisado que no está lista ni lo estará para esta implantación digital. Y hay un ries-

go de *boom* como pasó con el *Brexit*, señaló María González, subdirectora general de Gestión Aduanera.

El colectivo valora que la Aduana española sea líder en digitalización. Sin embargo, "a veces, nos genera problemas de gestión" en operaciones con terceros países, apuntó Martín Fernández, secretario técnico de Feteia. Y es que hay paí-



El Congreso es también una oportunidad de *networking*.



La colaboración público-privada ha sido clave para el desarrollo logístico

Ismael de Marcos

Presidente de Atea Aragón

Aquí no tenemos bombas, pero tenemos ciberataques, sobre todo a pymes

Carles Flamerich

CEO Light Eyes

ses "que no saben que estamos en marcha", añadió.

En la jornada quedó claro que no se sabe cómo acabará el ambicioso proyecto de modificación del CAU propuesto por la CE, que ha pasado el filtro de la Eurocámara y que ahora está en el Consejo Europeo.

Potencia logística

Aragón es una potencia logística incuestionable. Para serlo todavía más, necesita sobre todo que se mejoren los servicios paraduaneiros, que funcionan precariamente, y que se ejecuten las inversiones ferroviarias previstas.

La región es un imán para las inversiones logísticas por la paz social, por la productividad del aeropuerto carguero de Zaragoza, por sus puertos secos (como TMZ), por su conectividad ferroviaria o por sus servicios aduaneros.

Eso sí, "el crecimiento futuro debe ir acompañado de mejores servicios paraduaneiros y nos conformamos con que se hagan las

Política

Astic y Usyncro impulsan el primer corredor digital por carretera

El proyecto agilizará las inspecciones y los cuellos de botella en las fronteras con Reino Unido y Marruecos, con la reducción de la huella de carbono y del 60% en el tiempo de gestión de los envíos

inversiones ferroviarias (planificadas) como las obras en el Corredor Mediterráneo-Cantábrico (a través de Zaragoza y Teruel) o que se cumplan los plazos de la autopista ferroviaria de Algeciras-Zaragoza”, señaló Ángel Gil, gerente del clúster ALIA.

El aeropuerto de Zaragoza cuenta con 40 vuelos cargueros semanales de Inditex, “lo que es una oportunidad”, ya que las empresas “deben saber que hay huecos en esos aviones para sus mercancías”, aseguró Ricardo López, director del aeródromo.

Papel clave

En la jornada se puso en valor el papel que ha jugado TMZ, el principal puerto seco en capacidad y en tráfico de España, en el desarrollo del comercio exterior del Aragón. “Es la región que más ha crecido en transporte marítimo sin tener mar”, señaló Ramón Adé, director gerente de TMZ. La región ha multiplicado por seis las exportaciones y por cuatro las importaciones marítimas en 25 años. “Hemos abierto la economía de Aragón al mundo”. TMZ concentra casi el 50 por ciento de las declaraciones de exportaciones e importaciones aragonesas.

La comunidad autónoma tiene numeroso tráfico ferropuertoario, sobre todo por los flujos con el puerto de Barcelona, pero “más importante son las exportaciones y las importaciones con nuestros vecinos, Francia y Benelux”. Por ello, “Aragón necesita estar conectado al ancho de vía internacional”, añadió Ramón Adé.

El Congreso se ha celebrado bajo el lema ‘Feteia Marca de Calidad’, ya que “no es socia de una Ateia la empresa que quiere, es la que cumple los requisitos”, señaló Enric Ticó. Por ello, pertenecer a Feteia “es suficiente para tener marca de calidad”. Ateia Aragón ha cedido el testigo a Ateia Tenerife, que será la anfitriona del próximo Congreso en 2026.



Cristina Martín, CEO de Usyncro, y Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic.

Carlos Sánchez | Madrid

Astic, de la mano con su *partner* tecnológico Usyncro, impulsa el primer corredor digital por carretera entre la UE, Reino Unido y Marruecos. El proyecto servirá para agilizar las inspecciones y los cuellos de botella en las fronteras con estos países y conllevará una reducción del 60 por ciento en el tiempo de gestión de los envíos, así como de la huella de carbono.

