



# Transporte XXI

#SupportOurDrivers

## Ferrocarril

El Puerto de Huelva da un impulso definitivo al transporte intermodal

Pág. 14

## Carretera

Orvival se adjudica el contrato de Ford en Valencia

Pág. 15

## Operadores Logísticos

Truck & Wheel Logistics amplía su huella en el exterior

Pág. 16

## Informe

Luces y sombras en el flujo de contenedores en la rada de Valencia

Pág. 24

Número 706 | Año XXXIII | 15 Octubre 2024

www.transportexxi.com

# La red ferroviaria, patas arriba

Las obras en el Corredor Mediterráneo afectan a la capacidad del tramo con más tráficos, Barcelona-Zaragoza, que concentra 1,7 millones de toneladas al año **Pág. 8**



ADIF

Las obras para colocar el tercer hilo llevan tiempo perturbando la circulación de trenes.

## ISMAEL DE MARCOS

Presidente de Ateia Aragón OLT

**“Trabajamos inseguros al depender de los navieros”**



Aragón tiene gran peso logístico “sin ser una ciudad portuaria ni la capital, debido, inicialmente, a su posición geográfica y, en segundo lugar, a la colaboración público-privada”, señala Ismael de Marcos, presidente de Ateia Aragón.

**Pág. 42**

## Marítimo

**Calma tensa en los muelles**

Los estibadores americanos retoman la actividad en los puertos de la costa Este y Golfo de Estados Unidos, tras tres días de huelga, que pusieron en jaque al comercio mundial. El conflicto, sin embargo, no se ha cerrado. Las negociaciones continúan, con el foco en la automatización.

**Pág. 32**

**DailyCanarias**  
**BOLUDA LINES**  
**+ flexibilidad horaria**  
 boluda.com.es

## Eventos

**‘Fruit Attraction’ empieza a mirar de ‘tú a tú’ a Berlín**

La XVI edición de la Feria Internacional de Frutas y Hortalizas, que tuvo lugar del 8 al 10 de octubre en Ifema Madrid, consolida la importancia de la logística del frío y registra la mayor participación de su historia con 2.146 empresas exppositoras de 56 países.

**Pág. 36**

## LA FOTO DE LA QUINCENA



## GIOIA TAURO REFUERZA SU CAPACIDAD OPERATIVA CON MEGABUQUES

Medcenter Container Terminal (MCT), controlado por la filial TIL de MSC, ha recibido 4 grúas, con capacidad para atender a portacontenedores de hasta 25.000 TEU. A estos equipos, fabricados en China por ZPMC, se unirán otros dos gemelos, a partir de noviembre, para alcanzar las 25 grúas de muelle.

## SE MUEVEN



## I. Álvarez-Ossorio

Tras presentar la renuncia al cargo de director del Puerto de Huelva, Ignacio Álvarez-Ossorio toma los mandos de la Dirección General de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.



## Daniel Crespo

Bas & Josa incorpora a Daniel Crespo como Cargo Project & North Spain Sales. Con una dilatada experiencia, Crespo ha trabajado en Toro y Betolaza, Gefco y Noatum, entre otras empresas.



## Juan Duarte

APPA Latam anuncia a Juan Duarte como presidente ejecutivo. Duarte llega a la cabeza de la asociación portuaria tras su desempeño como CEO de la consultora Duaga.



## Andries Retief

DHL Supply Chain nombra a Andries Retief como nuevo COO para la región de EMEA (Europa, Oriente Medio y África). Retief se incorporó al operador logístico en 2009.



## QUÉ BIEN

El proyecto de la Asociación Gallega de Fabricantes de Alimentos Compuestos (Agafac) para construir en el puerto exterior de A Coruña un centro para el control de la seguridad alimentaria, que será pionero en España, refuerza su posición como *hub* agroalimentario en el noroeste peninsular. Agafac abrirá en 2025 las instalaciones que dispondrán de un tomamuestras automático y un laboratorio de análisis rápido, que permitirá prever y adelantar los controles para poder cortar un posible riesgo alimentario en las etapas más tempranas de la cadena alimentaria. Este desarrollo del sector de piensos fortalece la operativa de Pérez Torres Marítima (PTM); Galigrain, del grupo Nogar; y Terminales Marítimos de Galicia (TMGA), que mueven al año en Punta Langosteira un volumen que ronda los tres millones de cereales y de graneles agroalimentarios.



## QUÉ MAL

El transporte ferroviario de mercancías en España atraviesa un momento muy difícil y cada vez más rocambolesco. Junto con las continuas restricciones temporales de capacidad y las limitaciones por obras en las infraestructuras ferroviarias, que conllevan la supresión de surcos, desvíos o reducción de los volúmenes de carga, se le suma ahora la falta de material rodante. Cuando se cumple el primer aniversario de la puesta en marcha de la Variante de Pajares, una de las mayores obras de ingeniería en Europa, tras una inversión de 4.000 millones de euros y 20 años de ejecución, se están anulando trenes de mercancías entre Asturias y León. El problema no se debe a la falta de locomotoras sino a la de vagones, especialmente del modelo tolva, para las circulaciones de Renfe. Ver para creer.

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).

Director

Alfonso Alday  
a.alday@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.

Publicidad: Clara Bouza, Angélica Santana  
publicidad@grupoxxi.comSuscripciones: Belén Ruales  
suscripciones@grupoxxi.comEdita: Industria y Comunicación SA  
c. Nerbioi, 3 - 5B | 48001 Bilbao  
Tel.: 944 400 000 | Fax: 944 400 300  
transporte@grupoxxi.com

Depósito Legal: BI-708-92

FSC  
www.fsc.org

MIXTO

Papel procedente de  
fuentes responsables

FSC® C117096

EDITORIAL

# Jubilación anticipada de los conductores

Los sindicatos UGT y CCOO han cumplido su amenaza. Las dos organizaciones han convocado siete jornadas de movilización, entre octubre y diciembre, antes de convertir la huelga en indefinida, a las puertas de la campaña de Navidad, para reclamar la jubilación anticipada de los conductores profesionales.

A los representantes de los trabajadores no les faltan razones. La única manera de no ver las duras condiciones de esta profesión es teniendo los ojos cerrados. No solo es justo, sino también necesario, que se reconozca la ardua labor que de-

sempeñan y ver cómo poder adelantar la edad para su descanso.

Lo que no es de recibo es convocar una huelga contra la patronal, que también quiere mejorar las condiciones de los conductores. No hay que olvidar que hace unos años lograron sacar adelante la prohibición de la participación de los mismos en la carga y descarga. El problema es que no está en su mano aprobar una medida de este calado. Depende del Gobierno.

Es evidente que urge afrontar esta cuestión, pero de manera responsable, con un marco legal realista y, sobre todo, concretando

quién pagará la fiesta, porque las empresas de transporte por carretera, acostumbradas a vivir al límite, y con márgenes muy estrechos, difícilmente podrán asumir un nuevo incremento de las cotizaciones sociales de sus conductores.

Y que nadie se lleve a engaño. Si bien la jubilación anticipada podría convertirse en un aliciente para las nuevas generaciones, su aplicación inmediata, en un escenario donde el 70 por ciento de los transportistas supera los 50 años, podría ahondar en la falta de conductores. De momento, hay 30.000 vacantes sin cubrir y las mujeres apenas re-

presentan el 2 por ciento de la cuota actual. Una carencia que también sufre el resto de Europa. Alemania, con 31.000 puestos sin cubrir, y Polonia, con 29.000, encabezan, junto a España, el ranking de los países con más demanda de transportistas del viejo continente.

En resumen, jubilación anticipada sí, pero mediante el consenso, sin prisas, ni ultimátums, resolviendo previamente la falta de conductores, y tratando de evitar que ocurra como con el salario mínimo, que impuso finalmente el Gobierno por 'decretazo'. No vaya a ser peor el remedio que la enfermedad.



## El Paquete europeo de Movilidad resiste

El Paquete de Movilidad de la Unión Europea, aprobado en 2020, tras muchos años de dimes y diretes, ha sobrevivido al envite de Lituania, Rumanía, Bulgaria, Chipre, Malta, Hungría y Polonia, que presentaron un recurso de nulidad.

El Tribunal de Luxemburgo solo ha tumbado la medida que obliga a los camiones a retornar al país de registro del empleador cada ocho semanas. Y no lo anula por las causas alegadas por los citados países europeos, ni siquiera por el 'atentado' al medio ambiente que supone tener cientos de camiones en va-

cio recorriendo las carreteras para volver a la base, sino porque la medida no estaba lo suficientemente justificada y su incorporación no venía acompañada de un informe de su impacto y proporcionalidad. El resto de la normativa, que tanto costó parir, lo que da una idea de lo difícil que es conjugar los diferentes intereses en juego, queda como está. Es decir, la prohibición de hacer el descanso regular normal de 45 horas en cabina, el retorno de los conductores cada 3-4 semanas, la realización de un máximo de tres operaciones de cabotaje en un mismo país en una semana, con

un periodo de enfriamiento de cuatro días, la regulación del salario mínimo y la obligación de registro.

Una buena noticia para el sector. No hay que olvidar que esta normativa, impulsada por la entonces comisaria de Transporte Violeta Bulc, además de intentar clarificar y simplificar la legislación en materia de transporte por carretera, se diseñó para hacer frente a la competencia desleal y el *dumping* social. Y parece que está dando sus frutos. Los que pretendían justo lo contrario, que todo siguiera igual, sin poner coto a la deslocalización de flota en países con mejores con-

diciones en materia económica, han pinchado en hueso.

El tiempo dirá si se logran los objetivos perseguidos por el Paquete de Movilidad, teniendo presente lo difícil que es encontrar el equilibrio entre la protección social de los conductores y la libertad de las compañías para dar servicio. Y habrá que esperar a ver por dónde respira el nuevo equipo de Von der Leyen, que parece que sí apuesta por la carretera; un sector estratégico, con muchas aristas, al que conviene poner el foco para conjugar en su justa medida el bienestar y la seguridad de los conductores.

## SHIPPERS &amp; CO.

Jordi  
Espín Vallbona

Para abrazar la cultura digital de transporte, el estudio resalta la ausencia de cooperación y colaboración

## eConfianza, el Hamlet digital de hoy

Digitalizarnos, o no, esa es la cuestión. ¿Shakespeare tomaría hoy esta frase como la más troncal de su eterno Hamlet? ¿O sólo se dedicaría a repartir culpas? Que si la culpa es de los cargadores porque son los iniciadores del proceso; no, del transportista, que conecta ambos extremos de la cadena logística; no nos olvidemos del operador logístico, invisible con sus cartas escondidas, para no hablar del cliente que está a la espera de que le llegue todo ya decidido, sin olvidarnos del Regulador, que vomita normativa sin fomentar ninguna acción al respecto. Ah! Claro, al final es que la CE con su eFTI van taaaataaaan lentos. ¿En serio? ¿Aquí es donde estamos, después de años de hablar del tema? Le hemos dado ya tantas vueltas al eCMR, que todos los argumentos a su favor han sido amortizados antes de implantar nada: ahorro (evidente), fiabilidad (como no), inmediatez (faltaría más), obtención de datos (obvio), automatización de procesos (indiscutible) ¿Y aún nos faltan más argumentos para lanzarnos a transitar la senda digital del transporte? Incomprensible.

El reciente y completo estudio de Fieldeas & CEL en el que hemos colaborado también los transportistas a través de Astic conjuntamente con los cargadores en nuestras tres capas de actividad: local (Transprime Spanish Shippers' Council), Europea (ESC) y global (GSA), arroja unos datos que no pueden pasar desapercibidos: el 20% de los encuestados resaltan la falta de armonización internacional en combinación con la falta de información como las principales barreras para adaptarse al cambio digital. Un 61% de las empresas están esperando que el eCMR sea obligatorio, aunque un 55% considera que mejoraría la relación con los clientes; y lo más demoledor es que sólo el 6% de las empresas han adoptado el eCMR para que finalmente el 42% admitan que el CMR tradicional ha causado algunos problemas que estarían más que solventados en su versión digital. Os recomiendo una lectura del estudio, es imprescindible para comprender la realidad digital del mundo de hoy.

Saltemos a las conclusiones, donde reside el verdadero temazo que agrupa todos los argumentos previos y nos enlaza con el eterno hilo argumental de la cadena de suministro. ¿Confiamos los unos en los otros? Para abrazar la cultura digital de transporte, el estudio resalta la ausencia de cooperación y colaboración. Esta sería la frase del Hamlet de hoy (Confío, o no, esa es la cuestión). Hemos trabajado poco, hasta hoy, en fomentar la cultura de colaboración entre actores que refuerce los pilares básicos de confianza que garantice un mínimo grado básico de certidumbre e infalibilidad entre todas las partes. Y para ello necesitamos acreditar voluntariamente que somos responsables y éticos, como hacemos los cargadores con el Certificado del Cargador Responsable (CCR) y que ha inspirado a Astic para lanzar, con nuestra colaboración, la Certificación del Transportista Responsable (CTR). Todo avanza, todo encaja, todo ilusiona y todo enlaza en la alianza imparable de cargadores y transportistas para acreditarlos de manera mutua en la ética y la confianza que fundamente el pavimento básico, también, de la digitalización.

jespin@transprime.es

## EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



**Pere Navarro**  
Del. Esp. del Estado CZFB

La quinta edición de Barcelona New Economy Week (BNEW) ha cerrado sus puertas con unas cifras que avalan el buen estado de salud de este evento híbrido, presencial y online, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona.



**Manuel Hernández**  
Presidente de Plataforma

Las aguas bajan revueltas en Plataforma a las puertas de que se abra, en 2025, la renovación del CNTC, donde no tiene voz. Su líder, Manuel Hernández, se enfrenta a varias denuncias de sus socios por presuntas irregularidades en las cuentas.



**Óscar Puente**  
Ministro de Transportes

Sin cuestionar que lo esencial que es la adaptación al UIC del túnel de Roda de Berà para el desarrollo del Corredor Mediterráneo, seguro que había otra forma de planificar unas obras que tantos quebraderos de cabeza están provocando.

## PICOS DE ORO

La carretera es el único modo que no paga por el uso de la infraestructura

**Marta Serrano**

Secretaria general de Transporte Terrestre

El ETS es un ejemplo claro de una distorsión del mercado

**Mar Chao**

Presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia

El Corredor Atlántico no es solo ferrocarril. Son puertos, carreteras y aeropuertos

**José Antonio Sebastián**

Comisionado para el Corredor Atlántico

Cada día vemos más trabas a la contratación, al mantenimiento y a la generación de empleo

**Lorenzo Amor**

Presidente de ATA

Nuestro sector está abierto a cualquier opción energética sostenible que sea viable

**Marcos Basante**

Presidente de Astic

El sistema portuario debe adaptarse al cambio con una actitud innovadora

**Álvaro Rodríguez Dapena**

Presidente de Puertos del Estado

## OBITUARIO



**Gonzalo Alvargonzález**  
Presidente Grupo Ership

Gonzalo Alvargonzález, presidente del Grupo Ership y vicepresidente de Anave, falleció en la madrugada del pasado 5 de octubre en Madrid a los 67 años de edad. A toda su familia, y amigos cercanos, un sentido pésame. D.E.P.

LA ROSCA

Alfonso Alday



La logística siempre encuentra la manera de abrir una ventana cuando una puerta se cierra, para que el mundo siga girando y no se detenga

## El más difícil todavía

La logística siempre ha estado muy presente en la vida cotidiana de las personas, aunque la sociedad solo fue consciente de su carácter estratégico en plena pandemia. Hasta para tomar un simple café con leche y leer el periódico entra en juego una cadena de suministro compleja con múltiples actores. Y qué decir de los millones de envíos que diariamente se reciben en casa, como por arte de magia, después de hacer un ‘clic’, sin llegar a sospechar todo lo que hay detrás, que no es poco.

Los que llevamos tiempo en este mundo y sabemos -algo- cómo funciona el transporte y la logística, no queda otra que dar un merecido aplauso a los profesionales de este sector.

Desde el estallido de la crisis sanitaria, la industria vive de sobresalto en sobresalto: el bloqueo del canal de Suez por el encallamiento del buque ‘Ever

Given’, la guerra en Ucrania, el impacto de la sequía en el canal de Panamá, el conflicto entre Israel y Gaza, cuya escalada está convirtiendo Oriente Medio en un polvorín, la crisis del mar Rojo, el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (ETS), el desplome del puente de Baltimore...

No hay un día en el que no ocurra algo. El último episodio de esta concatenación de sucesos imprevistos, una variable que cada vez hay que tener más presente en la configuración de las cadenas logísticas globales, ha tenido su epicentro en Estados Unidos. Los estibadores, que ya sabemos como se las gastan en los muelles para mantener intactos sus privilegios, bloquearon los puertos de la costa Este y del Golfo. El conflicto duró, afortunadamente, solo tres días, pero tiempo más que suficiente para provocar un tsunami, otro más, en el comercio mundial.

Y es que la logística tiene que tener en cuenta hasta el tiempo que va a hacer. Si llueve, graniza, nieva o entra un huracán... E hilando más fino, también es necesario tener encima de la mesa un calendario con todas las fiestas de los pueblos y ciudades marcadas en rojo, junto a las restricciones de circulación, un quebradero de cabeza para el transporte por carretera.

Menos mal que la logística siempre encuentra la manera de abrir una ventana cuando una puerta se cierra, para que el mundo siga girando y no se detenga. Los profesionales de esta industria no se toman un descanso y ensayan duro a todas horas, al igual que la gran familia del circo, para intentar siempre ir un poco más allá y mostrar al mundo un nuevo número cada día, que, sin duda, seguro que será: el más difícil todavía.

a.alday@grupoxxi.com

MIRAR SIN VER

Miguel Rocher



La huelga de los estibadores de EE.UU. se ha quedado en *stand by* hasta el 15 de enero; a ver cómo se contagia Europa y España

## Y entonces llegó ella

Parece que aquel virus que nos puso boca abajo llegó en el siglo pasado y que desde entonces han ido ocurriendo diferentes acontecimientos de toda índole para respaldar el, cuanto menos, cuestionable servicio de transporte marítimo recibido hasta la fecha. En lo que llevamos de año, a causa de la bajada de la demanda por la recesión del consumo de bienes vs. el consumo de ocio, aunque sea a costa del plástico bancario, estamos en una escalada inversa del coste de los fletes y de repente, los 85.000 estibadores de la Costa Este de EE.UU. y Golfo de México deciden entrar en huelga indefinida para ejercer presión so-

bre las navieras y “formar parte” de los interesantes beneficios que vienen obteniendo desde 2020, con un aumento no inferior al 50% y una garantía sobre sus puestos de trabajo cuyo actual contrato había expirado, ante la más que inminente automatización de las terminales. Estibadores conscientes de que controlan 1/3 del comercio internacional de EE.UU., lo que supone alrededor de 3 billones (EU) de dólares. A partir de aquí, temor en las cadenas de suministro, reordenación de los pedidos a Asia, fondeo de buques, ergo subida de los fletes. Obvio que, en plena recta final de la campaña electoral, el saliente tenía que intervenir, por el bien de su país y de su posible sucesora, del tal modo que mientras estoy escribiendo, se ha llegado a un acuerdo y la huelga se ha quedado en *stand by* hasta el próximo 15 de enero y a ver qué pasa el 5 de noviembre. Al final, parece ser, un 62% de aumento a seis años. A ver como se contagia Europa y en especial España, qué miedo... Adiós pues, mi fortuna de fletes, cuan ingenuo soy. Ayer mismo, JB, su entorno y su futuro, por afinidad “interesada”, le dijo a su “colega” que contra las nucleares ni hablar, ahora bien, instalaciones petrolíferas del que se ha metido en camisa de once varas, no está mal. Es su principal fuente de ingresos. ¿El resultado?, el precio del petróleo se disparaba en un 5% y claro, los buques navegan con ese combustible, uff. “No soporto ver todo esto tan sucio, ahora mismo me levanto y apago la luz” (anónimo).

mrocher@operplus.com

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



La aviación es el único modo de transporte que será cautivo de una solución tecnológica para su proceso de descarbonización

## Avión ‘verde’

Más allá de posibles soluciones a largo plazo, como el hidrógeno, el sector de la aviación se ha quedado solo como único modo de transporte que será cautivo de una solución tecnológica para consolidar su proceso de descarbonización en los próximos años. El hidrógeno, que presenta un elevado poder calorífico para responder a las demandas de la industria aeronáutica, tiene el lastre de un coste como combustible elevadísimo, por lo que queda mucho por avanzar para que acabe siendo realmente eficiente. Por su parte, un avión eléctrico es, hoy por hoy, algo impensable para las rutas intercontinentales.

Descartado el hidrógeno, a corto y medio plazo, solo queda el *Sustainable Aviation Fuel* (SAF), un biocombustible que tiene una gran densidad energética, lo que le permite mover un avión que realice cualquier ruta de largo radio. El SAF presenta la ventaja de reducir la huella de carbono en su uso y también en su producción.

Ahora bien, ¿cuál es la realidad del uso del SAF en la aviación? DHL se autoproclama como la compañía que más utiliza este combustible renovable, con una cuota del 14 por ciento de todo el mercado mundial. Sin embargo, si lo trasladamos al plano interno, tan solo el 3 por ciento del combustible que utiliza la flota aérea de DHL se mueve con SAF. “Hoy en día, utilizar SAF es muy difícil para cualquier compañía porque es muy costoso”, reconocía en el reciente congreso del CEL el HSEQ Head de DHL Supply Chain, Santiago Ramírez.

Pese a las dificultades, DHL sigue trabajando para utilizar un 30 por ciento de SAF en todo su transporte aéreo en 2030. A su vez, el grupo IAG, al que pertenece la otra gran compañía en movimiento de carga aérea en España, Iberia, ha fijado su compromiso en operar el 10 por ciento de sus vuelos con SAF en 2030 y alcanzar la neutralidad de emisiones en 2050. Queda todavía un extenso camino por recorrer.

c.sanchez@grupoxxi.com

## COMPLEMENTARIOS



**Trucksters**, operador de transporte tecnológico basado en relevos de camiones, y **DHL** apuestan por el uso de combustibles renovables (HVO) de **Cepsa**, que utilizarán en varias de las rutas que unen el norte de España con Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo y Polonia.

## OJO AVIZOR

El transporte marítimo afronta una avalancha reguladora medioambiental

Eva Mármol



## Cruzar los dedos

Los profesionales asistentes a la última conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del TMCD (SPC-Spain) no habrán salido muy tranquilos tras escuchar a los ponentes.

A saber: La Unión Europea ha tenido tradicionalmente el foco más puesto en el transporte por carretera, el ferroviario y las vías navegables que en el transporte marítimo, confiando más su desarrollo normativo a la OMI.

Sin embargo, ello no es óbice para que las navieras en general y los actores del *short sea shipping* en particular se deban a enfrentar a una "brutal presión normativa para la descarbonización" emanada del Ejecutivo comunitario.

Hay que cruzar los dedos para que esta avalancha reguladora no provo-

que efectos como los que está ocasionando el ETS, que no son otros que la vuelta del camión a la carretera, sobre todo en distancias cortas, como señaló una empresa de transporte participante.

Y hay que seguir cruzándolos para que no prospere el borrador actual de modificación de la directiva de transporte combinado que limita el trayecto en camión a una distancia máxima de 150 kilómetros desde el barco o el tren para beneficiarse de las ayudas comunitarias. Esta distancia no es un problema para países pequeños (geográficamente), pero sí para más extensos como España.

Como era completamente previsible, los participantes salieron de la jornada sin dar con la piedra filosofal: la respuesta a cuál será el combustible del futuro. Sí quedó patente los importantes retos a los que se enfrenta el transporte marítimo en general y el *short sea shipping* en particular.