El proyecto está financiado por IRU, en el marco del Innovation Fund de la organización, lo que permitirá a Astic asumir los costes de arranque para las empresas pioneras que adopten esta plataforma. “Las 25 primeras empresas que quieran sumarse al proyecto se beneficiarán de la gratuidad”, avanzó Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic.

Valdivia, que puso en valor que las empresas que conforman Astic llevan la digitalización en su ADN, como demuestran los proyectos piloto llevados a cabo en 2017 y 2018 para impulsar el eCMR, insistió en que en este ámbito solo hay dos caminos a seguir, “o esperar a que el cliente lo pida o ser líderes, actuar y estar en vanguardia”.

Por su parte, Cristina Martín, CEO de Usyncro, destacó que “la principal diferencia entre este proyecto y otros, es que en este hay recursos”. En esta línea, “a través de Astic se presentó este proyecto y se consiguieron recursos de la IRU para que las empresas asociadas sean más digitales”, matizó.

El primer corredor digital por carretera nace con el sello de plataforma colaborativa, que coordinará a todos los participantes en un mismo sitio. Martín recaló que el 20 por ciento del coste del transporte tiene que ver con procesos de entrega ineficaces, además de que el dato es de muy baja calidad, lo que afecta a la eficiencia de todo el proceso.

El corredor digital facilita la gestión de documentos en tiempo real, identificando posibles errores al subir los datos y eliminando duplicidades. La plataforma es global, colaborativa, neutral (cada uno puede elegir qué datos compartir y con quién), multimodal e interoperable con cualquier sistema.

La plataforma, que se apoya en

la tecnología (*blockchain* e inteligencia artificial), permite total transparencia y coordinación digital entre los distintos actores de la cadena de suministro, ya sean transportistas, cargadores, aduanas, transitarios o almacenes, así como la reducción de la burocracia y del trabajo manual. En este sentido, “para eliminar barreras, el funcionamiento es muy sencillo, similar al de un correo electrónico”, recaló Martín.

La elección del corredor con Marruecos y Reino Unido tiene estrecha relación con la identificación de cuellos de botella reales en los envíos, “que se pondrán de relevancia y permitirá que se propongan soluciones”. Al mismo tiempo, “queremos incluir a las aduanas en los corredores digitales, para lo que estamos en contacto con las aduanas de Marruecos y Reino Unido y tenemos el apoyo de la aduana española”, subrayó Martín. Usyncro tiene ya experiencia en la puesta en marcha de corredores digitales en el ámbito del transporte aéreo de mercancías, donde ha conseguido reducir a cero las incidencias de una aerolínea, por ejemplo.

Desarrollo del proyecto

Valdivia señaló que el tiempo previsto para consolidar este corredor digital es de 12 meses, según lo acordado con IRU. En este período se va a establecer una experiencia real con empresas de transporte. Por su parte, el coste de participar en el corredor digital se articula bajo la fórmula del pago por uso. “El coste será por envío y dependerá del volumen de envíos, puesto que cuantos más se realicen menos coste tendrá”, explicó Martín. En concreto, “por aclararlo al máximo, si solo realizas un envío el coste será de 4 euros”.

La presentación contó con la participación del director general de Economía de la Comunidad de Madrid, Juan Manuel López Zafra, que resaltó las virtudes de un proyecto que tiene

relación con un corredor clave para el comercio exterior español. En el caso de Marruecos, “se mueven más de 1.100 camiones todos los días con España, lo que suponen más de 425.000 camiones al año”, recordó López. A su vez, en el caso de Reino Unido, “conectan semanalmente 8.000 camiones, lo que suman más de 400.000 al año”. Por tanto, “es un volumen brutal de mercancías y de información”, recaló.

Para participar en el corredor se establecerá el pago por uso

Marítimo

Grupo Nogar acelera el paso en Perú

El consorcio Terminal Portuario Paracas, en el que participa el operador gallego, instala una tolva ecológica en el puerto de Pisco, cuya inversión rondó los 2 millones

Transporte XXI | Marín

Grupo Nogar consolida su apuesta por Perú, con el foco en la sostenibilidad. El operador gallego, que participa, a través de Servinoga, en el consorcio Terminal Portuario Paracas (TPP), responsable de la gestión de la concesión de la dársena peruana desde 2014, ha instalado una tolva ecológica.

El equipo, inaugurado recientemente, ha sido diseñado para mejorar la eficiencia en la manipulación de cargas, al “optimizar los tiempos de descarga de clínker”, y reducir el impacto ambiental, según destacan desde el grupo, a través de una nota.

La inversión asciende a 2 millones de dólares (cerca de 1,8 millones de euros).

Terminal Portuario Paracas, que tiene como socios al Grupo Nogar y a las firmas brasileñas Pattac Empreendimentos e Participacoes y Tucumán Engenharia e Empreendimentos, se ha consolidado como un actor estratégico para la exportación de productos agrícolas. En 2023, el 30 por ciento de la exportación de uva de la región salió a través de este puerto, y para la próxima temporada,

se han implementado diversas mejoras en infraestructura y tecnología, recoge el mismo comunicado. Entre ellas, destaca la actualización del sistema de citas, la activación de más de 1.000 tomas eléctricas para contenedores refrigerados y la incorporación de nueva maquinaria portaccontenedores. Las previsiones para este año apuntan a un crecimiento de más del 25 por ciento en el tráfico de carga general.

El consorcio, como ya adelantó este periódico, impulsa un plan

inversor de 200 millones de euros para modernizar la terminal multipropósito del puerto de Pisco, a 250 kilómetros de Lima.

El Grupo Nogar, formado por las empresas Galigrain y Ceferino Nogueira, alcanzó unas ventas de 56,5 millones de euros en 2022, con un crecimiento del 16,5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según se recoge en el suplemento especial “¿Quién manda en el transporte y la logística en España?”, que elabora cada año Transporte XXI.



La nueva tolva permite optimizar las descargas y reducir el impacto ambiental.

Servicios

Cuarto proyecto de Panattoni en Zaragoza

El nuevo desarrollo, sobre una parcela de 114.000 m2, podrá acoger un almacén de hasta 54.000 m2

TXXI | Zaragoza

Panattoni sumará un cuarto proyecto logístico en Zaragoza. La compañía, que ya dispone de tres instalaciones en la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza), ha anunciado un nuevo desarrollo en el parque Empresarium Zaragoza, a solo 10 kilómetros del centro de la ciudad.

El promotor inmobiliario logístico-industrial impulsa esta inversión sobre una parcela de 114.000 metros cuadrados, que en su día albergó las instalaciones de un fa-

bricante del sector del automóvil. El proyecto contempla la posibilidad de construir un almacén de hasta 54.000 metros cuadrados, que podrá ser utilizado por un único inquilino o por varios, ya que podrá dividirse en módulos.

Las instalaciones, que pueden incluir un edificio de oficinas, tendrán una altura libre mínima de 10,5 metros y dispondrán de 70 muelles para camiones y 4 para furgonetas, además de una zona de aparcamiento para 480 plazas. Además, el nuevo proyecto conta-

rá con la certificación BREEAM Excellent, que asegura altos estándares en construcción sostenible. Entre ellos, iluminación LED, placas solares y cargadores para vehículos eléctricos.

Panattoni, que cerró 2023 con más de 320.000 metros cuadrados de superficie construida, sigue impulsando su expansión en España y Portugal. Como ya adelantó este periódico, la firma tiene previsto un desembolso de 590 millones de euros este año en diversos proyectos en la península.

T

FLASH

Carretera

Igarve Garraioak cambia de propietario

Newcotank, sociedad creada este año en Oiartzun (Guipúzcoa), y que tiene al fundador de Pamplona TI Transporte Inmediato, Domingo Amatriain, entre sus dos accionistas, ha tomado el control de Igarve Garraioak. Esta compañía fue constituida en 2015 en Irún por Iñaki García, tras iniciar en 1997 su actividad en el transporte por carretera, y entrar, a partir de 2007, en los portes de productos químicos en cisternas y contenedores cisterna.