## AGENDA

19-21 de noviembre de 2024

**Global Mobility Call**

Conferencia y Exhibición

Madrid

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

27-28 de noviembre de 2024

**Empack y Logistics & Automation**

Conferencia y Exhibición

Madrid

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

5-7 de febrero de 2025

**Fruit Logistica**

Conferencia y Exhibición

Berlín

[www.fruitlogistica.com/en/](http://www.fruitlogistica.com/en/)

26-27 de febrero de 2025

**Empack y Logistics & Automation**

Conferencia y Exhibición

Bilbao

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

19-21 de marzo de 2025

**World Maritime Week**

Conferencia y Exhibición

Bilbao

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

29-30 de abril de 2025

**Coastlink**

Conferencia

Bilbao

[www.portstrategy.com/coastlink](http://www.portstrategy.com/coastlink)

13-15 de mayo de 2025

**Breakbulk Europe**

Conferencia y Exhibición

Róterdam (Países Bajos)

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

13-15 de mayo de 2025

**Pick & Pack**

Conferencia y Exhibición

Bilbao

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

17-19 de junio de 2025

**TOC Europe**

Conferencia y Exhibición

Róterdam (Países Bajos)

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

18-20 de junio de 2025

**SIL Barcelona**

Conferencia y Exhibición

Barcelona

[www.silbcn.com/es/index.html](http://www.silbcn.com/es/index.html)

7-9 de octubre de 2025

**Conxemar**

Conferencia y Exhibición

Vigo

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

## LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



Una vez más, sorprende la falta de respeto de la ministra de Trabajo con el diálogo social

## Jornada laboral

La reducción por decreto de la jornada laboral planteada por la ministra de Trabajo amenaza con desestabilizar al sector empresarial, y es del todo inapropiada atendiendo al estado de nuestra economía. La implantación de esta medida se traduciría en un mayor incremento de costes, con nuestras empresas ya fuertemente condicionadas por las elevadas cotizaciones sociales, los mayores costes de financiación, y las inversiones que están realizando en materia de sostenibilidad y digitalización. El objetivo prioritario de la ministra debería ser mejorar nuestra debilitada productividad, ya que, según distintos análisis, el PIB nominal por hora trabajada en España en 2022 era un 76% del valor registrado en la zona euro, una brecha que apenas se ha reducido en 20 años (en el 2000 esa cifra era del 74%).

Aprobar por decreto una reducción de la jornada laboral, sin estudiar cada sector y cada caso, supone un nuevo golpe al diálogo social y a la negociación colectiva, aumentaría aún más nuestra elevada tasa de paro y dificultaría el incremento de los salarios reales, en un país que cuenta con la mayor tasa de paro de la UE. Además, la ministra llega muy tarde. Gracias a la negociación colectiva, la jornada media en España ya es de 37,5 horas/semana. Esto se ha producido porque hay muchos convenios sectoriales en los que, gracias a que en esos sectores se han alcanzado altas cuotas de productividad, se ha podido reducir de forma pactada el horario laboral anual. Una vez más, sorprende la falta de respeto de esta ministra con el diálogo social. Por otro lado, si atendemos a nuestro abultado absentismo, la jornada laboral sería de sólo 34,5 horas/semana. Más nos valdría, por el bien de los cientos de miles de parados, que la ministra solucionara este problema en vez de hacer intromisiones en ámbitos que llevan funcionando desde hace más de 40 años gracias al espíritu de consenso de patronales y sindicatos.

TRIBUNA LIBRE

Alberto  
Camarero Orive



Es totalmente necesario potenciar la profesionalidad del sector y terminar con la injerencia de la política en los puertos

## La necesidad de una nueva gobernanza portuaria (I)

El sistema portuario de titularidad estatal, bajo la autoridad de Puertos del Estado, ha sido uno de los motores de desarrollo económico y logístico del país, desempeñando un papel crucial en el comercio internacional y en la integración de las economías regionales con los mercados globales. Sin embargo, en un contexto donde las dinámicas comerciales y geopolíticas están cambiando rápidamente, resulta imprescindible reconsiderar la estructura y gobernanza de dicho sistema. La adaptación de los puertos a las nuevas exigencias del comercio global, la innovación tecnológica y la sostenibilidad ambiental requieren una nueva mirada que permita a los puertos operar con mayor flexibilidad, competitividad y eficiencia, y más en un mundo cada vez más inestable y con un futuro más imprevisible.

La estructura actual del sistema portuario español establece un modelo de gobernanza centralizado, con cierta descentralización operativa a través de las Autoridades Portuarias. Este sistema ha funcionado razonablemente bien en las últimas décadas, pero la nueva geopolítica mundial, la evolución del comercio marítimo, las alianzas de las navieras, las nuevas exigencias tecnológicas y medioambientales y la competencia internacional hacen necesario una actualización en la gobernanza de nuestros puertos.

Es preciso un modelo que otorgue mayor autonomía a las Autoridades Portuarias para que puedan diseñar estrategias adaptadas a su contexto regional y a las características particulares de su mercado y atraer inversiones privadas, mejorar la competitividad y agilizar la modernización de las infraestructuras portuarias.

La actual gobernanza no siempre facilita la rápida implementación de los avances tecnológicos, tan necesarios en la gestión portuaria, llegando al caso en que muchos puertos se ven limitados por procesos burocráticos que frenan la innovación. Además, el cumplimiento de normativas medioambientales y la presión por reducir las emisiones de

carbono son desafíos que demandan una respuesta coordinada, pero flexible. Los puertos no pueden actuar como islas aisladas, sino que deben estar integrados en un ecosistema logístico y ambiental que abarque tanto a las ciudades en las que operan como a las rutas comerciales globales.

Con todo, la nueva gobernanza portuaria debería promover una mayor colaboración entre todos los distintos actores implicados, desarrollando espacios para la colaboración, donde el Estado mantenga su función reguladora, pero con un enfoque más ágil y eficiente. Además, es totalmente necesario potenciar la profesionalidad del sector y terminar con la injerencia de la política en los puertos, nombrando presidentes y directores con criterios técnicos y de mérito, y no con base en otras justificaciones que nada aportan al sistema.

Llegados a este punto, también es necesario revisar la composición del actual sistema, y sería conveniente dotar de un estatus especial para los puertos de Ceuta y Melilla en el sistema portuario dentro del actual marco de gobernanza. Ceuta y Melilla, por su situación geográfica, política y económica, requieren un enfoque diferenciado dentro de la estrategia portuaria nacional, ya que desempeñan un papel estratégico, no solo en el ámbito del comercio y de la movilidad, sino también en cuestiones fundamentales de seguridad y geopolítica.

Ceuta y Melilla son fronteras exteriores de la Unión Europea y, como tales, se enfrentan desafíos únicos relacionados con la seguridad y la inmigración. Los puertos de estas ciudades no solo deben gestionar el tráfico comercial, sino también estar preparados para afrontar crisis migratorias, problemas de seguridad fronteriza y tensiones geopolíticas con Marruecos. El establecimiento de un estatus especial debería considerar estas particularidades, reforzando la capacidad de los puertos para gestionar estas situaciones, y mejorar la coordinación entre las fuerzas de seguridad, los organismos fronterizos y las autoridades portuarias para asegurar un control efectivo, pero ágil, de las fronteras.

Además, para mejorar su posicionamiento en comparación con otros puertos cercanos en Marruecos, se hace necesario un plan estratégico que otorgue ventajas fiscales, logísticas y comerciales que fomenten su competitividad.

En resumen, el sistema portuario de titularidad estatal precisa de una nueva gobernanza que permita mayor flexibilidad, autonomía y capacidad de innovación. Es necesario seguir potenciando la formación del personal, acabar con la injerencia política y aplicar la meritocracia como elemento básico de la política de personal. Además, Ceuta y Melilla, debido a su singular situación geopolítica, deben recibir un tratamiento especial que les permita competir en igualdad de condiciones con otros puertos internacionales y contribuir al desarrollo económico local y a la seguridad nacional. Solo con un enfoque renovado y adaptado a los desafíos del siglo XXI podrán los puertos españoles seguir siendo motores de crecimiento y competitividad global.

Es preciso un modelo que otorgue mayor autonomía a las Autoridades Portuarias

Los puertos no pueden actuar como islas aisladas

LOGÍSTICA MEDIANTE

Ana  
González



Como en los tiempos del EDI, los cargadores lideran este cambio

## Le toca el turno al eCMR

A mitad de la década de los 90, la incursión de la tecnología EDI para el intercambio electrónico de datos marcaba un hito en el camino de la digitalización. Hasta entonces, recibíamos los pedidos por fax y se introducían manualmente en el sistema. De la misma manera, las facturas se imprimían, ensobraban y enviaban por correo postal a los clientes. A las nuevas generaciones quizás esto les suene al pleistoceno, pero algunos hemos vivido ese cambio en primera línea. Los fabricantes tomaron la iniciativa de impulsar esta tecnología, que aportaba grandes beneficios en reducción de costes, agilidad y productividad, sin embargo, la adopción por parte de la industria requirió varios años. Los retos a los que se enfrentaba eran el coste de la inversión inicial, la integración con los sistemas existentes, el cambio cultural y la colaboración entre fabricantes y distribuidores. Hoy en día, EDI está implantando de forma extensiva en el sector industrial.

Le toca el turno ahora al eCMR. La versión electrónica de la carta de porte se presenta como una buena oportunidad de continuar el avance de la digitalización en el transporte por carretera. Futuras normativas, bien por la Ley de Movilidad Sostenible o por el Reglamento eFTI, harán obligatorio su uso, aunque hoy apenas el 6% de las empresas han optado por esta solución, según un estudio realizado por el CEL y Fieldeas. Como en los tiempos del EDI, los cargadores lideran este cambio, con un 42,81% de implantación, y las barreras se repiten: el coste inicial asociado, la integración entre sistemas, la gestión del cambio, la colaboración y la seguridad de los datos. Los beneficios que el eCMR aporta en sostenibilidad, reducción de costes y relación con clientes están bien identificados. Aunque queda pendiente la armonización internacional de la normativa, sigamos impulsando el camino de la digitalización sin esperar a la obligatoriedad.

Ferrocarril

## La red ferroviaria, patas arriba

Las obras en el Corredor Mediterráneo afectan a la capacidad del tramo con más tráfico, Barcelona-Zaragoza, que concentra 1,7 millones de toneladas-año

**Eva Mármol** | Barcelona

Llueve sobre mojado para las sufridas empresas y operadores ferroviarios por la afectación que están teniendo en su actividad las complejas obras de instalar el ancho de vía internacional (UIC) para desarrollar el Corredor Mediterráneo. No por sabidas están afectando menos al bolsillo de las empresas y no por sabidas despejan las dudas de si toda la carga que regresa a la carretera por falta de servicios o por incidencias volverá a subirse al tren una vez finalizados los trabajos.

Aunque las obras desde Barcelona para extender el UIC hacia el sur llevan tiempo perturbando la circulación de los trenes, uno de los platos más fuertes ha llegado con la interrupción, durante un mínimo de seis meses, de la conexión ferroviaria entre Sant Vicenç de Calders (Barcelona) y Tarragona para la colocación del tercer hilo en el túnel de Roda de Berà (Tarragona).

El corte afecta a la capacidad del tramo con más tráfico de mercancías en España. Se trata del corredor entre Barcelona y Zaragoza, que concentró 1,7 millones de toneladas netas

de mercancías en 2023, según el último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Solo el puerto de Barcelona tiene más de 30 servicios semanalmente con Zaragoza, sobre todo con TMZ (Terminal Marítima de Zaragoza). Además, resultan afectados los trenes desde Barcelona hacia Tarragona, entre otras conexiones (ver despiece).

Las obras en el túnel de Roda de Berà “son un ejemplo de como tenemos la red ferroviaria con unas limitaciones de capacidad muy restringidas”, señala Juan Diego Pedrero, presidente ejecutivo de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP). La capacidad que queda es tan residual que “ni siquiera se pueden realizar todos los trenes regulares que hay en el principal corredor ferroviario, que es entre Barcelona y Zaragoza”, añade.

Todas las empresas ferroviarias con servicios regulares

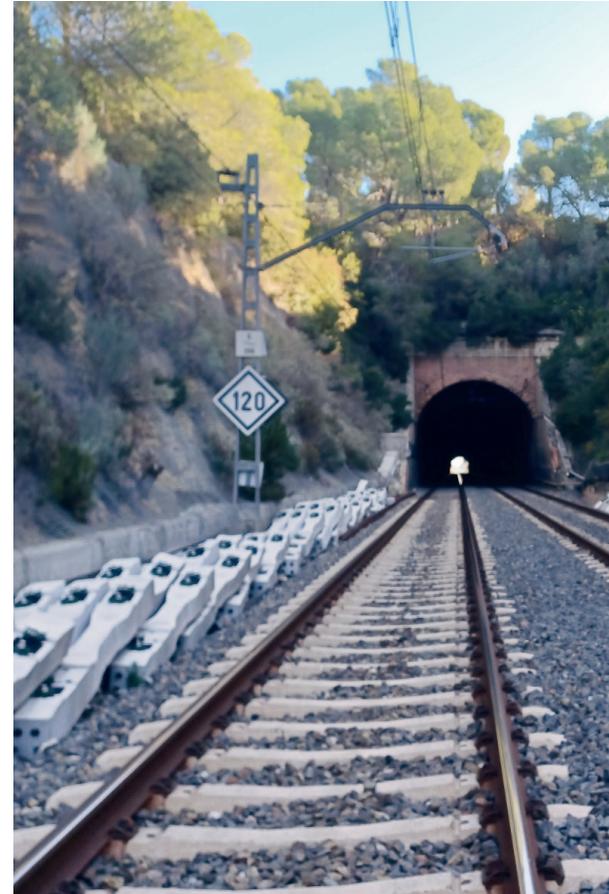
afectadas por las obras del túnel de Roda de Berà tienen que reducir entre un 10 y un 20 por ciento sus conexiones. No es la única limitación, las compañías no pueden programar un tren especial, algo recurrente en este tipo de actividad. Y no hay

dos sin tres: los itinerarios alternativos son en general más largos, hay que cambiar, en algún caso, el sentido de la locomotora, es decir, son necesarias dos máquinas, y los convoyes tienen limitada la longitud.

Todo ello se traduce en que “las empresas ferroviarias tienen que poner más recursos, más personal y más tracción, con menos productividad porque los trenes son más cortos”. En definitiva, “tenemos que asumir mayores costes, pero el mercado no va a aceptar un incremento de precios, más cuando el servicio es deficiente”.

Una situación aderezada con “el temor a no recuperar todos los tráfico que se pierdan por

**MILLONES**  
**HA AUTORIZADO**  
**BRUSELAS PARA**  
**EL SAPET**



Túnel Roda de Berà antes de comenzar las obras.

las limitaciones de capacidad o por dar un mal servicio”, asegura el presidente ejecutivo de AEFP.

Las obras del Corredor Mediterráneo que limitan o restringen temporalmente la capacidad ferroviaria es un primer plato. El segundo vendrá con los trabajos para la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza. Es por ello que la AEFP reclama que sea ya una realidad el nuevo sistema de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico (SAPET), una regulación que se-

**Bizkaia**  
 foru aldundia  
 diputación foral

**ASETRABI**  
 Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia

JORNADA TÉCNICA

**Las infraestructuras viarias de Bizkaia**

30 de octubre de 2024 • Hotel NH Villa de Bilbao • Gran Vía 87 (Bilbao)

Asistencia gratuita • Imprescindible inscribirse • Tfno: 94 442 43 89 - asetrabi@asetrabi.com



guía pendiente de ver la luz, por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, al cierre de esta edición. Bruselas dio el visto bueno recientemente a la SAPET por un montante de 36 millones de euros repartidos en tres ejercicios. Son unas ayudas ligadas a los ‘ecoincentivos’: las empresas ferroviarias podrán pedirlos por tráficos que no hayan podido hacer por fuerza mayor como son las vigentes limitaciones de capacidad.

Los 12 millones de euros anuales que cuentan con la luz verde de Bruselas quedan lejos de los 25 millones que la AEFP cuantificó, en su día, el impacto de las limitaciones en sus asociados.

#### De otra forma

La red ferroviaria está patas arriba porque el Adif “hace todas las obras a la vez para aprovechar los fondos comunitarios”, apunta Juan Diego Pedrero, que tienen fecha de caducidad, diciembre de 2026,

“La planificación se debería haber hecho de otra forma”.

Para Joan Amorós, presidente del lobby Ferrmed, otro gallo cantaría de haberse ejecutado el proyecto inicial, que consistía en el desdoblamiento de la línea entre Castellbisbal (Barcelona) y Tarragona, en lugar de la solución más económica que se está ejecutando, añadir el tercer hilo (en ancho UIC) al trazado en ancho ibérico. Pero, “no se hizo y acabará habiendo un cuello de botella entre Castellbisbal y Martorell”, augura el experto, ya que los convoyes de mercancías procedentes del sur a medida que se complete el Corredor Mediterráneo tendrán que convivir con los numerosos trenes de cercanías.

Obligadas a reducir entre el 10% y el 20% sus servicios

Aunque el peaje es alto por las limitaciones de capacidad, son obras necesarias para tener una red ferroviaria española en UIC conectada con Europa, aseguran fuentes del sector consultadas.

## Obra esencial

Los trenes entre Zaragoza y Barcelona circulan por la línea Lleida-Valls, limitando su longitud a 450 metros, informa el Adif. Los convoyes entre Zaragoza y Constantí, Tarragona o Valencia pasan por la línea de Zaragoza-Mora-Reus, limitando su longitud a los 500 metros. Los trenes entre Barcelona y Tarragona, Constantí o Valencia circulan por las líneas de Valls y Alcover, haciendo maniobras de inversión (cambio de sentido) de locomotoras en L’Espluga de Francolí y limitando su longitud a 450 metros. Finalmente, los trenes que circulan entre Tarragona y las estaciones interiores como Corbera, Selgua o Zuera se desvían preferentemente por la línea Zaragoza-Mora-Reus, limitando su longitud a 450 metros.

La adaptación al UIC del túnel de Roda de Berà y del resto del tramo entre Sant Vicenç de Calders y Tarragona es una obra “esencial” para el desarrollo del Corredor Mediterráneo, ya que “garantizará la conexión en ancho internacional de la zona norte de Tarragona y su gran área de influencia socioeconómica con el norte de Cataluña y Europa y dará continuidad al corredor desde el sur de todo el eje mediterráneo”, argumenta el Adif. Las obras empezaron el 1 de octubre y la previsión es que el servicio se recupere el 3 de marzo.

**Ecco logistics**

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

*Diseñada para operadores logísticos y transportistas*

¡Pruébalo ahora!

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

ISO 14083

GLEC GLOBAL LOGISTICS EMISSIONS COUNCIL

SMART FREIGHT CENTRE ACCREDITATION

IN ACCORDANCE WITH THE GLEC FRAMEWORK



Instalaciones del grupo Garvasa en Penagos (Cantabria), que cuentan con una extensión edificada de 71.000 metros cuadrados.

Operadores Logísticos

## Garvasa crece en Cantabria

El operador, cuyo negocio superó los 44 millones en 2023, tramita la licencia de apertura de una ampliación de 6.000 m<sup>2</sup> en su plataforma de Penagos

Iñaki Eguía | Penagos

El grupo Garvasa está abordando la tramitación administrativa para obtener la licencia de apertura de una ampliación de 6.000 metros cuadrados de superficie en una de sus naves en sus instalaciones en Penagos (Cantabria). Con el desarrollo en curso, la plataforma situada en una parcela de unos 155.000 metros cuadrados en el barrio La Helguera alcanzará una extensión edificada operativa de 71.000 metros cuadrados, destinada a almacenamiento y a los servicios logísticos.

### GRUPO GARVASA

	2023	%23/22	%23/19	2022	2021
<b>Ingresos explotación</b>	<b>44,41</b>	<b>+2%</b>	<b>+30%</b>	<b>43,65</b>	<b>39,03</b>
SA Transvasa	21,22	-4%	+26%	22,07	18,74
Garvasa Logística SL	18,38	+9%	+47%	16,84	15,84
Valle López SL	2,38	+3%	+6%	2,30	2,16
García Valle SL	2,42	-1%	-10%	2,44	2,29
Ebitda	8,87	+3%	-3%	8,58	7,01
Resultado d.i.	8,43	+50%	+28%	5,62	4,73
Patrimonio neto	66,56	+1%	+26%	66,23	61,13
Empleados	430	+2%	+30%	423	409

Millones de euros, salvo empleo.

El proyecto de ampliación del operador cántabro se sitúa adosado a una de las dos naves que dispone en la plataforma de Penagos. Concretamente, está anexo al almacén de 21.000 metros cuadrados, puesto en marcha en 2009, y que tiene 28 muelles para carga general y otros 11 en su espacio destinado a productos con temperatura controlada.

Garvasa se estableció en 2002 en Penagos en una parcela de cerca de 95.000 metros cuadrados, en la que levantó una nave de más de 35.000 metros cuadrados. Con este movimiento daba un paso de gigante en la operativa, que anteriormente realizaba, desde una nave de unos 7.000 metros cuadrados en el Centro de Transportes de Santander, para dar cobertura a Pryca en Cantabria.

Con las nuevas instalaciones, que en 2007 se ampliaron hasta situarse con una extensión de 44.800 metros cuadrados edificados, aumentaba su capacidad para atender la demanda logística procedente de la red de hipermercados y supermercados, en la zona

norte, de Carrefour, grupo de distribución creado en 1999 tras la fusión de Pryca y Continente.

El operador cántabro ha desarrollado, en estas dos últimas décadas, un crecimiento de negocio continuado, para alcanzar una facturación de 44,4 millones de euros en 2023, un 2 por ciento más que en el ejercicio anterior, según los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

En su actividad como operador, realizado por las filiales Garvasa Logística, García Valle y Valle López, generó el pasado año más de 23 millones de euros de ingresos. Esta oferta de servicios incluye la gestión

de pedidos y *stocks*, la logística inversa y de grupajes con mercancías tanto a temperatura ambiente como controlada y negativa, desarrollando un movimiento diario que supera las 200.000 cajas.

Para este desempeño, el grupo cántabro dispone en sus instalaciones de Penagos de sistemas de automatización para la manipulación de palés, un *sorter* con capacidad para clasificar hasta 5.000 cajas cada hora, así como de diversos equipos de robotización en intralogística, entre otros recursos tecnológicos.



Transvasa ha incorporado un camión eléctrico este año.

Garvasa, cuyo origen se remonta a 1957, también integra al flotista Transvasa, que gestiona cerca de una treintena de cabezas tractoras propias y más de 80 camiones rígidos. Además, para este negocio de distribución se refuerza con más de un centenar de transportistas colaboradores.

Transvasa ha modernizado su flota este año con la incorporación de una cabeza tractora eléctrica Volvo FH Electric, así como otras seis unidades del mismo fabricante con motores de combustión. Además, ha adquirido nuevos semirremolques equipados con el sistema de refrigeración Thermo King Advancer A-400.

Ferrocarril

# LFP casi doblará actividad en 2024

Un tren de transporte combinado pasará de pagar un canon de 750 euros a 75 euros por circular por El Pertús

**Eva Mármol | Barcelona**  
El corredor en ancho de vía internacional (UIC) que enlaza el puerto de Barcelona con Europa casi doblará actividad antes de finalizar el año, de acuerdo con las previsiones de Línea Figueras Perpignan (LFP), la sociedad formada al 50 por ciento por el Adif y su homólogo francés para gestionar el tramo internacional de esta conexión. La infraestructura inició el año con un total de 21 circulaciones (en ambos sentidos) semanalmente de trenes de mercancías. Actualmente, está en las 33 circulaciones y LFP espera que se alcancen entre las 38 y las 40 antes de acabar el ejercicio.

En lo que va de año, la actividad en el corredor ha crecido tanto por la captación de nuevos servicios, con Polonia y Alemania, como por el incremento de la periodicidad de algunos ya existentes, como es el caso de la línea de Hupac. “Hay previstos destinos completamente nuevos con diversos países antes de finalizar el año”, señala Petros Papagiannakis, director general de LFP.

Nuevos tráficos a pesar de que todavía no se pueden notar los efectos de la rebaja de los cánones que anunció LFP a finales de septiembre y que entrarán en vigor, de forma permanente, a partir del 15 de diciembre. El descuento de los peajes es del 90 por ciento y manteniendo los incentivos ya establecidos. Ello supone, por ejemplo, que un tren de transporte combinado que recorra entre origen y destino más de 750 kilómetros pasará de pagar un canon por circular por El Pertús de 750,61 euros a 75,06 euros.

El objetivo “no es el trasvase de tráficos del ancho ibérico al UIC, es captar tráfico de la carretera”. Con

la medida, “ayudamos a las empresas ferroviarias a bajar sus costes”. La rebaja, reclamada por los operadores desde que se puso en marcha el corredor en 2010, ha llegado ahora y

no antes porque “había pocas locomotoras y monopolio”, entre otros obstáculos. Durante años, Renfe fue la única empresa con maquinaria preparada para el UIC. Ahora, comparte mer-

cado con Captrain y Transfesa. Además, es el momento oportuno a poco más de un año vista “para que el UIC llegue a Tarragona y el corredor pueda captar más tráficos”.