Vehículo Industrial

BeGas y Nexio unen fuerzas para fabricar camiones propulsados por BioGLP

BeGas, fabricante vasco de motores propulsados al 100 por ciento por GLP para vehículos industriales, y Nexio, fabricante de camiones y de motores para vehículos industriales con sede en Texas, han formalizado un acuerdo estratégico para impulsar la comercialización de camiones de BioGLP en Estados Unidos. Este combustible permite una reducción superior al 90 por ciento en las emisiones de contaminantes atmosféricos. Además, en su versión renovable, contribuye a una disminución de hasta el 93 por ciento en las emisiones de CO2 a la atmósfera, destacan a través de un comunicado conjunto.

Operadores Logísticos

FM Logistic inicia actividad aduanera

FM Logistic sigue dando pasos en su estrategia de expansión tras lograr que parte de su almacén en Illescas (Toledo), sea autorizado como Almacén de Depósito Temporal (ADT). En concreto, varios módulos que suman 35.086 metros cuadrados. Además, ha obtenido la autorización LAME (Local Autorizado para Mercancías de Exportación). La hoja de ruta trazada por FM Logistic incluye la obtención del estatus de OEA y la posible expansión a Depósito Aduanero Público.

Marítimo

CSP Spain impulsa la digitalización

TXXI | Valencia

CSP Spain va a impulsar mejoras en la gestión de los flujos de mercancías en el puerto de Valencia. Y lo hará participando en el desarrollo del proyecto TRAMA, que cuenta con la coordinación de la Fundación Valenciaport y la participación de Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia.

El grupo, participado por Cosco y CMA CGM, ha incluido en este proyecto a la terminal pública del puerto de Valencia y su instalación intermodal ubicada en Zaragoza. Asimismo participan su empresa ferroviaria CSP Logitren y su operador ferroviario Conte-Rail.

El proyecto TRAMA, que supondrá una inversión de 8 millones de euros, cofinanciados por la Unión Europea a través

del Mecanismo Conectar Europa, va a tratar de potenciar las plataformas digitales, utilizando las nuevas tecnologías y la innovación, para mejorar la capacidad de las infraestructuras y servicios de transporte, al tiempo que promoverá la integración modal, según explican responsables de la Fundación Valenciaport.



Aéreo

DHL Express mantiene su expansión en la península

TXXI | Madrid

DHL Express, que recientemente anunció una inversión de 40 millones de euros en el aeropuerto de Vitoria para habilitar su segundo mayor hangar europeo de reparación de aviones, ha inaugurado sus nuevas instalaciones en el Aeropuerto Internacional Francisco Sá Carneiro de Oporto (Portugal). El proyecto absorbió una inversión de más de 25 millones.

Con una superficie de más de 18.000 metros cuadrados, las nuevas instalaciones triplican la capacidad operativa de DHL en este aeropuerto internacional. La plataforma permite procesar hasta 6.500 piezas por hora para importaciones, lo que supone un incremento del 150 por ciento, y 5.000 piezas por hora para exportaciones (un 300 por ciento más), según informan desde DHL Express.



Las nuevas instalaciones triplican la capacidad operativa de DHL en el aeropuerto de Oporto.



EL REMOLCADOR "TRHEINTAYCUATRO", DE ESTRENO

El grupo Remolques Unidos presentó en el puerto de Santander su nuevo remolcador "Trheintaycuatro", con certificación en bajas emisiones, construido por el astillero asturiano Armón. La nueva unidad, que operará en la dársena cántabra, ha supuesto una inversión de 11 millones de euros.

Ferrocarril

Valladolid se sube al tren

El ministro de Transportes destaca el interés empresarial en la puesta en marcha de servicios de autopista ferroviaria

TXXI | Valladolid

El ministro de Transportes, Óscar Puente, ha adelantado el interés empresarial para "crear una nueva autopista ferroviaria entre Valladolid y Madrid con doble destino, Zaragoza, por un lado, y Algeciras, por el otro", en el marco de la visita de las obras del futuro complejo ferroviario de Valladolid, nodo logístico estratégico del Corredor Atlántico. "Les puedo anunciar que va a estar muy demandada", comunicó Puente.

Las empresas vinculadas con las industrias del automóvil y agroalimentaria son las que proponen la prolongación de la autopista ferroviaria entre el puerto de Valencia y Madrid hasta Valladolid, además de servir como enlace inicial a conexiones con Cantabria, Asturias o Galicia, incidió el titular de la cartera de Transportes.

El futuro nodo ferroviario de Valladolid, con una inversión de 300 millones de euros, se incluye entre los siete nodos estratégicos del proyecto 'Mercancías 30', junto a Madrid, Barcelona, Jándiz-Vitoria, Sevilla, Zaragoza y Valencia.

La terminal de mercancías de Valladolid contará con 230.000 metros cuadrados que albergarán siete vías de más de 750 metros para recepción y expedición de trenes. El proyecto también contempla una

zona de carga-descarga y almacenamiento de contenedores y semirremolques para las autopistas ferroviarias con otras dos vías de 750 metros, así como el estacionamiento y un área de expansión logística.

Corredores ferroviarios

La prolongación a Valladolid de la autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia se suma a los cuatro corredores que Adif contempla arrancar en 2025 desde los puertos de Barcelona, Algeciras, Sevilla y Huelva con el centro y noroeste de España, dentro de los 18 que tiene bajo estudio.

Entre las últimas presentaciones del gestor ferroviario, realizada en la pasada edición del SIL en Barcelona, está el desarrollo de una terminal para servicios de autopista ferroviaria en el nodo logístico de Jándiz-Vitoria. Este proyecto tendrá tres vías de ancho estándar para trenes de 740 metros de longitud y espacios para el estacionamiento de semirremolques.

La operativa de la terminal alavesa arrancará con una capacidad inicial para tratar una media de seis trenes diarios y hasta 80.000 semirremolques al año, que se podrá ampliar, en una fase posterior, a 12 trenes diarios y hasta 150.000 semirremolques, según informaron desde el Adif.



FUNDACIÓN VALENCIAPORT

La Fundación Valenciaport ha logrado atraer financiación europea para desarrollar nuevos proyectos.

Marítimo

Valencia incentiva la innovación

La Fundación Valenciaport capta financiación europea para proyectos de sostenibilidad portuaria e intermodalidad

A. Martínez | Valencia

La Fundación Valenciaport ha conseguido financiación europea para la puesta en marcha de cuatro proyectos que coordina la entidad y que permitirán la implementación de mejoras en la sostenibilidad portuaria y la intermodalidad en España, dentro de su objetivo de incentivar la innovación.

En concreto, la entidad, que dirige Antonio Torregrosa, ha logrado que el Mecanismo Conectar Europa (CEF Transporte y CEF Digital), asegure la viabilidad financiera de los proyectos SEMAS-EMSWe, OPS Valenciaport, TRAMA y 5G Valenciaport. El importe total de los fondos logrados supondrá aportar una subvención de 35 millones a los mismos, cuyas reuniones de arranque comenzarán en breve.

El proyecto SEMAS-EMSWe, que cuenta con un presupuesto de cerca de 30 millones de euros, de los que un 50 por ciento será financiado por los fondos CEF, permitirá la implementación de la ventanilla única marítima europea (EMSWe) en España, Portugal, Suecia, Países Bajos, Finlandia, Italia y Eslovenia. Su objetivo es armonizar el intercambio electrónico de la información necesaria sobre la llegada, estancia y salida de los buques en los puertos. Este proyecto facilitará la adapta-

ción al entorno europeo de la actual ventanilla única marítima (Dueport) por Puertos del Estado, que recibirá alrededor de 3 millones de euros para la adaptación del sistema Integra2 a la nueva información que se comunique a través de esta ventanilla única marítima y la conexión con los organismos de la administración implicados.

Por su parte, el proyecto OPS Valenciaport cuenta con un presupuesto de cerca de 80 millones; un 30 por ciento financiado por los fondos CEF. Esta actuación va a preparar la red eléctrica del puerto para el suministro eléctrico a portacontenedores, ferris y cruceros.