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

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente

  
Port de Barcelona  
www.portdebarcelona.cat



Imagen de las instalaciones de Car Canarias Logistic en la terminal de Boluda en el puerto de Las Palmas.

Marítimo

# La logística de automoción avanza en Canarias

Puertos de Las Palmas mejora sus instalaciones para la importación de vehículos nuevos, a través de la terminal de Boluda, con nuevos espacios de almacenamiento de los operadores Car Canarias Logistic y Domingo Alonso

**Antonio Martínez** | Valencia

La logística de automoción avanza en Canarias con la mejora de las instalaciones en el puerto de Las Palmas, gracias a la apuesta de dos compañías locales especializadas.

El enclave grancanario, por el que pasa un negocio de importación de más de 50.000 unidades anuales, acaba de mejorar el proceso de importación de vehículos nuevos a la isla, de la mano de dos compañías, Car Canarias Logistic y Domingo Alonso, que han apostado por invertir recursos en las instalaciones de la dársena.

Por un lado, Car Canarias Logistic ha arrendado un espacio de 18.000 metros cuadrados a la terminal de Boluda en el puerto de Las Palmas para concentrar en la instalación las labores de estocaje, inspección y preparación de vehículos.

Boluda Corporación Marítima recibió, antes del verano, una autorización de la Autoridad Portuaria de Las Palmas para poner en servicio un centro de recepción y de

## CRECIMIENTO DE LAS MATRICULACIONES

El mercado de las Islas Canarias viene creciendo año tras año desde el parón de 2020, con una cifra de más de 60.000 unidades de vehículos nuevos.

	2023	%23/22	2022	2021	2020	2019
Turismos	53.445	+19%	44.751	36.534	30.105	58.526
Comerciales	7.842	+28%	6.141	8.044	8.400	13.251
Industriales	510	+47%	348	313	305	486
<b>TOTAL</b>	<b>61.797</b>	<b>+21%</b>	<b>51.240</b>	<b>44.891</b>	<b>38.810</b>	<b>72.263</b>

Fuente: Faconauto.

preparación de coches en su terminal del enclave canario, adaptando sus instalaciones. Una autorización que ha subarrendado a Car Canarias Logistic, una empresa formada por Grupo Ari, Toyota Canarias y Cabrera Medina.

Estas tres empresas vienen teniendo más de 50 por ciento del movimiento total de

vehículos nuevos en la isla. Toyota Canarias gestiona las marcas Toyota y Lexus. Grupo Cabrera Medina tramita Fiat, Fiat Comerciales, Jeep, Opel, Peugeot, Alfa Romeo, Abarth, Lancia, Seat, Cupra, Ford y Volvo. Por su parte, Grupo Ari representa marcas como Renault, Dacia, Nissan, Kia, Mazda, Fiat, Fiat Comerciales, Abarth, Jeep, BYD, Subaru, KGM, Mitsubishi y Maxus.

Con esta apuesta, la terminal de Boluda en el Puerto de Las Palmas ha dado un salto cualitativo en su oferta de servicio afianzando su apuesta por impulsar la logística del automóvil. Esta actividad se une a la del tráfico de contenedores, que, entre otras navieras, realiza para el armador danés Maersk.

### Buques de Suardiaz

Boluda viene operando en exclusiva la descarga de todos los vehículos nuevos que arriban a Las Palmas a través de los buques

de la naviera Suardiaz. La terminal destina 40.000 de los 173.500 metros cuadrados de su concesión a la logística de la automoción.

En esta primera fase del proyecto, la terminal espera habilitar espacio para atender alrededor de 2.400 automóviles: 1.100 para Car Canarias y el resto para los demás importadores, facilitando la retirada de todas las marcas. Asimismo, Car Canarias dispondrá de una nave de 1.000 metros cuadrados en la concesión de Boluda para las operaciones de control, inspección, desparafinado y entrega de vehículos.

Car Canarias destaca que “es un proyecto vivo que se ha estructurado en dos fases”. La primera fase, bajo una inversión inicial de más de 600.000 euros, ha permitido la construcción de la campa, los boxes de puesta a punto y la estructura de la campa. En una segunda fase, se prevé la construcción de un edificio sostenible que reemplazará la estructura actual, ha indicado la compañía. El edificio será equipado con paneles solares en su cubierta.

#### Silo vertical de Domingo Alonso

Junto a las instalaciones de Car Canarias Logística, destaca la apuesta inversora de la empresa Domingo Alonso Group que ha puesto en marcha en el muelle de La Esfinje, a cuatro kilómetros de las instalaciones de Boluda, un silo vertical con una superficie de 90.000 metros cuadrados.

La instalación, con un total de seis plantas, tiene capacidad para almacenar 6.000 vehículos. El proyecto absorbió una inversión de 26 millones de euros.

El silo, cuya obra comenzó en 2022, quiere convertir a Las Palmas en una “autoterminal inteligente que incorpore tecnología de vanguardia y soluciones de digitalización para garantizar la máxima eficiencia en las operaciones”.

La instalación de Domingo Alonso Group incluye un taller de chapa y pintura de aproximadamente 1.100 metros, con la última tecnología para reacondicionar y reparar vehículos, así como un taller de inspección pre-entrega, un tren de lavado y un punto de suministro de combustible y cargadores eléctricos.



Swissport ocupará las instalaciones de IAS Handling en El Prat.

Aéreo

## Swissport se hace con la terminal de El Prat

El operador de *handling* se impone a la oferta de ACL para ocupar las instalaciones en primera línea del centro de carga que deja vacías IAS

Eva Mármol | Barcelona

Swissport Handling ocupará las instalaciones que dejará vacías IAS en primera línea de la terminal de carga del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. El operador de *handling*, que ya estaba presente en el aeródromo, se impone a la oferta presentada por ACL (Aerospace Cargo Logistics), también con instalaciones en El Prat.

La diferencia de las ofertas ha sido por menos de tres euros al año: 67.270,23 euros al mes el primero (2025) en la propuesta de Swissport Handling y 67.270 euros en la de ACL, como ya publicó Transporte XXI. El alquiler mí-

nimo fijado por Aena en las bases del concurso era de 58.495,85 euros mensualmente.

#### Dos naves

Swissport ocupará el espacio que liberará IAS Handling cuando este operador se traslade a las instalaciones que, a su vez, dejará vacías la integradora DHL.

La terminal está formada por dos naves de 2.924 y 443 metros cuadrados de superficie, respectivamente. Cuenta con 2.318 metros cuadrados más por el lado tierra y 911 por el lado aire. La duración del contrato es por un periodo de 10 años. Su uso es ex-

clusivo para la actividad de *handling* y/o *autohandling* de mercancías no incluida la rampa (subida de la carga a la bodega del avión), almacenaje, transporte y distribución.

Swissport Handling está presente en el aeropuerto catalán desde el año 2000. La filial de la multinacional de origen suizo Swissport, que cuenta con más de un centenar de terminales de carga, ya se presentó, el año pasado, al concurso convocado por Aena para hacerse con la terminal de WFS (Worldwide Flight Services Servicios Aeroportuarios), la más grande de El Prat y que mantiene el mismo inquilino.

Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!

ewals.es

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



AP. DE HUELVA

Imagen de la actual terminal ferroviaria del Puerto de Huelva.

Ferrocarril

# Huelva da un impulso definitivo al intermodal

El puerto onubense aborda un plan inversor de 20 millones de euros para adecuar su trazado ferroviario con Sevilla a trenes de 750 metros y aumentar la capacidad de su terminal para manejar tráfico de semirremolques

**Antonio Martínez** | Valencia  
El Puerto de Huelva, que preside Alberto Santana, aborda un impulso definitivo al negocio intermodal del enclave. En los últimos años, la entidad optimizó su red ferroviaria interna y se expandió en el exterior con la adjudicación de la terminal de Majarabique, que explota Termisur Eurocarga.

Con ello, logró abrir un corredor intermodal entre la dársena y el interior peninsular para el tráfico de contenedores.

En esta apuesta, la Autoridad Portuaria tiene nuevos retos por delante, valorados en un plan inversor de 20 millones de euros. Un plan que permitirá adecuar las infraestructuras externas al enclave y posibilitar el desarrollo de nuevos flujos de mercancías para los opera-

dores de la dársena, centrada en tráfico con las Islas Canarias, Marruecos y el norte de Europa.

Por un lado, el Puerto de Huelva ha actualizado junto al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) el plan financiero que deberá permitir la mejora pendiente de la línea ferroviaria Huelva-Sevilla. Con esta actuación se tiene que proceder a la ampliación de capacidad para la puesta en servicio de trenes de mercancías de hasta 750 metros de longitud.

En concreto, Adif ha procedido a la modificación, junto a Puertos del Estado, del convenio regulador de las aportaciones financieras de la Autoridad Portuaria de Huelva con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

De esta forma, la Autoridad Portuaria de Huelva se encargará de aportar hasta el 70 por ciento de la financiación de la adecuación del trazado ferroviario, si no se logran fondos europeos para el proyecto. Esto supondrá la aportación de un máximo de 11 millones de los 15,7 millones de euros que cuesta la actuación planteada por Adif en esta infraestructura ferroviaria que actualmente tiene serias limitaciones de capacidad.

En el caso de recibir financiación europea, la contribución de la Autoridad Portuaria se reduciría a 3,5 millones de euros, mientras que Adif se encargaría de la ejecución de 12,2 millones de euros con cargo a los Fondos MRR dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea.

La actuación comprende la redacción de los proyectos de apartaderos para trenes de mercancías en Salteras y Escacena, así como las obras de plataforma, vía, electrificación e instalaciones de seguridad, junto a las asistencias técnicas. La financiación de la actuación debería estar completada en el ejercicio 2026, de acuerdo a la agenda del convenio firmado inicialmente en junio de 2017.

Por otro lado, el Puerto de Huelva va a dar un salto cualitativo en sus instalaciones interiores con la ampliación de su terminal ferroviaria. El enclave tiene 15 ofertas de UTE y empresas de construcción para la ejecución de una tercera vía y poder implantar el servicio de autopista ferroviaria en la instalación. El objetivo del enclave, con una inversión de 7,6 millones de euros, es promover un sistema de transporte combinado, con una línea lanzadera de ferrocarril destinada al transporte de camiones.

La actual terminal ferroviaria está adaptada a trenes de 750 metros de longitud y dispone de un diseño de doble vía. Para la planificación de la autopista, el puerto tiene una previsión de tráfico de tres trenes semanales, con una capacidad de 30

semirremolques. El objetivo es que los tráfico serán refrigerados y de carga seca, con posibilidad de carga en semirremolques y contenedores.

La nueva vía tendrá 1.211 metros de longitud, lo que permitirá extender la terminal hacia el suroeste, sumando 15.112 metros cuadrados adicionales a la instalación, que ya contaba con 33.750 metros cuadrados pavimentados.

€  
7,6

MILLONES  
DEDICADOS A  
LA MEJORA DE  
LA TERMINAL

Carretera

# Orvival gana contrato de Ford

El flotista murciano arranca los tráficós por carretera entre la planta de Almussafes, las terminales portuarias de Sagunto y Valencia y la campa de almacenamiento ubicada en Cheste

**Antonio Martínez | Valencia**

Orvival se ha adjudicado el transporte por carretera de Ford en Valencia. El flotista murciano ha arrancado los tráficós entre la planta de la multinacional en Almussafes y las terminales portuarias de Sagunto y Valencia, así como con la campa de almacenamiento ubicada en Cheste, según confirmó a Transporte XXI, Joaquín Vicente Fernández, consejero delegado de Orvival Trans.

Vicente explicó que “este nuevo acuerdo refuerza la posición de Orvival como un socio clave en la logística del sector automotriz, consolidando su presencia en un puerto estratégico para la distribución de vehículos en Europa, así como para los vehículos de importación de la marca”.

La compañía murciana reemplaza las labores que venía realizando desde 2018 Compañía Aragonesa de Portacoche (Capasa), una filial de Transfesa, para los movimientos de exportación de Ford entre la planta y la terminal portuaria.

“Para nosotros, esta adjudicación es un reconocimiento al esfuerzo y dedicación que ponemos en cada operación”, indicó Vicente, tras poner el foco en el importante reto al que se enfrenta la compañía “para manejar una logística de esta magnitud”.



Portavehículos de Orvival en la terminal de Ford en Valencia.

El contrato se enmarca dentro de la estrategia de crecimiento y expansión de Orvival, adelantó la compañía, “reforzando nuestra relación con los principales fabricantes de automóviles en España”.

El flotista murciano ya tiene experiencia en el puerto de Valencia. Antes del verano, fue la compañía encargada del transporte del primer cargamento que llegaba a España de la marca china Jaecoo, operaciones realizadas en la terminal portuaria de Grimaldi. Orvival viene encargándose de la logística de distribución de los fabricantes chinos, gestionando tráficós para SAIC Motor, BYD y Chery Automobile, los tres gigantes del motor en el país asiático.

Hay que recordar que Ford viene traba-

jando de la mano de la Autoridad Portuaria de Valencia para poder componer una lanzadera ferroviaria, “con una rotación de tres entradas y tres salidas”. El proyecto viene retrasándose en el tiempo por la problemática de las obras del Corredor Medi-

terráneo, así como por el coste económico en el cambio de la solución de la carretera al ferrocarril. Por este motivo, la multinacional suspendió en agosto sus trenes internacionales de piezas y componentes, como ya avanzó Transporte XXI.

Te muevas como te muevas,  
**descárgate**  
**noveuskadi**

Encuentra en la nueva aplicación toda la información que necesitas para planificar tus desplazamientos del día a día.

Google Play App Store

Carretera

# Truck & Wheel Logistics añade más huella exterior

El grupo navarro establece una nueva plataforma en Survilliers (Francia) tras posicionar el pasado año sus primeras instalaciones en Suecia, ambas con unas superficies cercanas los 25.000 m<sup>2</sup> de almacén



Iñaki Eguía | Arazuri

Truck & Wheel Logistics ha fortalecido su presencia en el mercado francés con su establecimiento en una de las cuatro naves que componen el parque logístico de La Porte des Champs en Survilliers, todas ellas con una superficie aproximada de unos 25.000 metros cuadrados.

El grupo navarro ha iniciado su actividad en esta nueva plataforma de Survilliers con la apertura de una cámara frigorífica que presta servicio a Primaprix. Este desarrollo forma parte de un proyecto más amplio, que también incluye la preparación de pedidos y su distribución, para la cadena española de supermercados, que planifica expandir su red de establecimientos en el país gallo.

En Survilliers ha arrancado con una cámara frigorífica

La nueva instalación de Truck & Wheel Logistics consolida su presencia en la región de la capital francesa, donde también gestiona otro almacén propio en Tigery. En esta misma área metropolitana, el operador navarro incorporó durante el pasado año un camión Volvo FE Electric para realizar la distribución nocturna de las piezas de recambios, a los concesionarios de Volvo Cars France en París.

La nueva instalación de Truck & Wheel Logistics consolida su presencia en la región de la capital francesa, donde también gestiona otro almacén propio en Tigery. En esta misma área metropolitana, el operador navarro incorporó durante el pasado año un camión Volvo FE Electric para realizar la distribución nocturna de las piezas de recambios, a los concesionarios de Volvo Cars France en París.

## GRUPO TW LOGISTICS

Ingresos explotación: **163,18**

Ebitda: **18,76**

Resultado d.i.: **12,47**

Patrimonio neto: **39,33**

Empleados: **287**

Millones de euros, salvo empleo. Ejercicio 2022.

Imagen de las instalaciones de TW Logistics en Survilliers.

También, conforme a su apuesta de internacionalización, el operador logístico navarro añadió, el pasado año, un nuevo mercado a su presencia en Francia, Portugal y Reino Unido, con su implantación en Suecia. En este país nórdico dispone en Staffanstorp, en las proximidades de Malmö, de unas instalaciones, con una superficie de almacén que rondan los 25.000 metros cuadrados, para ofrecer servicio a la industria de componentes de automoción.

Por otra parte, Truck & Wheel Logistics ha alquilado este año, en el polígono industrial Llano del Espartal (Alicante), una nave que cuenta con 2.500 metros cuadrados edificados y con cuatro muelles de carga.

El grupo navarro gestiona una red de más de 35 centros logísticos repartidos en España, Portugal, Francia, Reino Unido y Suecia, con una extensión acumulada que supera los 500.000 metros cuadrados.

Truck & Wheel Logistics ofrece almacenamiento, servicios 4PL, consultoría, transporte, carga completa, distribución exprés y nocturna, y paletizado. Su flota también incluye camiones cisterna, basculantes y pisos móviles.

El grupo obtuvo con los negocios de transporte por carretera y operador logístico, desarrollado por seis filiales, una facturación acumulada de 163,1 millones en 2022, un 16 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revela la última edición del Libro Blanco de Transporte por Carretera y Operadores Logísticos de Transporte XXI.

# 16%

CRECIERON  
LAS VENTAS DE  
TW LOGISTICS  
EN 2022



Truck & Wheel Logistics incorporó un camión eléctrico en 2023 para la distribución nocturna de recambios para Volvo Cars France en París.

Carretera

# Agetrans ultima la adquisición de Grupo Perea

El flotista murciano contempla reforzar su flota propia de 300 vehículos con otros 200 de la alicantina, para ampliar sus rutas con Alemania

Iñaki Eguía | Totana

Agetrans Demetrio e Hijos contempla dar un salto cualitativo durante las próximas semanas, en su negocio de transporte de carga refrigerada, con la adquisición de Grupo Perea, que se encuentra en fase de procedimiento concursal desde el pasado mes de junio.

Agetrans, que gestiona una flota propia formada por unos 300 camiones, a los que se añaden un centenar de subcontratados, pretende reforzar sus ac-

tivos de transporte por carretera para agregar hasta otros 200 vehículos pesados con los que operan las seis empresas que conforman Grupo Perea.

La compra del flotista alicantino permitirá a la compañía murciana lograr una mayor presencia en Alemania, así como diversificar sus actuales rutas, en las que Reino Unido y Países Bajos representan el 40 por ciento, cada uno, de su actividad.

Grupo Perea, que engloba a

Agencia de Transportes San Bartolomé; Transportes Fruteros; Perea; Transportes Frigoríficos Oriol; Dalías Transport; y Transportes Frigoríficos Alpe; generó un volumen de negocio conjunto de más de 86 millones de euros en 2022, un 44,1 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.

La base operativa de Grupo Perea en Orihuela (Alicante) se extiende sobre una superficie de 40.000 metros cuadrados, en los cuales albergan los surtidores, un taller de mantenimiento y revisión preventiva de vehículos y equipos de frío, un lavadero de camiones y un aparcamiento.

El operador alicantino inició en 2021 una apuesta por el transporte intermodal con el embarque mensual de más de

un centenar de semirremolques frigoríficos en la autopista ferroviaria europea que explota VIIA entre Le Boulou y Bettenbourg.

Por su parte, Agetrans tiene su sede en Totana sobre una superficie de 60.000 metros cuadrados, en la que dispone de



Foto de las instalaciones de Agetrans en Totana (Murcia).

almacenes dotados de cámaras frigoríficas, entre otros equipamientos. La compañía murciana obtuvo una facturación de 35,2 millones de euros en el pasado ejercicio, casi un 1,5 por ciento más que en 2022.

## TOMORROW. MOBILITY

WORLD CONGRESS  
5 - 7 NOVEMBER 2024  
BARCELONA

Fira Barcelona  
www.tomorrowmobility.com  
X in @

## MOVE BETTER



THE EVENT FOR A BETTER MOBILITY

Ferrocarril

# Castellón lanza la caña al intermodal

La futura terminal ferroportuaria, con una inversión de 30 millones de euros, empieza a atraer el interés de operadores por su estratégica posición en el Corredor Mediterráneo

**Antonio Martínez** | Valencia

El Puerto de Castellón, que preside Ruben Ibáñez, está intensificando su apuesta por la diversificación con la mirada fijada en el desarrollo del intermodal al calor de su proximidad al trazado del Corredor Mediterráneo.

A las obras, ya en marcha, de su nuevo acceso ferroviario por el sur, el puerto sitúa su esfuerzo en la puesta en servicio de su Estación Intermodal; una instalación llamada a ser clave en el impulso de la logística en la provincia, con el desarrollo de nuevos servicios regulares para el transporte de contenedores y graneles.

Para ello, la entidad portuaria ha lanzado el concurso de construcción de la instalación, con un presupuesto de 30 millones de euros y un plazo de ejecución de 18 meses. Para la actuación, que se han presentado once ofertas del sector de la construcción, ya hay operadores interesados en optar a la explotación de la misma.

La terminal podrá tratar 40 trenes a la semana

Y es que el enclave planea que la futura terminal pueda acoger dos tipos de tráfico, atendiendo a la demanda de sus actuales concesionarios.

Por un lado, estima que se podrán componer trenes de graneles sólidos con longitudes de 230 metros, con tráfico como cemento y clínker, para su transporte en tolvas cerradas. Y, por otro lado, la instalación plantea trabajar trenes de contenedores de tracción eléctrica con longitudes máximas de 500 metros, que permitirán el acarreo de 37,4 UTI por convoy, con un peso máximo de 1.240 toneladas.

El objetivo es tener habilitada la primera fase de la estación intermodal en 2026. La instalación ferroviaria, con ancho mix-

to, tendrá 3 vías de recepción y expedición de trenes, 2 vías de carga y descarga y 4 vías de mango, en una primera etapa.

Para una segunda fase, se ha proyectado aumentar la capacidad hasta 4 vías de recepción y expedición, 4 vías de carga y descarga y 4 vías de mango. Todas las vías de carga y descarga tendrán una longitud mínima de 800 metros y sus cabeceras estarán electrificadas. La estación tendrá dos vías de conexión con la vía general del nuevo acceso sur al puerto.



Obras del nuevo acceso ferroviario por el sur al puerto de Castellón.

El espacio para el apilado de contenedores tendrá 4.950 metros cuadrados. La transferencia de contenedores se realizará mediante apiladores de alcance (*reach stacker*) en la primera fase a tres alturas para envases llenos. El espacio se verá reducido en la segunda fase a 40,75 metros de ancho, para la instalación de la vía 4 de carga y descarga.

De acuerdo con el estudio de demanda realizado, la estación intermodal se diseña para un escenario medio de tráfico de 40 trenes a la semana y un total de 90.000

TEU/año, más de 66.000 UTI/año y más de 1,7 millones de toneladas en el horizonte del 2044. El tráfico con origen o destino al puerto supondrá el 39 por ciento de los trenes totales, mientras que en un 61 por ciento será tráfico industrial procedente de la carretera.

El puerto dispone actualmente de una precaria terminal ferroviaria de contenedores en su zona norte, que lleva desde el año 2017 sin acoger convoyes. La intención de la Autoridad Portuaria de Castellón es que esta instalación esté operativa cuando se ponga en funcionamiento la nueva intermodal. Además, la dársena norte dejará de estar conectada con la red ferroviaria a través del acceso norte.

La conexión entre las instalaciones portuarias con la red general se ha venido realizando mediante un ramal en vía única no electrificada que parte del apeadero de Las Palmas, situado al norte de la estación de Castellón, dentro de la línea Valencia-Tarragona. Este ramal, de 6,8 kilómetros, tiene 19 cruces a nivel y atraviesa zonas urbanizadas en los últimos años, lo que lo hace poco operativo.

De ahí, que Adif, junto a la Autoridad Portuaria, hayan impulsado un nuevo acceso ferroviario por el sur, cuyas obras marchan a buen ritmo con el objetivo que entre en explotación, a más tardar, a finales de 2026 ya que dispone de ayudas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

El acceso permitirá al enclave estar conectado tanto con el Corredor Mediterráneo en ancho internacional, como con el resto de la península en ancho ibérico, bajo una inversión de 159 millones de euros.

Carretera

# Freire se estira en Europa

El transportista gallego contempla seguir aumentando su actual flota de 17 camiones de la mano de Cortizo, fabricante de sistemas de aluminio y PVC

**Iñaki Eguía | Padrón**

Transportes y Logística Freire ha expandido su actividad como flotista, iniciada en 1992 con un camión para rutas regionales, con el continuo desarrollo internacional de su cliente referente, el grupo Cortizo. Este fabricante gallego de sistemas de aluminio y PVC cuenta con nueve plantas productivas repartidas en España, Francia, Eslovaquia y Polonia, con una capacidad productiva anual de 150.000 toneladas.

Desde Padrón (A Coruña), municipio que acoge las sedes centrales del grupo Cortizo y del flotista, se inician las rutas nacionales de los camiones de Freire, así como a Portugal, Francia, Italia, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Austria, Polonia, República Checa, Eslovenia, Croacia, Suiza y Alemania, su principal destino exterior.

## Cargas de retorno

Para los retornos a Galicia, Transportes y Logística Freire, además de la carga de Cortizo, también acarrea para otros gru-

pos industriales como Finsa y DS Smith, así como del sector de alimentación con Estrella Galicia, Vegonsa, Gadisa y Froiz, entre otros clientes.

Freire desarrolla su operativa de transporte por carretera con una flota de 16 cabezas tractoras y 21 semirremolques *tautliner*, junto con un tren de carretera compuesto de un tres ejes y un remolque de dos ejes.

El crecimiento constante del parque móvil se refleja en que el transportista gallego tenía 15 camiones en 2023, este año son 17 vehículos pesados, y “para el próximo ejercicio contemplan seguir incorporando más unidades”, según aseguraron desde la dirección de la empresa a Transporte XXI.

Al mismo tiempo, Freire está invirtiendo en la renovación de la flota con camiones MAN, con las nuevas gamas Euro 6D-510 y Euro 6E-520. Para el próximo año contempla probar la futura versión MAN TGX 2025, con motor D3066, con el fin de

seguir reduciendo consumos y emisiones de CO2. Tras completar la modernización de la flota, proyecta encargar su certificación de huella de carbono.

La compañía gallega emplea un sistema de Locatel para el control sobre las localizaciones y rutas de los camiones y sobre los tiempos de conducción y

segunda generación o la norma europea de estiba EN12195, además de facilitar el CAP.

El flotista dispone en el polígono industrial de Pazos, en Padrón, de una nave de 1.000 metros cuadrados, que alberga un almacén de mercancías con un pequeño taller, y las oficinas que contempla ampliar. Para el



Imagen de la flota de Transportes y Logística Freire.

descanso de los conductores, con el objetivo de ajustar las entregas de mercancías en día y hora a los clientes.

Freire, que trabaja exclusivamente con conductores propios, también se encarga de la formación de los nuevos y jóvenes transportistas y de actualizar conocimientos para los experimentados, en temas como los tacógrafos inteligentes de

estacionamiento de los camiones emplea el espacio del parking privado facilitado por el grupo Cortizo.

Transportes y Logística Freire generó unos ingresos de 2,24 millones de euros en 2023, un uno por ciento más que en el año anterior, así como un alza del 35,9 por ciento sobre 2021, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- SERVICIOS EN TERMINALES
- ESCUELA DE FORMACIÓN DE MAQUINISTAS

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

Marítimo

# Ership fortalece su negocio granelero

El grupo naviero gana capacidad en su red de concesiones portuarias, refuerza su flota mercante y negocia poder arrancar con trenes entre el Mediterráneo y el interior peninsular en 2025

**A. Martínez** | Valencia

El grupo naviero asturiano Ership, propiedad de la familia Alvargonzález, está fortaleciendo su negocio granelero en España. La compañía, de luto en el momento de cerrar esta edición por la muerte de su presidente Gonzalo Alvargonzález, ha reforzado su red de concesiones portuarias, inyectando mayor capacidad en sus operaciones con graneles sólidos.

El grupo acaba de incorporar a su perímetro una nueva terminal en el Puerto de Sevilla situada al sur del recinto en la Dársena del Cuarto.

La instalación, que arrancó sus operaciones en octubre con dos buques de cereal, va a ser operada durante 50 años por Almacenes y Depósitos Portuarios, una empresa formada por los grupos Ership y Portillo. Ha supuesto una inversión de 14 millones de euros en su construcción, maquinaria y desarrollos de naves para la logística del cereal.

La estibadora es una de las firmas que, junto con las terminales de Gijón, Cádiz, Tarragona y Cartagena, han recibido nuevas grúas móviles que permiten operar de graneles, siderúrgicos y *project cargo*.

Su última apuesta es la terminal del puerto de Sevilla, de la mano de su socio Portillo

Y es que las concesiones de Ership, ubicadas en toda la geografía portuaria española, están diversificadas en dos áreas: los tráficos agroalimentarios, donde destacan los cereales, piensos y sal común, y los tráficos energéticos, con el carbón, clínker y cemento, como principales productos.

Asimismo, viene potenciando los tráficos de mercancía sobredimensionada y proyectos especiales gracias a la polivalencia de sus instalaciones. Por sus volúmenes vienen destacando las terminales de Tarragona, Cartagena, Gijón, Valencia, Cádiz, Sevilla, Almería, Huelva, Marín y Ferrol.

## División naviera

Junto al desarrollo en tierra, Ership ha incorporado el granelero "Ruma" que viene a añadir más oferta de bodega en tráficos *tramp*, actividad en la que está especializado. Se trata de servicios a medida para un cargador, lo contrario a las líneas regulares que cubren un itinerario específico.

Con el carguero, de 157 metros de eslora y 27 de manga, Ership alcanza una flota de cinco buques, según los datos de la Asociación de Navieros Españoles (Anave).



Ership es uno de los principales grupos dedicados a la logística del granel sólido en España.

## FLOTA MERCANTE AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA GRANELERA

La estructura naviera de Ership muestra un predominio de las operaciones dedicadas a los tráficos agroalimentarios y energéticas, con buques de tamaño medio que se centran en viajes dedicados.

BUQUES	AÑO	TIPO	SERVICIO	GT	TPM	CAPACIDAD
Dominica	2001	Carga general	Tramp	10.132	13.022	583.043
Don Juan	2007	Granelero	Tramp	14.116	21.057	940.466
Elena	2012	Granelero	Tramp	16.042	24.918	1.069.400
Souselas	2007	Granelero	Tramp	14.116	20.709	940.474
Ruma	2013	Granelero	Tramp	16.088	26.091	1.115.221
<b>TOTAL</b>				<b>70.494</b>	<b>105.797</b>	<b>4.648.604</b>

Datos de capacidad en pies cúbicos. Resto en toneladas. Fuente: Anave.

El nombre del granelero, que realizó en septiembre su primera escala en Cádiz, rinde homenaje al recuerdo del naviero Romualdo Alvargonzález, empresario que fuera presidente del grupo hasta su fallecimiento en 2023.

El buque trabajó su operativa en la dársena de la Cabezuela del puerto gaditano, donde descargó 20.200 toneladas del clín-

El puerto seco de Algodor, de interés para Ership

ker, una zona del enclave por la que Ership viene apostando en los últimos años de la mano de la compañía Estibadora Gaditana junto a Grupo Portillo.

Por último, uno de los objetivos de la compañía es entrar en el mercado intermodal peninsular. Para ello, viene negociando con la Autoridad Portuaria de Cartagena su entrada en la gestión de un cargadero de

Cargadores

# El metanol avanza en Ferrol

Forestal del Atlántico lanza la manifestación de interés para los trabajos de construcción de la instalación del proyecto Triskelion, con una inversión de 186 millones de euros

**Iñaki Eguía | Ferrol**

Forestal del Atlántico continúa avanzando con el proyecto Triskelion para la construcción, en el puerto de Ferrol, de una planta que producirá unas 40.000 toneladas anuales de metanol verde, y que podrán incrementarse hasta las 56.000 toneladas en fases posteriores.

El último paso dado ha sido la publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de la manifestación de interés para los trabajos de construcción de la planta de Mugarodos, mediante un contrato 'llave en mano' de los servicios de ingeniería de detalle, suministro, construcción y puesta en marcha (EPC).

**Planta de CAC**

El proyecto Triskelion, que supondrá una inversión de 186 millones de euros, engloba una planta de captura y almacenamiento de carbono (CAC), con una capacidad estimada de 4.666 Nm<sup>3</sup>/h, que se utilizará para el tratamiento de las

emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la central de cogeneración de Mugarodos. Además, incluye una instalación de electrolisis, con una capacidad estimada de 66 MW, para obtener oxígeno e hidrógeno del agua, y que utilizará electricidad con garantía de origen renovable.

una planta de licuefacción y almacenamiento del oxígeno generado en la de electrolisis para la producción de 5.600 Nm<sup>3</sup>/h, y con el sistema de interconexión de todas las instalaciones.

La fecha límite para la presentación de las solicitudes de participación se ha establecido para el próximo 30 de noviembre.

Triskelion es el primer proyecto de interés estratégico de la Xunta de Galicia que completó toda la tramitación ambiental para comenzar la fase de construcción, con la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental positiva (DIA) y de la Autorización Ambiental Integrada (IPPC) al inicio del 2024.

Forestal del Atlántico firmó, el pasado diciembre, el acuerdo de subvención con la Comisión Europea de 49 millones de euros, comprometiéndose a iniciar las obras en el segundo semestre de 2025 para empezar a producir el metanol verde al inicio de 2028.



Instalaciones de Forestal del Atlántico en el puerto de Ferrol.

La manifestación de interés también establece una planta de metanol con una capacidad de 156 toneladas métricas por día, diseñada para operar entre el 50 y el 100 por cien de su capacidad, que sintetizará y producirá metanol verde utilizando el CO<sub>2</sub> capturado y el hidrógeno verde obtenido por las plantas anteriormente mencionadas.

La hoja de ruta se completa con



ERSHIP

cereales en Algodor (Madrid), con una superficie de 11.029 metros cuadrados. Este es un espacio que Adif adjudicó al puerto murciano, que, a su vez, sacó a concurso para dar la explotación a un privado. Un contrato al que solo se presentó Ership en 2023.

**Carbono cero**

La intención es arrancar en 2025 con operaciones intermodales para graneles entre el Mediterráneo y el interior peninsular, para lo cual un puerto seco en la zona de Aranjuez, "una zona que tiene una importante industria granelera y a la que se sirve actualmente por carretera".

Ership apuesta por "disponer de una línea directa de ferrocarril desde Cartagena con el interior peninsular para atender a las industrias con mayor sostenibilidad y un servicio de carbono cero".

**SynConHub**  
**E-COMMERCE PLATFORM**

SCAN ME!

**COSCO SHIPPING**  
We Deliver Value

**DIAMOND LINE**  
Diamond Line, Diamond Quality!

**Medatlantic**  
Customs & Global Logistic Operator  
Offshore Services  
Airfreight Services Specialist

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

**TRACE CERTIFIED** **IATA**

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

www.medatlanticmanagement.es

**Logística Castillo**

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

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

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular



ALCAMPO

Cargadores

La flota de reparto del nuevo centro es eléctrica o híbrida.

# Alcampo estrena almacén robotizado para *online*

Invierte 19,4 millones de euros en una plataforma logística de 26.500 m<sup>2</sup> en San Fernando de Henares (Madrid), que cuenta con una flota propia de 100 camiones híbridos y eléctricos

**Carlos Sánchez | Madrid**  
Alcampo ha inaugurado oficialmente su nuevo Customer Fulfillment Center (CFC), ubicado en San Fernando de Henares (Madrid). El centro, que echó a rodar operativamente en julio, representará un impulso al desarrollo del comercio *online* de la compañía, según explicó Américo Ribeiro, director general de Alcampo.

La nueva instalación forma parte del proyecto de proximidad digital iniciado en 2021 junto a Ocado Solutions. Alcampo ha invertido 19,4 millones de euros en el CFC, que cuenta con 26.500 metros cuadrados de superficie de almacenaje construida sobre una parcela de 60.000 metros cuadrados. En el centro trabajan más de 300 personas, entre personal de Alcampo, Ocado Solutions y del operador logístico Salvesen Logística.

El almacén, que incorpora tecnología avanzada de Ocado, como un brazo robótico que

utiliza la visión por computador, está diseñado para preparar hasta 280.000 pedidos semanales realizados a través de la *web* de la compañía. Al mismo tiempo, la aplicación de inteligencia artificial (IA) permite optimizar la recepción, decantado, preparación, cargas y entregas de pedidos, además de monitorizar la mercancía desde que entra en el almacén hasta que se carga en los camiones.

Como avanzó este periódico en su día, Alcampo ha apostado por la internalización de la flota de vehículos de reparto para toda la Comunidad de Madrid, que está integrada por un centenar de camiones híbridos o eléctricos y que conducen 110 profesionales de su propia plantilla. De esta forma, "somos fieles al compromiso con la sostenibilidad", señaló Ribeiro.

El CFC dispone de un surtido de más de 25.000 referencias, tanto a temperatura am-

biente como frescos y congelados. En la zona ambiente, la temperatura se mantiene constante a 24 grados, mientras que en la zona de frío se sitúa entre los 2,7 y los 2,9 grados y en la de congelado alcanza los 20 grados bajo cero. El 75 por ciento de la mercancía que se mueve en la plataforma es de temperatura ambiente, el 22 por ciento de frío y el 3 por ciento de congelado.

De la recepción de la mercancía y de su gestión se encargan los profesionales de Salve-

sen Logística, que los introducen en la denominada 'colmena', donde se encuentran todos los productos en el interior de cubetas. En ese momento, un millar de robots se mueven por la rejilla a 4 metros por segundo para acercar productos a los brazos robóticos o estaciones manuales para hacer el *picking* de los productos.

Una vez realizado el *picking*, los pedidos, que se organizan en cajas, pasan por una zona de automatización de carga completa por rutas, denominada *autoframeload* que permiten aligerar el trabajo físico. En apenas 5 minutos se disponen en los camiones de reparto, que tienen capacidad para albergar hasta 80 cajas cada uno.

El reparto se realiza en franjas de una hora desde las 7 de la mañana hasta las 22 horas en toda la región, si bien el proyecto contempla alcanzar más zonas a lo largo de su desarrollo. En concreto, el objetivo es alcanzar un radio de acción de cerca de 300 kilómetros, incluyendo el reparto en ciudades como Zaragoza, según avanzó Ribeiro.

## Proyecto 'phygital'

El proyecto de proximidad digital de Alcampo y Ocado conlleva, además del desarrollo del almacén altamente robotizado, la renovación de la *web* de Alcampo y la incorporación de la *app*, así como la implementación del procedimiento ISF (*In-Store Fulfillment*) en las tiendas que preparan pedido *online*, permitiendo, de esta mane-



Foto de grupo de directivos y autoridades, durante la inauguración del centro.



TRANSPORTE XXI

ra, duplicar la tasa de productividad a la hora.

En el acto de inauguración de las instalaciones, Américo Ribeiro estuvo acompañado por el presidente de Ocado Solutions, Gregor Ulitzka; el alcalde de San Fernando de Henares, Javier Corpa; y la directora general de Comercio de la Comunidad de Madrid, Marta Nieto; entre otras autoridades.

La reciente apertura del CFC de Alcampo en San Fernando se suma a la nueva macroplataforma de la compañía en Illescas (Toledo), cuya primera fa-



Imagen de la reciente edición de 'Connecta', organizada por Alpega.

Imagen de la 'colmena' del nuevo almacén robotizado de Alcampo.

se se puso en marcha este verano. Esta instalación contará, una vez completada, con 98.500 metros cuadrados de superficie construida para almacenaje y 12,2 metros de altura sobre una parcela de 183.000 metros cuadrados.



TRANSPORTE XXI

Eventos

# Espacio para el *networking* logístico

Alpega celebró la 14ª edición de 'Connecta', que reunió en Madrid a más de 500 profesionales del sector de toda Europa

C. Sánchez | Madrid

Alpega celebró recientemente en Madrid la 14ª edición de 'Connecta', uno de los eventos de *networking* logístico de más tradición en Europa. La edición de este año ha contado, por primera vez, con la presencia de empresas cargadoras, que han podido reunirse con transportistas, operadores logísticos y transitarios en un área destinada específicamente para ello.

'Connecta 2024' reunió a más de 500 asistentes y 200 empresas de toda Europa

los días 10 y 11 de octubre. El evento se basa en el principio de poner en contacto a los profesionales del sector a través de encuentros guiados y presentaciones estratégicas, lo que permite "construir una comunidad que pone la carga en movimiento", señalan desde Alpega.

Natasha Adams, CMO de Alpega, valoró positivamente esta edición de 'Connecta', en un encuentro con los medios de comunicación. Adams destacó, entre otras cuestiones, la participación significativa de jóvenes profesionales, el apetito por conectarse de todos los profesionales que participaron en el evento, así como la presencia de empresas cargadoras. "Alpega es la única compañía que ofrece bolsa de cargas y TMS para cargadores de forma simultánea", recordó Adams.

La edición 2024 de 'Connecta' contó con una sesión de charlas y talleres para los profesionales, entre las que destacó la presentación de 'The road travelled: Navigating the future of Europe's road freight market', un análisis realizado por Boston Consulting Group (BCG) sobre las tendencias de la industria. También resaltó la conferencia 'Conecta con éxito: Dominando el arte del *networking*', de José María Sallés.

¡Muchas gracias a todos!

# Ajuste de oferta para asegurar mejores precios

Flotistas y transitarios constatan que los precios del transporte están evolucionado hacia una tendencia alcista, mientras el repunte de los tráficos aumenta las oportunidades

**Antonio Martínez** | Valencia

El transporte portuario en Valencia, dedicado al acarreo de contenedores, está atravesando una complicada etapa. “Sube y baja, es nuestra tónica”, explica un veterano flotista, señalando que “hemos aprendido a vivir bajo la incertidumbre en una época turbulenta, salpicada por decenas de incidentes, donde se ha visto un repunte del trabajo, pero sin que ello venga rodeado de una mayor rentabilidad”.

Empresarios y directivos de empresas de transporte, con intereses directos en los tráficos portuarios, señalan que “la competencia desleal o la morosidad han reducido su intensidad”, aunque en la política de precios se sigue una guerra abierta por cada viaje de los 6.000 camiones que trabajan en la dársena.

El transporte “sigue envuelto en una política de precios bajos, aunque sí hemos observado que hay un descenso de empresas que compiten ilegalmente en el sector”, explica Carlos Prades, presidente de la Federación Valenciana de Empresarios Transportistas.

En cuanto al escenario actual, los empresarios consultados vienen a coincidir en que “las pymes se están desmantelando, no hay chóferes, con lo que ha empezado a subir el precio del transporte, con precios de entre 0,90 y 1,2 euros por kilómetro”. Y es que algunos empresarios creen que “para que hubiera un equilibrio perfecto para que un camión generara rentabilidad verdadera es que el precio del kilómetro estuviera en el precio del litro de gasóleo, sin el IVA”.

Estos medios revelan que “en Valencia hay más batalla por las cargas que en otros puertos como Barcelona”, pero “nuestro exceso de

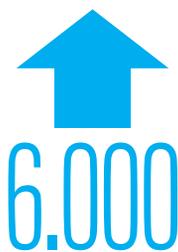
oferta ya se está ajustando”. En el mercado “hay muchos autónomos que se han retirado, empresas que no han renovado su oferta, pero, aunque suba el precio, es muy difícil montar nuevas estructuras, porque no hay chóferes”.

El mercado atestigua que en Valencia “hay días donde faltan camiones y otros en los que sobran”, un contexto de negocio “en el que el camión nunca puede ganar dinero, porque es un rompepiernas, y los costes son brutales por que el tiempo es lo más caro del mundo. Sigue habiendo empresas que traba-

jan a pérdidas y no se enteran, porque además cuando te aprieta la naviera estás muerto”, indica un veterano empresario. No obstante, se coincide en que hay una mejor oferta para asegurar altos precios. Y es que, en la opinión de varios empresarios, “centrar el tiro en el monocliente es un error. Lo veremos en las cuentas de 2023, y, visto lo visto, 2024 no va ser tan trágico. No se esperan cierres de empresas”, indica el directivo de un operador logístico.

Una de las preocupaciones empresariales es responder con garantías a los servicios que prestan para navieras y transitarios, atendiendo en paralelo a la necesaria descarbonización del sector. “Un problema que evidencia una tendencia al crecimiento de los precios y una derivada hacia una posible competencia desleal, porque podemos ver a transportistas que apuestan por la ecología de sus operaciones con otros que, con la excusa del precio bajo, pues no proceden a la reconversión”, indican desde el sector.

Y es que la descarbonización es “la excusa perfecta” para poder subir los precios o para bajarlos “si las



**6.000**  
CAMIONES, MEDIA DIARIA DE 2023, UN TRÁNSITO QUE SIGUE CRECIENDO



TRANSPORTE XXI

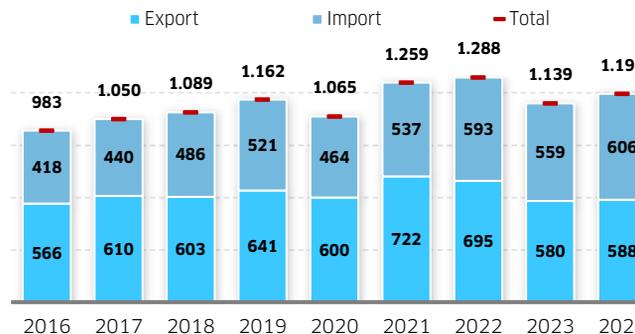
## RECUPERACIÓN DE VOLÚMENES

Los tráficos de contenedores llenos de importación y exportación han empezado a recuperarse en 2024, tras la fuerte desaceleración de los dos últimos años.

### AÑO COMPLETO



### ENERO-AGOSTO



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



Operaciones terrestres en la zona sur del Puerto de Valencia.

## Flotistas solicitan flexibilizar los flujos

“Hay que arbitrar medidas desde las navieras y las terminales para que se produzca un reajuste de los flujos, con una mayor laminación de las operaciones que nos permita no tener que aumentar, sin medida, los recursos de los que se disponen durante determinados días, mientras hay periodos sin viajes”, explican flotistas consultados.

El sector encara el último trimestre de 2024 “con optimismo, pero bajo la preocupación del contexto económico que no termina de convencernos”. La sensación del sector logístico es de “crecimiento, pero sin alcanzar grandes impulsos”, sostienen transitarios, “porque el azulejo en exportación aún sigue muy parado”. Los tráfico indican un aumento superior al 10 por ciento, con un movimiento que supera los 200.000 TEUs mensuales de carga local,

tanto de importación, exportación y cabotaje. De hecho, los flujos detectados por Aduanas han experimentado un ligero crecimiento en las últimas semanas, con movimientos diarios de 8.000 camiones de entrada y salida por la puerta sur de la dársena, la única vía de entrada al recinto.

El sector viene de “una desaceleración de tráfico”, a la que hoy une “la inflación generalizada, la tensión bélica internacional y el problema del mar Rojo, que hace cada vez más complejo que la cadena de suministro siga su curso con normalidad”, agrega un operador logístico. “Por si faltaba algo, la huelga de los estibadores estadounidenses nos puso en otra dimensión, porque ha podido convulsionar aún más la cadena logística por la falta de alternativas directas a la costa Este”.

El sector encara el último trimestre con “preocupación”

empresas no lo hacen. Debería exigirse desde las navieras una política común en esta derivada de la actividad”.

Junto al “problema” de la descarbonización, se describe que otro hándicap es la escasez de conductores “donde no encontramos soluciones”, junto a la falta de agilidad

en los servicios de ITV y de áreas de descanso y estacionamiento seguro. En este sentido, varios de los empresarios consultados admiten que “para poder ser competitivos a medio plazo vamos a necesitar nuevas líneas de ayuda para la renovación de las flotas, dentro de un contexto inflacionista”.

### ALFREDO ROIG FONS, S.L.U CUENTA CON MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

Contamos con una amplia flota de cabezas tractoras, recientemente renovadas, con **emisiones de escape Euro 6**, dado nuestro compromiso con el medio ambiente.

Nuestro equipo humano desde nuestros conductores, principal motor de nuestra empresa, como operativos, administrativos y directivos, están **altamente cualificados y en constante formación**, renovándose y adaptándose a las demandas y exigencias, tanto de nuestros clientes como del sector.

Como prueba de ello contamos con las **certificaciones ISO 9001** calidad, **ISO 14001** medio ambiente, **GPD** para transporte de medicamentos y la **evaluación SQAS**, sistema de seguridad, calidad, protección, medio ambiente y RSC (Responsabilidad Social Corporativa), destinado a empresas que trabajan en la industria química y/o prestan servicios logísticos de distribución de productos químicos.



**ARF**  
TRANSPORTE TERRESTRE  
ALFREDO ROIG FONS, S.L.U.



(+34) 963 248 394

alfredoroig@alfredoroig.es

Polígono Industrial Ciudad de Mudeco, Calle Ejército del Aire, 15  
46930 Quart de Poblet, Valencia, ES



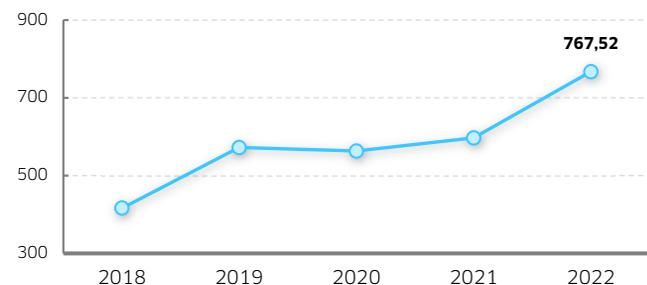
TRANSPORTE XXI

# Mercado ficticio de precios altos

Los cargadores abonaron importes más altos por la escasez de camiones, en un marco de ayudas del Gobierno, situaciones que maquillaron en 2022 el aumento de la rentabilidad de las empresas de transporte en Valencia, con ventas de 767 millones

## CRECIMIENTO DESORBITADO DE LA FACTURACIÓN

El transporte portuario en Valencia incrementó sus ventas un 29% en 2022, en un año en el que el tráfico de contenedores solo creció en un 2,3%.



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

**Antonio Martínez | Valencia**  
El sector del transporte terrestre de contenedores en el puerto de Valencia concentró unas ventas de 767 millones de euros en 2022, último año con datos registrales disponibles. Dos centenares de proveedores de transporte, que se disputan un mercado de dos millones de TEU, operan en las terminales portuarias.

Un negocio en el que la participación foránea, de compañías radicadas fuera de la provincia de Valencia, supone alrededor de una tercera parte de las operaciones, indican fuentes empresariales. De acuerdo a la facturación agregada de 2022, el sector aumentó su volumen un 29 por ciento, un incremento alejado del crecimiento del tráfico *import-export*, cuyos volúmenes crecieron apenas un 2,3 por ciento durante el citado ejercicio.

La facturación del conjunto de empresas analizado muestra "el dopaje" de las cuentas del sector por el efecto de las ayudas administrativas que hubo por parte del Gobierno durante el citado ejercicio, así como de un mayor esfuerzo de los cargadores que tuvieron que abonar importes más altos por la escasez de camiones en

Operaciones terrestres en la zona sur del puerto de Valencia.

2022. Hay que recordar que el Gobierno puso en marcha una ayuda de 1.250 euros por tractora, así como bonificaciones al gasóleo profesional que han maquillado las cuentas.

El informe elaborado anualmente por Transporte XXI, de forma continuada desde el ejercicio 2005, en base a los asientos disponibles depositados en el último año de 139 compañías, que daban empleo directo a 3.186 personas, muestra la flota dedicada al transporte de contenedores en el puerto de Valencia, con domicilio fiscal en la provincia.

### Crece la rentabilidad

De los 767 millones de euros recogidos en el informe, las empresas logran un resultado de 32,2 millones de euros, es decir, obtiene una rentabilidad del 4,19 por ciento. Ésta creció un 255 por ciento entre 2022 y 2021, triplicando la registrada en 2021, que fue del 1,64 por ciento.

El sector valenciano avanzó 12 puntos por encima del dato del transporte en España, cuyas ventas aumentaron un 16,9 por ciento, hasta sumar 27.333 millones de euros, de acuerdo con el Libro Blanco del sector de Transporte XXI.



Esto supondría que el conjunto analizado concentra el 2,8 por ciento de la facturación de todo el negocio del transporte por carretera en España, y el 80 por ciento de las ventas de todo el acarreo de contenedores, que sumó un volumen de negocio de 948 millones de euros en 2022.

En la clasificación por ventas sobresale Medlog Spain Logistic, operador de Grupo MSC, que viene ofreciendo soluciones de transporte tanto a la naviera como a transitarios, y que viene también trabajando, junto a flota propia, con una red de proveedores externos que realizan sus servicios de acarreo

de contenedores por carretera, junto a la potenciación de sus líneas ferroviarias.

Por su parte, entre las diez primeras firmas están Transportes Remedios Torres, Docks Logistics Spain, Transportes Alonso Salcedo, Syrtrans Logística, Avanza Logistics y Transbonafont, todas ellas en un ran-

go de ventas entre 20 y 35 millones de euros. Completan las diez primeras posiciones Anymore Transport, Rafael Guillén Marcián y Comercial de Transportes Joman, con ventas entre 16 y 20 millones.

2022 “fue un año glorioso, se cobró, aunque es verdad que las ayudas de la Administración vinieron bien y cuando el mercado se tensó, al cliente se le soltaba más la mano porque tenía miedo”, explica un flotista con intereses en varios puertos españoles. Y es que los empresarios admiten que sacaron tajada porque “los cargadores tenían miedo a quedarse sin transporte”, dado que la oferta era muy limitada.

De ahí que la mayoría admite que “las facturaciones de ese año son una fantasía, lo que importa son los resultados”. Y aquí viene otro lamento “lograr un 10 por ciento de rentabilidad en transporte, después de todo lo que llevamos en los últimos años, es una verdadera aberración y debería estar por encima”, matizan.

Hay otras empresas que ni siquiera alcanzan este promedio de rentabilidad, sobre todo,

nuestro objetivo es defender las cuentas de la transitaria sin perder dinero por ello”.

Desde estas posiciones empresariales se afirma “que hay mucho engaño a los clientes en las cuentas, porque no se pueden presentar esas rentabilidades del 10 por ciento, y algunas empresas se beneficiaron en 2022 de la escasez de camiones

que tenían ciertas navieras”. Y es que en los resultados se observa “la protección” de las empresas con sus clientes principales, ya que, en muchos casos, “a menores resultados, precios

más reducidos de transporte”.

“Nuestro objetivo es ahorrar dinero en nuestro trabajo”, explica un veterano empresario, indicando que “ahí vemos los casos de empresas que se paran en un tamaño, que no ganan mucha más dimensión, pero sí que han avanzado en rentabilidad interna, bien porque han maximizado su número de viajes con la misma flota de camiones o bien porque han captado nuevos tráficos en el mercado”.

“En el año 2022 hubo una afluencia brutal de ayudas, creció la bonificación del gasóleo

Escasa oferta y las ayudas mejoraron los ingresos de las empresas durante el ejercicio 2022



Las empresas valencianas concentran el 80 por ciento de las ventas del transporte portuario en España.

aquellas relacionadas con redes transitarias. En este sentido, el directivo de una destacada transitaria valenciana reconoce que “solo tenemos transporte para dar servicio”, mientras que los flotistas puros “necesitan una mayor rentabilidad, sacudiendo al mercado, trabajan para su bolsillo, mientras que

y aumentó el precio del transporte, porque no había camiones en el mercado”, detalla otro flotista, indicando que “pasamos de rentabilidades del 3 al 10 por ciento en un mercado ficticio, un hito que “no creo que volvamos a tener y que le pasará factura a muchos si los tráficos no avanzan”.

## Avanzando con prudencia bajo el control de navieras y transitarios

El sector de la logística terrestre del contenedor transita con prudencia. Se frenan las renovaciones o adquisiciones de material, mientras que alarma y mucho cómo generar nuevos conductores. El tamaño, la dimensión empresarial, es una preocupación constante, como lo es la necesidad de la financiación. De ahí que haya grupos inversores que han dirigido su mirada hacia las empresas de transporte de contenedores como un valor refugio temporal

Varios empresarios consultados predicen que “va a haber problemas, incluso cierres, porque hay empresas que han comprometido demasiada estructura. Creen que lo que pasó en el año 2022 es repetible en el tiempo y han hecho cuantiosas inversiones en un escenario irreal”.

Lo que hoy parece descartado es que “vuelva a haber un proceso concursal importante, como ya lo ha habido en el pasado. Ahora parece que todo está más controlado, pero nunca se sabe si la financiera te deja de apoyar o si la transitaria o la naviera tienen una mejor oferta”, explica un veterano flotista.

Eso sí, los empresarios tienen claro que deben fortalecer la innovación y la tecnología en sus empresas. Muchos piden ayudas, otros exigen a las propias navieras y transitarias que les acompañen en la transición medioambiental y tecnológica, “porque el camión no lo aguanta todo”.

La clave está en el modelo futuro de empresa y cómo seguir avanzando con prudencia bajo el control de navieras y transitarios. “Puedes crecer con ellos, pero sin ellos es muy difícil, solo si con el paso de los años has tejido una

flota importante, y aún con eso, ellos tienen la carga y quien tiene la mercancía tiene el poder”, explica un empresario.

De ahí, que en el sector convivan dos modelos, el basado en el crecimiento de flota propia y el alimentado con autónomos, lo que ha generado una situación de mercado híbrido. “No hay un modelo definido, puedes ser *partner* de naviera o buscar viajes entre los transitarios”, concluye.

## TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

## RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES QUE OPERAN EN EL PUERTO DE VALENCIA

RK	EMPRESA	AÑO CONSTITUCIÓN	VENTAS				Resultado	Patrimonio	Empleo			
			2022	%22/21	%22/19	2021				2020	2019	2018
1	Medlog Spain Logistic SL	2019	173,14	+33%	+48%	129,96	113,09	117,23	0	0,69	2,97	83
2	Transportes Remedios Torres SL	1994	35,87	+62%	+129%	22,16	17,32	15,64	12,94	3,22	4,73	217
3	Docks Logistics Spain SA	1996	29,61	+36%	+63%	21,83	16,94	18,20	17,15	3,40	29,83	213
4	Transportes Alonso Salcedo SA	1987	26,34	+31%	+47%	20,17	20,74	17,86	17,61	0,18	0,94	112
5	Syrtrans Logística SA	1977	25,55	+33%	+45%	19,21	15,31	17,67	15,97	2,50	6,96	119
6	Avanza Logistics SL	2009	21,03	+29%	+56%	16,24	13,72	13,52	12,02	0,81	1,62	17
7	Transbonafont SL	1993	20,62	+17%	+27%	17,70	19,27	16,28	16,49	0,88	4,86	99
8	Anymore Transport SL	1995	19,33	+19%	+57%	16,19	12,51	12,32	12,16	1,62	7,12	36
9	Rafael Guillén Macián SL	1996	16,97	+30%	+46%	13,05	9,79	11,62	8,67	0,78	2,79	9
10	Comercial de Transportes Joman SL	1980	16,63	+44%	+130%	11,58	8,18	7,22	5,69	1,42	2,46	45
11	Boluda Truck SL	1996	15,40	+217%	+395%	4,85	3,52	3,11	3,18	0,88	1,57	120
12	Laumar Cargo SL	1992	13,62	-16%	-38%	16,13	s.d.	21,81	18,89	0,08	0,54	39
13	SUMR Transcontainer SL	1998	12,61	+55%	+90%	8,16	6,09	6,63	2,71	1,54	3,08	90
14	Alfredo Roig Fons SL	1989	12,43	+129%	+138%	5,43	4,67	5,21	5,29	1,40	2,82	70
15	Trans Benifayo SL	1985	12,38	+21%	+50%	10,26	8,74	8,24	7,38	0,27	3,02	69
16	Logística Chema Ballester SL	2013	10,37	+29%	+29%	8,07	7,66	8,03	7,48	1,23	3,71	80
17	Ramírez Dolz SL	2007	9,94	+25%	+74%	7,97	5,65	5,71	4,84	0,05	1,67	8
18	Megatrac 2000 SL	1997	9,93	+37%	+52%	7,26	7,49	6,54	6,36	0,20	0,72	83
19	Trans Valemara SL	1993	9,54	-	+10%	s.d.	9,20	8,72	8,86	0,03	0,37	21
20	Transportes Leopoldo Romero SL	1985	8,65	+64%	+117%	5,27	4,00	3,99	4,13	1,13	3,53	52
21	Star Logisgroup F Guillén SL	2011	8,27	+40%	+41%	5,90	5,43	5,87	1,95	0,15	0,18	18
22	Transportes Generales Ortega SL	1995	7,83	+44%	+123%	5,42	3,89	3,52	2,93	0,41	1,30	52
23	Alcotransa Grupo Logístico SL	1999	s.d.	-	-	7,70	6,59	5,94	5,59	0,15	1,54	47
24	Grupo Sición Ibérica 2000 SL	2013	6,72	+46%	+63%	4,59	4,59	4,12	3,90	0,12	0,51	7
25	Transportes Rafa Solera SL	2007	6,44	+51%	+110%	4,25	3,23	3,07	2,78	0,09	1,15	52
26	Conte Trans 2000 SL	1996	6,25	+57%	+197%	3,99	2,06	2,10	2,32	0,24	0,56	17
27	Toysán Transport SL	1995	5,93	+32%	+33%	4,48	4,01	4,46	3,88	0,37	0,43	37
28	Operador Logístico Lopeval SL	2012	5,87	+30%	+48%	4,52	3,91	3,96	2,96	0,23	0,86	15
29	Transportes Generales Celis SL	1999	5,73	+15%	+31%	4,96	5,06	4,36	5,00	0,48	0,81	25
30	Telemix Logistic SL	2007	5,68	-5%	+8%	5,98	5,07	5,25	5,17	0,30	1,53	49
31	José Miguel Arevalo SL	2003	5,59	+16%	+22%	4,83	4,15	4,59	s.d.	0,03	0,22	23
32	Transte Logística SL	2002	5,59	+18%	+34%	4,75	4,26	4,16	4,50	-0,05	0,69	4
33	Aviargo SL	2013	s.d.	-	-	5,53	4,61	4,59	4,15	0,04	0,87	39
34	Transportes Enrique Tomás Calpe SL	2016	5,34	+21%	+91%	4,41	4,06	2,79	1,87	0,13	0,68	46
35	AM Cargo Servicios de Transporte de Contenedor SL	2013	4,82	+79%	+51%	2,69	2,84	3,19	2,88	0,29	0,76	27
36	Ocean Truck SL	2010	4,76	+24%	+58%	3,83	2,89	3,01	2,59	0,33	1,17	12
37	Newcont Logística SL	2014	4,75	+26%	+56%	3,78	3,24	3,04	3,00	0,03	0,25	6
38	Dotahur SL	2002	4,57	+11%	+57%	4,12	2,76	2,91	2,60	0,09	2,04	31
39	Transportes Toramo SL	1994	4,56	-3%	+10%	4,71	3,96	4,15	3,83	1,00	9,12	36
40	Transportes Vicente Brull SL	1990	4,25	+41%	+43%	3,02	2,80	2,97	2,54	0,29	0,85	37
41	Sigma Logística SL	2006	4,15	+43%	+81%	2,90	2,51	2,30	2,23	0,06	0,70	5
42	Transportes Salom SA	1977	4,06	+13%	+19%	3,59	3,48	3,42	3,85	0,09	0,31	26
43	Transportes Sebastián Tico SL	1997	3,99	+5%	+13%	3,80	3,60	3,53	3,49	0,02	0,54	30
44	Abbey Logist 21 SLU	2005	3,88	+30%	+52%	2,99	2,43	2,56	2,41	0,04	0,28	27
45	Windward OT SL	2017	3,79	-	+51%	s.d.	s.d.	2,51	0,58	0,06	0,16	2
46	Transportes Globalizados SL	2000	3,72	-48%	-54%	7,16	8,22	8,09	7,32	0,18	0,64	12
47	Transportes Gruval SL	2012	3,69	+24%	+39%	2,97	2,35	2,65	2,55	0,46	2,16	26
48	Leader Transport SL	1990	3,65	+16%	-23%	3,13	3,30	4,71	3,77	0,00	0,14	9
49	Vínculos Comerciales Europeos SL	2008	3,64	+22%	+38%	3,00	2,45	2,64	2,79	0,40	0,96	30
50	Silotrailler SL	2008	3,46	+25%	+44%	2,77	2,40	2,41	1,11	0,07	0,31	15
51	Transportes Ireneo e Hijos SL	1985	3,37	+19%	+9%	2,83	2,25	3,09	3,16	0,16	0,40	36
52	Eurotruck Logística SL	2000	3,36	+43%	-1%	2,35	2,45	3,38	3,38	0,00	0,23	33
53	Cisternas Hnos Fajardo SL	2011	3,25	-1%	+22%	3,27	2,86	2,67	2,73	0,24	1,64	23
54	Trans Laniet SL	1997	3,24	+38%	+24%	2,35	2,43	2,61	2,42	0,03	0,58	10
55	Joman Logistic SL	2003	3,21	+8%	+6%	2,99	3,05	3,03	2,39	0,08	0,45	14
56	Patrick Logistics & Transport SL	2015	s.d.	-	-	3,12	2,49	1,92	1,56	0,04	0,54	47
57	Transportes Joan e Ignasi Grau SL	1999	3,06	+5%	+23%	2,91	2,68	2,49	2,29	0,08	0,38	34
58	Royal Reefer SRL	2016	2,99	+72%	+237%	1,74	1,27	0,89	0,61	0,24	0,65	22
59	Onsares Logistic SL	2013	2,91	+48%	+81%	1,97	1,65	1,61	1,36	0,03	0,25	3
60	Transportes Pérez Amer SA	1983	s.d.	-	-	2,77	2,41	2,45	2,48	0,19	2,05	24

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE VALENCIA

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

RK	EMPRESA	AÑO CONSTITUCIÓN	VENTAS							Resultado	Patrimonio	Empleo
			2022	%22/21	%22/19	2021	2020	2019	2018			
61	Chema Ballester SL	1988	2,74	+33%	+47%	2,07	1,67	1,86	1,77	1,45	18,30	4
62	Transportes Pellicer e Hijos SL	1977	2,66	+46%	+138%	1,83	1,01	1,12	0,74	0,04	0,39	8
63	Transportes Pedro Chicano SL	2015	2,61	+49%	+9%	1,75	1,73	2,39	2,51	0,03	0,25	9
64	Linco Trans SL	2005	2,54	+46%	+100%	1,74	1,39	1,27	1,35	0,26	0,84	17
65	Transeje SL	1991	2,53	+16%	+47%	2,17	1,80	1,72	s.d.	0,01	0,45	47
66	Transportes y Contenedores Lunara SL	2014	2,47	+25%	+58%	1,97	1,58	1,56	1,44	0,01	0,23	20
67	Gallego Álvarez SL	1990	2,39	+26%	+41%	1,90	1,58	1,69	1,58	0,22	0,76	17
68	Transportes López Gadea SL	2004	s.d.	-	-	2,37	1,75	1,67	1,46	0,04	0,40	16
69	Totaltrailer Levante SRL	2001	s.d.	-	-	2,36	1,79	1,97	2,18	0,06	0,21	22
70	Operador Logístico Roigtesa SL	2004	2,27	+9%	+44%	2,09	1,58	1,57	1,26	0,03	0,15	2
71	Indoarte Quality Logistic SL	2004	2,26	+20%	+34%	1,88	1,55	1,69	1,34	0,01	0,33	13
72	Jesús Company García Transport Intermodal SL	2001	2,22	+43%	+89%	1,55	0,89	1,17	0,90	0,55	1,99	9
73	Julián Peñarubia SL	2013	2,14	+29%	+73%	1,66	1,15	1,24	1,03	0,32	0,68	18
74	Transjibau SL	2019	2,06	+58%	-	1,30	0,44	0	0	0,03	0,12	4
75	Spain Road Logistics SL	2004	2,05	+101%	+157%	1,02	0,96	0,80	0,80	0,14	0,62	15
76	Antonio García SL	1981	1,96	+67%	+48%	1,17	1,41	1,32	1,18	0,20	0,55	13
77	Valencia Trucks Port SL	1993	1,95	+35%	+44%	1,45	1,20	1,36	0,78	0,01	0,50	16
78	Transportes Dolscar SL	2003	s.d.	-	-	s.d.	1,91	2,67	2,29	-0,47	0,11	22
79	Transportes Integrales Hermofer SL	2009	1,69	+23%	+92%	1,37	1,14	0,88	0,63	0,01	0,14	16
80	Ros Logistic SL	1997	1,58	-16%	+11%	1,87	1,27	1,43	0,94	0,02	0,18	27
81	Transportes Perales SL	1975	1,55	-3%	-21%	1,60	1,73	1,96	2,14	-0,27	2,73	12
82	Nualtruck SL	2013	1,50	+66%	+133%	0,90	0,68	0,64	0,50	0,06	0,38	7
83	Sheymitrans SL	2008	s.d.	-	-	s.d.	1,44	1,99	1,86	-0,24	0,20	14
84	Servitrans Levante SL	1998	1,43	+14%	-3%	1,26	1,49	1,48	1,50	0,04	0,21	13
85	Lesedi la Rona Trans SL	2020	1,39	+49%	-	0,93	0,28	s.d.	0	-0,13	-0,01	5
86	Transportes Encarnación Giménez SL	1992	1,38	+25%	+31%	1,10	0,86	1,06	0,85	0,02	0,54	6
87	Transportes Aimar Levante SL	2001	1,37	+60%	+62%	0,86	0,77	0,84	1,09	0,01	0,19	11
88	Transportes Manuel Beza SL	1993	1,30	-	+17%	s.d.	1,10	1,11	1,08	0,08	0,73	13
89	Teus Logistic Transport SL	2008	1,28	+53%	+77%	0,84	0,66	0,72	0,69	0,02	0,34	8
90	Contrailer Logística SL	2010	1,28	+48%	+167%	0,86	0,67	0,48	0,31	0,02	0,07	3
	Otras empresas activas (49 empresas)		23,39	-5%	-21%	24,47	22,82	30,92	32,83	0,10	5,83	189
	Empresas inactivas en 2022 (18 empresas)		0	-100%	-100%	0,63	41,09	39,05	38,30	-	-	-
	<b>TOTAL EMPRESAS DE CONTENEDORES PUERTO VALENCIA</b>		<b>767,52</b>	<b>+29%</b>	<b>+34%</b>	<b>596,69</b>	<b>563,29</b>	<b>572,21</b>	<b>416,35</b>	<b>32,19</b>	<b>162,62</b>	<b>3.186</b>

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.

**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

in Instagram YouTube  
[www.fabrisem.com](http://www.fabrisem.com)

# Estrategia intermodal

Los operadores valoran la apuesta inversora del Puerto de Valencia facilitando el desarrollo y adecuación de las infraestructuras ferroviarias para lograr un transporte sin emisiones en la próxima década

**Antonio Martínez** | Valencia  
“No va a ser el mejor año de nuestra vida”. Así, de claro, se expresaba a Transporte XXI un veterano empresario dedicado al intermodal, anunciado los problemas que hay con las obras que se están realizando para mejorar el trazado de varias líneas ferroviarias y “que nos están causando importantes demoras en el corredor de Madrid”.

Y es que la sonrisa de años pasados se ha tornado en “incertidumbre” por los calendarios de obras, impulsados por Adif, que permitirán la modernización de todas las infraestructuras del Corredor Mediterráneo. “Los trenes con demoras tan altas no son competitivos y nos están produciendo pérdidas de explotación”, se lamentan desde terminales y consignatarias valencianas.

Y la huella de las obras se observa en el día a día del tráfico. Hasta el pasado mes de agosto, el tráfico intermodal en Valencia solo crecía en un 1,69 por ciento, con un flujo de 160.232 TEU, mientras que los tráficos por carretera habían avanzado un 10 por ciento.

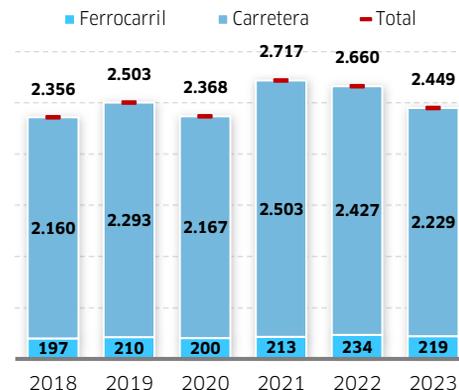
El desequilibrio en el crecimiento del intermodal respecto al tráfico puro de carretera continúa. En 2023, el tráfico ferropuerto experimentó un retroceso del 6 por ciento, con un volumen de 219.238 UTI, una reducción en la línea de la bajada del flujo por carretera



Operaciones intermodales en la terminal de Fuente San Luis (Valencia).

## AL RITMO DE LA ECONOMÍA GLOBAL

El tráfico ferropuerto descendió un 6% en 2023, tras un ciclo de expansión de flujos entre 2020 y 2022.



En miles de TEU. Tráfico de contenedores llenos y vacíos, no incluido el transbordo. Fuente: A.P. de Valencia.

que aminoró un 8 por ciento.

El resultado del tráfico, bajo el impulso de las navieras, viene demostrando que “existe capacidad para crecer en los próximos años” y más gracias a las obras que ha venido realizando la Autoridad Portuaria de Valencia para dotar a todas sus terminales de ancho europeo.

El enclave va a duplicar la vía, implementando el tercer hilo ferroviario entre los muelles de Poniente y Levante, en la zona norte, donde se encuentra ubicada la terminal de APM Terminals. En la zona sur ya se ha acometido esta actuación con la remodelación y adaptación de las vías entre el muelle de Poniente y el muelle de Cos-

ta, y la modernización de la terminal de CSP Spain. Asimismo, el puerto está destinando ingentes recursos económicos en la modernización del corredor ferroviario con Zaragoza, la puesta en marcha del acceso ferroviario a Sagunto y la futura intermodal de Fuente San Luis.

Operadores indican que “estamos creando una red de infraestructuras muy potente que nos va a permitir dar un salto muy importante a medio plazo”. Por ello, matizaron, “es la hora de atraer carga de puertos de Portugal y del norte de España, como Bilbao, así como de la zona logística de Aragón y Andalucía, porque tenemos que hacer válida nuestra conectividad marítima”.

Estos medios confirman que “hay mercados que no terminan de fluir, porque también hay puertos como Barcelona que los han venido trabajando históricamente, pero nos tienen que ver como una alternativa potente”.

El objetivo trazado por la Autoridad Portuaria es potenciar una red de puertos secos, junto a inversores privados, procurando “consolidar una cadena logística sostenible” dentro del plan estratégico de afrontar la descarbonización y ofrecer un transporte con cero emisiones en el enclave.

Las obras van a penalizar el crecimiento a lo largo de 2024



## Tu operador intermodal de confianza

Confía en los mejores y despreocúpate

- Transporte ferroviario de contenedores con conexiones y entrega a todos los puntos a nivel nacional.
- Transporte por carretera de contenedores a nivel nacional.
- Medios de transporte propios y subcontratados.
- Explotación de terminales ferroviarias interiores en Torrejón de Ardoz y Córdoba a través de su filial LTF.
- Tramitación de tránsito T1 mediante garantía global en Aduana de Valencia.



LAUMAR CARGO, S.L.
• Avenida del Puerto 189
• 46022 VALENCIA
• Tel: +34 963 306 768

# Más digitalización para un transporte rápido

El Puerto de Valencia ampliará la automatización de sus carriles de salida para el tráfico pesado en el acceso sur, que genera un flujo de más de 6.000 camiones diarios

A.P. DE VALENCIA



**Antonio Martínez | Valencia**

El Puerto de Valencia ha arrancado un plan de modernización de su único acceso al enclave, por el sur del recinto, que permitirá mayor flexibilización de la accesibilidad del transporte de mercancías por carretera.

Con la actuación, la Autoridad Portuaria, que preside Mar Chao, tiene como objetivo mejorar la salida de vehículos, ampliando el número de carriles de salida y actualizando y mejorando los mismos, reduciendo tiempos de espera e incidencias, a fin de disponer de un sistema eficiente de última generación, para conseguir rapidez.

Para ello, el organismo ha avanzado que se va a proceder a una actualización de los

cinco carriles para la salida automática, sustituyendo el *software* y *hardware* existente y obsoleto por sistemas de última generación. Asimismo, se procederá a individualizar la gestión de los carriles, instalando un PLC (autómata programable) por carril, lo que supondrá que, en caso de que un sistema automatizado presente problemas afecte solo a ese carril.

Junto a estas medidas, el puerto ha decidido la inclusión de dos nuevos carriles en el sistema de automatización. Estos carriles, utilizados actualmente para vehículos ligeros o camiones con vacíos, serán transformados para la gestión automática, instalando, para ello, todos los sistemas ne-

Imagen de la salida sur, la única, que tiene el Puerto de Valencia.

cesarios para su integración. Este plan inversor en la mejora de la gestión del flujo de salidas del recinto portuario, valorado en alrededor de medio millón de euros, va a permitir mejorar el alto volumen de tráfico que se evacúa por la salida sur del Puerto de Valencia. Este es el único acceso para vehículos pesados existente, que, según los datos de la Autoridad Portuaria, viene alcanzando un promedio de más de 6.000 camiones diarios.

El organismo explica que “el bajo número de carriles automatizados hace que cualquier mal funcionamiento o pequeña avería del sistema suponga la congestión de los viales portuarios, llegando a bloquear el acceso de los transportistas a las terminales”. Y señala que “estas situaciones se van agudizando, debido a la antigüedad de los elementos que componen el sistema y a su arquitectura actual de tres autómatas programables para los cinco carriles automatizados”.

Al concurso abierto para mejorar la accesibilidad se han presentado las empresas Electronic Traffic, Fulton y Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, según han avanzado fuentes de la Mesa de Contratación del enclave valenciano.

## Acceso norte

Los transportistas vienen reclamando una mayor flexibilidad en las salidas del recinto, aparte de venir de forma “histórica” reivindicando la puesta en marcha de un segundo acceso, por el norte, al enclave, bajo una solución subterránea que “no dañe a las playas, ni a la zona urbana”.

El puerto ha venido estudiando las soluciones, pendientes aún de conocer, con la consultora Ineco, a la que solicitó un informe para determinar la actuación y su presupuesto aproximado.

**TRANSPORTE DE CONTENEDORES MARÍTIMOS  
DEPOT · GRUPAJE Y TRASBORDO DE MERCANCÍAS**

Plaza Alquería de Culla, 4. Oficina 309  
Edificio Albufera Center · Alfafar · Valencia · España  
Tlfs: 961 107 936 · 961 225 272

**trafmafe.es**




Marítimo

# Calma tensa en los muelles

Los estibadores americanos retoman la actividad en los puertos de la costa Este y del Golfo de Estados Unidos, tras tres días de huelga que pusieron en jaque al comercio marítimo mundial, mientras continúan las negociaciones con la patronal en su intento de frenar el avance de la automatización en las terminales de contenedores

Iñaki Eguía | Washington D. C.

El cierre de los 36 puertos de la costa Este y del Golfo de Estados Unidos, que representan más del 50 por ciento del comercio americano, amenazaba con ocasionar unos “efectos similares a los provocados por la crisis sanitaria”, si la huelga se dilataba en el tiempo, según advirtieron a Transporte XXI representantes de Feteia. De momento, ha vuelto la calma tensa a los muelles. Tras tres días de huelga, los cerca de 25.000 trabajadores portuarios, agrupados en la International Longshoremen’s Association (ILA), que han logrado arrancar ya un incremento salarial del 61,5 por ciento, decidieron retomar la actividad.

El conflicto, sin embargo, sigue abierto. Las conversaciones para aprobar el nuevo acuerdo marco para los próximos seis años con la patronal United States Marine Alliance (USMX), que integra a las navieras MSC, Maersk, CMA CGM, Cosco, Evergreen, Hapag-Lloyd, HMM, ONE, OOCL, Yang Ming o ZIM, entre sus 40 miembros asociados, continuarán hasta el

15 de enero. El nudo gordiano de las negociaciones, superado el escollo salarial, se centra ahora en la futura automatización de las 14 terminales de contenedores localizadas en la costa Este y del Golfo.

Hasta el paro realizado durante los tres primeros días de octubre, ILA y USMX habían negociado con éxito 10 ‘contratos’ (convenios sectoriales) para mantener sin interrupciones el tráfico de contenedores en las terminales desde 1977. En ese año se produjo la anterior huelga, que se prolongó 44 días.

Así las cosas, “del mal, el menos”, aunque los efectos del reciente cierre portuario se han dejado notar. Según la consultora Xeneta, el jueves 3 de octubre por la noche, cuando se alcanzó el acuerdo provisional entre estibadores y patronal, había “más de 40 portacontenedores en cola para entrar en las terminales de la costa Este y del Golfo. Y otros 120 buques se encontraban en ruta con los mismos destinos”.

Peter Sand, analista jefe de la plataforma de fletes de contenedores, advirtió que “docenas de barcos retrasados en la costa

Este y del Golfo también llegarán tarde al Lejano Oriente”. A su juicio, “esto afectará a sus cronogramas hasta finales de este año y, posiblemente, hasta 2025. Y es que “la pérdida de un servicio semanal programado con buques que transportan 15.000 TEU tiene repercusiones para navieras e importadores”, explicó Sand.

También estuvieron afectados los cargadores previsores que, ante la posibilidad de la huelga de la estiba, optaron por adelantar, varias semanas, sus tráficos de import-export o desviar los tráficos por la costa Oeste de Estados Unidos para continuar por ferrocarril hacia el Este. Con estas medidas alternativas, que también incluyeron la carga aérea, sus flujos han soportado importantes sobrecostes, tanto de almacenamiento como de transporte. Sin embargo, el responsable de Xeneta aseguró que “una crisis prolongada habría sido tóxica para las cadenas de suministro globales, por lo que el mercado respira aliviado”.

En este sentido, Neil Bradley, vicepresidente ejecutivo de la Cámara de Comercio de Estados Unidos, señaló que “las terminales de la costa Este y del Golfo manejan, en conjunto, más del 68 por ciento de

Prolongar el cierre tendría efecto similar al de la pandemia

Imagen de las instalaciones del puerto de Nueva York/Nueva Jersey.

## ESTADOS UNIDOS, SEGUNDO MERCADO

España movió con el gigante norteamericano 229.000 TEU hasta junio, de los que 211.000 contenedores fueron por la costa Este.

### TRÁFICO EXPORT/IMPORT CON COSTA ESTE

PUERTO	EXPORT	IMPORT	TOTAL
Valencia	55.596	50.199	105.795
Barcelona	26.361	24.521	50.882
Algeciras	19.211	12.654	31.865
Bilbao	8.659	3.655	12.341
Vigo	3.353	686	4.039
<b>PUERTOS DEL ESTADO</b>	<b>117.280</b>	<b>93.888</b>	<b>211.167</b>

### TRÁFICO TRÁNSITO CON COSTA ESTE

PUERTO	EXPORT	IMPORT	TOTAL
Algeciras	87.565	102.412	189.977
Valencia	41.533	44.537	86.070
Barcelona	16.430	26.111	42.541
Málaga	18	5.735	6.011
Las Palmas	432	1.843	2.275
<b>PUERTOS DEL ESTADO</b>	<b>145.990</b>	<b>180.879</b>	<b>326.869</b>

Datos en TEU del primer semestre de 2024.



## MÁS DE 27 MILLONES DE TEU SE MUEVEN POR LA COSTA ESTE Y DEL GOLFO

Las cuatro primeras terminales rozaron los 20 millones de contenedores durante 2023, lideradas por Nueva York/New Jersey, y seguida por Savannah, Houston y Virginia.



Datos de 2023 en millones de TEU. Fuente: Autoridades Portuarias. Elaboración: Transporte XXI.

los clasificados, liderado por 13 enclaves de China. La red portuaria española tiene al puerto de Algeciras en el puesto décimo y a Barcelona en el 34, pero de Estados Unidos no hay ningún rastro en esta franja más sobresaliente.

La costa Este y del Golfo de Estados Unidos tiene como su primer representante en el índice PCCI de 2023 a Charleston, en el puesto 53. Esta dársena movió 2,48 millones de TEU en dicho ejercicio. Ya en el puesto 92 se encuentra Nueva York/Nueva Jersey, el principal referente de la costa atlántica norteamericana, con 7,8 millones de TEU. Algo mejor posicionados que esta entidad portuaria en la clasificación del Banco Mundial se encuentran otros dos puertos que sobrepasan el listón del millón de TEU: Everglades (65) y Miami (74). Además, con un volumen similar de tráfico está Jacksonville en la plaza 99.

Sin embargo, hay que retroceder mucho en el informe de CPPI para encontrar al resto de los pesos pesados de la costa Este y del Golfo de Estados Unidos: Virginia (301), Houston (312) y Savannah (395), con unos flujos de 3,2 millones de TEU en 2023, 3,8 millones y 4,9 millones de contenedores, respectivamente.

EE.UU. está ausente del 'Top 50' de desempeño por TEU

### Segundo mercado español

En España, el 'aleteo de la mariposa' en los puertos estadounidenses también tuvo su impacto. No en vano, es el segundo mercado español en movimiento de contenedores, solo por detrás de China. Un total de 229.000 TEU se movieron en el tráfico comercial entre España y Estados Unidos durante el primer semestre de este año, de los cuales unas 129.000 cajas fueron de exportación y otras 100.000 de importación, según revela la estadística de Puertos del Estado, procesada por UniportBilbao. Un dato que se eleva hasta los 576.000 contenedores, sumando el volumen de tránsito. La costa Este y del Golfo acaparó más de 211.000 TEU del total del tráfico de contenedores entre España y Estados Unidos entre enero y junio (ver cuadro adjunto).

El puerto de Valencia lidera el ranking del sistema de Puertos del Estado en dicho flujo comercial, con unas 105.800 cajas, de las que 55.600 fueron de exportación. Las terminales de Barcelona, con cerca de 50.900 contenedores en el primer semestre, posicionan a este enclave en segunda posición, con un reparto muy equilibrado en los flujos export-import. El puerto de Algeciras es el tercero más afectado por la huelga de ILA, tras registrar más de 31.800 TEU hasta junio, de los que más de 19.000 fueron de exportación. Además, la terminal de contenedores de Bilbao tiene "Estados Unidos como principal destino de las exportaciones *deep sea*", en particular con la costa Este", señalan desde Uniport.

das las exportaciones en contenedores y el 56 por ciento de las importaciones del gigante norteamericano, con un valor comercial diario que supera los 2.100 millones de dólares".

### Automatización

La automatización de las terminales de contenedores se sitúa como el principal escollo para asegurar la paz social en los muelles durante los próximos seis años, tras el acuerdo provisional de USMX con la ILA. Así, Harold Daggett, presidente de la asociación de estibadores, reiteró, en el marco de la primera jornada del paro, que "queremos un lenguaje absolutamente cerrado que establezca que no habrá automatización, ni semiautomatización".

La falta de grandes avances en el proceso de automatización del sistema portuario estadounidense tiene su reflejo en la última versión, presentada este año, del Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores (CPPI), que elabora el Banco Mundial y la consultora S&P Global Market Intelligence.

En su 'Top 50' de puertos mundiales con mayor productividad en TEU, el continente asiático cuenta con más de la mitad de





Jaume Collboni (Ayuntamiento de Barcelona), Pere Navarro (CZFB), Blanca Sorigué (CZFB) y otras autoridades con los galardonados de los Premios a las Mejores Startups BNEW 2024.

### Eventos

# BNEW, epicentro de *networking*

El evento híbrido, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), cierra la quinta edición superando los 10.000 contactos y los 12.000 visitantes, entre presenciales y *online*

**Eva Mármol** | Barcelona

La Barcelona New Economy Week (BNEW) ha cerrado sus puertas con unas cifras que avalan el buen estado de salud de este evento híbrido, presencial y *online*, que el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) inventó a raíz de la pandemia. Un invento sobre la nueva economía que demostró su utilidad en su nacimiento, en 2020, y que la ha seguido demostrando hasta sumar la quinta edición, celebrada entre el 7 y el 10 de octubre en el singular edificio DFactory.

Las cifras que arroja la BNEW atestiguan que los participantes no pierden el tiempo, al contrario, lo triplican, como ha señalado Blanca Sorigué, directora general del CZFB. Y es que la quinta edición se ha saldado con más de 10.000 contactos de *networking* realizados a través de la plataforma digital desarrollada ex profeso para el evento. “Estos contactos son los que nos garantizan, en cierta forma, que surgirán nuevos proyectos, nuevas propuestas económicas gracias a que la BNEW es una gran conectora”, ha señalado Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB.

Durante sus cuatro días de duración, la BNEW ha reunido a casi 13.000 profesionales, de los que 7.522 han sido presenciales y 5.224 *online*, procedentes de 106 países. Unos profesionales que han podido es-

cuchar a 350 oradores, que han ofrecido 140 horas de contenido distribuidas en un centenar de paneles, sesiones y debates.

Esta quinta edición ha contado con siete verticales clave interconectadas entre sí: *Digital Industry, Mobility, Sustainability, Aviation, Talent, Health* y *Experience*. La novedad ese año ha sido la vertical *Aviation*, donde los expertos del sector aeroespacial han debatido sobre el estado actual de la industria de la aviación en su camino por convertirse en un sector innovador y sostenible.

Todos los temas abordados “han contribuido a poner luz ante la gran cantidad de cambios y avances que se están produciendo y para los que debemos estar preparados”, añadió Pere Navarro. La quinta edición ha sido también la de las empresas emergentes. Un total de 170 proyectos han participado en los Premios a las Mejores Startups BNEW 2024, que han reconocido a la mejor compañía

emergente de cada una de las verticales que conforman el evento.

“En solo cinco ediciones, la BNEW ha contribuido a posicionar a la ciudad de Barcelona como una de las grandes capitales mundiales de la nueva economía”, aseguró el delegado especial del Estado en el CZFB.

La BNEW es un evento más que consolidado. Acumula con la quinta edición 37 verticales, 24 platos de TV, más de 2.500 *speakers*, 735 sesiones, 880 horas de contenido, más de 48.000 asistentes, 424 *startups* participantes en el BNEW Startup Innovation Hub y cerca de 1,4 millones de visualizaciones a través de su canal de Youtube, donde ya supera los mil vídeos pu-

blicados. Como no puede ser de otra forma, habrá una sexta edición.

Y el próximo año “será otra BNEW, es una fórmula de éxito y lo es porque no paramos de innovar, de transformarnos y no paramos de sorprendernos”, concluyó la directora general del CZFB.



P. Navarro y B. Sorigué con el presidente Ila, que inauguró BNEW.

CZFB

Formación

# La falta de relevo generacional aprieta al transporte y la logística

La patronal Asetrabi organiza una jornada técnica sobre la formación de los futuros profesionales del sector, que pone negro sobre blanco la dificultad de las empresas para captar talento y personal cualificado

**Alfonso Alday | Bilbao**  
Conductores profesionales, jefes de tráfico, ingenieros de proyectos logísticos, carretilleros y personal de almacén, directores de *supply chain*, directores comerciales, directores de desarrollo de negocio, responsables de logística, expertos en *business intelligence* y gestores de flota. Estos son los diez perfiles más demandados, y difíciles de cubrir, en la logística y el transporte, según recoge el informe de Empleo y Talento 2021 realizado por el Foro de Logística. Un dato revelador que volvió a salir a la palestra en el marco de una jornada técnica sobre la formación de los futuros profesionales del sector, organizada el 2 de octubre en Bilbao por la patronal Asetrabi, en colaboración con la Diputación de Bizkaia.



Foto de familia de los ponentes de la jornada sobre formación, organizada por Asetrabi.

automoción Pierburg, que animó a los estudiantes congregados en la sala a “ser valientes”. Roca reconoció que “hay mucha competencia para captar talento y retenerlo” y, más

allá de las calificaciones obtenidas en el curso, hizo hincapié en la necesidad de encontrar jóvenes responsables y con iniciativa. “No encontramos personal motivado”, lamentó.

En el encuentro también participaron responsables de varios centros de formación -Zabalburu Ikastetxea, Arangoya Ikastetxea y CIFP Repélega-, que coincidieron al señalar que el transporte y la logística es “un sector transversal, con mucho futuro”.

La segunda parte de la jornada abordó el papel de la mujer en el transporte y la logística.



El 53% de los trabajadores del sector tiene más de 45 años

El encuentro puso el acento en la falta de relevo generacional, que se ha convertido en uno de los “principales desafíos” del sector. No en vano, según la consultora de recursos humanos Randstad, el 53 por ciento de los trabajadores es mayor de 45 años, lo que da una idea de la necesidad de incorporar personal cualificado.

“Está todo de cara para llegar a puestos de relevancia sin tanta competencia como hace unos años”, advirtió Jon Roca, de la empresa de componentes de

## 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><b>GRUP CALSINA- CARRÉ SL</b> Cami del Roure, s/n Pont de Molins ( Girona ) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Transporte Intermodal</li> <li>✓ OEA</li> <li>✓ Transportes terrestre FTL/LTL</li> <li>✓ Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez</li> <li>✓ ADR-SQAS-Sandach</li> <li>✓ Operadores Logísticos</li> <li>✓ Almacenes aduaneros</li> <li>✓ Consolidación Europa-Marruecos-Europa</li> </ul>	 <p><b>AIRPHARM SLU</b> c. Margarita Nelken, 4-6 Prologis Park San Fernando 28830 San Fernando de Henares Tel. 917 482 980 E-mail: airpharm@airpharm.com www.airpharm.com</p> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fletamentos</li> <li>✓ Transitarios internacionales</li> <li>✓ Operadores Logísticos</li> <li>✓ Transporte terrestre</li> <li>✓ Outsourcing</li> <li>✓ Transporte marítimo</li> <li>✓ Agentes de aduanas</li> <li>✓ Transporte aéreo</li> <li>✓ Seguros</li> <li>✓ Proyectos llave en mano</li> </ul>
---	--

 <p><b>ESTE PUEDE SER SU ESPACIO</b> 944 400 000</p>	 <p><b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b> Atlantic, 102-110 Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p> <p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Proyectos llave en mano</li> <li>✓ Transporte marítimo</li> <li>✓ Transporte aéreo</li> <li>✓ Transporte terrestre</li> <li>✓ Fletamentos</li> <li>✓ Transitarios internacionales</li> <li>✓ Agentes de aduanas</li> <li>✓ Operadores Logísticos</li> <li>✓ Seguros</li> <li>✓ Almacenes aduaneros</li> </ul>
---	---

Eventos

# ‘Fruit Attraction’ empieza a mirar de “tú a tú” a Berlín

La XVI edición de la Feria Internacional de Frutas y Hortalizas consolida la importancia de la logística del frío y registra la mayor participación de su historia con 2.146 empresas expositoras de 56 países

**Carlos Sánchez | Alfonso Alday**

‘Fruit Attraction’ sigue batiendo récords, con la logística del frío como uno de sus principales baluartes para impulsar el crecimiento del negocio, y empieza a mirar de “tú a tú” a Berlín, según reconocieron a este periódico la mayoría de asistentes a la Feria Internacional de Frutas y Hortalizas.

La XVI edición del evento, que tuvo lugar del 8 al 10 de octubre bajo la organización conjunta de Ifema Madrid y la Fede-

De izq. a dcha., Carlos Sánchez, Clara Bouza y Alfonso Alday (TXXI).



José Esteban Conesa, presidente de Primafrio, no faltó a la cita con la ‘Fruit’.



Foto de familia del equipo de Altius, en su stand.

ración Española de Asociaciones de Productores Exportadores de Frutas y Hortalizas (Fepex), alcanzó la mayor participación de su historia con 2.146 empresas expositoras procedentes de 56 países.

Esta cifra, que representó un incremento del 7 por ciento con respecto a la edición anterior, supuso completar la ocupación de los 10 pabellones del bulevar central del recinto ferial de Madrid y sumar 70.000 metros cuadrados. La asistencia a los tres días de la feria, cuyo acto oficial de inauguración fue presidido por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, se elevó por encima de los 100.000 profesionales procedentes de 145 países.

Transporte XXI, que también estuvo presente con stand propio, aprovechó para distribuir sus suplementos especiales de “Logística del Frío” y “Puertos de España”, que recibieron una notable acogida por parte de los asistentes profesionales.

## La importancia de los puertos

El presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, puso en valor la presencia en ‘Fruit Attraction’ de “más de la mitad del sistema portuario español”, durante su intervención en el stand del ente público. En total, 15 autoridades portuarias participaron en un certamen “que ya ha empatado a Fitur” en superficie de exposición, según reflejó Rodríguez Dapena. Los puertos presentes en la feria fueron los de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Tarragona,

Valencia y Vigo. Los puertos españoles ofrecen “un millón de hectáreas de superficie, dos millones de metros cúbicos de capacidad de almacenaje y más de 300.000 metros lineales de longitud de atraque”, recal-



Puertos del Estado aglutinó la oferta de hasta 15 autoridades portuarias en esta edición de la feria.

có el presidente del organismo público. “Todos los años crecemos en este segmento de mercado, con 11,9 millones de toneladas de frutas y hortalizas de tráfico el pasado año”, matizó. En este sentido, entre enero y agosto de 2024, se han alcanzado ya los 7,75 millones de toneladas de estos productos, movidos en los puertos españoles, según datos facilitados por Puertos del Estado.

Puertos del Estado reunió a 15 autoridades portuarias

El puerto de Algeciras ha presentado como principal novedad en el evento los Puestos de Control Fronterizos (PCF), que han establecido, a modo de proyecto piloto desde el 1 de octubre en el enclave andaluz, un nuevo sistema de control oficial que mejorará la eficiencia de las inspecciones veterinarias y fitosanitarias en frontera, facilitando el comercio de estos productos. El puerto de Algeciras canaliza más de 750.000 toneladas anuales de mercancía



Cristóbal San Juan, Ángel González y Paco Costa, del grupo Ontime.

refrigerada en contenedor con Costa Rica, Perú, Egipto, Colombia o Ecuador, como principales socios comerciales y con productos estrella como la piña, el aguacate, la banana o los cítricos.

La Autoridad Portuaria de Valencia puso en valor su "excelente conectividad internacional" a través de 92 servicios regulares con todo el mundo. Anualmente entran y salen por los muelles valencianos en torno a tres millones de toneladas de media de pescados, productos cárnicos y hortofrutícolas de toda España. Esto es posible gracias a las conexiones reefer de sus terminales: CSP Iberian (Cosco) cuenta con 1.500 conexiones, APM (Maersk) dispone de 750 y MSC Terminal otras 1.000.

El puerto de Tarragona, por su parte, también demostró su compromiso

con el desarrollo de las cadenas logísticas de productos frescos y del sector agroalimentario. A finales de agosto de 2024, el puerto había movido 116.000 toneladas de frutas, lo que representó un crecimiento del 17,17 por ciento respecto al mismo período del año pasado.



PUERTOS DEL ESTADO

Por su parte, el puerto de Huelva dio a conocer en 'Fruit Attraction' los servicios del Muelle Sur como nodo logístico del frío para impulsar las exportaciones hortofrutícolas. El puerto onubense mueve un volumen anual de más de 172.000 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, un tipo de mercancía que está en continuo crecimiento, debido al peso que la actividad agrícola ocupa en la economía de la provincia.

El puerto de Cartagena presentó el nuevo servicio que conecta la producción regional con África Occidental. Con esta línea marítima, el puerto promueve la exportación de productos regionales con destinos como Marruecos, Senegal, Costa de Marfil, Camerún, Ghana, República Centro Africana y Chad. Se trata de un servicio semanal puerta a puerta que saldrá todos los sábados desde Cartagena.

El número de empresas del sector crece en cada edición

Primafrio destacó su reconocimiento como Operador Económico Autorizado (OEA), que, junto con su servicio de gestión aduanera Primatransit, le permite optimizar y ampliar sus operaciones internacionales, garantizando mayor seguridad y eficiencia en la cadena logística.

La creciente importancia del negocio logístico del frío se puede apreciar en el transcurso del certamen por el crecimiento del número de empresas del sector presentes en el mismo. En la edición de este

año participaron con stand propio compañías como DHL Supply Chain, Ontime, Kuehne & Nagel, Grupo Olano, J. Carrión, Primafrio, Baleària, Altius, Ángel Mir, Isabel Alonso Transportes, MSC y DB Schenker, entre otras.



El puerto de Algeciras desembarcó en la feria con la comunidad portuaria.



Isabel Alonso Alonso, CEO de la empresa Isabel Alonso Transportes.



Alfonso Peña, Alberto Santana y Jaime Beltrán, del Puerto de Huelva.

En el marco del certamen también se presentó la segunda edición de 'Fruit Attraction Sao Paulo', que, bajo la organización conjunta de Ifema Madrid y Fiera Milano Brasil, tendrá lugar del 25 al 27 de marzo de 2025 en Sao Paulo Expo.



M. Bermejo y M. Reig (Baleària).



Urreiztieta (DHL) -centro-, con TXXI.



Susana Cruz (Ttes. Cruz) y C. Bouza.



P. Vallejo y J. Fdez. (Uniq).



Jorge Delgado (J. Carrión).

Eventos

# Galicia 'saca pecho' con la logística del frío

El puerto de Vigo cuenta con más de 800.000 m<sup>2</sup> de capacidad de almacenaje a temperatura controlada, según expuso su presidente, Carlos Botana, en la XXV edición de Conxemar

**Carlos Sánchez | Vigo**

El presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Carlos Botana, aseguró que “la logística del frío es una historia de éxito en Vigo”. El puerto vigués cuenta con más de 800.000 metros cuadrados de capacidad de almacenaje a temperatura controlada y dispone de 26 plata-

jornadas en el Instituto Feiral de Vigo (Ifevi), ha reunido a más de 750 expositores de 46 países.

Botana avanzó que el puerto de Vigo ha incrementado los volúmenes de pesca congelada en más de 50.000 toneladas en lo que llevamos de año. “Ya hemos llegado a las 500.000 toneladas de pesca congelada a falta de tres meses para finalizar el año”, recordó. Además, Vigo ha gestionado en los primeros nueve meses de este año más de 200.000 toneladas



Benito Pérez, Ramón Davila y Pablo González (Davila).



González y Santisteban (Share L.) y Bartolomé (Uniport).

formas frigoríficas, según expuso Botana.

Así lo puso de manifiesto durante el III Encuentro Logística del Frío organizado por el Clúster da función loxística de Galicia, en el marco de la vigesimoquinta edición de Conxemar. La Feria Internacional de Productos del Mar Congelados, que se ha desarrollado en tres

ello”, subrayó el presidente del puerto vigués.

“La clave es no morir de éxito”, matizó. Para ello hizo referencia a proyectos como el apartadero ferroviario de Pli-san, que conectará con el puerto de Vigo a finales de 2025, lo que “nos permitirá aumentar nuestro *hinterland* hasta Madrid”, apuntó Botana. En resu-

men, “vamos a ser la gran terminal de contenedores del noroeste de España”, apostilló.

Xoán Martínez, presidente del Clúster da función loxística de Galicia, subrayó los esfuerzos de la entidad para fomentar la internacionalización del sector. En este sentido, Martínez destacó los planes de conectividad directa por contenedor entre Galicia y Miami. “El objetivo es evitar fletes más altos y transbordo”, explicó. Este proyecto busca también atraer a compañías del sector español para que se instalen en Florida.

El Clúster trabaja también en otros proyectos que citó su presidente. Entre ellos, la entidad portuaria avanza en la puesta en marcha de un observatorio de competitividad logística. Además, en materia de infraestructuras, el Clúster, de la mano con la Xunta de Galicia y entidades estatales de suelo, pretende acompañar a la demanda real de suelo logístico en Galicia.

Al mismo tiempo, el Clúster

está elaborando un estudio sobre el estado de la demanda ferroviaria de mercancías en la región. “Hay necesidad de impulsar estos tráficos, puesto que hay una demanda ya exis-



M. Alborch, jefa de Experiencia del cliente (Puerto de Valencia).



Andrea Jiménez y Javier Jiménez, de Molinero Logística.

Carlos Botana, presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, en el acto del Clúster.

El tráfico de contenedores en Vigo crece más del 40%

de frutas y verduras, mientras que el tráfico de contenedores, en buena parte reefer “crece por encima del 40 por ciento, por lo que hay que felicitar a Termavi por



remató su intervención asegurando tener “fe ciega en la logística en Galicia”.

Por su parte, Iago Domínguez, gerente del Clúster, recalcó que “con la logística del frío podemos sacar pecho en Galicia”. Para ello hizo referencia a que “tanto en capacidad de almacenamiento, como transporte y empresas especializadas somos punteros”. Domínguez enfatizó la importancia de la elaboración de un Plan Director de Logística en Galicia, en el que participa el Clúster.

Planes de conectividad directa entre Galicia y Miami

En la XXV edición de Conxemar han participado los puertos de Vigo, Bilbao y Valencia, con fuerte relación, todos ellos, con la logística del frío y, en especial, con el sector de la pesca congelada. También tuvieron presencia en el certamen con stand propio firmas como el grupo Davila, que a través de su filial Termavi se encarga de gestionar la terminal de contenedores del puerto de Vigo; Molinero Logística, Pérez Torres Marítima, STEF, Logista, Pérez y Cía, Eimskip Logistics Spain, el grupo Olano y Visual Trans, entre otras.



Álvaro Rodríguez Dapena (Puertos del Estado), Lluís Salvadó (Puerto de Barcelona) y Elena Seco (SPC-Spain) inauguraron la jornada.

Marítimo

## El naviero, ante avalancha de normas y la incertidumbre

El transportista que sube el camión a las autopistas del mar comparte las dudas sobre el combustible alternativo y pide una regulación que no provoque el regreso a la carretera como pasa con el ETS

Eva Mármol | Barcelona

El naviero se enfrenta a una avalancha de normativas europeas para la descarbonización con la duda sobre cómo quedarán algunas de estas reglamentaciones con la nueva Eurocámara y Ejecutivo comunitario y con la incerteza de no saber cuál será el combustible que se llevará el gato al agua.

Dudas que comparte con el transportista que está apostando por subir el camión a los servicios de *short sea shipping* y que pide una regulación coherente que no provoque el regreso a la carretera, como sí está pasando, en algunos casos, con la entrada en vigor del régimen de comercio de emisiones al transporte marítimo de la Unión Europea (ETS, en sus siglas en inglés). Así se puso de relieve en la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción de TMCD (SPC-Spain) celebrada en Barcelona.

Sigue sin existir bola de cristal para saber cuál será el combustible del futuro. El abanico de opciones viables es amplio, pero “la duda de la naviera es dónde hacer las fuertes inversiones, porque si acabas eligiendo la opción minoritaria, te sacan del tablero”, alertó Fernando Barreras, director de la división Energy de Suardiaz.

Se trata de una situación que genera, a su vez, dudas a las empresas energéticas. “Como productores, cómo nos vamos a embarcar en proyectos a largo plazo cuando no sabemos lo que decidirán las navieras”, apuntó Laura Tiller, responsable de desarrollo de negocio de Marine Fuel Solutions de Cepsa. Y de ahí, “la necesidad de colaborar con los armadores”, añadió. La experta se la jugó y aseguró que el combus-

Necesaria la regulación internacional para cada tipo de combustible

tible del futuro, en el horizonte de 2050, será el hidrógeno.

Todos los participantes de la mesa sobre los nuevos combustibles coincidieron en que uno de los principales retos para su desarrollo es contar con una reglamentación internacional para cada tipología “sin interpretaciones diferentes” por parte de cada país como pasa ahora, señaló Davide di Biasi, responsable de Desarrollo de Negocio de la certificadora RINA. Y el principal reto de todos es una normativa “brutal”, teniendo las navieras “una presión (normativa) muy grande para descarbonizar”, apuntó Miguel Núñez, consejero permanente de Transportes de España en la UE.

El transporte por carretera está a favor de la descarbonización y lo demuestra subiendo el remolque al tren o al barco, eso sí, “pedimos que sean medidas coherentes y no anticompetitivas”, señaló Juan Carlos Arocas, director general de Iberia de Transitalia. Y una normativa que da al traste con la competitividad del transporte marítimo de corta distancia frente a la carretera es la directiva ETS, que está provocando el regreso de camiones a la carretera “sobre todo en distancias cortas”, aseguró.

No hay solo incertidumbre sobre el tipo de combustible alternativo, también sobre la normativa comunitaria que afecta al transporte marítimo de corta distancia, como la propuesta de modificación de la directiva del transporte combinado, que perjudicará a los operadores españoles si prospera el último borrador, aseguró el representante permanente de España en la UE. El proyecto limita a 150 kilómetros la distancia del acarreo por camión desde el barco o desde el tren.





Ramón García y Ana González (CEL), Manuel Pérez Gómez (Comunidad de Madrid) y José Antonio Sebastián (Corredor Atlántico).

Eventos

# Un nuevo modelo de cadena de suministro

El CEL presenta un estudio que subraya los pasos a seguir para incorporar la Inteligencia Artificial “de forma exitosa” en la logística, en el marco del 46º Congreso de la organización

**Carlos Sánchez | Madrid**

Ana González, presidenta del Centro Español de Logística (CEL), dejó claro en la apertura del 46º Congreso de la organización que “la logística es el eje que sostiene la mayor parte de las operaciones comerciales”. En esta línea, “desde el CEL queremos seguir trabajando por su competitividad y que alcance el reconocimiento que merece”, subrayó.

La presidenta del CEL puso el foco en “el talento humano, más sostenibilidad y más productividad” como aspectos clave para poder consolidar “un nuevo modelo de cadena de suministro”. En este contexto, la Inteligencia Artificial (IA) va a desempeñar un papel importante en esta evolución de la cadena de suministro, según se puso de manifiesto en el transcurso del congreso.

Ramón García, director general del CEL, y José Buch, consultor de estrategia y operaciones de Accenture, fueron los encargados de presentar el estudio ‘El impacto de la Inteligencia Artificial en la cadena de suministro en España’. El análisis ha contado con la participación de más de 80 empresas del sector y ha sido complementado con un *focus group*, según avanzó García.

El informe destaca un bajo nivel de madurez de las organizaciones para la implantación de esta tecnología. Entre los puntos

débiles, “poco o ningún gobierno del dato”, subraya. Por ello, “no es de extrañar la visión negativa de las personas encuestadas, de las cuales el 82 por ciento considera que la madurez digital de su compañía es ligera o muy inferior al resto del sector”, apuntó Buch.

También destaca el limitado conocimiento de esta tecnología en el sector. Así, el 73 por ciento de las personas de dirección de área de la cadena de suministro consideran que sus equipos tienen un conocimiento bajo o muy bajo sobre esta tecnología y su impacto en el trabajo. Además, el 52 por ciento de los directivos reconoce que en sus compañías no se invierte lo suficiente en material de formación de herramientas específico de IA y apenas un 9 por ciento ha definido un plan específico de desarrollo y adopción de esta tecnología.

No obstante, “a pesar del entorno poco favorable para el desarrollo de esta tecnología, los pronósticos son prometedores”, resaltó Buch. De hecho, el 87 por ciento de las personas encuestadas son optimistas sobre la aceptación de sus equipos ante la implantación de nuevas soluciones basadas

en IA y el 84 por ciento cree que éstas tendrán un impacto positivo alto o muy alto en la productividad del personal.

El informe se completa con un decálogo que sintetiza los pasos a seguir para incorporar la IA en las compañías “de forma exitosa”, según explicó Ramón García. El decálogo contempla aspectos como el desarrollo de una estrategia integral de gestión del gobierno del dato, la captación de perfiles y talento tecnológico, establecer un marco de gobernanza responsable y escalar y expandir la IA a toda la cadena de suministro, entre otros.

En el marco del congreso también tuvo su espacio la sostenibilidad. Santiago Ramírez, HSEO Head de DHL Supply Chain resaltó los esfuerzos que está haciendo su grupo en ámbitos como el transporte aéreo, donde es “muy costoso apostar por combustibles renovables como el SAF”. En esta línea, “ahora mismo el 3 por ciento de todo el combustible que emplea DHL es SAF”. De hecho, apuntó el directivo, “concentramos el 14 por ciento de todo el SAF que se emplea a escala global y somos puntero en este ámbito”.

## Logística inversa

En el lado de los cargadores, la directora de Logística de Frit Ravich, Silvia Marín, se refirió a la importancia que tiene hoy en día la logística inversa. “Nosotros movemos 100 palés al día de devoluciones, que tratamos de reconducir vía reutilización o dándole una segunda vida con una tienda para empleados y apoyo a asociaciones”. Además, Marín destacó que en la fase de transporte y de la mano con Calsina Carré han puesto en marcha su primer camión cien por cien eléctrico, que opera en el entorno de su planta de producción en Cataluña.

En la apertura institucional del congreso participaron también el comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, y el viceconsejero de Digitalización de la Comunidad de Madrid, Manuel Pérez Gómez. Sebastián puso el foco en su intervención en el espacio que va a desempeñar la logística militar en la logística del futuro. En este sentido, reseñó que la Comisión Europea acaba de nombrar por primera vez un comisario europeo de Defensa, “pensando en cuestiones de este tipo”, matizó. Además, Sebastián incidió en que “el ferrocarril va a convertirse en un actor fundamental en la logística del siglo XXI”.

Por su parte, Pérez Gómez, destacó que la logística supone en torno al 7 por ciento del PIB en la Comunidad de Madrid. “El sector da empleo a más de 180.000 personas en la región, cuenta con más de 36.000 empresas de transporte y logística y opera en más de 38 millones de metros cuadrados”, refrendó.

# 84%

**DE LOS DIRECTIVOS  
CREEN QUE LA IA  
TENDRÁ UN IMPACTO  
POSITIVO ALTO  
EN LA LOGÍSTICA**

Política

# Uniport da protagonismo al sector logístico vasco

El clúster multimodal del puerto de Bilbao reúne a más de 600 profesionales en el encuentro 'Logistika eguna', celebrado en el Palacio Euskalduna con motivo de su 30 aniversario

Alfonso Alday | Bilbao

Uniport, el clúster logístico multimodal del puerto de Bilbao, lució su mejores galas para celebrar sus treinta años de vida. Más de 600 profesionales del sector se dieron cita el pasado 4 de octubre en el evento "Logistika eguna" (día de la logística), organizado por la asociación en el Palacio Euskalduna de Bilbao para reivindicar el papel de la logística en el desarrollo de la economía.

"Queríamos celebrar nuestro 30 aniversario homenajeando a los que forman parte de esta gran familia de la logística vasca, a cada uno de los sectores integrados en ella, públicos y privados", destacó el presidente de Uniport, F. Jaber Bringas. "Todos somos importantes para que nuestras empresas exporten e importen", añadió.

En su intervención también puso el foco en la unión de los socios del clúster. "Solo colaborando avanzamos y avanzamos juntos. Todos sumamos, seamos grandes o pequeños", concluyó el máximo responsable de Uniport.

En la misma línea se pronunció el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, que también incidió en el mensaje de unión de la comunidad portuaria. "Todos somos necesarios, juntos trabajamos y así tenemos que seguir avanzando". Barkala, que recordó la "gran transformación física del puerto de Bilbao" en los últimos 30 años, animó a los profesionales asistentes a "seguir trabajando en el mundo de la logística para conseguir entre todos hacer el puerto aún más grande".



Foto de familia del comité organizador del evento "Logistika eguna", celebrado en el Palacio Euskalduna de Bilbao.

El evento, de carácter lúdico, contó con la participación de representantes institucionales de la Diputación de Bizkaia, Gobierno

Vasco y Ayuntamiento de Bilbao, así como de otras entidades, como la Autoridad Portuaria y la Cámara de Comercio de Bilbao.

Uniport, con sus 142 empresas asociadas, es uno de los clústeres con mayor representatividad del sector de la logística multimodal de España, cuyas empresas son un factor determinante para el comercio exterior industrial y comercial. De hecho, el 70 por ciento de los socios tiene presencia internacional y el 60 por ciento, al menos, una oficina propia en el exterior.

## Sector estratégico

Además, el clúster "representa a uno de los sectores estratégicos para la economía", destacan desde Uniport. Las empresas asociadas han desembolsado, en estos treinta años, más de 4.500 millones de euros corrientes. Del total, el 65 por ciento son de iniciativa privada. Como ya adelantó este periódico, las inversiones en marcha o proyectadas para los próximos años por los operadores en la dársena superan los 560 millones de euros.

## 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)



ISMAEL DE MARCOS  
Presidente de Ateia Aragón OLT

# “Trabajamos inseguros al depender de los navieros”

Aragón tiene gran peso logístico “sin ser una ciudad portuaria ni la capital debido, inicialmente, a su posición geográfica y, en segundo lugar, a la colaboración público-privada”, señala Ismael de Marcos, presidente de Ateia Aragón OLT. Unas instalaciones adecuadas para que las mercancías pasen las inspecciones parauaneras “evitarían encontrarnos con cuellos de botella”.

J. MARTÍNEZ

Eva Mármol | Zaragoza

## ► ¿Hay consenso sobre la importancia logística de Aragón?

Sí. Hay una visión estratégica del negocio. El sector está experimentando un gran crecimiento en Aragón gracias a las entidades públicas en colaboración con las privadas. De hecho, la logística tiene un peso del 5,5 por ciento en el PIB y estamos intentando que este porcentaje sea mayor con la colaboración público-privada.

## ► Aragón tiene gran peso logístico sin contar con salida al mar.

Hemos destacado no siendo una ciudad portuaria y no siendo la capital. Tenemos una posición geográfica que, de entrada, nos ha dado esa facilidad. Y, luego, hemos conseguido destacar gracias a los entes públicos y privados. Somos un cruce de caminos. Y, en ese cruce de caminos, hemos conseguido que la logística sea gestionada desde aquí. Estamos a 300 kilómetros de una parte importante del PIB de España.

## ► ¿A qué responde la creación de un grupo de trabajo parauanero promovido por Ateia Aragón?

Por muchas inversiones que se hagan, no hay un tráfico ferroviario fluido con Valencia

El pasado mes de abril celebramos el foro Ateia Aragón y uno de los puntos más destacados fue un análisis sobre la situación del comercio internacional en Aragón. Hemos detectado que, dentro del desarrollo de la industria logística en la Comunidad Autónoma de Aragón, tenemos un punto que mejorar, la Aduana y, sobre todo, los servicios parauaneros.

## ► ¿Qué carencias tienen los servicios parauaneros?

No tenemos las instalaciones adecuadas, hay que mejorarlas. Si somos capaces de tener unas instalaciones cercanas al productor, exportador o comprador, los controles parauaneros se podrán hacer cerca, lo que agiliza el proceso. Evitaríamos encontrarnos con cuellos de botella en los lugares a los que tenemos que ir y que concentran numerosa carga, como son los puertos de Barcelona o de Valencia. Si somos capaces de que la mercancía ya salga de Aragón con los servicios de inspección realizados, ayudaremos a una exportación más ágil y, sobre todo, más segura.

## ► ¿Hay personal suficiente o el problema es solo la instalación?

Tenemos servicios parauaneros porque hay personal, pero la dotación de las instalaciones son deficitarias para que las mercancías pasen los controles físicos.

## ► ¿Sus demandas están siendo atendidas?

Hemos analizado ciertas instalaciones de la DGA (Diputación General de Aragón) que pueden adaptarse para darnos el servicio que necesitamos. La impresión que tenemos es que el Gobierno de Aragón ha entendido la importancia de acometer estas mejoras.

## ► ¿Cómo van las obras de conexión del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo a través de Zaragoza y Tuel?

Siempre ha sido un sueño que no se acaba de cumplir. Por más inversiones que se hacen, no se consigue una conexión fluida, que es lo que requiere el transporte ferroviario, por la complejidad del tramo comprendido entre Zaragoza y Valencia.

## ► ¿Por qué tendría que ser un corredor



### prioritario la Travesía Central de Los Pirineos?

Podríamos ofrecer una salida a Europa más allá de Irún o La Jonquera. Muchas veces nos hemos encontrado con cuellos de botella que serían muy fácilmente subsanables si hubiera un paso más. Es prioritario no depender ni de La Jonquera ni de Irún.

### ► ¿Confía en que sea una realidad algún día?

No. Lo llevamos oyendo siempre y siempre ha habido voluntad desde el Gobierno de Aragón de promoverla. Pero, Francia no tiene interés suficiente. A medio plazo, no lo veo factible, salvo que Francia cambie de opinión, lo que agilizaría el proyecto.

### ► ¿Cómo se beneficiará Aragón de la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza?

Tendremos capacidad de asumir carga que entre por Algeciras. Ya hay flujos desde Zaragoza de mercancías que bajan por carretera al norte de África o a la inversa, que vienen del norte de África hacia aquí, que son más numerosos. El tráfico existe, con lo cual, la masa



Es prioritario no depender solo de los pasos fronterizos de La Jonquera e Irún

crítica la tenemos. Supondrá una mejora en sostenibilidad y en conectividad. Además, podemos considerar Algeciras como una puerta hacia Europa, que la mercancía no se quede en Zaragoza. Tenemos que entender el ferrocarril como una red, que Zaragoza no sea ni el principio ni el final, que conecte a través de Cataluña, por la Travesía Central o por el País Vasco con otras líneas de ferrocarril que permitan llegar a Centroeuropa. Y eso sí que realmente daría un potencial no únicamente a Aragón, también al resto de España.

### ► Zaragoza se ha consolidado como aeropuerto carguero, ¿sería importante conseguir una mayor diversificación de las cargas más allá de Inditex?

Sería muy importante. Zaragoza es el aeropuerto que más aviones exclusivamente cargueros tiene. Pero, la dependencia del textil es grandísima. Deberíamos saber aprovechar esa masa crítica que mueve el textil para que se suba otro tipo de mercancías. Sí son habituales grandes proyectos o que salgan animales vivos. No obstante, es una lástima que sea muy escaso el movimiento que hay de productos de ingeniería o productos de farmacia u otros que requieren control de temperatura.

### ► ¿Qué medidas se deberían tomar para diversificar?

Aprovechar algunas líneas que utiliza el sector textil para fijar unos espacios fijos que nos permitan a los transitarios estar seguros de que una reserva de ese espacio que hemos hecho no vaya a ser cancelada por las necesidades del textil. Si realizamos la cadena logística de un producto a través del aeropuerto de Zaragoza, corremos el riesgo de que, por ejemplo, la ruta que salía los martes cambie de día o deje de venir un mes porque la producción textil ha bajado. La dependencia de ese sector hace que no sea segura la cadena de suministro. Para los proyectos que requieren esa seguridad, aunque defendemos el aeropuerto de Zaragoza, volamos desde Madrid o Barcelona porque sabemos que si hay un problema en el vuelo de hoy, saldrá otro avión más tarde o mañana.

### ► ¿Cuáles son los principales retos de las transitarias aragonesas?

Los principales retos son seguir poniéndonos en valor, que el importador y exportador locales vean las ventajas de la proximidad del servicio que ofrecemos las transitarias nacionales y que sirvamos a los intereses de Aragón. Una de nuestras principales tareas es hacer ver a los clientes la seguridad que proporcionamos desde aquí a la cadena logística, siendo Aragón generalmente el principio o el fin de esa cadena.

### ► ¿Por qué Barcelona se ha convertido en el puerto natural de Aragón?

Por las conexiones ferroviarias entre Zaragoza y Barcelona. El cargador ya se ha acostumbrado a ello. En carretera,

la distancia entre Barcelona y Valencia es similar desde Aragón. Pero, todos los aspectos positivos del tren, su sostenibilidad, su coste, su fluidez o su rotación, han hecho que los cargadores de Aragón se suban al mismo. Y por ello Barcelona es el puerto natural de Aragón. (La entrevista a Ismael de Marcos está hecha antes del inicio de las obras que afectan a este corredor).

### ► ¿Han notado el fin del reglamento que exime a los consorcios navieros de cumplir las normas europeas de la competencia?

No lo hemos notado nada. Se ha reordenado el mercado naviero de contenedores con el desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza. Es difícil comparar porque ha cambiado completamente. Solo sabemos que no funciona bien, que los tiempos de tránsito han aumentado y que la supresión de escalas programadas casi parece un arma para regular la oferta del transporte marítimo. Hemos logrado proyectos de clientes

por ganar horas. Un día de diferencia puede suponer ganar o perder un proyecto. Trabajamos con inseguridad porque dependemos de las navieras que, al ser un mercado muy concentrado, tienen facilidad para no cumplir con lo programado.

### ► ¿Perciben alguna relocalización?

Sí hemos notado un alza de Turquía como proveedor. Y se nota en que hay navieras que han establecido servicios directos con este mercado, pero la dependencia de China sigue siendo total.

### ► ¿Qué representatividad tiene Atea Aragón en el colectivo transitario de la comunidad autónoma?

Alrededor del 50 por ciento. Sobre todo pymes, pero hay empresas de Aragón que tienen más de 40 trabajadores.



#### Ismael de Marcos

nació el 23 de enero de 1986 en Madrid.

Trabajando de **economista** en una empresa auditora, entró en contacto con **el sector** casi de casualidad al hacer un posgrado en **una transitaria**. Ha ocupado diversos cargos en **Novocargo**, donde fue responsable de la oficina de Zaragoza hasta que creó su propia empresa, **BestWay**, junto con otros socios, en 2020.

Es **socio de Atea Aragón** desde 2012. Culmina su **segundo mandato** al frente de la asociación en 2024.

Marítimo

# Algeposa avanza en su proyecto de 'EcoTerminal'

Incorporará a finales de este año en el puerto de Pasaia la nueva grúa híbrida Mantsinen 300, adquirida al fabricante finlandés por más de 4 millones de euros

**Alfonso Alday** | Pasaia

La estibadora Algeposa sigue dando pasos firmes para el desarrollo de una terminal 'ecoeficiente' en el puerto de Pasaia, dentro de su compromiso de descarbonización. La compañía espera tener en funcionamiento a finales de este año su nueva grúa híbrida Mantsinen 300, capacitada para aumentar la eficiencia energética de las operaciones portuarias y reducir la huella de carbono, como ya adelantó Transporte XXI.

El equipo, que puede operar en modo 100 por cien eléctrico, llegará montado a la dársena guipuzcoana en diciembre, procedente de Finlandia, sede del fabricante Mantsinen. La inversión supera los 4 millones de euros.

"La grúa híbrida Mantsinen 300, la primera de estas características en la península ibérica, marca un hito importante en nuestro ambicioso proyecto Algeposa Pasaia EcoTerminal", señaló Carmen Echeverría, vicepresidente de Algeposa.

La nueva grúa operará en una concesión de 7.247 metros cuadrados de superficie, localizada en el Muelle Buenavista, con des-

tino a la explotación de una terminal polivalente. La parcela otorgada por un plazo de 30 años a Algeposa, única oferta presentada a la licitación de la entidad portuaria de Pasaia, abierta en mayo del pasado año, cuenta con tres grúas y capacidad complementaria de dos almacenes.

La concesión se sitúa junto al almacén multimodal de la compañía en el puerto, cuya ampliación inauguró en septiembre de 2021, tras una inversión próxima a los 2,5 millones de euros. Esta inver-

sión fue el pistoletazo de salida del proyecto 'Algeposa Pasaia EcoTerminal', que también incluye la automatización de los accesos y proceso, lo que ha permitido elevar la productividad del almacén de 600 a 900 toneladas/hora. Al mismo tiempo, se ha eliminado la maquinaria auxiliar de combustión durante la descarga, se ha sustituido la ronda de camiones por equipos de gran tonelaje y, en una última fase, el almacén se equipará con grúas automatizadas e instalación fotovoltaica.



Carmen Echeverría, vpdtte. de Algeposa, e Imanol Mintegui, director gral. de Algeposa Pasaia.

Cargadores

## Nestlé, en la ola del combustible renovable

Su filial española avanza en la descarbonización de sus rutas de transporte con la utilización del HVO

**TXXI** | Barcelona

Nestlé España apuesta por la descarbonización de sus rutas logísticas, con una reducción del 80 por ciento de los gases de efecto invernadero por kilómetro en comparación con el uso del diésel. La iniciativa forma parte de la estrategia global de la multinacional, que pretende alcanzar las cero emisiones netas de Gases de Efecto Invernadero en 2050.

La compañía ha decidido apostar por el uso de combustible renovable certificado HVO. Para

ello, Nestlé, que ya lo empezó a utilizar en media docena de vehículos en 2023, prevé contar al cierre del presente año con 42 camiones propulsados por este biocombustible, en sustitución del diésel, en varios de sus proveedores logísticos.

Nestlé puso en marcha un proyecto piloto para utilizar combustible HVO producido a partir de aceites vegetales usados en dos camiones que transportan café verde desde el puerto de Barcelona hasta la fábrica del grupo en

Girona, así como en cuatro megacamiones que realizan la ruta cerrada entre el centro logístico de la compañía en Guadalajara y la fábrica de Girona, para el transporte tanto de tarros de vidrio para su llenado, como de café soluble y cápsulas de café.

Tras el éxito del proyecto piloto, Nestlé ha decidido impulsar la utilización del HVO en diversas rutas. Fruto de esta apuesta, Nestlé anuncia que evitará la emisión de 9.000 toneladas de CO2 equivalente anuales.

T

FLASH

Express

**Fedex abre nuevas instalaciones en Málaga**

La empresa de transporte expreso FedEx abre instalaciones en Málaga, que abarcan 3.244 metros cuadrados de espacio de almacén, 1.175 metros cuadrados más que el emplazamiento anterior, junto con 300 metros cuadrados adicionales de espacio de oficinas. La estación triplica la capacidad de clasificación de FedEx, lo que permite manejar hasta 1.500 paquetes por hora. La plataforma también cuenta con 29 muelles de carga, incluidos siete diseñados específicamente para remolques, camiones y furgonetas, lo que agiliza el procesamiento de envíos de mayor tamaño.

Servicios

**UTA Edenred añade Croacia y Eslovenia a su dispositivo de peajes**

UTA Edenred, proveedor de servicios de movilidad en Europa, perteneciente a Edenred, amplía el número de contextos disponibles para su dispositivo de peaje interoperable con la inclusión de Croacia y Eslovenia. El dispositivo de a bordo (OBU) del servicio europeo de telepeaje (EETS) compatible con 4G ofrece 20 contextos de peaje en 18 países europeos.

Express

**GLS Spain aumenta un 45% las entregas sostenibles**

La paquetera GLS Spain presenta su Memoria de Sostenibilidad 2023-2024, que recoge las principales acciones desarrolladas por la compañía dentro de su estrategia de sostenibilidad. Entre los principales indicadores ambientales, destaca el aumento en un 45 por ciento del número de entregas sostenibles (realizadas con vehículos de bajas y cero emisiones) respecto al periodo anterior; un aumento superior a la evolución del volumen de paquetes gestionados (+17 por ciento). En concreto, se han superado los 6,8 millones de entregas sostenibles, según GLS.

Servicios

## Logis Bages gana eficiencia energética

**TXXI | Barcelona**  
Cimalsa, empresa pública de la Generalitat que promueve centros de transporte y plataformas intermodales, ha anunciado una inversión de 1,5 millones de euros en Logis Bages, ubicada en Sallent (Barcelona), para que la instalación gane eficiencia energética. La actuación consiste en renovar el alumbrado de la plataforma logística, sobre un terreno de 87.000 metros cuadrados, y la sustitución de la cubierta de la nave modular de 53.000 metros cuadrados. La sustitución de los actuales puntos de luz por unos nuevos generarán un ahorro energético anual de 49.589 kWh, lo que representa el 66 por ciento menos de consumo que con los soportes anteriores. La sustitución de la cu-

bierta aumentará la seguridad de la nave y permitirá reducir el gasto energético de las empresas instaladas. Además, instalará cuatro puntos de recarga de vehículos eléctricos para los usuarios de Logis Bages. La iniciativa se enmarca en la estrategia de la empresa pública de cumplir su Agenda de Acción Climática 2020-2025.



CIMALSA

Marítimo

## SLP optimiza su operativa en el puerto de Bilbao

**TXXI | Bilbao**  
Servicios Logísticos Portuarios (SLP), estibadora, consignataria y agente de línea regular, que opera desde hace más de 25 años en el puerto de Bilbao, ha incorporado cinco carretillas elevadoras Kalmar de 33 toneladas, cuya firma de adquisición se realizó en febrero. Los nuevos equipos, con una inversión próxima a los 2 millones, dentro del plan inversor en re-

novación de maquinaria e instalaciones de más de 4 millones para este año, permitirán mejorar la eficiencia y fiabilidad en sus tráficos de carga general y siderúrgico. SLP contempla aumentar este año el volumen de más de 2,4 millones de toneladas registrado en 2023, directa o indirectamente, y que representó más del 30 por ciento de la carga seca del puerto de Bilbao, sin incluir el contenedor.



Imagen de los nuevos equipos de Kalmar que incorpora SLP.

SLP



### MOERDIJK Y BILBAO ESTRECHAN RELACIONES

Una delegación del puerto de Moerdijk vuelve a visitar Bilbao, acompañado, en esta ocasión, del operador neerlandés VDH. En 2023, el comercio entre España y Países Bajos alcanzó las 14 millones de toneladas. El 31 por ciento del total se genera en el *hinterland* del puerto vasco.

Carretera

## Pañalon continúa de compras

El grupo se hace con la murciana Silos Mar Menor, que centra su actividad en el transporte de productos granulados y pulverulentos

**A. Alday | Villarrobledo**

El grupo Pañalon refuerza su actividad en el transporte por carretera en cisternas con la adquisición de la murciana Silos Mar Menor, con unas ventas de 5,1 millones de euros en 2022. La operación, cuyo importe no ha trascendido, forma parte de la estrategia de crecimiento de Pañalon, en el marco de una hoja de ruta centrada en ganar tamaño y la apuesta por la concentración empresarial.

Silos Mar Menor, con sede en Torre-Pacheco (Murcia), centra su actividad en el transporte de productos granulados y pulverulentos. La compañía, con fuerte presencia en Levante, Cataluña y Portugal, cuenta con una flota de 40 conjuntos, con cisternas silo de última generación, según destacan desde Pañalon, a través de una nota. La familia Benzal, fundadora de la compañía murciana, se mantendrá vinculada a la empresa durante unos meses para "garantizar una transición ordenada", avanzó el consejero delegado de Pañalon, Antonio Montero. Además, "todo el equipo continuará para asegurar el servicio y la continuidad de las operaciones".

El grupo Pañalon, con sede en Villarrobledo (Albacete), mantiene, de este modo, su apuesta por el "crecimiento ordenado, incremen-

to de capacidad, solidez y flexibilidad", explica Montero.

El último movimiento, que tuvo lugar el pasado mes de julio, fue el acuerdo vinculante de fusión e integración de Transportes Sanmartí en Pañalon Silo Tank, filial del grupo Pañalon, que opera ya con la denominación de Pañalon Sanmartí.

También en el ámbito del transporte de pulverulentos y granulados, Pañalon cerró unos meses antes, en abril, la toma de una participación mayoritaria de la portuguesa Adriano Barbosa de Azevedo, que opera en el mercado con el nombre comercial de ABA Transportes y cuenta con más de 25 años de trayectoria en el mercado.

Pero el grupo Pañalon no se detiene en el crecimiento en el ámbito de las cisternas de transporte de pulverulentos y granulados, ya que en el último año ha protagonizado una serie de compras para reforzar su posición en el transporte de cisternas alimentarias. En este contexto, el grupo ha ido cerrando las adquisiciones de las firmas Caviny, Otero Trans y del grupo Transportes Félix, integrado por Transportes Félix e Hijos y Cisternas Félix.

El grupo cerró 2022 con unos ingresos de 197,7 millones, con un crecimiento del 17,5 por ciento. Con la compra de Silos Mar Menor, el grupo supera los 200 millones.



Marcotran amplía su flota con la compra de 100 vehículos.

Carretera

## Marcotran potencia la intermodalidad

Adquiere 100 vehículos, que incluyen semirremolques P400 para subir al tren y plataformas para operar más *duotrailers*

**Alfonso Alday | Pedrola**

La empresa de transporte internacional por carretera Marcotran, con sede en Pedrola (Zaragoza), sigue dando pasos firmes en su apuesta por la intermodalidad, que considera “clave para el éxito en el sector logístico”. El operador ha ampliado su flota con la compra de 100 vehículos, suministrados por los fabricantes Schmitz Cargobull y Lecitrailer, informaron desde la compañía.

El pedido incluye semirremolques P400 con lona y equipamiento TIR, preparados para subir al tren con medios mecanizados, “agilizando la carga y descarga y, por tanto, la cadena de suministro”. Además, ha incorporado nuevas plataformas portacontenedores para operar más *duotrailers*, que permiten transportar mayores volúmenes de carga en una sola operación, reduciendo así la huella de carbono.

La inversión forma parte de la hoja de ruta trazada por Marcotran para avanzar hacia la descarbonización de la actividad. “La modernización de la flota y el uso de vehículos adaptados para el transporte ferroviario no solo beneficiarán a los clientes, sino que también contribuirán al desarrollo de un sistema de transporte más eficiente y respetuoso con el medio ambiente”, explicaron desde el operador logístico.

La apuesta de Marcotran por el ferrocarril queda patente en las dos rotaciones semanales en tren que tiene entre el puerto de Algeciras y Zaragoza, usando contenedores multimodales. Este servicio, operado por Transfesa Logistics, representa el 12 por ciento de cuota de las entre 25.000 y 27.000 plataformas que mueve anualmente la compañía entre Marruecos y Europa, como recordó el director general de la empresa, David Raposo, en el marco de una jornada sobre intermodalidad. Además, Marcotran es uno de los impulsores de la futura autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, junto con Ecorail y la naviera CMA CGM.

Marcotran, una de las empresas con mayor actividad en los tráficos del Estrecho, está impulsando de forma decidida su actividad en Algeciras, donde estrenó, hace dos años, un almacén de unos 3.400 metros cuadrados en el Muelle de Isla Verde.

El grupo, formado por las empresas Marcotran Transportes Internacionales, Marcotran Global Logistics y Samori Marcotran, superó en 2022 los 200 millones, con un crecimiento de las ventas del 9,8 por ciento con respecto al año anterior, según el Libro Blanco de Transporte por Carretera y Operadores Logísticos, que elabora Transporte XXI.

Servicios

## Kalmar apoya el tráfico rodado de Grimaldi

**TXXI | Helsinki**

El fabricante finlandés de equipos de manutención Kalmar ha llegado a un acuerdo para suministrar al operador italiano Grimaldi Group tres tractores de terminal. Las máquinas se desplegarán para operar en la nueva autopista del mar de la naviera, que conecta los puertos de Trieste (Italia), y Ambarli (Turquía).

La operación se registró en la entrada de pedidos del tercer trimestre de 2024 de Kalmar, con la entrega

de las máquinas programada para el mismo trimestre.

En 2023, las ventas de Kalmar ascendieron a cerca de 2.000 millones de euros.



Operadores Logísticos

## GXO y Forum Sport amplían su relación

**TXXI | Madrid**

GXO Logistics lanza una nueva alianza estratégica con Forum Sport. El operador logístico se encargará

de la preparación y distribución de pedidos B2B y B2C, devoluciones y otras actividades de valor añadido de la empresa de distribución de material deportivo desde dos almacenes situados en Vitoria y Basauri, en el norte de España.

El uso de la automatización por parte de GXO jugará un papel crucial en la optimización de las operaciones logísticas de Forum Sport, según señalan desde el operador a través de un comunicado.



Aéreo

## Luz verde a un manual para la carga aérea

**TXXI | Barcelona**

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) y FIATA han anunciado un manual para el transporte de carga por el modo aéreo consensuado entre los representantes de las aerolíneas y de los transitarios. Se trata del ICHM, que es el resultado de “un extenso

proceso de un año de discusiones, revisión y colaboración entre las dos organizaciones”, señala un comunicado conjunto.

El manual proporciona procedimientos estandarizados para aerolíneas, GSAs y transitarios, “lo que garantiza la coherencia y la eficiencia en todo el proceso de carga”.

Marítimo

## Bergé avanza en su plan de renovación de activos

Recibe en Tarragona la segunda de las grúas Liebherr adquiridas

TXXI | Tarragona

Bergé sigue dando pasos en su plan de modernización de activos. El operador recibió recientemente en el puerto de Tarragona la segunda de las grúas Liebherr LHM 550 adquiridas, que sucede a la recepción de la primera a principios de septiembre en Bilbao. De esta manera, la compañía acelera el proceso de recepción de grúas nuevas en puertos clave como Bilbao y Tarragona, que permitirá una “operativa más eficiente, al tiempo que contribuirá a la competitividad de estas instalaciones”, destacan desde Bergé a través de un comunicado. No obstante, el plan de modernización de la compañía atañe a todos los puertos donde está presente.

El modelo LHM 550 adquirido, tiene 54 metros de alcance, una capacidad máxima de carga de 144 toneladas, (idóneo para la operativa con graneles, productos siderúrgicos y carga de proyecto) y un 26 por ciento menos de consumo de combustible. Además, incorpora soluciones de aislamiento mecánico para minimizar ruidos y disminuir la contaminación acústica en la zona de trabajo, así como el programa LiDAT Smart App Maintenance, que obtiene una visión en tiempo real del estado del equipo y su rendimiento.

El operador Bergé cuenta con presencia en 27 puertos de España y Bayona, y también opera en México y Colombia.



Imagen de la nueva grúa.

T

FLASH

Servicios

### Nuevo inquilino de Panattoni en su primer proyecto en Portugal

Panattoni alquila, con un contrato a largo plazo, uno de los módulos de la nave norte en “Panattoni Park Porto Valongo”, su primer proyecto en Portugal. El nuevo inquilino de la nave, de 3.334,75 metros cuadrados, está especializado en soluciones logísticas. La operación contó con la intermediación de CBRE Portugal. Este complejo está compuesto por dos edificios de 27.000 y 47.000 metros cuadrados, respectivamente.

Tecnologías

### Witron refuerza su relación con Coles

El *retailer* australiano de alimentación Coles ha puesto en marcha su segundo centro de distribución automatizado, con tecnología logística de Witron. El diseño de la planta, de 66.000 metros cuadrados, permite preparar más de cuatro millones de pedidos semanales. Este centro de distribución es el segundo que Witron diseña y pone en marcha para Coles.

Servicios

### OnTurtle suma Italia y Bélgica a su red de HVO en Europa

OnTurtle, empresa de servicios al transportista, suma Italia y Bélgica a su red de HVO en Europa. La firma ha incorporado nueve estaciones en el país italiano, donde ha cerrado una alianza con Vega, y tres más en territorio belga, de la mano con el proveedor G&V. En total, OnTurtle ofrece 68 estaciones de HVO en Europa.



La naviera Baleària incrementa la conectividad marítima entre Argelia y España con nuevas rutas.

Marítimo

## Baleària suma rutas a Argelia

Amplía sus conexiones marítimas con servicios a Argel y Orán

TXXI | Denia

La naviera Baleària, que preside Adolfo Utor, ampliará sus conexiones a Argelia con nuevas rutas que se irán abriendo de forma progresiva durante las próximas semanas y que le permitirán diversificar tanto los puertos de salida (Valencia y Barcelona), como los del país del norte de África (Argel, Orán y Mostaganem). La compañía opera en Argelia desde 2016 y actualmente realiza una conexión semanal entre Valencia y Mostaganem.

A partir del 18 de octubre, Baleària sumará una segunda conexión semanal a Argelia con un ser-

vicio entre el puerto de Valencia y Argel, que complementará su conexión desde Mostaganem. Posteriormente, a finales de diciembre, la naviera contará con tres salidas semanales, ya que abrirá un enlace entre el puerto valenciano y Orán. Por último, a partir del 15 de enero, la compañía abrirá un servicio que conectará por primera vez Barcelona y Argel, además de mantener dos conexiones semanales a Valencia: una fija a la capital argelina y otra desde Orán o Mostaganem, que se irán alternando cada semana, según informan desde la naviera, a través de un comunicado.

Express

## Paack, volcado en la península

La paquetera española culminará su expansión en Portugal en 2025

TXXI | Barcelona

Paack ha decidido concentrar todos sus esfuerzos en el mercado ibérico. La finalización de los proyectos de automatización de sus almacenes en España y la culminación de su plan de expansión en Portugal van a centrar los esfuerzos financieros de la paquetera, que ha atravesado meses de dificultades. Para ello, la compañía, que dirige Xavier Rosales, ha logrado una ampliación de capital de 21,7 millones de euros, en una ronda de inversores liderada por el fondo francés Infravia Growth, fundador de la compañía, y el estadounidense Unbound. La operación está apoyada en un crédito externo de BBVA. En septiembre de 2023, Infravia y BBVA

ya avalaron a la compañía con 45 millones de euros.

La paquetera ha explicado que la financiación refuerza a la compañía “permitiéndole avanzar hacia la independencia financiera y completar sus objetivos estratégicos”. Junto a la captación de la financiación, Paack acometió una reestructuración de su plantilla, “una medida que solo afectó a servicios centrales debido a los cambios societarios y de modelo en las filiales de Francia e Italia”. Y es que Paack se ha desprendido de su negocio propio en Francia e Italia.

Paack Logistics Iberia, con central en Barcelona, registró unas ventas de 74,9 millones en 2022, según datos del Registro Mercantil.

En lo grande  
y en lo pequeño



**CONECTAMOS**  
valenciaport