Junto a esto, la Fundación está promoviendo el proyecto TRAMA para mejorar la gestión del tráfico terrestre, bajo un presupuesto de 8 millones, de los que un 50 por ciento será subvencionado, mientras que la iniciativa 5G Valenciaport, con un presupuesto de 6 millones de euros será financiado en un 75 por ciento por fondos CEF.

Por último, la Fundación Valenciaport ha apoyado también a la Generalitat Valenciana para obtener 27,6 millones de euros para la construcción de la Plataforma Logística Multimodal en Parc Sagunt II, que dispondrá de acceso tanto con el Corredor Mediterráneo como con el puerto de Sagunto.

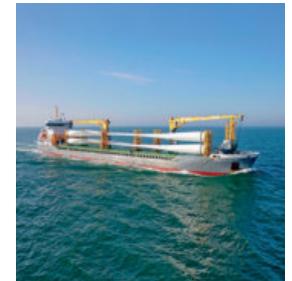
Marítimo

El grupo Spliethoff se hace con ForestWave

TXXI | Bilbao

Spliethoff ha alcanzado un acuerdo para tomar el control mayoritario de ForestWave Navigation. El grupo neerlandés, que gestiona unos 120 buques de BigLift, Transfennica, Sevenstar Yacht Transport, Wijne Barends, Bore y Spliethoff, consolida su flota multipropósito con la incorporación de otra treintena barcos. ForestWave Navigation, con sede en Groninga (Países Bajos), dio un gran salto en su actividad en 2016, con

la compra de la alemana Schulte & Bruns. Además, se reforzó el pasado año al completar la adquisición de Symphony Shipping.



Carretera

J. Cano amplía su relación con Michelin

TXXI | Madrid

La empresa de transporte frigorífico Transintercano (que opera bajo la marca comercial J. Cano), amplía

su relación con Michelin para equipar con sus neumáticos toda la flota, que cuenta con 350 vehículos. La empresa almeriense, con unas ventas de más de 75,5 millones de euros en el año 2023, ha incorporado los servicios de Michelin Connected Fleet. De este modo, J. Cano digitaliza sus procesos de control de los neumáticos a través de la tecnología Smart Predictive Tire, según destacan desde el fabricante, a través de un comunicado.



Marítimo

WEC Lines abre nuevo servicio en Hamburgo

TXXI | Hamburgo

WEC Lines añade Hamburgo a su servicio NWC-Portugal. Con esta nueva incorporación, el naviero y armador neerlandés establece una ruta de navegación semanal desde el puerto alemán a Leixões y Setúbal en Portugal. Los puertos de escala incluyen Róterdam, Hamburgo, Am-

beres, Leixoes, Setúbal y Montoir. El nuevo servicio semanal será realizado por dos buques dedicados de 1.000 TEU en una rotación de día fijo de 14 días.

La naviera destaca en un comunicado que "este nuevo servicio ofrece una alternativa ecológica al transporte en camión entre Alemania y Portugal".

Carretera

C.H. Robinson pone el foco en el conductor

Lanza una campaña en Europa para reivindicar su profesión

TXXI | Barcelona

C.H. Robinson hace un guiño a los transportistas y reivindica el “duro trabajo de los camioneros”, en un contexto de falta de conductores, uno de los principales caballos de batalla del sector.

La multinacional americana ha arrancado una campaña en Europa para promover la ‘Semana de Agradecimiento a los Conductores de Camiones’; una iniciativa diseñada para destacar el papel de los profesionales del volante en la cadena de suministro. La iniciativa se ha lanzado en varios países europeos, incluyendo España, donde se ha convertido en uno de los principales grupos transitarios, Francia, Alemania y Polonia, así como en Estados Unidos. Aunque oficialmente la celebración tiene lugar del 15 al 21 de septiembre, esta se extenderá durante todo el mes, incluyendo posts en los perfiles de LinkedIn y Facebook de la empresa, para recordar el papel que juegan los transportistas para que los productos lleguen a las tiendas.

Como parte de la campaña, representantes de C.H. Robinson pasaron dos días acompañando a un camionero y grabaron un vídeo que muestra cómo es su día a día.

La iniciativa de la multinacional estadounidense encaja como un guante en el proyecto europeo ‘El Conductor al Frente’, que impulsan en España Astic, miembro de la IRU, y Transprime.



C.H. Robinson pone el foco en el conductor.

T

FLASH

Marítimo

Bergé se inscribe en el Registro de Huella de Carbono

Bergé ha conseguido la Inscripción en el Registro de Huella de Carbono del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. El cálculo hace referencia a las emisiones producidas por el combustible y electricidad consumidas en 2022 de un total de 22 sociedades. Entre las medidas contempladas, prevé un plan de renovación de grúas portuarias. Asimismo, está explorando el uso de biocombustibles, la instalación de placas fotovoltaicas y vehículos eléctricos.

Marítimo

Sevitrade amplía su capacidad de envasado

Sevitrade ha puesto en marcha la nueva máquina envasadora de fertilizante a granel en sus instalaciones del polígono industrial La Isla, con capacidad para producir 100 bolsos a la hora; de 500, 600 o 750 kilogramos. En 2023, la empresa descargó 300.000 toneladas de fertilizantes en el puerto de Sevilla. Del total, se envasaron unas 90.000 toneladas.

Carretera

Nuevo franquiciado de Palibex en Cantabria

Victoriano Saiz Echevarría e Hijos se integra en Palibex como franquiciado de la red de transporte urgente en Cantabria. Con una flota de 65 camiones, dispone de oficinas principales en Villanueva de Villaescusa y un almacén de 2.000 metros cuadrados en Argomilla de Cayón.



TMC compra una tolva semiecológica para el tráfico de graneles sólidos en el puerto de Cartagena.

Marítimo

TMC avanza en sostenibilidad

Adquiere una tolva semiecológica para graneles sólidos en Cartagena

TXXI | Cartagena

Terminal Marítima de Cartagena (TMC), participada por Erhardt, Noatum Maritime y Grupo Nogar, sigue dando pasos en su estrategia de sostenibilidad. La compañía, que en junio estrenó una nueva reach stacker en la dársena de contenedores del puerto de Cartagena, ha comprado una tolva semiecológica para la carga a granel.

El equipo, fabricado por Herjimar, dispone de cuatro bocas y tiene una capacidad de almacenamiento de 350 toneladas. Los trabajos de fabricación y montaje, desarrollados entre las instalaciones

de factoría y la terminal portuaria de Escombreras, se prolongaron durante cuatro meses. La inversión asciende a 400.000 euros.

La tolva cuenta con un equipamiento tecnológico específico integrado que minimiza la emisión de partículas contaminantes cuando se produce la descarga de materiales, “evitando las nubes de polvo y otras partículas nocivas”, destacan desde la compañía, a través de un comunicado.

La inversión forma parte de los planes de crecimiento del operador, que el pasado año aumentó su tráfico un 30 por ciento en el puerto.

Marítimo

Península lanza una naviera

Escinde su negocio de transporte en HTM, que gestiona 44 barcos

TXXI | Dublín

Península, uno de los mayores proveedores de combustible marítimo con unas ventas anuales de 14,5 millones de toneladas, según la clasificación que realiza Ship & Bunker, ha lanzado una naviera para expandirse en el negocio de transporte con buques cisterna.

Hercules Tanker Management (HTM) se pone en marcha con una flota de 44 barcos, que engloba desde barcazas de combustible convencionales hasta buques petroleros. Dentro de sus activos se encuentra el buque “Levante LNG”, que opera en el entorno del estrecho de Gibraltar para suministrar GNL a través del acuerdo establecido con Scale Gas, filial de Enagás.

La nueva naviera también tiene posicionado en el puerto de Barcelona al buque cisterna “Aalborg”, con capacidad para abastecer biocombustibles. “HTM puede ocuparse del fletamento tanto para Península como para el mercado en general. En la actualidad, solo entre el 10 y el 15 por ciento de las operaciones de Hércules son para Península”, declaró a Reuters su director ejecutivo, John Bassadone.

La nueva compañía planea su expansión al transporte de fuelóleo, materias primas para refinerías y cargas de gasóleo. “Estamos buscando proactivamente el crecimiento de la flota y ya estamos en conversaciones comerciales para hacerlo”, añadió Bassadone.

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport