



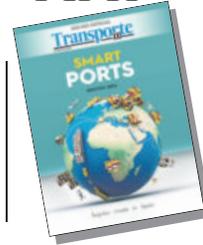
#SupportOurDrivers

Transporte XXI

Transitarios
Carmar Soluciones
Logísticas entra
en internacional
Pág. 11

Carretera
Miguel Ramón
impulsa la logística
agroalimentaria
Pág. 12

Informe
Transporte de
contenedores en el
puerto de Algeciras
Pág. 26



Suplemento
SMART PORTS
Los puertos siguen dando
pasos firmes en la travesía
hacia la innovación

Número 707 | Año XXXIII | 01 Noviembre 2024

www.transportexxi.com



A.P. DE BILBAO

Bergé, rumbo al futuro

La hoja de ruta, con una inversión de más de 130 millones hasta 2027, contempla potenciar activos, tecnologías, modelo operativo, área comercial y sostenibilidad. Pág. 8

Vista de las instalaciones de Bergé en el puerto de Bilbao.

ANDRÉS GÓMEZ BUENO
Presidente de Unistock

“Se necesita integrar al sector de la carretera”



El presidente de la Asociación Española de Almacenistas Portuarios de Granos, Cereales y Derivados, que agrupa al 98 por ciento del sector, defiende que “somos transportistas, porque el almacenaje es transporte a velocidad cero”.

Pág. 20

Ferrocarril
El negocio ferroviario muda la piel

Renfe Mercancías pierde cuota de mercado y tráfico. Precisamente, esta pérdida de volúmenes ha resultado decisiva para que la compañía se quede sin ‘coincidentes’, mientras sus principales competidores, con Captrain a la cabeza, siguen en ascenso.

Pág. 14

BOLUDA LINES

Daily Canarias

TRANSPORTE REFRIGERADO PUERTA A PUERTA

45' REEFER
33 europallets

boluda.com.es

Marítimo
Barcelona, foco de inversiones en accesibilidad

Las actuaciones en el enclave catalán para mejorar sus conexiones terrestres rozan los 880 millones de euros, casi la mitad del total del sistema portuario español, para las que se prevé una aportación de 260 millones procedentes de los recursos de las entidades portuarias.

Pág. 34

LA FOTO DE LA QUINCENA



MÁSTER EN NEGOCIO MARÍTIMO PORTUARIO E INNOVACIÓN

La Universidad Politécnica de Madrid ha dado el pistoletazo de salida a la segunda edición del Máster en Negocio Marítimo Portuario e Innovación. Está realizado por la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y la ETS de Ingenieros Navales y Oceánicos de la Universidad Politécnica de Madrid.

SE MUEVEN



Víctor Martín

El presidente de Atea Bizkaia-OLT, Víctor Martín (Decoexsa), ha sido designado para presidir la Comisión Marítima de la Federación Española de Transitarios (Feteia-Oltra).



Joaquín Costa

Aecoc nombra a Joaquín Costa, Logistics Director de Coca-Cola Europacific Partners Iberia, presidente del Grupo de Trabajo Cadena de Transporte de la organización.



Tilman Apitzsch

CargoBeamer, proveedor en el sector del transporte ferroviario de semirremolques, nombra a Tilman Apitzsch director general de Intermodal Operations.



Ingrid Boqué

El Puerto de Barcelona ha incorporado a Ingrid Boqué como nueva directora de Relaciones Institucionales después de crear este puesto dentro del área de Presidencia.



QUÉ BIEN

La descarbonización de los procesos logísticos sigue quemando etapas. 'Lean & Green', la iniciativa europea para la descarbonización de la logística que en España está coordinada por Aecoc, ha acelerado con la incorporación de 51 nuevas compañías en los últimos meses. Con este impulso, son ya 150 las empresas adheridas al proyecto, integrantes de toda la cadena de valor, desde fabricantes hasta distribuidores, pasando por operadores logísticos y empresas de transporte. En torno al 45 por ciento de las empresas adheridas al programa son usuarias de transporte y el 55 por ciento restante son proveedores de servicios logísticos y de transporte. El proyecto 'Lean & Green' arrancó en 2017 y acompaña a las empresas en la creación de sus planes de descarbonización, en la implementación de sus estrategias y en la monitorización de resultados.



QUÉ MAL

Los "abusos" de los instaladores en la sustitución de los nuevos tacógrafos con la línea de ayudas dirigida a la modernización y digitalización de las empresas transportistas, al amparo de los Fondos europeos Next Generation, denominada "cheque moderniza". Según denuncia Fenadismar, los instaladores del tacógrafo adheridos exigen a los transportistas beneficiarios de dichas ayudas, recibidas por su comunidad autónoma, el dinero por adelantado, tanto del propio aparato como de la instalación, pese a que "la normativa reguladora prohíbe dicha práctica abusiva". Ante dichas prácticas, la organización que preside Julio Villaescusa instará a las Comunidades Autónomas a que lleven a cabo un proceso de control contra dichos talleres para "comprobar el correcto cumplimiento de sus obligaciones legales".

Transporte
XXI

Fundador: F. Javier Miranda Ruiz

Todos los derechos reservados.

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

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

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

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

Suscripciones: Belén Ruales
suscripciones@grupoxxi.com

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

Depósito Legal: BI-708-92

Director
Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.



EDITORIAL

Al ferrocarril le crecen los enanos

Cuando parecía que todos los astros se habían alineado para impulsar el tráfico de mercancías por ferrocarril en España, en el furgón de cola de Europa, las obras han cortado las vías. “La red ferroviaria está patas arriba”, coinciden los principales actores, que urgen al Gobierno sacar adelante el nuevo sistema de ayudas por perturbaciones extraordinarias de tráfico, conocido como SAPET. Y es que el deterioro es patente día sí y otro también, como advierten algunos cargadores, obligados a volver a recurrir al camión por la cancelación de trenes.

Es evidente que es necesario acometer la modernización de las vías para facilitar, por ejemplo, la puesta en marcha de autopistas ferroviarias o aumentar la longitud de los trenes en aras de hacer más rentable y competitivo el negocio, aunque no toda la culpa es de las infraestructuras. Hace dos décadas, el tren movía casi más carga que ahora. Pero la pregunta es obligada: ¿Todas las obras a la vez? La respuesta es obvia: sí, para no perder los fondos europeos. Mucho más importante que cualquier intento de planificación para mitigar el impacto de las obras. Y todavía

hay quien sigue asegurando, sin ningún tipo de rubor, que es más que posible alcanzar el 10 por ciento de cuota en 2030, frente al apenas 4 por ciento que tiene actualmente el modo ferroviario, empezando por el ministro de Transportes, Óscar Puente, y siguiendo por el comisionado del Corredor Atlántico, José Antonio Sebastián, quien afirma, incluso, que se superará. El papel lo aguanta todo.

Una de las grandes apuestas para que el tren coja velocidad son los corredores ferroviarios, pero no hay que olvidar que están diseñados para pasajeros, por lo que aún es

pronto para saber cuántos surcos quedarán para mercancías, y a qué precio.

La puesta en marcha de autopistas ferroviarias es otro de los proyectos de moda, con mucho voluntarismo. Sin embargo, teniendo en cuenta las ventajas técnicas y económicas del contenedor sobre las autopistas ferroviarias, ¿no habría sido más lógico ayudar al contenedor, en lugar de abordar cuantiosas inversiones en la adaptación de gálibos? Y eso, teniendo muy presente que los puertos españoles ya generan más del 50 por ciento del tráfico de mercancías por tren...



El ETS dibuja nuevas líneas en el mar

La descarbonización del transporte no tiene vuelta atrás. Un camino sin retorno, que requiere soluciones globales, no parches. Como muestra, la aplicación del sistema de comercio de emisiones (ETS) en el transporte marítimo, que entró en vigor en la Unión Europea el 1 de enero. Un claro ejemplo del desconocimiento de los políticos de turno sobre la industria, que siguen legislando de espaldas al sector desde sus atalayas de cristal. Bruselas no ha sabido calibrar el impacto de esta medida en el tráfico de los puertos europeos. Y, ahora, encima, parece que tam-

poco sabe cómo medir y evaluar las consecuencias, cuando apenas quedan dos meses para que termine 2024, compromiso adquirido por la CE para proceder a su revisión.

Desde su génesis ya parecía quedar claro que la medida iba a permitir la fuga de carbono y la creación de paraísos. Ya lo advirtieron, sobre todo, los principales puertos del sur de Europa, con Algeciras a la cabeza. En román paladino, la UE se estaba pegando un tiro en el pie, al igual que con su apuesta ciega a la electrificación. La distorsión del mercado es más que evidente. Las navieras reestructuran su líneas

y dibujan los *schedules* que mejor se ajusten a sus necesidades. Y es que las soluciones locales en un escenario global, como el comercio marítimo, son insuficientes por sí solas y conllevan riesgos para la competitividad del sector.

Urge que la Organización Marítima Mundial (OMI) intensifique sus esfuerzos para alcanzar una solución global. Solo así será posible que el sector, jugando, en ese caso sí, con las mismas reglas, navegue con rumbo firme hacia la transición energética, evitando la actual doble vara de medir en función de los puertos de escala. Y mientras se

adopta una normativa internacional, no estaría de más que Bruselas pidiese un tiempo muerto.

El ETS necesita una vuelta de tuerca. Y el nuevo comisario europeo de Transportes, Apostolos Tzitzikostas, que está en plena revisión de la política de transportes, haría bien en hacer un hueco para estudiar bien esta medida. Y de seguir adelante, con buques surcando las aguas a distintas velocidades, sin esperar a la OMI, que por lo menos se sienten las bases para un Observatorio del ETS, que ponga negro sobre blanco el impacto de esta medida en los puertos europeos.

REVOLERA

Ramón
Valdivia

Las negociaciones y el acuerdo se han llevado a cabo en un formato exclusivamente bilateral

Una no-huelga muy cara

El transporte por carretera español ha estado estas semanas en el ojo del huracán por la convocatoria de huelga de CC.OO. y UGT, llamamiento que me atrevo a calificar de absurdo, y que, antes de “estrenarse”, ha sido desconvocada parcialmente -en el momento de escribir estas líneas, se mantiene sólo la huelga en el sector de pasajeros-.

El acuerdo se ha materializado entre ambos sindicatos y una de las patronales presentes en la negociación. Un pacto que, ojalá me equivoque, puede acarrear para nuestro sector gravísimas consecuencias.

Creo que avanzar en mejoras para nuestros trabajadores es imprescindible y así lo demostramos a través de acciones concretas, como, por ejemplo, la implementación en España de “El conductor al frente”, acuerdo internacional impulsado por la IRU, los cargadores y los sindicatos europeos -curiosamente, los de nuestro país continúan sin querer sumarse-. Vaya por delante, por tanto, que siempre he apoyado la idea de mejorar las condiciones laborales de nuestros conductores, incluyendo la posibilidad de acceder a una jubilación anticipada.

Pero también siempre he considerado que las decisiones, especialmente las teñidas de “buena intención”, deben adoptarse analizando todas las variables posi-

bles, de forma que los riesgos que puedan acecharnos estén “controlados”.

La música es buena: facilitar la jubilación anticipada de los conductores profesionales. El problema radica en los detalles de la letra; porque instar formalmente a la Administración a que inicie los procesos para que dicho beneficio laboral sea efectivo sin tener ninguna estimación -consensuada con los responsables ministeriales afectados- acerca de cuánto puede llegar a ascender el coste en cargas sociales para empresas y trabajadores, ni contar con una aproximación de a cuántos profesionales puede llegar a alcanzar dicho beneficio, resulta, a mi parecer, confiar demasiado en la buena fortuna.

Y es que las negociaciones y el acuerdo se han llevado a cabo en un formato exclusivamente bilateral, sin la presencia de representantes de la Seguridad Social, Trabajo y Transportes, carteras claves para evaluar los efectos del cambio propuesto y, no menos importante, para diseñar las medidas compensatorias que pudieran ser necesarias, por ejemplo, de cara a la cobertura de las vacantes que se producirían.

Además, calificar, como se hace en el acuerdo para la desconvocatoria, la labor de los conductores como “penosa y peligrosa” es simplista y contraproducente. No podemos dar por sentado un diagnóstico generalizado que podría tener repercusiones negativas para nuestra imagen, en nuestros costes, en el campo de la negociación colectiva o en la litigiosidad laboral.

Nos podemos estar jugando la viabilidad de nuestras empresas en un terreno donde los riesgos descontrolados son, dicho llanamente, inasumibles. Adoptar acuerdos sin un análisis completo y sin la participación de los actores relevantes, como es, en este caso, el propio Gobierno, equivale a abrir la puerta a una potencial dinámica conflictiva y, por tanto, muy gravosa si, llegado el caso, las consecuencias derivadas de las decisiones de hoy se tornasen en inasumibles para nuestras empresas o para sus trabajadores.

La desconvocatoria de huelga no debería implicar un riesgo tan elevado para la viabilidad de las empresas del sector por un impacto económico y social que resulte complejo de gestionar a largo plazo.

rvaldivia@astic.net

Existe una infrautilización del transporte ferroviario con una evidente dificultad para su conexión con Europa

Santiago Fernández
Andersen

La capacidad de transporte es el nuevo cuello de botella

Enric Martí
Directo de Logística de Seat

El principal desafío que tenemos es el relevo generacional de los conductores que palien la escasez crítica de estos profesionales

Antonio Amarillo
Presidente de Fetransa

No estamos de acuerdo en introducir medidas de descarbonización regionales como el ETS

Arsenio Domínguez
Secretario general de la OMI

La Administración está en deuda con el sector

José María Quijano
Secretario general de CETM

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Vicent Coquen
Dir. Sost. Brittany Ferries

Brittany Ferries ha recibido la etiqueta “Green Marine Europe”, por quinto año consecutivo, que refleja “nuestro compromiso medioambiental”, según ha señalado la naviera francesa con amplia presencia en tráfico de ro-pax en los puertos españoles.



Mar Chao
Pdta. Puerto de Valencia

La Asociación de Empresarias, Directivas y Profesionales de Valencia (EVAP) ha otorgado el Premio a la Profesionalidad a la presidenta del Puerto de Valencia, Mar Chao, poniendo en valor “lo conseguido durante su primer año al frente de Valenciaport”.



Sonia Herzog
CEO de JSV Logistic

La Asociación Española del Transporte organizó, por tercer año consecutivo, la entrega de Medallas del Mérito al Transporte. Entre los galardonados se encuentra Sonia Herzog, CEO de JSV Logistic, con una clara apuesta multimodal.



Joaquín del Moral
Dir. gral. de Renfe Mercancías

Las máquinas de la pública Renfe Mercancías circulan sin rumbo conocido, mientras la carga sigue en caída libre. Tanto, que ha descarrilado en los ‘ecoincentivos’, quedándose fuera de las ayudas de la segunda convocatoria de este programa.

LA ROSCA

Alfonso Alday



No todo vale por la paz social, porque los daños, colaterales o no, a veces son irreparables

Sangre, sudor y lágrimas

La Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Bilbao CPE, que tiene como accionistas a las estibadoras CSP Spain, Bergé, Toro y Betolaza y SLP, ha incorporado 20 nuevos trabajadores portuarios, de los 47 previstos hasta 2027, para mantener una plantilla fija de unos 300 estibadores. Se trata de la primera contratación desde 2008, que busca garantizar el relevo generacional y la cobertura de vacantes por jubilación. Y para poner luz y taquígrafos al acuerdo firmado entre la parte empresarial y Coordinadora, sindicato mayoritario del comité de empresa de Bilboestiba, se convocó a los medios de comunicación a un acto informativo. La ocasión lo merecía.

El encuentro sirvió para escenificar la ‘paz social’ en los muelles. Un clima de estabilidad que

costó sangre, sudor y lágrimas. No hay que olvidar que esta incorporación de nuevos trabajadores se produce cuatro años después de la huelga convocada por los sindicatos de la estiba, que paralizó la actividad en los muelle durante 57 días, convirtiéndose en el conflicto más largo de la historia de la dársena vasca.

De aquellos polvos, estos lodos. Es cierto que el acuerdo, más que necesario para reducir la eventualidad, preocupante en el caso del puerto de Bilbao, permite afrontar con garantías el futuro. El propio presidente de la entidad portuaria, Ricardo Barkala, ha puesto en valor que “la estiba es un elemento positivo que nos ayuda a generar más tráfico”. Pero, de momento, el puerto de Bilbao continúa lamiéndose las heridas de la huelga. En los ocho primeros meses de este año, la entidad ha movido 8,4 millones de toneladas de carga seca (graneles sólidos y mercancía general), lo que supone 1,3 millones de toneladas menos que en el mismo período del año 2019. Es decir, el tráfico, sin contar los graneles líquidos, ha caído un 14 por ciento frente a los niveles prepandemia, y antes de la huelga de 2020. En el negocio del contenedor, con la marcha de Boluda de Bilbao a Santander, la sangría es mayor. Entre enero y agosto de este año, el puerto movió 309.340 TEU, un 27 por ciento menos que en los ocho primeros meses de 2019.

Los datos no invitan al optimismo y dejan una importante lección: no todo vale por la paz social, porque los daños, colaterales o no, a veces son irreparables. No queda otra que seguir picando piedra y conocer bien la historia para no volver a repetirla. La estabilidad actual, sin duda, es un buen comienzo para dibujar un futuro prometedor.

a.alday@grupoxxi.com

EL CATALEJO

Antonio Martínez



La logística debe hacer más amable la adquisición del producto. El *ecommerce* nos facilita el proceso, pero hemos perdido la sabiduría de los vendedores de toda la vida

La logística manda

Lo que decir tiene que la pandemia tuvo un efecto en las condiciones del mercado de la logística y el transporte, aunque el mismo se haya ido limitado con el tiempo. Aquellos que preconizaron que el ferrocarril ganaría terreno, que el camión tenía mil días contados y que grandes líneas de contenedores iban a la bancarrota no acertaron. Al menos, de momento.

Todo es posible en este mundo que nos rodea. Parece que se abren nuevos espacios, oportunidades que antes no eran posibles, aunque las guerras y los neoproteccionismos han invadido lo que de-

bería ser un mercado global sin fronteras. Tirando de neoliberalismo ya saben aquello de que “el mercado manda”. Eso sí, primero tiene que haber mercado y ahí topamos con las administraciones, que regulan, cierran o abren, y limitan los negocios.

En la logística pasa algo parecido. En muchas ocasiones, el producto, por sí solo, no vale apenas nada. La cadena de distribución sitúa el mismo en el mercado, en una estantería. En ese lineal de ventas es donde adquiere valor porque el consumidor acepta su precio cuando lo adquiere. Lo compra o no. Lo que se sigue desconociendo es por cuántas manos ha pasado el producto hasta que llega a nuestras casas, porque nadie nos informa. En el 99 por ciento de los envíos, de la trazabilidad del producto nada se sabe. ¿El consumidor estaría dispuesto a pagar más por conocerla, porque el vendedor le comunicara la huella de carbono que ha tenido ese envío? Es una oportunidad abierta.

La logística, como el mercado, manda. Eso sí, debe procurar hacer más amable la adquisición de un producto. Los consumidores venimos huyendo de las malas experiencias. El *ecommerce* nos facilita el proceso, pero hemos perdido la sabiduría de los vendedores de toda la vida que había en centros comerciales y tiendas. Los *marketplaces* conquistan por precio o *stock* disponible, pero su *know how* es un manual en 10 idiomas. Se echa de menos el comercio de barrio. Quizás la nueva logística tenga que aprender una lección de humildad.

a.martinez@grupoxxi.com

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



“El suelo logístico aparece como el motor de los planes de negocio”, según señalaba el informe concursal de 2010

‘Don Quijote’

El aeropuerto de Ciudad Real, bautizado en sus orígenes como ‘Don Quijote’, ha vuelto a la actualidad por motivos ajenos a la propia actividad de transporte. El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones valoró utilizar las instalaciones del aeródromo manchego como centro de acogida de inmigrantes, con el visto bueno de los actuales propietarios, la sociedad Ciudad Real International Airport (CRIA). Sin embargo, una vez que trascendió el proyecto y se acumularon las críticas desde diversos frentes, incluido el Ejecutivo regional, el Gobierno ha acabado por desestimarlos.

La vuelta a la actualidad del aeropuerto nos retrotrae a finales de la primera década de este siglo. En pleno estallido de la burbuja inmobiliaria, este periódico tuvo acceso al demoleedor informe concursal de la sociedad entonces propietaria del aeródromo, CR Aeropuertos. El informe dejaba claro que los promotores del aeropuerto dirigieron sus expectativas de negocio a la construcción y venta del aeródromo y de los terrenos incluidos en el complejo. “El suelo logístico aparece como el motor de los planes de negocio”, sentenciaba el informe concursal. Solo ocho meses después de iniciadas las operaciones en la pista (diciembre de 2008), se desencadenó la intervención de su principal accionista en la práctica, la entidad financiera pública Caja de Ahorros de Castilla-La Mancha (CCM) por parte del Banco de España, la retirada de la oferta de compra que se negociaba con inversores árabes y la presentación del citado concurso.

Actualmente, la operativa del aeropuerto se reduce a una serie de vuelos privados y actividades secundarias. En este contexto, la patronal regional del transporte, Fetcam, ha recordado que lleva una década reclamando que las instalaciones del aeropuerto sirvan para implantar un aparcamiento seguro de camiones. Veremos si finalmente la propuesta acaba teniendo recorrido.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



El presidente del Puerto de Sevilla, **Rafael Carmona** (derecha), junto a su homólogo de Santa Cruz de Tenerife, **Pedro Suárez**, recibieron a cerca de medio centenar de empresas de Canarias y de la capital andaluza en una misión comercial para afianzar las relaciones.

HORIZONTE

La red ferroviaria está patas arriba con fuertes inversiones en su modernización

Iñaki Eguia



Disculpas

Las inversiones del Ministerio de Transportes con la iniciativa 'Mercancía 30' y reforzadas por la inyección de los fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), cuyas obras que deben de estar terminadas en junio de 2026, ponen panza arriba a la red ferroviaria. El plan para dotarse de hasta 300 apartaderos de 740 metros, mejorar siete accesos ferropuertuarios, crear siete nodos intermodales e impulsar las autopistas ferroviarias, entre otros desarrollos, es necesario para alcanzar la cuota del 10 por ciento de mercancía en tren para 2030.

Sin embargo, la convivencia de las obras con la actual circulación ferroviaria está siendo una auténtica pesadilla para operadores y cargadores. Así, se enfrentan a dos situaciones. La primera son los cortes

en las circulaciones de una línea ferroviaria sin posibilidad de cambiarla por otro trayecto en tren, por lo que obliga a transferir la carga al camión.

La segunda casuística, la más común, es que los cortes se limitan al número de trenes; a reducir la longitud de los convoyes; o a realizar itinerarios ferroviarios con mayor recorrido.

Los operadores ferroviarios y cargadores avisan que si los trabajos se prolongan mucho tiempo existe un gran riesgo de que mercancías subidas al tren en los últimos años, con gran esfuerzo, puedan bajarse. Y otros usuarios, que tienen muy clara la sostenibilidad del tren, se lo plantean en el corto y medio plazo, por unas obras que inciden muy negativamente en su competitividad.

Desde el Ministerio de Transportes recalcan que los trabajos son imprescindibles por lo que envían el mensaje de "discúlpenos por mejorar".

AGENDA

19-21 de noviembre de 2024

Global Mobility Call

Conferencia y Exhibición

Madrid

www.ifema.es/en/global-mobility-call

27-28 de noviembre de 2024

Empack y Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición

Madrid

www.logisticsautomationmadrid.com

5-7 de febrero de 2025

Fruit Logistica

Conferencia y Exhibición

Berlín

www.fruitlogistica.com/en/

26-27 de febrero de 2025

Empack y Logistics & Automation

Conferencia y Exhibición

Bilbao

www.bilbaoexhibitioncentre.com

19-21 de marzo de 2025

World Maritime Week

Conferencia y Exhibición

Bilbao

www.bilbaoexhibitioncentre.com

29-30 de abril de 2025

Coastlink

Conferencia

Bilbao

www.portstrategy.com/coastlink

13-15 de mayo de 2025

Breakbulk Europe

Conferencia y Exhibición

Róterdam (Países Bajos)

www.europe.breakbulk.com/home

13-15 de mayo de 2025

Pick & Pack

Conferencia y Exhibición

Bilbao

www.pickpackexpo.com/

17-19 de junio de 2025

TOC Europe

Conferencia y Exhibición

Róterdam (Países Bajos)

www.tocevents-europe.com

18-20 de junio de 2025

SIL Barcelona

Conferencia y Exhibición

Barcelona

www.silbcn.com/es/index.html

7-9 de octubre de 2025

Conxemar

Conferencia y Exhibición

Vigo

www.conxemar.com/es/feria/

TRANSPORTE 4.0

Juanma Martínez



Cualquier movimiento es bueno, lo peor que podemos hacer es no movernos, que la falta de madurez no sea la excusa

Tech-Madurez

Qué grado de madurez tienen las tecnologías que ocupan los titulares, y los ocupan porque son las que están de moda, y lo están porque hay un consenso amplio que las reconoce como las más disruptivas en este momento?

Demasiado complejo como para responderlo, aunque sea brevemente, pero al menos sí se puede apuntar por dónde van los tiros.

Primeramente, centremos el tiro sobre cuáles son las que podríamos considerar como las que están más en el foco, y estas serían, IoT (*Internet of Things*) y sus derivadas, IoE (*Internet of Everything*), BoT (esta la dejo para otra ocasión), *Big Data*, *Blockchain*, 5G y cómo no, Inteligencia Artificial (¿generativa solamente o alguna más?).

Así, en general, podría decir que el grado de madurez de todas ellas es... depende. Sí, ya sé que muchos dirían que me ha salido la vena gallega, es cierto. Es el eterno dilema de si la botella está medio llena o medio vacía.

Podríamos decir que sí, que el grado de madurez de todas ellas es alto. IoT lleva entre nosotros 25 años. El origen de *Big Data* se remonta a más de 30 cuando ya hablábamos de macrodatos, *datawarehouse*, *datamining* y otros más. *Blockchain*, también su grado de madurez alto, lleva ya entre nosotros 15 años, y muy extendido desde hace 6. Respecto a 5G o por extensión, las redes públicas de comunicaciones masivas inalámbricas, o telefonía móvil, tienen un grado muy alto de madurez, vamos por la 5ª generación, la primera apareció hace 40 años. Respecto a IA ya lo estudiaba mi generación en la universidad, o sea que sí.

Resumiendo, todas están maduras, pero también, todas ellas van a seguir madurando. ¿Es el momento de lanzarse? Sin duda. Cualquier movimiento es bueno, lo peor que podemos hacer es no movernos, que la falta de madurez no sea la excusa.

TRIBUNA LIBRE

Asier
Culebras Porras



La conectividad inalámbrica se ha convertido en un elemento indispensable para garantizar la integridad y la seguridad del dato

Autopistas invisibles

En un mundo que demanda cada vez más inmediatez y mayor control logístico de activos y vehículos, la conectividad inalámbrica se ha convertido en un elemento indispensable para garantizar la integridad y la seguridad del dato. Ya sea para geolocalizar con precisión los vehículos desplegados en un territorio, como para analizar comportamientos anómalos de los conductores o asegurar el control de la cadena de frío, contar con una solución fiable de conectividad inalámbrica resulta fundamental en cualquier escenario logístico. Estos canales que habilitan la comunicación entre dispositivos y servidores en la nube funcionan como autopistas invisibles que facilitan el viaje seguro y rápido de los datos necesarios para optimizar rutas, localizar activos o garantizar el buen estado de los productos.

En este contexto, las vías invisibles por las que viajan los datos han de cumplir una serie de requisitos para encarar con garantías una serie de desafíos clave en los despliegues globales: desde la necesidad de gestionar las restricciones de *roaming* permanente cuando las flotas atraviesan múltiples fronteras, hasta asegurar la cobertura en entornos remotos con despliegues asimétricos de tecnologías de red de acceso. En este sentido, es imprescindible contar con soluciones simples que reduzcan la complejidad de estas exigencias globales y ofrezcan un control y gestión eficientes de la conectividad.

Los acuerdos de *roaming* entre operadores han sido tradicionalmente un elemento clave en las implantaciones IoT multinacionales, pero a medida que avanzan los despliegues de telecomunicaciones y los gobiernos y operadores de todo el mundo buscan aumentar el control sobre su infraestructura de radio, aparecen restricciones de *roaming* permanente que complican el ya de por sí complejo rompecabezas de la conectividad global, limitando en muchos casos el período de tiempo que un dispositivo puede permanecer en itinerancia (por ejemplo, 90 días en Brasil) o aplicando regulaciones aún más restrictivas en países como Turquía.

¿Y cómo afectan las restricciones de *roaming* permanente a la gestión de flotas? Las restricciones de *roaming* permanente complican la gestión

de flotas IoT, ya que limitan el tiempo que los dispositivos pueden estar conectados en redes extranjeras. Esto obliga a las empresas a buscar soluciones como el uso de múltiples perfiles IMSI o acuerdos locales para mantener la conectividad, evitando interrupciones y cumpliendo con las regulaciones en países con límites estrictos, como Brasil o Turquía.

Por otro lado, debemos sumar que al atravesar fronteras los dispositivos se enfrentan al reto adicional de la asimetría en la cobertura celular e infraestructura de red de acceso, sobre todo en el caso de tecnologías LPWAN como Narrowband o LTE-M que no han sido desplegadas de forma homogénea en todas las regiones del planeta.

Para superar estos desafíos, surge la eSIM como elemento clave para conectar con garantías los despliegues IoT globales y prepararlos para el futuro. Cuando hablamos de la eSIM, nos referimos a una serie de capacidades tecnológicas que permiten una SIM albergar varios IMSI o perfiles (lo que llamamos multi-IMSI), así como crear o modificar perfiles en remoto (lo que conocemos como aprovisionamiento remoto de SIM o RSP). Esto permite a los operadores logísticos y compañías de gestión de activos conectados una flexibilidad sin precedentes, capacitándoles para conectar sus dispositivos en diferentes regiones y funcionar con perfiles locales que no se ven sometidos a las restricciones de *roaming* permanente.

Las tendencias en conectividad siempre van a estar sujetas a numerosos factores y a un entorno muy cambiante. El 2G y el 3G están a las puertas de su desaparición en todo el planeta (en muchos países ya se han apagado), por lo que hay que buscar alternativas más adecuadas a la realidad actual. El futuro pasa probablemente por el 5G, pero a día de hoy es el 4G LTE la tecnología más optimizada



para la mayoría de casos IoT, ya sea a través de las mencionadas tecnologías de bajo consumo, como NB-IoT o LTE-M o con alternativas más versátiles como CAT-1 Bis. La decisión correcta dependerá de los requisitos específicos de cada aplicación y, lógicamente, de los países objetivo de despliegue. Son muchas las decisiones a tomar y es complicado acertar cuando la prioridad de una empresa está en mejorar su plataforma de gestión de flotas o desarrollar rastreadores más eficientes; por eso es más importante que nunca contar con un socio de conectividad capaz de guiar a sus clientes a través del complejo y a veces imprevisible universo de las comunicaciones IoT.

Sales manager de Wireless Logic España

PEQUEÑO HERMANO

Javier
Miranda Descalzo



Las presas del siglo XXI son los portacontenedores... y los consumidores

Presas

El capitán Aubrey, el héroe de las novelas del irlandés Patrick O'Brian, arengaba a su tripulación antes del abordaje con un discurso nacionalista inglés trufado de insultos a Napoleón. Pero su última inflama, la más ardorosa, era: "¡Por la presa!". El salario de un capitán de la Royal Navy en el siglo XIX rozaba el hambre, pero las "comisiones" por apresar barcos enemigos eran millonarias. Nuestro "Afortunado" Aubrey fue Blas de Lezo, un "pro" que a pesar de apresar muchos barcos ingleses despertaba la admiración de sus enemigos, precisamente por eso. Y es que el siervo del Rey de España tenía su dinero a recaudo en un banco... de Londres.

Los marinos temen dos cosas: la cota a sotavento y la niebla a proa. Pero no en los despachos. Muchas veces es hasta deseable. La huelga de estibadores en EE.UU. terminó tres días después de haber paralizado todos los puertos desde Texas hasta Maine. Lo que no está claro es qué han acordado. Ni el *saturday* New York Times es capaz de describir el contenido de los pactos. Habla el diario de un aumento del 62% de salarios, pero luego se contradice y asegura que esto supone pasar de 39 dólares por hora a 63, y en la siguiente línea que un estibador gringo gana entre 100.000 y 200.000 dólares al año. No me salen las cuentas.

El acuerdo secreto, además, es hasta el 15 de enero, con nuevo inquilino en la Casa Blanca. No han negociado el habitual "contrato" a seis años, solo se han dado una tregua.

Seguiremos sin saber cuánto cobra un estibador en Baltimore. Pero no pasa nada. Por aquí, en las sociedades de estiba, calma chicha. Bueno, ya veremos. Porque hoy sigue habiendo mucha presa en el mar, pero ahora no son galeones, son portacontenedores y, ya en tierra, consumidores.

N. del A.: Patrick O'Brian se llamaba Richard P. Russ y no era irlandés, era un "perro inglés" de Buckinghamshire. Como decía, niebla a proa.

javier.miranda@grupoxxi.com

Marítimo

Bergé, rumbo al futuro

La compañía invertirá más de 130 millones de euros entre 2024 y 2027 en el marco de su plan estratégico, que contempla potenciar activos, tecnologías, modelo operativo, área comercial y sostenibilidad

Carlos Sánchez | Madrid
Bergé acondiciona la senda que impulsará el futuro de la compañía. Para ello, ha puesto en marcha un plan estratégico con horizonte en 2027 que busca “modernizar, fortalecer y rentabilizar la compañía para ponerla en contexto con el sector y resituarnos en un mercado cada vez más competitivo”, señala a Transporte XXI el consejero delegado de Bergé, Juan Aguirre.

Para lograrlo, Bergé se ha centrado en el desarrollo del área comercial, el modelo operativo, tecnologías y modernización de activos, como puntos clave junto a la sostenibilidad. La compañía ha definido cinco pilares basados en estos puntos clave para garantizar su éxito.

“El plan de inversiones en activos y la tecnología son dos de los principales pilares para ir más allá en los servicios que ofrecemos”, confirma Aguirre. En la parte comercial, “se ha puesto el foco en nuestro servicio de atención al

cliente”. Mientras que en la parte operativa “estamos evolucionando a un modelo de gestión más centralizada que garantice el mejor servicio local”. Todo esto, “sin olvidarnos de la sostenibilidad, desarrollando una operativa más responsable y prestando especial atención a las personas, la eficiencia energética y la reducción de emisiones”, subraya el directivo.

Juan Aguirre

Consejero delegado de Bergé



La expansión forma parte del ADN de la compañía desde sus inicios

El plan estratégico de Bergé conllevará afrontar un importante esfuerzo inversor. “En efecto, vamos a potenciar las inversiones hasta superar los 130 millones de euros entre 2024 y 2027, con el objetivo de lograr una operativa más eficiente y sostenible, lo que se traducirá en una compañía más competitiva y con capacidad para invertir en una

cadena logística más eficiente”, confirma Aguirre. Muestra de ello es la reciente adquisición de tres grúas Liebherr LHM 550, que representan una importante reducción de emisiones a la atmósfera, con un



EN CIFRAS

Bergé está presente en **27 puertos, incluido Bayona en Francia**. “Son los puertos más importantes, desde **Bilbao, que representa nuestro punto de partida hace ya más de 150 años**, a Santander, pasando por Barcelona, Tarragona, Sagunto, Cartagena, Huelva, Avilés o Vigo”, asegura Juan Aguirre, consejero delegado de Bergé.

Además de en los citados 27 puertos, también está presente en **26 centros ofreciendo servicios de logística industrial y de procesos industriales**.

La compañía cuenta actualmente con **cerca de 2.600 empleados**.

Entre otras cifras, Bergé manipula al año **más de 30 millones de toneladas**. Además, es un referente en **consignaciones, con casi 10.000 buques al año**.

Imagen de la nueva grúa de Bergé en el puerto de Tarragona.

26 por ciento menos de consumo de combustible, además de incorporar soluciones de aislamiento mecánico para minimizar ruidos y disminuir la contaminación acústica en la zona de trabajo.

Otra de las novedades en el proceso de transformación de la compañía es la inscripción en el Registro de Huella de Carbono del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco). “Con este sello, Bergé reafirma por segundo año consecutivo su compromiso con la reducción de emisiones, promoviendo una economía baja en carbono y contribuyendo activamente a la lucha contra el cambio climático”, asegura el consejero delegado de la compañía.

En este sentido, “para Bergé, la sostenibilidad es un pilar fundamental y es-

tá en el centro de todas nuestras decisiones”, afirma. “Ser sostenible significa adoptar prácticas y estrategias que aseguren la viabilidad a largo plazo de nuestros negocios, siempre considerando a nuestros grupos de interés”, resalta.

Bergé tiene varios proyectos en marcha relacionados con la reducción de la huella de carbono y que están vinculados con el ODS 13, como son el estudio del uso de biocombustibles, inversión en maquinaria más eficiente tanto desde la óptica de Compras -eficiencia energética- como de Operaciones -operativa más eficiente-, el uso de energía de fuentes renovables, la compra de energía con GdO (Garantía de Origen) o la instalación de placas fotovoltaicas, entre otras iniciativas. Por otra parte, “no podemos olvidar que en materia de sostenibili-

dad también entran otros ámbitos, como la igualdad, la inclusión o el fomento del empleo en los jóvenes, materias todas ellas donde Bergé está activando iniciativas”, recuerda Aguirre. Igualmente, la compañía cuenta con el Certificado ISO 14001 de sistemas de gestión medioambiental.

Sectores estratégicos

En el ámbito de las operaciones portuarias, los sectores estratégicos para Bergé son el agroalimentario, la automoción, la siderurgia y las infraestructuras. Además, “desde Bergé ofrecemos cualquier tipo de servicio logístico más allá de las operaciones portuarias”, apunta Aguirre. “Desde el transporte, ya sea por mar, tierra o aire, a proyectos especiales de carga sobredimensionada o la logística de procesos industriales”, matiza.

En el caso de la logística de procesos industriales, “mucho más desconocida”, reconoce, “es una línea de

negocio muy importante en el sector que desde Bergé venimos impulsando desde hace tiempo dentro y fuera de nuestras fronteras”. De hecho, “en este tipo de operativas logísticas tenemos una gran proyección internacional, especialmente en México”, subraya.

Precisamente, el plano internacional es uno de los pilares de crecimiento del grupo. “La expansión forma parte del ADN de la compañía desde sus inicios”, constata Aguirre. Actualmente, además de España y Francia, la compañía está en México, “gestionando la logística en la planta de Audi”, y en Colombia, “donde somos uno de los principales operadores de logística de automóvil a través de la sociedad Bergé Vigía”, apostilla.

Nuevo centro de gestión de operaciones

Entre los distintos proyectos en el ámbito de la digitalización en los que está inmerso Bergé destaca el nuevo centro de gestión de operaciones. “Está situado en la sede de la compañía en Madrid, desde donde centralizamos las operativas para una mayor eficiencia, todo ello 24 horas al día, 7 días a la semana”, sintetiza Juan Aguirre, consejero delegado de Bergé.

En este proyecto, “la tecnología es

clave para poder ofrecer un servicio de calidad al cliente bajo un mismo estándar, independientemente del puerto”, confirma el directivo. De la mano del sistema operativo Transkal, “hemos logra-

do, no sólo optimizar la planificación, sino también su mejora continua y su aplicación a toda la red del grupo, así como el manejo de información operativa esencial que permita diseñar mejores ofertas de servicio en los distintos tender del mercado”, añade.

Por poner un ejemplo, desde el centro de gestión de operaciones se realiza en vivo toda la operativa de entrada y salida del transporte terrestre en puerto de la mano de las básculas semiautomatizadas, con tótems digitales que interactúan con los conductores y que permiten en 30 segundos recabar toda la información y dar luz verde a cada vehículo.

Todo ello, “de la mano de un refuerzo del área de ciberseguridad, fundamental para asegurar una infraestructura que nos proteja a nosotros y a los clientes”, matiza Aguirre. De hecho, “recientemente, hemos conseguido la certificación ISO 27001, que es el estándar internacional para los sistemas de gestión de la seguridad de la información”, concreta el consejero delegado de Bergé.



Bergé pone el foco en digitalización y sostenibilidad.

BERGÉ




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








Jordi Hereu, ministro de Industria y Turismo, presidió la inauguración de la nueva nave de en Prologis Park Sant Boi.

Servicios

Prologis seguirá con el foco en la península

El operador inmobiliario completa el desarrollo de sus 1,6 millones de metros cuadrados de activos logísticos con la nueva plataforma para la paquetera CTT Express en Sant Boi de Llobregat

Eva Mármol | Barcelona

Prologis ha completado el desarrollo de sus más de 80 activos logísticos en la península con la construcción de la plataforma que ha alquilado a CTT Express en Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Se trata de una nave, de 7.131 metros cuadrados de superficie, que supone, a su vez, culminar el desarrollo del parque logístico Prologis Park Sant Boi que el operador inmobiliario inició a finales de la década de los años 90 en la población del Baix Llobregat, situada a 8 kilómetros del aeropuerto y a 11 kilómetros del puerto.

El almacén cuenta con 28 muelles para furgonetas y 8 muelles para camiones, además de dos rampas laterales. Esta nave, inaugurada el pasado 18 de octubre, es la guinda al pastel del desarrollo de la compañía estadounidense en la península tras completar recientemente las instalaciones para Alcampo en Prologis Park San Fernando (Madrid) y una tercera nave en Guadalajara.

Prologis no se quedará con los 1,6 millones de metros cuadrados de superficie, con

una ocupación de casi el 97 por ciento, que suman sus activos: “Estamos interesados en comprar tanto terrenos como naves”, ha señalado Cristian Oller, *head of asset management* del Sur de Europa de Prologis.

El directivo reconoció que será más fácil sumar nueva superficie en el resto de España que continuar creciendo en el Baix Llobregat, donde es difícil encontrar “sobre todo grandes piezas de terreno, que es lo que nos interesa”, por la falta de suelo para uso logístico en la zona.

Actualmente, el mercado español tiene un peso del 25 por ciento en los activos de la compañía en el sur de Europa, que incluyen naves y terrenos en Francia e Italia, además de la superficie peninsular.

Más colaboración

La paquetera CTT Express ha estrechado la relación que ya tenía con Prologis al sumar el cuarto arrendamiento al operador inmobiliario con la nueva instalación en Sant Boi, que tiene una capacidad actual para 4.500 envíos por hora y alcanzará los

7.000 “dentro de un año o año y medio”, señaló Luis Rodríguez, director financiero de la compañía. La nave, destinada a envíos dentro del mercado catalán, complementa la capacidad de la plataforma que tiene en la CIM Vallès en Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), “que se nos había quedado pequeña”.

La paquetera, perteneciente al operador postal portugués CTT, cerrará este ejercicio creciendo en 14 plataformas, entre ampliaciones de las instalaciones que ya tenía y estrenos de naves, y las previsiones son sumar 11 más en 2025. Un incremento de capacidad que responde al aumento de la actividad, que ha doblado en el primer semestre del año en comparación con el mismo periodo de 2023. El mercado español ya alcanza una cuota “de entre el 50 y el 60 por ciento” en la actividad paquetera del grupo.

El desarrollo de Prologis Park Sant Boi “es fruto de la apuesta que hizo el Ayuntamiento de Sant Boi y lo sigue haciendo por la logística”, aseguró Cristian Oller, en el acto de inauguración de la nave, que estuvo presidido por Jordi Hereu, ministro de Industria y Turismo. La plataforma “es un claro ejemplo de economía circular”, añadió, ya que forma parte de las comunidades solares que promueve el operador inmobiliario.

Prologis “es un socio estratégico y contribuye al diseño de nuestra red logística”. “Nos acompaña en cuatro instalaciones y no serán las únicas”, apuntó el director financiero de CTT Express. Europa en general y España en particular “tienen que vivir un renacimiento industrial” y ello “exige naves como está”, aseguró el ministro Jordi Hereu.

Transitarios

Carmar entra en internacional

La transitaria capta flujos de importación y exportación al habilitar su plataforma en Valencia como recinto aduanero

Eva Mármol | Barcelona
Carmar Soluciones Logísticas, transitaria cuya principal actividad es el grupaje entre la península e islas, ha entrado en un nuevo nicho, los tráficó de importación y exportación al habilitar la plataforma que estrenó el año pasado en Ribarroja de Túria (Valencia) como recinto aduanero. La instalación cuenta con los permisos de Depósito Aduanero (DA), Local Autorizado para Mercancías de Exportación (LAME) y Almacén de Depósito Temporal (ADT).

La plataforma, de 3.000 metros cuadrados de superficie, roza una ocupación del cien por cien. La nave “nos ha permitido crecer en Valencia, tanto en logística como en los servicios marítimos con Baleares y Canarias”, señala Alex Trincado, director general de Carmar Soluciones Logísticas.

La transitaria proyecta continuar creciendo en actividad exterior. “Hemos empezado la internacionalización con los servicios aduaneros, pero nuestro objetivo es no quedarnos aquí”, añade el directivo.

La filial de Pérez y Cía. registró una facturación de 14,83 millones de euros en 2022, según el Libro Blanco del sector de Transporte XXI. El año pasado cerró con unas ventas 18 millones, de acuerdo con la propia compañía.

Carmar Maritime Services, empresa creada por el grupo para el aprovisionamiento a buques hace cinco años, se está acercando al volumen de negocio de Carmar Soluciones Logísticas. Y es que la primera compañía crece a un ritmo de dos dígitos anualmente. Tuvo unas ventas de 8,35 millones de euros y un crecimiento del 35 por ciento en 2022. “El año pasado cerramos con casi 9 millo-

nes y las previsiones son alcanzar entre los 14 y los 15 millones en 2024”, asegura Alex Trincado, director general también de Carmar Maritime Services. “Es un nuevo negocio en el que

partíamos de cero hace cinco años y vamos a llegar casi a los 15 millones”. A diferencia de Carmar Soluciones Logísticas, dedicada a un mercado maduro, el aprovisionamiento es una

actividad “donde hay nicho para seguir creciendo orgánicamente”.

Por otra parte, Carmar Soluciones Logísticas está desarrollando una estrategia de sostenibilidad.

Somos parte del cambio.
Un hub SMART en continua evolución

Conectado

Transparente

Sostenible

Eficiente

Port de Barcelona
www.portdebarcelona.cat



Nuevos conjuntos articulados frigoríficos adquiridos por Grupo Miguel Ramón.

Carretera

Miguel Ramón impulsa la logística agroalimentaria

El operador refuerza su flota frigorífica con la adquisición de 40 tractoras y 10 semirremolques para extender sus tráficos internacionales de frutas y verduras, y abre nuevos servicios de grupaje y gestión aduanera

A. Martínez | Tarragona
Grupo Miguel Ramón va a impulsar su negocio de transporte por carretera dedicado a la logística agroalimentaria con un aumento de su talla empresarial. El flotista, con base central en Sant Carles de la Ràpita (Tarragona), acaba de incorporar 40 tractoras y 10 semirremolques a su parque de vehículos. El objetivo: “tener la flota preparada para la campaña de cítricos y lechugas” a los principales países de la Unión Europea y el mercado británico, una de las especialidades de la compañía, según han explicado fuentes del grupo a Transporte XXI.

Las tractoras son Iveco S-Way, unidades que tienen una “mejora del 10 por ciento en el consumo de combustible” y una “reducción de las emisiones de CO2, gracias a una nueva cadena cinemática, los controles del vehículo y la aerodinámica mejorada”, señalan los mismos interlocutores.

Por su parte, la decena de semirremolques frigoríficos han sido tramitados, en su mayoría, con Lecitrailer, con equipos Thermoking Advancer. Desde la compañía tarraconense se

señala que “la adquisición de estas unidades va en la línea del compromiso con la reducción de emisiones y la sostenibilidad”.

Centenar de tractoras

Con las nuevas unidades, Miguel Ramón conseguirá sobrepasar la barrera del centenar de tractoras, un objetivo trazado por la empresa tras haber realizado una adquisición mixta de flota, con unidades de ampliación y de renovación “para garantizar la temporada con las máximas garantías y llevar los productos españoles a los principales mercados europeos”.

El flotista viene renovando sus tractoras cada dos años y el parque de semirremolques cada tres, al tiempo que incorpora en sus unidades que utiliza para la distribución en el área metropolitana de Londres de dispositivos de visión directa, así como medidas de seguridad específica en los semirremolques, con cierres de seguridad grado 3 y refuerzos en techos.

Grupo Miguel Ramón es uno de los referentes históricos del transporte internacional en el Arco Mediterráneo. El flotista, cuyos orígenes se remontan a

1938, arrancó su actividad en el transporte de pescado en la provincia de Tarragona para empezar en la década de los sesenta tráficos internacionales, siendo una de las primeras em-

presas españolas en abrir una oficina en Reino Unido.

De hecho, el flotista se ha convertido en un especialista en el mercado británico para el transporte de frutas, hortalizas,

GRUPO MIGUEL RAMÓN SL

| | 2022 | %22/21 | %22/19 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|----------------------|-------|--------|--------|-------|------|------|------|
| Ingresos explotación | 14,83 | +14% | +58% | 12,99 | 9,90 | 9,38 | 7,94 |
| Ebitda | 2,23 | +10% | +93% | 2,03 | 1,90 | 1,16 | 1,40 |
| Resultado d.i. | 0,40 | -46% | >999% | 0,74 | 0,60 | 0,03 | 0,40 |
| Patrimonio neto | 6,26 | +7% | +38% | 5,86 | 5,12 | 4,52 | 4,49 |
| Empleados | 80 | +8% | +13% | 74 | 72 | 71 | 68 |

Millones de euros, salvo empleo.



Nuevas tractoras Iveco adquiridas por Grupo Miguel Ramón.



MIGUEL RAMÓN

congelado, productos cárnicos, industria alimentaria y carga general, flujos que también opera con países como Italia, Francia, Portugal, Alemania, Suiza y Benelux. Su ámbito de actuación en España es el Corredor Mediterráneo, entre Murcia y Gerona, principalmente, donde cuenta con una cartera comercial formada por 180 clientes que confían en la empresa para la distribución de sus productos, tanto en transporte nacional como internacional.

El flotista trabaja de forma intensa en el Corredor Mediterráneo

De hecho, junto a otras certificaciones de calidad como IFS o GDP, Grupo Miguel Ramón es de las pocas empresas españolas que está acreditada con la norma British Retail Consortium (BRC), que garantiza a las compañías de distribución británicas la calidad y seguridad en sus productos alimentarios, aportando así el máximo nivel de protección tanto a clientes como a consumidores.

Uno de los objetivos del flotista de cara a la presente campaña es incrementar sus tráfic de grupaje, así como la gestión de sus servicios aduaneros con una extensión de sus acuerdos de colaboración con almacenes con temperatura controlada. Junto a la base operativa de la empresa en Tarragona, la compañía dispone actualmente de delegaciones en Massanassa (Valencia) y Newhaven (Inglaterra).



MIGUEL RAMÓN

Ferrocarril

Sevilla expande su red intermodal

El puerto arranca las obras de una instalación auxiliar de apoyo en el interior del enclave con tres vías para trenes de 750 metros, una actuación adjudicada a las constructoras DSV y Railsur por 6,7 millones de euros

Antonio Martínez | Sevilla

El Puerto de Sevilla expande su red intermodal con la ejecución de una instalación de apoyo en el interior del enclave que permitirá flexibilizar las operaciones ferroviarias en la dársena andaluza.

La actuación acumula cierto retraso, dado que este proyecto ya fue adjudicado por la Autoridad Portuaria en junio de 2023 a la UTE formada por las constructoras Magtel y Extra-co, que no arrancaron con la ejecución de los trabajos, situación que provocó la resolución del contrato.

Tras haber celebrado un nuevo concurso, la Autoridad Portuaria, que preside Rafael Carmona, ha adjudicado la obra a la UTE formada por las constructoras DSV y Railsur, por un importe de 6,7 millones de euros

Con esta actuación, Sevilla dispondrá de mayor capacidad ferropuertuaria. El enclave viene acometiendo un notable plan inversor cuantificado en más de 40 millones de euros que va a permitir llevar el tren a todas las terminales y zonas logísticas del puerto andaluz.

Este proyecto supone un nuevo hito para el puerto, porque va a añadir capacidad extra al disponer de una playa de vías en la zona de Palmas Altas adaptada a convoyes ferroviarios de hasta 750 metros de longitud. El objetivo de esta playa de vías es permitir los cruces de entrada y salida dentro del complejo portuario, cruces que ahora han de realizarse en la estación de La Negrilla, con la consiguiente ganancia de tiempos en los accesos y las salidas del recinto portuario.

El puerto ha venido financiando diversas inversiones en infraestructuras ferroviarias, que han supuesto la reforma integral de su red ferroviaria interior y el cierre del anillo ferroviario, a través de la Dársena del

Cuarto y de los puentes de la nueva esclusa, generando una accesibilidad completa a todas las terminales y la zona franca, en la que se ha habilitado un apartadero para el estacionado de trenes de mercancías de hasta 750 metros.

Acceso directo a TMG

Entre las obras por adjudicar está la ejecución de un puente móvil que permitirá el acceso directo de trenes a la instalación de Terminales Marítimas del Guadalquivir (TMG) en la Dársena de Batán, la estibadora propiedad de Boluda y CMA CGM. Asimismo, el puerto tiene pendiente resolver las obras de acceso directo al enclave que permitirá evitar la maniobra de inversión en la estación de La Salud, reduciendo los tiempos de entrada y salida.

Fuentes de la Autoridad Portuaria señalan que todo este acondicionamiento de las infraestructuras internas y externas van a permitir poner en marcha, a medio plazo,



A.P. DE SEVILLA

Instalación ferropuertuaria de TMG, estibadora de Boluda y CMA CGM en Sevilla.

el proyecto de autopista ferroviaria que impulsan los operadores privados Rail&Truck y Grupo Pantoja. Su objetivo es canalizar, en un plazo no mayor a los dos años, un tráfico anual de 16.000 semirremolques. El puerto de Sevilla generó 43.443 TEU en 2023, con un crecimiento del 2 por ciento.

DEPOT REAL BENLOCH S.A.
OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL
SUPPLY CHAIN INTEGRATION
realbenloch.com

DEPOT REAL BENLOCH S.A | Av. Alacant, 10 - 46460 - Silla (Valencia) | T 963 670 888

Ferrocarril

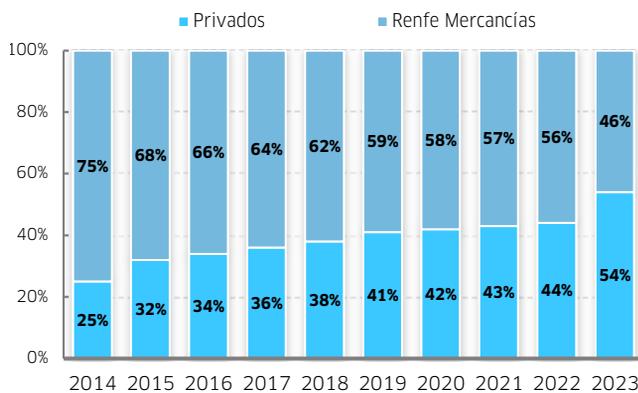
El negocio ferroviario muda la piel

Renfe Mercancías pierde cuota de mercado y tráficos y se queda sin 'ecoincentivos', mientras sus principales competidores, con Captrain a la cabeza, siguen en ascenso

EL NEGOCIO SE REPARTE

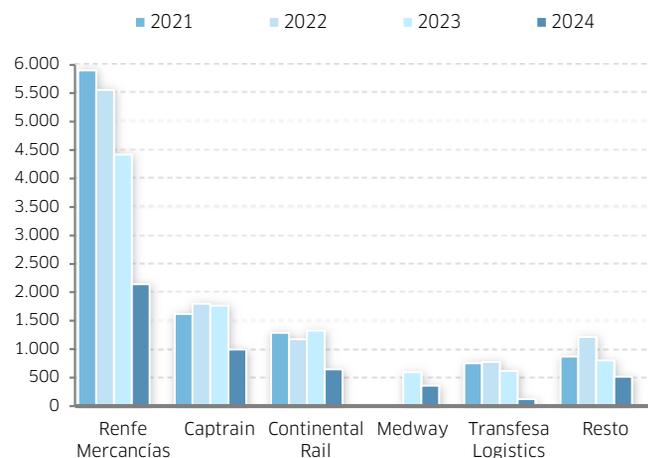
Renfe Mercancías, el histórico operador incumbente, pierde poco a poco su dominio del mercado ferroviario de mercancías en beneficio de distintos competidores.

EVOLUCIÓN CUOTA DE MERCADO



Datos en millones de toneladas-kilómetro. Fuente: INE y Ministerio de Transportes.

EVOLUCIÓN TRÁFICOS FERROCARRIL POR COMPAÑÍAS



Datos en toneladas-kilómetro netas. Nota: Los datos de 2024 son del primer semestre, salvo los de Transfesa que son del primer trimestre. En "resto" de 2024 está incluido Transfesa. Fuente: CNMC.

Carlos Sánchez | Madrid

El mercado ferroviario de mercancías en España sigue consolidando una transformación lenta pero segura, en la que Renfe Mercancías ha pasado en algo más de una década de operador incumbente a ver cómo sus competidores le comen terreno.

La pública ha ido perdiendo cuota de mercado progresivamente, además de dejarse por el camino una parte importante de sus tráficos. Precisamente, esta pérdida de volúmenes ha resultado decisiva para que la compañía dirigida por Joaquín del Moral haya quedado fuera de la segunda convocatoria de ayudas del programa de 'ecoincentivos' ferroviarios del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, enmarcados en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

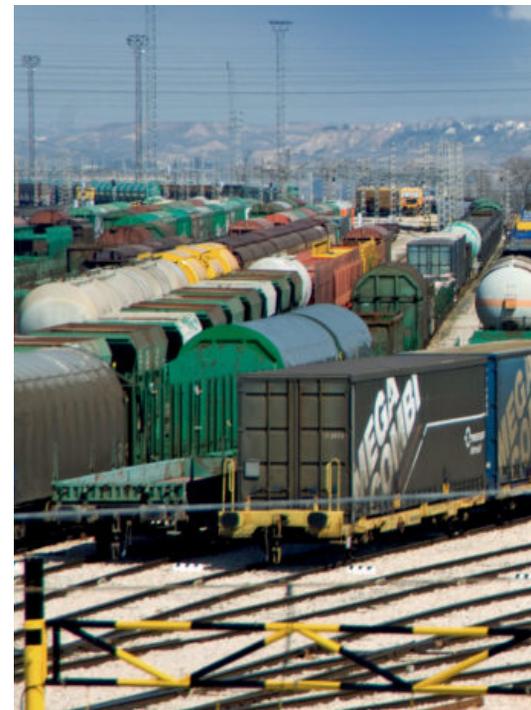
La pública cerró 2023 con un movimiento de 4.383 millones de toneladas-kilómetro, lo que representó un descenso del 20,21 por ciento respecto al año anterior, haciendo imposible cumplir con los requisitos de incremento de tráficos previstos en la convocatoria. En la misma situación se encuentra Transfesa, que tampoco alcanzó el incremento en volúmenes requerido por el programa de 'ecoincentivos'.

Transportes ha concedido provisionalmente 21,84 millones de euros en concepto de 'ecoincentivos' a siete empresas ferroviarias privadas por incentivar el transporte de mercancías por ferrocarril. Estas compañías transportaron un total de 4.053 toneladas netas en 2023, según datos del Ministerio. Las subvenciones están financiadas con los fondos europeos Next Generation.

Captrain España, Continental Rail y Medway concentran la mayor parte de las ayudas adjudicadas. En el caso de Captrain, la subvención propuesta se eleva a 11,10 millones de euros. Por su parte, Continental Rail recibirá 5,41 millones de euros y Medway 3,73 millones de euros.

El resto de los operadores beneficiarios de las ayudas son CSP Logitren, Low Cost Rail, Compañía Ferroviaria Europea (Cefsa) y Go Transport Servicios. En el caso de CSP Logitren, la subvención se eleva a los 1,07 millones de euros, mientras que Cefsa obtendrá 352.221 euros, Low Cost Rail 133.795 y Go Transport 37.144 euros.

Si sumamos las dos primeras convocatorias del programa de ayudas ministerial, Captrain, propiedad de los ferrocarriles públicos franceses SNCF, ocupa el primer puesto en cuanto a impor-



Siete firmas suman 'ecoincentivos' en la segunda convocatoria.

te recibido, con un montante de 18,52 millones de euros (ver cuadro). Por detrás se sitúa Renfe Mercancías que, al no sumar en la segunda convocatoria, se queda en los 13,69 millones conseguidos en la primera.

En tercer lugar, aparece Continental Rail, el operador ferroviario de la naviera CMA CGM, que suma los 5,41 millones de la segunda convocatoria, ya que en la primera se quedó fuera. En una cifra similar se sitúa Medway, la filial ferroviaria de la naviera MSC, que entre las dos convocatorias concentra 5,18 millones de euros en 'ecoincentivos'.

En la práctica, Captrain acumula el 38,61 por ciento de las ayudas por 'ecoincentivos' concedidas por Transportes en las dos primeras convocatorias del programa. Renfe Mercancías alcanza un 28,54 por ciento, mientras que Continental suma un 11,28 por ciento y Medway el 10,80 por ciento. Los otros cuatro operadores que han recibido ayudas se reparten el restante 10,77 por ciento de la tarta.

Fórmula de cálculo

Los 'ecoincentivos' se calculan en función de diferentes variables relacionadas con el desempeño ambiental, como la ocupación de los vagones, el tipo de locomotora utilizada y el incremento de tráfico con respecto a la media de los dos años anteriores. En la práctica,

€
47,9

MILLONES
HA OTORGADO
TRANSPORTES EN LAS
DOS CONVOCATORIAS
DE 'ECOINCENTIVOS'



ADIF

“a mejor desempeño ambiental, mayor ahorro de emisiones y mayor subvención”, señalan desde el Ministerio.

El programa de ‘ecoincentivos’ ferroviario tiene una dotación total de 74,6

millones de euros, divididos en tres convocatorias anuales correspondientes a 2022, 2023 y 2024. En la primera convocatoria, que subvencionó los tráficos realizados entre el 30 de abril

NUEVE COMPAÑÍAS HAN SUMADO ‘ECOINCENTIVOS’

Las dos convocatorias del programa de ‘ecoincentivos’ del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible han servido para repartir ayudas a cerca de una decena de compañías, con Captrain España y Renfe Mercancías como principales beneficiarios.

| EMPRESAS FERROVIARIAS | 1ª CONVOCATORIA | 2ª CONV. | TOTAL |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Captrain España | 7.419,5 | 11.102,5 | 18.521,2 |
| Renfe Mercancías | 13.690,2 | 0,0 | 13.690,2 |
| Continental Rail | 0,0 | 5.414,2 | 5.414,2 |
| Medway | 1.445,6 | 3.738,5 | 5.184,2 |
| CSP Logitren | 743,2 | 1.070,9 | 1.814,1 |
| Transfesa Logistics | 1.318,9 | 0,0 | 1.318,9 |
| Low Cost Rail | 882,5 | 133,8 | 1.016,3 |
| Compañía Europea Ferroviaria (CEFSA) | 276,4 | 352,2 | 628,6 |
| Go Transport Servicios | 339,9 | 37,1 | 377,1 |
| TOTAL | 26.116,2 | 21.849,2 | 47.965,4 |

Datos en miles de euros. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

y el 31 de diciembre de 2022, se adjudicaron 26,11 millones de euros a ocho empresas ferroviarias.

En esta segunda convocatoria se han subvencionado los tráficos correspondientes a 2023 por un importe de 21,84 millones. Por su parte, la tercera convocatoria se publicará en breve y contará con un presupuesto inicial de 23,5 millones de euros para los tráficos del ejercicio 2024.

“Jugamos un papel vital en el camino hacia un transporte más sostenible”

Conversión Magro, director general de DKV Mobility y VAT Services en Iberia

Acaba de aterrizar en la compañía. ¿Cuál es la hoja de ruta que se ha marcado?

Esta nueva posición se presenta, además de como una gran oportunidad de la que estoy muy agradecido, tanto por el gran equipo en Madrid como por los encuentros recientes con clientes, como una gran responsabilidad. VAT Services cuenta con una muy buena reputación en el mercado, construida, principalmente, a través de la excelencia en el servicio al cliente. Mi objetivo es mantener este nivel y mejorarlo donde sea posible, ya que considero que este enfoque es el pilar fundamental de nuestra estrategia.

¿Qué papel está jugando DKV Mobility/VAT Services en el proceso de descarbonización del transporte por carretera?

Jugamos un papel vital en el asesoramiento de nuestros clientes en su camino hacia un transporte más sostenible. La presencia de nuestra red, que se extiende por toda Europa gracias a nuestros casi 900.000 puntos de carga eléctrica, nos posiciona como uno de los principales actores del sector, permitiéndonos estar a la vanguardia de esta transición energética.

En DKV Mobility apostamos por un equipo de verdaderos expertos que se encuentran constantemente expuestos a las mejores prácticas en el sector, tanto a nivel nacional como internacional. Profesionales capaces de configurar y establecer rutas óptimas adaptadas teniendo en cuenta los criterios individuales de cada negocio y el contexto particular de cada territorio y su posible impacto, como en el caso de la nueva configuración del peaje en Alemania o la adaptación en Dinamarca. Un valor diferencial que queremos seguir cultivando y reforzando.

¿Y en el ámbito de la digitalización?

Desde DKV Mobility hemos llevado a cabo una gran inversión en la introducción e impulso de tecnologías software, utilizadas, por ejemplo, en el proceso de organizar y monitorizar las rutas, ampliando la oferta ya disponible con DKV Live.

Por otra parte, el proceso de transición energética y el paso a un sistema de transporte profesional sostenible, que nace ya en un contexto totalmente dominado por la tecnología, va a reestructurar en gran medida las cadenas de valor. Por lo que, además de aspectos como los medios de pago y su integración con los propios sistemas de los clientes, se deberá tener en cuenta la evolución de la red, que estará más desarrollada y será mucho más inteligente que el modelo actual al que estamos acostumbrados en las EESS.

¿Cuáles son las grandes cifras de la compañía?

DKV Mobility se presenta como la plataforma líder de pagos para el transporte en Europa, los números y la dimensión de las operaciones realizadas por el grupo reafirman este hecho, habiendo realizado más de una veintena de adquisiciones en los últimos 4 años, gran parte en tecnología. El grupo procesó en 2023 un volumen de transacciones de más de 17 billones de euros y cuenta con una red de más de 68.000 EESS y 17.000 puntos de carga, que crece año tras año. La gran ventaja de nuestra red es que contamos tanto con los grandes actores del sector, como Repsol o Cepsa, como con otros actores especializados y altamente competitivos, como Andamur, así como con infinidad de independientes. Esto hace que, en nuestra red, prácticamente cualquier cliente encuentre sus necesidades cubiertas.

¿Qué supone el mercado ibérico?

El mercado ibérico es para nosotros muy importante, ya que reconocemos su gran potencial, tanto presente como futuro. Se están realizando muchos esfuerzos tanto en mejorar nuestros servicios como nuestra red, que es actualmente de las más completas del país, con más de 5.000 EESS y 17.000 puntos de carga. En este sentido, el esfuerzo se concentra en mejorar la extensión de la red, pero también en desplegar tecnologías como APP&GO, que permite a las flotas profesionales realizar pagos en el surtidor, evitando el fraude y facilitando la gestión enormemente.

Acaban de anunciar la ampliación de su red de carga de

vehículos eléctricos con más de 550 nuevos puntos en España. ¿Prevén seguir reforzando esta red?

Lo cierto es que nuestro país tiene cierto retraso en la conexión de nuevos puntos de carga, claramente insuficientes para el tamaño actual del parque de vehículos y conductores. No obstante, nuestra red cubre actualmente casi la mitad con esos 17.000.

El compromiso del grupo DKV Mobility con el mercado español puede verse claramente en las alianzas que se están estableciendo, que aseguran un crecimiento sostenido de la red en el futuro inmediato. Este ejemplo es una ilustración perfecta, la reciente alianza con Iberdrola y BP+, añade a nuestra red 550 puntos de carga alimentados exclusivamente con energía renovable y el primer cargador de 1.4MW de la península ibérica, por supuesto para camiones.

Debo recordar, que DKV Mobility se encuentra magníficamente posicionado en el sector también a través de nuestra compañía GreenFlux. Compañía que dispone de la plataforma de gestión de puntos de carga para operadores, pionero de esta tecnología y líder indiscutible. Esta herramienta representa un estándar de modelo de gestión para el negocio de puntos de carga. Muchos pueden gestionar algunos cientos de cargadores, pero son muy pocos los que pueden escalarlo al nivel que será requerido en los próximos años.

Este tipo de alianzas e inversiones tecnológicas, con los grandes actores del sector, nos permiten asegurar que nuestra red seguirá creciendo al ritmo del mercado, con el objetivo de ser la más extensa y útil para nuestros clientes.





A.P. DE CÁDIZ

Operaciones de Boluda en la terminal intermodal de Jerez de la Frontera.

Ferrocarril

Boluda acerca el tren a Cádiz

La compañía dispondrá de una instalación específica en La Cabezuela, que permitirá la operativa de trenes de contenedores y semirremolques, reduciendo su actual dependencia de la terminal intermodal de Jerez

Antonio Martínez | Valencia

La compañía Boluda Shipping, que preside Alfonso Serrat, está acercando el tren al puerto de Cádiz. El objetivo del grupo es traspasar a La Cabezuela un flujo de entre 250 y 300 camiones semanales que van desde la terminal ferroviaria de Jerez a Cádiz y que los trenes de contenedores se tratan directamente en el interior del enclave.

Para ello, su filial Compañía Gaditana de Contenedores (Concasa) se ha adjudicado dos parcelas, con un total de 2.500 metros cuadrados, por un periodo de 15 años, para la prestación del servicio comercial de carga y descarga de trenes con mercancía en contenedor y semirremolques. Estos últimos utilizarían el sistema *piggy-back*, es decir, los semirremolques viajan en plataformas de perfil bajo, posibilitando así un servicio de autopista ferroviaria.

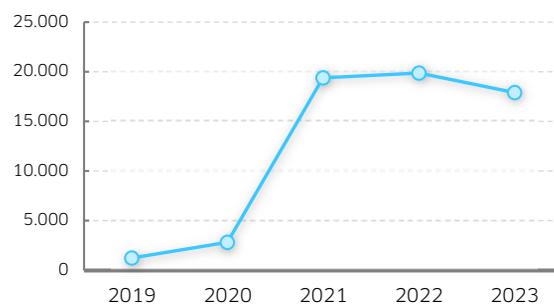
La compañía ha venido trabajando en Jerez desde el año 2018. Con la puesta en marcha de esta instalación en La Cabezuela, Boluda podrá descongestionar de camiones la autovía entre Jerez y Cádiz y “emitiremos menos emisiones”, una alternativa que la compañía va a poner en marcha hasta situarse definitivamente en la ampliación del enclave, donde va a levantar una nueva terminal de contenedores.

De esta forma, se podrá salvar un acarreo terrestre de 26 kilómetros en línea recta entre Jerez y Cádiz, aminorando con ello el coste del transporte, que será más sostenible.

En este sentido, Adif viene buscando en los últimos meses un explotador para las instalaciones de Jerez, dado que el contrato con la Autoridad Portuaria de Cádiz, que a su vez lo tiene subarrendado a Concasa,

JEREZ, POLO INTERMODAL DE CÁDIZ

La terminal ha venido siendo una referencia para el desarrollo del tráfico ferroviario, gracias a la apuesta de la Autoridad Portuaria y Concasa.



Datos en UTI. Fuente: ADIF.

acaba el próximo mes de diciembre. Por el momento, Adif no ha comunicado cuáles son las ofertas que se han presentado a la licitación.

En este sentido, fuentes portuarias explicaban a Transporte XXI que “todo indica que la Autoridad Portuaria va a seguir apostando por la instalación, cuya utilidad ha sido satisfactoria en los últimos años para los cargadores que apuestan por Cádiz”.

Esta alternativa logística ha venido siendo el pulmón intermodal utilizado por las navieras Boluda y Trasmediterránea para posicionar una buena parte de sus tráficos desde la zona centro con Cádiz, para su posterior tramitación a los enclaves de las Islas Canarias, bien a través de contenedores o de flujos de carga rodada.

De hecho, Boluda trabaja codo con codo con la Autoridad Portuaria para atraer

el interés de navieras internacionales a la nueva plataforma, llamada a convertirse en una alternativa en los tráficos del estrecho de Gibraltar.

Sincromodalidad

La compañía quiere maximizar los rendimientos operativos con la nueva instalación en la ampliación de Cádiz, a donde prevé traspasar su línea diaria con Canarias que ha catapultado en los últimos años los tráficos en la dársena andaluza, con una media de transporte de 2.000 TEU semanales. Boluda se instaló en Cádiz en 2020 con un servicio a Canarias y en la actualidad realiza conexiones con Santander, Liverpool, Tilbury y Róterdam.

Boluda irá trasladando su actividad desde Jerez en los próximos meses, una vez se ponga en servicio el tren en La Cabezuela, lo que permitirá operar los contenedores directamente en el muelle para su carga en los buques que operan en la instalación portuaria, “una solución provisional” antes de poder explotar su futura terminal.

La intermodal de Jerez manejó 17.894 UTI en 2023, cifra que supuso un descenso del 10 por ciento respecto a 2022. Por su parte, el Puerto de Cádiz gestionó un volumen de contenedores de 199.860 TEU, con un descenso del 8 por ciento.

Boluda, a través de Concasa, tiene comprometido un plan inversor, valorado en 52 millones de euros, para la futura terminal de contenedores del puerto de Cádiz. El proyecto es gestionar una superficie total de 254.000 metros cuadrados almacenamiento y maniobra y 7.300 metros cuadrados de superficie correspondientes a una terminal ferroviaria.

Carretera

Alpega impulsa la conectividad logística

Pone en marcha Connecta, primera red abierta que reúne en una única plataforma a cargadores, transportistas, proveedores de servicios logísticos y bolsas de carga

Carlos Sánchez | Madrid
Alpega, multinacional de *software* SaaS para el sector logístico, ha puesto en marcha Connecta, la primera red abierta diseñada para impulsar la conectividad logística. Reúne a empresas cargadoras, transportistas, proveedores de servicios logísticos y bolsas de carga en una única plataforma.

La nueva herramienta digital permitirá “fomentar la colaboración, la generación de re-

des de contactos y el descubrimiento de nuevas oportunidades de negocio”, según apuntan desde Alpega.

La multinacional da así un paso adelante impulsando esta nueva plataforma libre para la presentación de servicios y expansión de los negocios logísticos. La compañía, único proveedor de TMS en el mercado europeo con una red abierta de bolsa de cargas, tiene presencia en 80 países y cuenta con un

equipo multicultural compuesto por más de 500 profesionales con 31 nacionalidades diferentes.

“Si tuviéramos que establecer una analogía, Connecta sería el equivalente a un ‘LinkedIn de la logística’, donde los actores más destacados del sector pueden interactuar y mejorar sus operaciones”, señaló Natasha Adams, CMO de Alpega, en un encuentro con la prensa española. Connecta ofrece acceso gratuito a más de 85.000 transportistas y cargadores certificados, entre los que se incluyen empresas

de todos los tamaños. La plataforma proporciona datos en tiempo real, *spot offers* y la posibilidad de optimizar capacidades. A través de la plataforma, “los cargadores, agentes de transporte y proveedores logísticos tienen acceso a una am-

plia red de transportistas fiables, mejorando su planificación de capacidades y eficiencia operativa”. A su vez, los transportistas “se benefician de una mayor visibilidad, una optimización en el uso de sus capacidades y una reducción de viajes en vacío”, matizan.

El proceso de registro simplificado ofrece acceso inmediato a una red de profesionales certificados en pocos *clicks*. Connecta se integra con la bolsa de cargas de Alpega, permitiendo a los usuarios de pago acceder a ofertas *spot* en tiempo real. En una fase futura,

“se integrará completamente con la plataforma digital de transportes de Alpega, ofreciendo una solución integral para la gestión de compras, búsqueda de proveedores, ejecución y planificación de transporte”, avanzan.



Natasha Adams y Roeven Cuypers (Alpega).

TRANSPORTE XXI

TOMORROW. MOBILITY
WORLD CONGRESS
5 - 7 NOVEMBER 2024
BARCELONA

Fira Barcelona
www.tomorrowmobility.com
X in @

MOVE BETTER



THE EVENT FOR A BETTER MOBILITY



Cristina Plumed (Asecam), Juan Zamorano (Grupo AZA), Germán Monedero (Grupo AZA), Francesc Gómez (Biomedical), Mar Chao (Pto de Valencia), Dario Moreno (Ayto Sagunto) y Carmen Amador (MPG).

Operadores Logísticos

Logística al servicio de la salud

Aza, Biomedical y MPG Group rubrican una alianza empresarial para la optimización de la cadena de suministro ampliando la distribución de productos farmacéuticos por el puerto de Valencia

Antonio Martínez | Valencia

Los operadores Aza Logistics, Biomedical Logistics y MPG Group han alcanzado una alianza empresarial para la optimización de la cadena de suministro y la distribución de productos farmacéuticos por el puerto de Valencia.

Carmen Amador, directora general de MPG Group explicó a Transporte XXI que “entrar en la logística sanitaria era un sueño para nuestra empresa”, porque “no sabíamos arrancar solos”. Para ello, la transitoria de Grupo Pérez y Cía decidió apostar por la creación de una alianza comercial con AZA Logistics y Biomedical “para organizar algo conjunto”.

Con este acuerdo, MPG tiene acceso a la experiencia de Biomedical Logistics en el transporte de productos sanitarios y se apoya en la nueva infraestructura logística que Grupo AZA ha levantado en Sagunto, donde explota un almacén automatizado especializado en los productos farmacéuticos, cosméticos y sanitarios.

El objetivo de MPG “es reconducir hacia el puerto de Valencia” buena parte de las exportaciones e importaciones de productos sanitarios, así como “lograr un mayor compromiso de las navieras” para reducir los tiempos de tránsito de estas mercancías, indicó a este periódico Amador.

Crecimiento progresivo

En este sentido, German Monedero, director general de AZA Logistics, subrayó que “estamos reduciendo nuestra actividad en sectores como la automoción y la alimentación para aumentar nuestra posición en logística sanitaria”, un sector que crece a un ritmo anual del 7 por ciento.

Monedero adelantó que la compañía quiere duplicar la actual cifra de contenedores de productos farmacéuticos que se manipulan en los muelles del puerto de Valencia, alrededor de 30.000 TEU anuales. Para ello, será fundamental la capacidad instalada por la compañía en Sagunto, con un centro automatizado para temperatura controlada con 50.000 huecos, que ya está siendo un facilitador para la logística de las empresas farmacéuticas.

El operador logístico tiene amplia experiencia en el transporte por su pertenencia a Grupo AZA, por lo que “sabemos qué agencias de paquetería lo hacen bien en cada punto de España para entregar un medicamento en un plazo de 24 horas desde nuestro almacén”, indicó Monedero. Para

ello, AZA dispone de un *control tower*, un sistema con el que “tenemos visibilidad en toda la cadena de suministro en el que hemos trasladado todo lo que aprendimos en logística de automoción”.

Por su parte, Francesc Gómez, consejero delegado de Biomedical Logistics, señaló que la base del acuerdo con MPG y AZA es “aportar soluciones al transporte, porque nuestro *core business* es la logística para transportar. El cliente nos da la muestra y se olvida”.

En esta actividad logística, Gómez aseguró que “las farmacéuticas deben revisar su modelo”, y asegurar la cadena de suministro, porque “los productos pasan por una gran cantidad de manos, junto a los perfiles de vehículos y embalajes, y es importantísimo hacer un análisis de riesgos, así



Instalaciones de AZA Logistics en Sagunto.

como la selección de sistemas de frío activo o pasivo para distribuir los productos”.

El acuerdo comercial fue dado a conocer en el marco de la celebración de una jornada sobre Logística Sanitaria organizada por las tres compañías en la plataforma automatizada de AZA en Sagunto.

Operadores logísticos

Sariego Logística crece en Cantabria

La compañía asturiana, que trabaja para la multinacional CHEP, añadirá el próximo año unas instalaciones robotizadas en su nuevo emplazamiento en Medio Cudeyo

Iñaki Eguía | Siero

Sariego Logística contempla la apertura en 2025 de un nuevo centro, dedicado al almacenamiento, clasificación y tratamiento térmico de palés de madera y plástico, en una parcela de más de 7.500 metros cuadrados, localizada en el polígono industrial Heras de Medio Cudeyo (Cantabria).

El complejo, que dispondrá de dos naves con una superficie conjunta de más de 1.000 metros cuadrados, equipadas con sistemas completamente robotizados de reparación y clasificación de palés, sustituirá a sus actuales instalaciones en Boo de Piélagos (Cantabria), que ocupan una parcela de 4.000 metros cuadrados con 1.500 bajo cubierta.

La compañía asturiana tiene su sede central en el polígono Naón de Siero, donde se extiende sobre un terreno de 6.900 metros cuadrados, que asienta una nave de 1.750 metros cuadrados. En la misma comunidad, dispone de 1.700 metros cuadrados en el polígono de Baiña en Mieres, para el almacenamiento de productos químicos.

100.000 palés al mes

Sariego Logística, que trabaja para la multinacional CHEP, con un movimiento mensual de 100.000 palés, también tiene una nave multicliente de 2.500 metros cuadrados en una parcela de 5.000 metros cuadrados situada en el polígono Villadangos del Páramo (León).

La compañía, que gestiona una flota propia de 20 camiones, a los que se suman otros 30 conjuntos subcontratados, se diversificó durante los últimos años para trabajar como agencia de transporte para terceros clientes, generan-

do el nuevo negocio el 15 por ciento de su facturación total, según destacaron desde su dirección a Transporte XXI.

El operador desarrolla

un proceso para avanzar en sostenibilidad, en colaboración con Repsol, centrado en el consumo de combustible Diésel e+10 zero en la flota propia y parte de la

subcontratada. Sariego Logística rozó los 3 millones de ingresos en 2021, un 5,2 por ciento más que en el año anterior, según datos del Registro Mercantil.

LOGISTICS & AUTOMATION

27 & 28
NOVIEMBRE
IFEMA

Celebrado con

TRANSPORT & DELIVERY

REGÍSTRATE GRATIS ONLINE

CÓDIGO: TXX13

www.logisticsautomationmadrid.com

ANDRÉS GÓMEZ BUENO
Presidente de Unistock

“Se necesita integrar el transporte por carretera”

El presidente de la Asociación Española de Almacenistas Portuarios de Granos, Cereales y Derivados (Unistock), que representa al 98% del sector, defiende que “somos transportistas, porque el almacenaje es transporte a velocidad cero”. A su juicio, es necesario una mayor estructuración e integración en la cadena logística de sus proveedores de carretera ante la dificultad de desarrollar más almacenes.

Iñaki Eguía | Santander

► **Del total del volumen de granel agroalimentario que se demanda en España, ¿qué porcentaje supone el abastecimiento que realizan las empresas de Unistock?**

Más de la mitad. Al año se transforman entre 36 y 37 millones de toneladas de granos y derivados, mientras que la cosecha nacional oscila entre 18 y 24 millones de toneladas.

► **Tras un 2023, con un flujo de más de 21,6 millones de toneladas de cereales y harinas, cerca de un 33 por ciento más, ¿qué expectativas de tráfico contemplan para este año?**

La cosecha del 2022 fue muy baja, de 9 millones de toneladas, siendo uno de los motivos por los que hubo una importación marítima récord, a la que se suman los flujos movidos por camión y ferrocarril procedentes de Francia. En cualquier caso, este año no se repetirán las cifras récord de 2023, ya que la caída será de doble dígito y próxima al 20 por ciento, pero por encima de la media del último quinquenio.

► **¿Cuáles son los principales productos que mueven en los puertos?**

Maíz, trigo y harina de soja representan los mayores volúmenes que gestiona Unistock, seguido por colza, avena y triticale, entre otros.

► **¿Dónde se encuentran los principales clientes?**

Cataluña, Aragón y Castilla y León concentran la mayor actividad de la industria del pienso, seguidas por Andalucía y Galicia. De esta forma, los principales puertos de entrada para el granel agroalimentario son Tarragona y Cartagena, seguidos a distancia por Barcelona y A Coruña. Además, es un tráfico muy consolidado en otras terminales como Huelva, Santander, Valencia, Bilbao, Sevilla, Málaga, Gijón, Marín, Castellón o Las Palmas.



Andrés Gómez Bueno nació en Santander.

Desde 2006 es director general de Grupo Gof, empresa familiar que tiene entre sus filiales a Cobasa y a Terminal de Graneles Agroalimentarios de Santander (Tasa).

Preside Unistock España desde 2019.

Es patrono de la Fundación CESFAC, vocal del comité ejecutivo de CEOE-Cepyme Cantabria, miembro del comité ejecutivo de International Dry Bulk Terminals Group y miembro del consejo rector de APD.

► **¿Qué países destacan en las importaciones de graneles agro?**

Existe mucha oscilación dependiendo del precio. Por ejemplo, junto con el maíz ucraniano, que entra, principalmente, por el Mediterráneo, también está creciendo el procedente de Estados Unidos con destino a los puertos del Cantábrico. En harina de soja, Argentina fue un proveedor durante muchos años y en la actualidad han crecido las importaciones de Brasil.

► **¿Ucrania sigue como un proveedor principal a pesar de la guerra?**

Pese al impacto que sufren los agricultores ucranianos por desvíos a otros países y a las retenciones de buques graneleros en sus puertos por parte de Rusia, que multiplican los costes de envío, en las estadísticas de exportaciones de los productos agroalimentarios a la Unión Europea durante los últimos cinco años apenas se percibe la guerra.

► **¿Qué ha tenido más impacto, la pandemia o la guerra de Ucrania para los operadores cerealistas?**

Considero que la crisis generada por la pandemia tuvo mayor incidencia y disrupción para la cadena logística por la gran incertidumbre que generó. Con el cierre de la hostelería cambiaron los canales de distribución de la alimentación. Se consumió menos y de forma completamente diferente. Por ejemplo, para la industria maltera, vinculada a la producción de cerveza, el consumo cayó hasta un 50 por ciento. El productor cárnico proveedor del canal Horeca fue otro de los más afectados por la pandemia. Además, se sumaron las dificultades que vivió el transporte por carretera intraeuropeo con los certificados COVID. Por su parte, el rally de precios de las materias primas, por la escalada de precios del gas natural, fue anterior a la invasión rusa a Ucrania.

► **La UE trabaja con una normativa pa-**



ra 2025 con la que busca minimizar el riesgo de que se importen productos asociados a la degradación forestal que afecta directamente a la soja. ¿Qué impacto tendrá?

Todos compartimos la visión por mantener el máximo de la masa forestal en el mundo, pero el enfoque dado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea es de difícil cumplimiento. La pretensión de la nueva normativa es que se geolocalice con fotos de satélite cada granja en la que



se ha producido cada grano para examinar si pertenece a una superficie deforestada a partir de 2020. Es un planteamiento hipercomplejo buscar dicha trazabilidad en la práctica. Esta normativa supondrá aumento de costes, dado que afectará a cerca de un 25 por ciento de los componentes del pienso.

►¿En qué situación se encuentra?

La presidenta de la Comisión Europea plantea, con mucho retraso, *in extremis*, someter al Parlamento de Bruselas retrasar su aplicación un año para

las grandes empresas y hasta junio de 2026 para las Pymes. Es una normativa con muchos riesgos e incertidumbre, dado que sanciona con hasta el 4 por ciento de la facturación agregada en la UE de la compañía penalizada.

►Las empresas de Unistock están siendo muy activas en inversiones de instalaciones.

Los nuevos desarrollos en los últimos años han superado los 200 millones de euros de inversión.

►¿Contempla que siga el dinamismo?

El sector portuario de graneles es intensivo en capital al requerir una inversión continua en maquinaria e instalaciones. Creo que a nivel de dimensionamiento y de capacidad veo difícil que se incremente dicha necesidad. La dotación de infraestructuras está en un punto óptimo. Esto se refleja en que en 2023, con un tráfico récord de importación, no hubo ninguna disrupción significativa en la cadena logística. Además, tenemos cierto pesimismo con respecto al incremento de producción futura en la industria de piensos. España, tras dos décadas de crecimiento continuado en volumen de alimentación animal, durante los dos últimos ejercicios se ha decrecido. El sector de operadores está saneado y tiene un nivel de eficiencia y competitividad muy elevado, y nos acercamos a una fase de concentración empresarial. Por otra parte, disponemos de flexibilidad con el alquiler puntual de instalaciones fuera de los recintos portuarios para poder cubrir los picos de actividad.

►¿Qué características tienen las nuevas terminales portuarias?

Tienden a la automatización de sus procesos, con el fin de avanzar en la eficiencia de costes, así como a la reducción de emisiones de polvo, para reducir cualquier posibilidad de explosión o deflagración. Con estos pilares en los ámbitos tecnológico y medioambiental, el sector traslada la necesidad de operar de una forma sostenible y que garantice las máximas condiciones de seguridad y calidad de vida de los trabajadores.

►En digitalización, ¿qué tecnologías disruptivas están incorporando?

Se están utilizando herramientas con Inteligencia Artificial y Visión Artificial para los procesos de pesaje de camiones y gestión de expedición del producto, y monitorización del estado de las mercancías, entre otras aplicaciones.

►¿Aumentarán su presencia internacional los socios de Unistock?

Creo que el desarrollo exterior será una

tendencia para los próximos años, dado que el sector está tocando techo en España y tenemos una ventaja competitiva en *know how* en el manejo de los productos agroalimentarios. En países que tengan un desarrollo industrial en dicho ámbito partimos con una ventaja competitiva para seguir desarrollando nuestras empresas.

►¿Están creciendo los flujos agroalimentarios en tren?

Considero que sí. Por ejemplo, en nuestro caso, con Cobasa, nos hemos convertido en operadores ferroviarios con un volumen que ronda el 45 por ciento del movimiento desde la terminal del puerto de Santander. Además, otros enclaves como Barcelona, Tarragona, A Coruña o Gijón son muy activos en intermodal.

►¿Qué medidas pueden incentivarlo?

El principal problema es que el sector del transporte por carretera de graneles sólidos agroalimentarios es muy poco eficiente al estar estructurado en micropymes con escasa rentabilidad, con lo que se convierte en una alternativa muy complicada para el tren. En estas condiciones tenemos un servicio por carretera con muchas fluctuaciones en el precio y el tren es más estable, aunque con momentos que parece poco competitivo. En un mercado tan atomizado la tendencia es ir exclusivamente al precio puro y duro, y donde el transportista autónomo no dispone de capacidad de planificación ni de negociación.

Es necesario un sector de transporte por carretera más estructurado en torno a grandes empresas y medianas, dado la cada vez más urgente falta de profesionales.

►¿Cómo se puede mejorar?

Considero que la integración vertical del transporte por carretera será cada vez más necesaria para capturar un mayor valor en la cadena logística ante la dificultad de desarrollar más almacenes. Este reto urge para dar servicio a un sector agro con empresas cada vez más grandes y profesionalizadas. Antes había una fábrica de piensos o un molino en numerosos pueblos y ahora el negocio está gestionado por unos operadores que controlan desde la granja hasta la exportación de producto de alimentación al consumidor final, y que también podrían extenderse al transporte de insumos. La pandemia nos enseñó que el transporte es estratégico, y no se puede valorar solo por un precio puntual, si no también por su resiliencia, y más cuando vamos hacia un mundo en el que cada vez va a haber más disrupciones.



Las inversiones del sector superan los 200 millones de euros

Considero que el flujo agroalimentario transportado en tren está creciendo



Instalaciones de Deposa en el puerto de Bilbao.

Marítimo

Iberia Tankstorage extiende su huella

La nueva sociedad holding crea Deposa Tarragona para construir una terminal de graneles líquidos en el puerto catalán, con una inversión prevista de 20 millones, tras hacerse con Depósitos Portuarios la pasada primavera

Eva Mármol | Tarragona

La sociedad holding Iberia Tankstorage sigue extendiendo su huella en la península.

Tras adquirir la pasada primavera Depósitos Portuarios (Deposa), que opera una terminal de graneles líquidos agroalimentarios en el puerto de Bilbao, ha constituido Deposa Tarragona para entrar en el enclave catalán.

La nueva firma ha solicitado a la Autoridad Portuaria una concesión de 15.718 metros cuadrados de superficie en el muelle de Castilla norte para construir una terminal de graneles líquidos para el almacenaje y expedición, sobre todo de aceites para consumo humano, animal y bioenergéticos,

por un periodo de 25 años. El objetivo de Deposa Tarragona es contar con una terminal de unos 78.000 metros cúbicos de capacidad, que prevé desarrollar en cinco fases, con una inversión estimada de 20 millones de euros.

En el emplazamiento ya existe una terminal de graneles líquidos donde opera Norel, empresa dedicada a la fabricación y comercialización de aditivos y materias primas para la nutrición animal, que tiene una capacidad de 28.000 metros cúbicos, de los que 13.000 están operativos. Deposa Tarragona ha llegado a un acuerdo con Norel para que esta compañía siga almacenando sus productos durante un periodo de

cinco años. La compañía proyecta modernizar las instalaciones que actualmente gestiona Norel y construir más tanques para atraer nuevos clientes “aumentando los buques anuales hasta los 120 aproximadamente”. Los tráficos de la nueva concesión “son productos nicho, principalmente aceites, que no son competencia directa de ninguno de los concesionarios actuales” de la dársena catalana, argumenta Deposa Tarragona.

Nuevos mercados

“Uno de nuestros principales retos es abrir nuevos mercados y nuevas rutas para el almacenamiento de aceites comestibles y materias primas para la

posterior producción de bio-combustibles, y para ello somos conscientes de que el puerto de Tarragona es el idóneo del arco mediterráneo para realizar esta inversión”. Otro argumento para la elección es “la conexión ferroviaria de la dársena”, donde está prevista la llegada del ancho de vía internacional (UIC).

El objetivo de Deposa Tarragona es que pasen por la terminal entre 350.000 y 400.000 toneladas anualmente una vez culminen las cinco fases proyectadas. La compañía espera crear un mínimo de 15 puestos de trabajo y facturar alrededor de ocho millones de euros cuando la instalación esté completamente operativa. Será

Carretera

Transnugon apuesta por el biocombustible HVO

El flotista empieza a utilizar el gasóleo de origen vegetal en los tráficós que realiza en Valencia para La Palette Rouge, firma especializada en la gestión y el alquiler de palés para fabricantes de alimentos y empresas de distribución comercial

Antonio Martínez | Valencia

Transnugon ha empezado a utilizar el gasóleo de origen vegetal (HVO) sustituyendo en algunos de sus viajes el combustible tradicional para sus actividades de transporte por carretera en la provincia de Valencia.

En concreto, la empresa valenciana ha accedido a la petición de uno de sus principales clientes, la empresa La Palette Rouge (LPR), especializada en la gestión y el alquiler de palés para fabricantes de alimentos y distribuidores, según ha confirmado a Transporte XXI, Pablo Bordils Montero, director general de Transnugon.

El biocombustible HVO (aceite vegetal hidrotratado) es una solución inmediata para lograr la neutralidad de emisiones en el transporte por carretera, ya que permite reducir hasta un 90 por ciento las emisiones de CO2 en comparación con el diésel tradicional.

“La Palette Rouge ha sido el impulsor porque quiere reducir su huella activamente asumiendo el sobrecoste que hay hoy en día”, explica Bordils, señalando que “poco a poco intentaremos con mejoras operativas compensarlo”, dentro del objetivo de flotista de ofrecer un transporte sostenible a sus clientes en Valencia.

La utilización de gasóleo de origen vegetal de forma generalizada a los depósi-

tos de las tractoras del operador está siendo valorada por otros clientes de la compañía valenciana, como los casos de Consum y Heineken, avanza Bordils. Desde Transnugon, “vamos a empujarles a ello con un objetivo de alcanzar un 10 por ciento de nuestro consumo de diésel en diciembre y alcanzar el 25 por ciento en el año 2025”, indica el directivo.

Flota eléctrica y de gas natural

Junto a la medida de incorporar paulatinamente el uso del HVO, el flotista planea añadir nuevas unidades eléctricas a su flota, así como el uso del gas natural licuado de manera generalizada en las operaciones de transporte por carretera de la compañía.

En la pasada primavera, Transnugon activó el modo eléctrico en su parque con la puesta en marcha de dos tractoras Mercedes e-actros 300. La compañía está en proceso de incorporar nuevas unidades de tracción.

La empresa Transnugon mantiene una flota formada por más de 200 unidades, de las que 96 son tractoras, 60 remolques, 49 camiones rígidos y 4 furgonetas de última milla. Entre sus unidades de tracción destaca su apuesta por la sostenibilidad por el GNL, con 30 tractoras y 38 camiones rígidos, a los que se sumaron las nuevas tractoras eléctricas.

Tractoras eléctricas de Transnugon con tráficós de La Palette Rouge.



DEPOSA

“una terminal de última generación, comprometida con la Agenda 2030”. De cumplirse las previsiones, las primeras obras empezarán a lo largo del próximo año.

Deposa acomete la ampliación de sus instalaciones en el puerto de Bilbao

Deposa está en plena fase de expansión en el puerto de Bilbao. El objetivo de la compañía es construir diez tanques de acero inoxidable, calorifugados y aislados térmicamente, con una capacidad de 15.000 metros cúbicos, como ya informó Transporte XXI en una anterior edición.

El proyecto, ya en marcha, supone una inversión superior a los 2 millones de euros. Se desarrolla sobre una parcela de 1.500 metros cuadrados de superficie en el muelle Reina Victoria, contigua a sus actuales instalaciones. La solicitud de Deposa Tarragona a la entidad portuaria se encontraba, al cierre de esta edición, en fase de información pública.



Ferrocarril

Nuevo hábitat

Adif quema etapas para completar su red de nodos estratégicos, que concentrará cerca del 90% de todo el volumen de carga que se mueve en el sistema ferroviario español

Carlos Sánchez | Madrid

Adif acelera en su hoja de ruta para conformar una red de terminales intermodales y logísticas estratégicas, que sirvan como palanca de impulso para el negocio ferroviario de mercancías en España. Esta red de nodos estratégicos concentrará entre el 80 y el 90 por ciento de todo el volumen de mercancías que se mueven en el sistema ferroviario español.

Los nodos logísticos considerados estratégicos y sus correspondientes terminales son los de Barcelona (La Llagosta y complejo Can Tunis-ZAL Prat), Valencia (Fuente San Luis), Madrid (Vicálvaro), Valladolid, Sevilla (Majarabique), Vitoria (Júndiz) y Zaragoza (Plaza).

Para todos ellos existe un proyecto funcional inicial que planifica su desarrollo por fases del nodo hasta alcanzar su máxima capacidad, "adecuando la inversión a la evolución de la demanda en el tiempo", confirman fuentes de Adif a Transporte XXI. Las instalaciones están diseñadas con gran capacidad, más de 200.000 UTI anuales por terminal, y con parámetros interoperables.

Actualmente, están iniciadas las actuaciones de la primera fase de los nodos de Madrid-Vicálvaro, Valencia-Fuente de San Luis, Vitoria-Júndiz, Barcelona-La Llagosta, Barcelona-Can Tunis y Valladolid, que en su mayoría está previsto que estén operativas a lo largo de 2025. La inversión total estimada para estas actuaciones hasta 2030 es de 360 millones de euros. La terminal de Zaragoza-Plaza es la única que ya se encuentra totalmente adaptada a los parámetros marcados por Adif para formar parte de la red de nodos estratégicos.

Madrid-Vicálvaro

El futuro nodo logístico de Madrid-Vicálvaro se convertirá en la joya de la corona de la red estratégica de Adif cuando tome el relevo de la histórica terminal de Madrid-Abroñigal, ubicada en pleno corazón de la capital. La inversión prevista para acometer la totalidad del proyecto se eleva a 341 millones de euros. Actualmente, están en marcha las obras de la fase 1 (A, B y C), que representan una inversión de 141,3 millones de euros y que estarán finalizadas en el cuarto trimestre de 2025.

En la fase 1.A, ya finalizada, se han construido cuatro vías para la recepción y expedición de trenes de 740 metros y un nuevo enclavamiento electrónico. En ejecución se encuentra la fase 1.B, que comprende la adaptación de las rampas de los accesos ferroviarios a la terminal a las máximas de la línea. También está iniciada la fase 1.C en la que se aborda la ejecución de la terminal de carga intermodal oeste y se construye un haz intermodal de cuatro vías pasantes con las cabeceras electrificadas tanto al norte como al sur. La última fase, la 1.D, prevé la construcción de 6 nuevas vías, así como la prolongación de 8 vías en la instalación técnica sur, para completar un haz de 18 vías con longitud para tratamiento de trenes de 740 metros.

La fase 2, con una inversión prevista de 54 millones de euros (incluyendo el suministro y montaje de 3 grúas pórtico), contempla la puesta en marcha de la terminal de carga intermodal este. Mientras, la fase 3 prevé la instalación técnica norte y la puesta en marcha de las áreas logísticas, con una inversión estimada de 146 millones de euros.

Valencia-Fuente San Luis

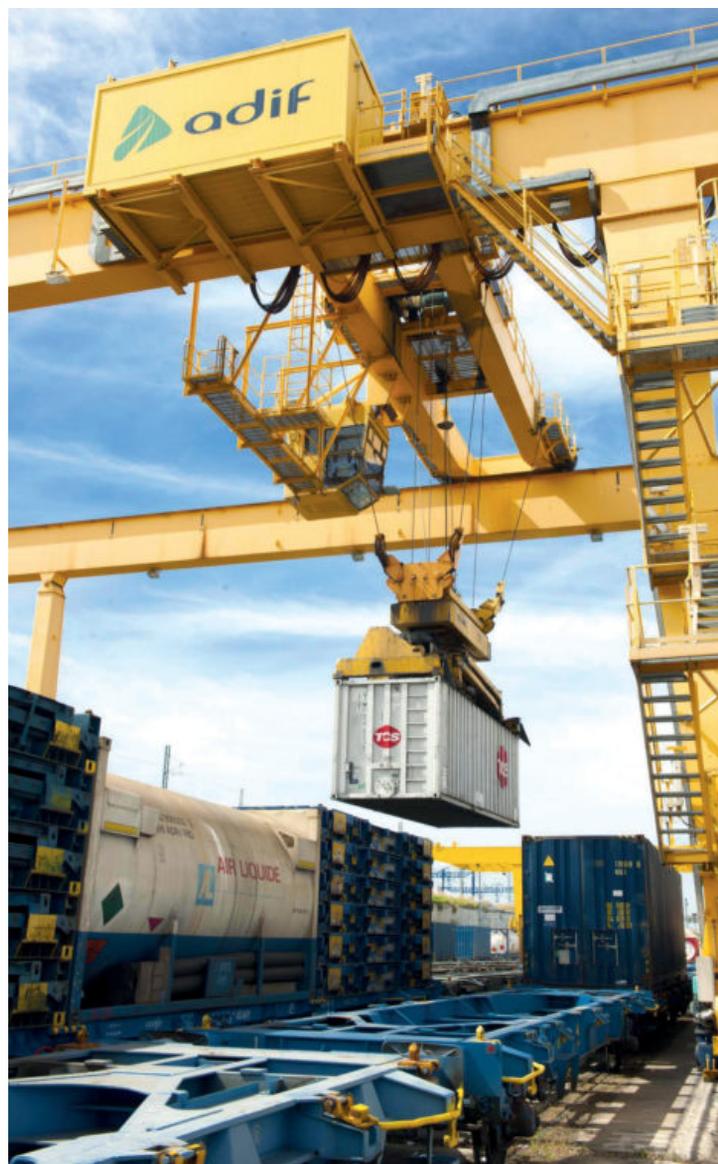
Por su parte, las inversiones para la remodelación del nodo logístico de Valencia-Fuente de San Luis, que tendrá capacidad para operar más de 150.000 UTI, alcanzarán una vez ejecutadas una suma total aproximada de 200 millones de euros, según Adif. El nodo cuenta con una planificación por fases con diferentes

áreas de tratamiento intermodal, como una zona inmologística con naves y diversas actividades complementarias al transporte. La primera fase iniciará su operativa en 2025, según las previsiones.

En enero de 2023 comenzaron las obras de la primera fase de la ampliación de la terminal, con una inversión de 32,4 millones de euros. Los trabajos consisten en la ampliación de las infraestructuras ferroviarias para poner en servicio la nueva terminal intermodal integrada por un nuevo haz logístico con 4 vías con ancho mixto para el tratamiento de trenes de 740 metros de longitud, destinado a las operaciones de carga y descarga de UTI y 4 vías de estacionamiento de locomotoras. Para efectuar las labores de carga y descarga intermodal, se

€
360

MILLONES DE
INVERSIÓN
TOTAL
ASUMIRÁ ADIF
HASTA 2030



Los nodos estratégicos, diseñados para grandes capacidades.

ha procedido a la adquisición de dos grúas pórtico RMG.

Barcelona-La Llagosta

En el caso de La Llagosta, Adif ha elaborado un proyecto funcional que se desarrollará en distintas fases para convertir esta terminal en un enclave estratégico del norte de Barcelona, dotando al mismo de instalaciones ferroviarias adaptadas a los estándares europeos para el tratamiento de trenes de 740 metros de tráfico intermodal. El conjunto de actuaciones previsto en esta primera fase tiene un presupuesto superior a los 90 millones de euros. La terminal intermodal prevista en esta primera fase tendrá capacidad para el tratamiento de más de 150.000 UTI.

Barcelona-Can Tunis

En Can Tunis, que constituye un centro logístico estratégico por la confluencia con la línea Castellbisbal-Morrot y las líneas de acceso al puerto de Barcelona, están en marcha los trabajos de adaptación de nuevas vías al ancho estándar, con un presu-

puesto vigente de 10,4 millones de euros. Las actuaciones contemplan la colocación de un tercer carril en la vía 2 del ramal del lado Castellbisbal, con una longitud de 1,5 kilómetros. Asimismo, en la playa de vías de Can Tunis se implantará el ancho mixto en 6 vías, con unas longitudes útiles de entre 550 y 750 metros. Por otro lado, en la cabecera de Morrot se instalará el ancho mixto en la vía 2.

Vitoria-Júndiz

Las obras previstas para el nodo de Vitoria-Júndiz se distribuyen en cuatro fases, con un importe global estimado de 95 millones de euros. Adif está avanzando en la primera fase, que representa una inversión de 29 millones y entrará en operación en el primer trimestre de 2025. En una segunda fase, está contemplado el desarrollo de la terminal de Villodas, donde se establecerá una terminal para servicios de autopista ferroviaria en ancho estándar y espacios de desarrollo de suelo logístico.

Inicialmente, en Júndiz se mantendrá la explotación a través de grúas móviles portacontenedores, pudiendo alcanzar una capacidad de operación de hasta 50.000 UTI anuales. Una vez que las necesidades operativas demanden la incorporación de las grúas pórtico, la capacidad de operación se incrementaría hasta 17.000 UTI anuales, permitiendo el tratamiento de una media de 7 trenes diarios en la primera fase.

Valladolid

La nueva terminal de Valladolid aglutinará las actividades que actualmente se desarrollan en las terminales de La Esperanza y Argales. En su primera fase dispondrá de una instalación técnica compuesta por 7 vías de recepción y expedición, todas ellas adecuadas para el tratamiento de trenes de 740 metros de longitud. Además, contará con 3 vías para el apartado de locomotoras, 2 vías de carga y descarga para trenes de 740 metros y una zona de tratamiento y almacenamiento de UTI. La actuación contempla también un edificio de gestión, zonas de estacionamiento, zona de expansión logística y reserva de espacios para ampliación de la instalación técnica.

Sevilla-Majarabique

Sobre una parcela de esta terminal, opera desde 2017 la Autoridad Portuaria de Huelva con tráfico intermodal con origen y destino en ese puerto. En estos momentos, se están efectuando obras por parte del puerto para la ampliación de la longitud de vías de carga y descarga a 550 metros.

Además, existe un proyecto elaborado por Adif, a través de un convenio con la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, para el desarrollo del nodo intermodal estratégico, integrándolo en el área logística de Majarabique. "Se han retomado los contactos con Red Logística de Andalucía para la actualización de dicho estudio funcional, integrando las instalaciones de servicio existentes", avanzan desde Adif.

Operadores Logísticos

Maresa impulsará su logística en el Estrecho

El operador arranca la construcción de un almacén de 3.000 metros cuadrados en el puerto de Algeciras para ofrecer servicios de *cross-docking*, estocaje y control sanitario y aduanero de carga seca y refrigerada

A. Martínez | Valencia
Maresa Logística, propiedad del fondo de transporte y logística de la gestora Everwood Capital, ha arrancado la construcción de un almacén de 3.000

de carga para tráficos de larga distancia y un muelle dedicado a furgones.

En la plataforma de Algeciras, Maresa ofrecerá el servicio de gestión de inventarios en tiempo real,

gística. El almacén de Algeciras tendrá una capacidad para 250 palés de productos refrigerados y 400 palés para mercancía seca.

Maresa Logística confía en poder arrancar su actividad en el almacén el próximo mes de enero "para atender el tráfico que tenemos en Algeciras cuyos focos principales de negocio son el contenedor y la carga rodada", explica Tovar.

La nueva infraestructura permitirá a Maresa Logística dar un salto de calidad en el puerto de Algeciras, "un punto estratégico clave para continuar brindando el mejor servicio a nuestros clientes y socios", concluye la compañía.



MARESA LOGÍSTICA

Maresa Logística prevé abrir el nuevo almacén en enero de 2025.

metros cuadrados de superficie en el muelle de Isla Verde en el puerto de Algeciras, según ha confirmado a Transporte XXI Jesús Tovar, delegado de la firma.

El almacén estará enfocado a la operativa de *cross-docking* de carga seca y refrigerada, así como a la realización de inspecciones sanitarias y vigilancia aduanera por parte de la

servicios de re-etiquetado, *packaging* y complementación de pedidos, todo bajo una garantía certificada en seguridad alimentaria y lo-

El almacén permitirá una capacidad para 650 palés

Agencia Tributaria. La compañía proyecta un almacén de última generación, adaptado a las necesidades de sus clientes, en el que dispondrá de cámaras frigoríficas para productos perecederos y almacén en seco para no perecederos. La nave tendrá 7 muelles

SynConHub
E-COMMERCE PLATFORM
SCAN ME!
COSCO SHIPPING
DIAMOND LINE

TransNatur
TRANSITARIOS INTERNACIONALES
IATA
CARRETERA
ADUANAS
FERIAS
AIRE
MAR
BARCELONA - ALICANTE - VALENCIA
MADRID - SEVILLA - IRÚN
ZARAGOZA - BILBAO - VIGO
TENERIFE - LAS PALMAS
TARRAGONA - OPORTO - LISBOA
Calle Ca l'Arana 15-17 - ZAL II
08820 El Prat de Llobregat (BCN)
Tel. +34 93 480 45 00
Fax +34 93 480 45 01
transnatur@bcn.transnatur.com
www.transnatur.com

Conquistando territorios

El crecimiento de los tráficos marítimos por la crisis del mar Rojo está provocando que los transportistas de Algeciras tengan la necesidad de alargar estructuras operativas para cubrir las necesidades de la cadena de suministro



A.P. DE ALGECIRAS

A. Martínez | Algeciras
“Un año para la esperanza”. La frase resume la opinión de empresarios y directivos de la logística y el transporte con actividad diaria en el puerto de Algeciras.

El tráfico de contenedores import-export crecía en el inicio del último cuatrimestre de 2024 a un ritmo del 3 por ciento, con una mejoría mayor en las exportaciones y con unas sen-

saciones de los transportistas locales que se mantienen en positivo.

El sector venía de “un frenazo” en los últimos cuatro meses de 2023, indica un transitario local, con un arranque del ejercicio 2024 “bastante descafeinado”.

El impulso de navieras como Maersk, Hapag-Lloyd, MSC, HMM, CMA CGM, ONE y Cosco, entre otras, está siendo fundamental para la generación

La llegada de megabuques es una constante en el puerto de Algeciras.

de nuevas oportunidades en el enclave andaluz. Sus flujos se han retroalimentado desde la decisión de los armadores de no realizar una gran parte de sus viajes por el canal de Suez.

Un veterano empresario del enclave explica que “pensábamos que 2024 iba a ser un año de tragedia, complicado y difícil para las flotas, ya que el consumo estaba bajando y se estaba notando en el número

de viajes, pero ocurrió el problema de la crisis del mar Rojo y los buques cambiaron sus rutas. La situación ha mejorado mucho”.

Y es que esta crisis ha premiado a Algeciras por su situación geográfica. Sin embargo, los transitarios reconocen que “no tenemos mucha más capacidad para crecer, porque las navieras ya no pueden apretar más los algoritmos para reducir la estancia de los contenedores de tránsito”.

Explican que “los patios y líneas de atraque son los que son” y, en esta coyuntura, varios empresarios coinciden en señalar que “hay que crecer en Isla Verde para dar una mayor cobertura a los tráficos, lo que se hace urgente con la crisis actual. Necesitamos capacidad en la zona”.



**DE CRECIMIENTO
EN LOS FLUJOS
IMPORT-EXPORT
DURANTE 2024**

Pese a la bonanza actual, fuentes del sector reconocen que “el escenario actual y el de 2023 no son comparables con 2022, que fue un ejercicio espectacular”. En el citado año “hubo mucho volumen, el paro de transportistas y se lograron subir los precios, aparte de las ayudas”, explica el directivo de una naviera.

El año 2024 arrancó con tibieza, “porque diciembre, enero y febrero son meses de bajo consumo”, pero “desde marzo no hemos parado con todos los buques que han venido por el desvío por Buena Esperanza”. Flotistas avanzan que “estamos transportando contenedores que antes iban por otros puertos del Mediterráneo, porque el

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS

primer puerto europeo es Algeciras y al cargador que le corre prisa, prefiere bajarse aquí”.

Hoy, el sector otea el horizonte con esperanza y conquistando nuevos territorios, porque “nos debemos a la cadena de suministro y si tenemos que llevar un contenedor a Francia o Portugal por carretera porque no hay otra solución desde Algeciras, pues lo estamos haciendo, algo que antes no pasaba”.

Soluciones urgentes

Las demoras de los tráficós de Extremo Oriente se han incrementado en diez días por el desvío por África, “lo que hace de Algeciras un enclave estratégico para descargar la importación si el cargador no puede aguantar y elige la carretera”. La otra opción es “aguantar en Algeciras una semana o más y salir por vía marítima”.

Eso sí, a la hora de poder atender con garantías las peticiones de navieras,

transitarios y cargadores, los flotistas consultados explican que “cada día es más complicado por la falta de chóferes, aunque estamos en un sector que, dentro de la larga distancia, es el más apetecible porque los conductores duermen muchos días de la semana en su casa y eso el trabajador lo agradece”.

Estos medios indican que “nos viene mucho conductor rebotado de internacional, donde cada día está más complicada la conciliación”. En el enclave viene trabajando una flota de más de 1.000 camiones.

Empresas y autónomos gestionaron en 2023 un flujo de 437.385 TEU. El puerto cerró el año con un descenso del 3 por ciento en sus tráficós de contenedores llenos de import-export. El objetivo de los operadores es que el enclave vuelva a recobrar la cifra de los 450.000 TEU anuales, un objetivo que se podría volver a conseguir al cierre del presente ejercicio.

1.000

CAMIONES DIARIOS ATIENDEN LAS OPERACIONES EN ALGECIRAS

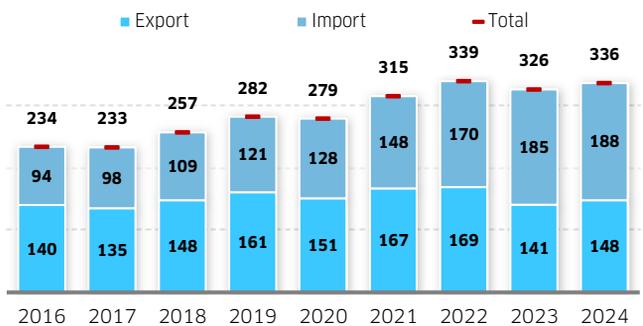
ALGECIRAS ATRAPA NUEVOS VOLÚMENES

Los tráficós import-export vuelven a sonreír en el puerto del Estrecho gracias al refuerzo de flujos que están suponiendo los desvíos por la crisis del mar Rojo.

AÑO COMPLETO



ENERO-SEPTIEMBRE



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

TTI ALGECIRAS
Total Terminal International Algeciras

GREEN & SMART Deep-Water Terminal

- Equipped with 5 Malaccamax Cranes for Megavessels.
- Electrified, ZERO-EMISSIONS Yard Automation.
- Unbeatable TRANSIT TIMES to 125 Direct Ports.
- Your LOGISTIC HUB for Africa, America, and Asia.
- The STRATEGIC Gateway to the Iberian Market.
- Celebrating 17+ MILLION TEU moved since 2010.

TOTAL TERMINAL INTERNATIONAL ALGECIRAS · tti.algeciras.com tti-algeciras

Viaje a una mayor magnitud

El transporte portuario en Algeciras mejora sus estructuras ante el crecimiento de los tráficos import-export durante el ejercicio 2022, con un volumen de negocio de 303 millones de euros



A.P. DE ALGECIRAS

Antonio Martínez | Algeciras

El Puerto de Bahía de Algeciras ha logrado reunir una destacada oferta de empresas de transporte por carretera, un tejido empresarial local que viene dando salida al crecimiento de los tráficos import-export en el enclave. El sector, que avanza año tras año en mayor magnitud, está formado por firmas locales y autónomos, junto a flotistas y agencias dedicadas al transporte de contenedores por carretera, con sedes sociales en Badajoz, Sevilla, Córdoba, Málaga y Cádiz, que operan con regularidad en las terminales portuarias de Algeciras.

Este conjunto empresarial registró un volumen de negocio de 303 millones de euros en 2022, según un estudio realizado por Transporte XXI con los datos de 28 compañías. Estas ventas suponen un incremento en la facturación del sector del 24 por ciento respecto a los 243 millones de euros registrados por las mismas compañías en el ejercicio precedente, según los datos obtenidos por este periódico.

La expansión del negocio del transporte portuario viene de la mano del crecimiento del tráfico de contenedores en el enclave del Estrecho. En 2022, la dársena experimentó un aumento del 7,4 por ciento en los volúmenes de importación y exportación de contenedores llenos, con un movimiento de 451.000 TEU, dentro de los 816.998 TEU gestionados por las terminales del enclave en la operativa de comercio exterior.

En dicho ejercicio, la importación en contenedores llenos creció a un ritmo del 12,7 por ciento, con 222.266 TEU, mientras que las exportaciones progresaron un

2,4 por ciento, con 228.695 TEU. Sumando el equipo vacío, los operadores tuvieron un crecimiento en los viajes de carga de importación del 18 por ciento, mientras que los embarques de exportación sumaron un avance del 10,7 por ciento durante el pasado año.

De las 28 compañías analizadas (ver cuadro adjunto), todas, salvo una, obtuvieron beneficios y todas, salvo una, aumentaron su facturación durante 2022. La cifra de beneficios fue de 6,48 millones.

Extrapolando los datos con aquellas empresas con amplia presencia en Algeciras, como Transportes Alonso Salcedo, Docks Logistics, Transportes Remedios Torres o Transportes Portuarios, que al tener su domicilio social en Valencia y Barcelona, no han sido incluidas en el estudio, junto a

Operativa terrestre en el puerto de Algeciras.

operadores logísticos y transitarios con flota propia, la dimensión del sector del transporte portuario en el enclave andaluz tendría un horizonte de ventas en el entorno de los 400 millones de euros. También hay que tener en cuenta la facturación desagregada de aquellas locales que se dedican a otras actividades como el frigorífico o industrial, indican fuentes sectoriales que vienen a coincidir en que “trabajan unos mil camiones diarios en las terminales”.

Líderes del sector

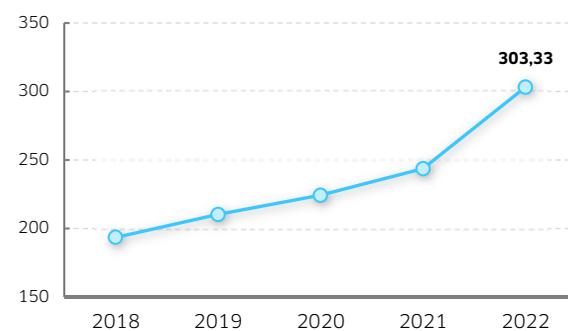
Durante 2022, la empresa con mayor volumen de facturación de la muestra fue Transnoriega, que viene manejando una flota superior a los cien portacontenedores extensibles, con unas ventas de 67,7 millones de euros. En segunda posición, aparece Autransa, con 57,16 millones de euros, con larga tradición tanto en el segmento del contenedor como en carga frigorífica. El podio lo cierra Hispamaroc, con una facturación de 26,7 millones de euros, que dispone de flota propia dedicada a la actividad portuaria.

Por su parte, en el informe, sobresale la actividad de Transportes Andaluces (Satransa), Altransa, Copitrans, ECS360 y Ematra, firmas de larga tradición

El sector local del transporte, englobado en este informe, mantiene una plantilla de 1.426 trabajadores, con un ingreso medio por empleado de más de 212.000 euros, a la que se añade la subcontratación de autónomos. Las empresas disponen de un patrimonio valorado en 55,97 millones de euros, según el estudio realizado por este periódico.

CRECIMIENTO CONTINUADO

El transporte portuario en Algeciras viene creciendo de forma sostenida en los últimos cinco años ante la progresión de tráficos import-export.



En millones de euros. Fuente: Transporte XXI.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS

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

| RK | EMPRESA | AÑO CONSTITUCIÓN | VENTAS | | | | Resultado | Patrimonio | Empleo | | | |
|---|--|---------------------|---------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|--------------|--------------|
| | | | 2022 | %22/21 | %22/19 | 2021 | | | | 2020 | 2019 | 2018 |
| 1 | Operador de Transportes Transnoriega SL | 2005 | 67,73 | +16% | +140% | 58,48 | 40,04 | 28,19 | 18,27 | 0,04 | 3,69 | 585 |
| 2 | Autransa SL | 1980 | 57,16 | +23% | +30% | 46,65 | 45,61 | 44,14 | 46,33 | 1,33 | 22,37 | 73 |
| 3 | Hispamaroc SL | 1996 | 26,69 | +14% | +41% | 23,48 | 17,87 | 18,94 | 16,17 | 0,51 | 3,87 | 82 |
| 4 | Transportes Andaluces SL | 1980 | 20,42 | - | +66% | s.d. | s.d. | 12,30 | 12,67 | 1,14 | 1,91 | 54 |
| 5 | Marítima del Estrecho Servilog SL | 2008 | 17,53 | +204% | +161% | 5,77 | 6,51 | 6,72 | 6,33 | 0,77 | 1,73 | 30 |
| 6 | Altransa SA | 1991 | 15,43 | +27% | +58% | 12,12 | 9,13 | 9,76 | 11,62 | 0,21 | 3,77 | 14 |
| 7 | Copitrans SL | 1991 | 14,49 | +6% | +28% | 13,66 | 11,62 | 11,34 | 10,53 | -0,15 | 1,20 | 105 |
| 8 | Ematra SL | 1993 | 9,05 | +28% | +23% | 7,08 | 8,17 | 7,38 | 6,42 | 0,48 | 2,60 | 80 |
| 9 | ECS360 SL | 1999 | 8,72 | +9% | +5% | 7,99 | 7,00 | 8,32 | 9,80 | 0,00 | 1,57 | 44 |
| 10 | Transervicio SL | 1993 | s.d. | - | - | s.d. | 8,60 | 8,56 | 8,06 | 0,16 | 1,44 | 11 |
| 11 | Transportes de Contenedores por Carretera SL | 1998 | 6,99 | +52% | +119% | 4,60 | 3,32 | 3,19 | 2,98 | 0,20 | 1,25 | 72 |
| 12 | Operadora Gaditana de Transportes SL | 2008 | 5,85 | +71% | +74% | 3,43 | 2,95 | 3,36 | 2,95 | 0,05 | 0,40 | 4 |
| 13 | Caro Bautista y Sánchez SL | 1982 | 5,26 | +14% | +17% | 4,62 | 4,29 | 4,48 | 4,40 | 0,17 | 1,58 | 46 |
| 14 | Transportes y Logística Roimo SL | 2016 | 4,89 | +60% | +84% | 3,05 | s.d. | 2,65 | 2,81 | 0,04 | 0,16 | 8 |
| 15 | Transportes Piedra de Contenedores SL | 1996 | 4,71 | +20% | +57% | 3,92 | 3,89 | 3,00 | 2,47 | 0,68 | 2,39 | 18 |
| 16 | ORV Española del Transporte y Logística SL | 1999 | 4,29 | -5% | +53% | 4,49 | 3,13 | 2,80 | 2,57 | 0,26 | 2,09 | 49 |
| 17 | GBC Containers SL | 2010 | s.d. | - | - | 4,13 | 4,36 | 4,97 | 2,93 | 0,01 | 0,20 | 35 |
| 18 | Tránsitos Julián SL | 2008 | 4,00 | +22% | +27% | 3,28 | 3,01 | 3,16 | 2,40 | 0,07 | 0,45 | 18 |
| 19 | Opertransit Algeciras SL | 2015 | 3,59 | +9% | +47% | 3,30 | 2,73 | 2,44 | 2,34 | 0,03 | 0,42 | 6 |
| 20 | Iberian & Algeciras Logistics SL | 2018 | 2,88 | +1% | +525% | 2,84 | 3,47 | 0,46 | 0 | 0,08 | 0,26 | 20 |
| 21 | Tránsito y Transportes Logísticos SL | 1996 | 2,58 | +50% | -8% | 1,72 | 1,87 | 2,80 | 2,90 | 0,02 | 0,34 | 15 |
| 22 | Ramírez Dolz Algeciras SL | 2016 | 2,55 | +45% | +34% | 1,76 | 1,53 | 1,91 | 0,82 | 0,16 | 0,57 | 10 |
| 23 | Galitranjo SL | 2006 | 2,37 | +13% | +39% | 2,11 | 1,77 | 1,70 | 1,68 | 0,10 | 0,93 | 15 |
| 24 | Grupatrans Logística SL | 2018 | 1,84 | +6% | -6% | 1,74 | 1,09 | 1,95 | 0 | 0,06 | 0,21 | 14 |
| 25 | Transportes y Logística Degara SL | 2013 | 1,28 | +4% | +7% | 1,22 | 0,91 | 1,19 | 0,60 | 0,03 | 0,30 | 12 |
| 26 | Alba Logística SA | 1994 | 0,29 | +44% | +49% | 0,20 | 0,19 | 0,20 | s.d. | 0,03 | 0,28 | 6 |
| Empresas inactivas en 2022 (2 empresas) | | | 0 | -100% | 1,11 | 16,31 | 14,42 | 15,42 | - | - | - | - |
| TOTAL EMPRESAS DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ALGECIRAS | | | 303,33 | +24% | +44% | 243,65 | 224,31 | 210,32 | 193,66 | 6,48 | 55,97 | 1.426 |

Datos en millones de euros. Elaboración: Transporte XXI.



Nexo de unión intercontinental

La productividad de las terminales, especializadas en el tratamiento de megabuques, proyecta a Algeciras como una de las principales alternativas del sur de Europa para la operativa import-export, bajo el reto de resolver su conectividad por carretera y ferrocarril

A. Martínez | Algeciras

El Puerto de Algeciras es el más eficiente de Europa desde el punto de vista de la operativa asociada al contenedor, según los indicadores del Banco Mundial.

Las dos terminales de contenedores, gestionadas por APM Terminals Algeciras y Total Terminal International Algeciras, resisten el crecimiento floreciente de los tráficos en Tánger Med, aportando al negocio un tratamiento específico a los megabuques que operan en el enclave. En 2023, soportaron un tráfico de 4,7 millones de TEU.

Algeciras movió 4,7 millones de TEU en 2023, el 85% fueron tráficos

Ambas terminales se han convertido en “especialistas” en el tratamiento de los gigantes del mar, los buques portacontenedores de entre 16.000 y más de 24.000 TEU que operan en sus muelles.

Cada año pasan por Algeciras, más de 200 buques de grandes dimensiones. Es un ritmo que se ha acrecentado con la crisis del mar Rojo. Supone que la dársena trabaje cada trimestre más de 50 gigantes que buscan el refugio de Algeciras como primer puerto europeo en la ruta del cabo de Buena Esperanza.

Ambas instalaciones han realizado diversas actuaciones para tratar de aliviar el “extratráfico” que se está

generando ante el desvío de rutas marítimas. “Una situación que nos ha reportado más viajes”, indica un transitario de la zona, aunque hay que recordar que el 85 por ciento del tráfico de Algeciras es tránsito.

Desde el colectivo se explica que “los tráficos han crecido ligeramente en importación respecto al pasado año y algo más en ex-

portación, pero no más allá del 5 por ciento”.

Los medios empresariales consultados vienen indicando que “para que haya un mayor salto del import-export es vital la mejora de nuestra conectividad, pero vemos que aún va para largo, aunque la Autoridad Portuaria sí que está haciendo los deberes”.

Y es que gran parte del “éxito” del puerto andaluz viene de su expansión en la conectividad marítima, que ha sido posible gracias a las inversiones trazadas en las dos últimas décadas desde la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce.

El enclave es uno de los pocos puertos del Medite-

rráneo que puede tratar la avalancha de tráficos que generan los megabuques, gracias a que la Autoridad Portuaria y los concesionarios de sus terminales de contenedores adaptaron los muelles con calados, defensas y grúas que permiten trabajar los buques más grandes del mundo, con bodegas de más de 24.000 contenedores de veinte pies.

Junto a esta capacidad marítima, el gran objetivo del puerto es mejorar sus instalaciones para los transportistas y los operadores que operan los flujos de exportación e importación, dentro de un cambio de *mix* que se viene generando en el enclave, con un mayor

15%

DEL TRÁFICO DE LAS TERMINALES ES CARGA IMPORT-EXPORT

Un megabuque de la naviera ONE en la terminal de TTI Algeciras.





A.P. DE ALGECIRAS

Mejorar la accesibilidad ferroviaria es una de las necesidades trazadas.

peso de estas operaciones, en un enclave donde el tránsito ha venido siendo el gran foco de actividad.

Una de las actuaciones centrales para el puerto andaluz es la mejora de la infraestructura viaria. Esto

incluye actuaciones en el acceso sur y la mejora del acceso norte al puerto, la construcción de la variante exterior de Algeciras, para canalizar el tráfico de largo recorrido entre N-340 y A-351/A-7, y el aumento de capacidad de la A-7 hasta San Roque (ampliación a tercer carril).

Este conjunto de obras suma proyectos en ejecución o licitación por parte del Ministerio de Transportes por valor de 287 millones de euros.

Los viales de acceso y el ferrocarril, prioridades

El puerto quiere potenciar los viales para que pueda mantenerse activo durante las 24 horas del día el enlace marítimo del Estrecho que conecta España y Marruecos, Algeciras con Tánger Med, en menos de hora y media.

Este corredor genera un volumen de 500.000 camiones anuales. La previsión a medio plazo es duplicar los volúmenes, por lo que el enclave viene impulsando su conectividad ferroviaria como kilómetro cero del tramo Algeciras-Madrid de dos de los corredores prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), el Mediterráneo y el Atlántico.

Mayor atención específica para la mercancía perecedera

El Puerto de Algeciras ha trazado un plan de mejora en el funcionamiento del Puesto de Control Fronterizo (PCF) gracias a las mejoras implantadas por la Administración, a las que se sumarán a medio plazo el aumento en un 150 por ciento de las puertas destinadas a inspección vegetal. De esta forma, serían un total de 30 puertas, 18 más que las 12 actuales, las destinadas en exclusiva a productos vegetales.

Junto a la ampliación de instalaciones, hay otras actuaciones realizadas por el Ministerio de Sanidad como es la deslocalización de expedientes a otros PCF, la preevaluación documental antes de la llegada a puerto de la mercancía, o la incorporación de nuevos inspectores.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Algeciras está desarrollando un proyecto piloto, impulsado por los Ministerios de Política Territorial y de Agricultura, Pesca y Alimentación, que permitirá probar un nuevo sistema de control oficial para mejorar la eficiencia de las inspecciones

veterinarias y fitosanitarias en frontera y facilitar el comercio de los productos perecederos.

Sistema integrado

Ambos ministerios han establecido un sistema integrado común para la exportación e importación de alimentos y de otras mercancías agroalimentarias y pesqueras. Con esta decisión, se han integrado los servicios de control en frontera de animales y mercancías bajo la dependencia funcional del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación, garantizando la unidad de acción y simplificando los trámites administrativos.

Hay que destacar, que, junto a los tráficlos con origen y destino en Marruecos, Algeciras se ha convertido, en los últimos años, en la puerta de entrada al sur de Europa para los productos hortofrutícolas con origen en Latinoamérica y puerta de las exportaciones agroalimentarias andaluzas hacia mercados como Norteamérica, Oriente Medio y Asia.



A.P. DE ALGECIRAS

Operativa de inspección en el Puesto de Control Fronterizo del puerto de Algeciras.



Nuevas vías al intermodal

El puerto de Algeciras se mantiene a la expectativa del ambicioso plan inversor de Adif para mejorar las infraestructuras ferroviarias que aseguren su conectividad con el interior de la península ibérica

A. Martínez | Algeciras

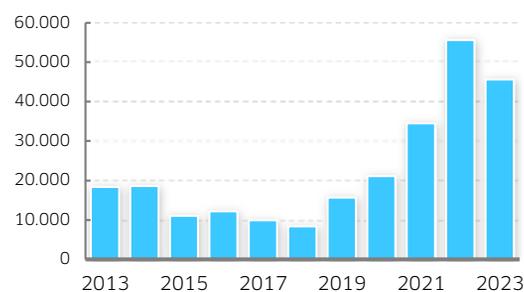
El Puerto de Algeciras quiere romper “el muro” que aún mantiene con el interior peninsular al mantener una infraestructura ferroviaria de hace dos siglos. A las vías entre el enclave y la zona centro deberán llegar una lluvia de millones de euros en los próximos años. Son los compromisos de Adif con el futuro del intermodal del puerto andaluz.

Los proyectos exteriores al enclave están trazados. El Ministerio de Transportes cifró en 472,7 millones de euros las necesidades inversoras para ejecutar el Plan Director de la línea Algeciras-Bobadilla, un montante del que ya se ha movilizado el 65 por ciento entre proyectos acabados, licitados o en proceso de adjudicación. El objetivo es renovar y electrificar la línea para que sea interoperable en base a parámetros europeos y que permita alcanzar velocidades máximas de hasta 200 kilómetros a la hora.

Desde el enclave se valora positivamente el avance de la infraestructura, entendiendo que todo el conjunto de actuaciones es “un importante impulso a la modernización de la línea Algeciras-Bobadilla, do-

INCERTIDUMBRE DE VOLÚMENES

A la caída de los tráficos en el ejercicio 2023, se une el anuncio de corte de las vías para hacer frente a las obras previstas en los próximos años.



Fuente: Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras. Datos en TEUs.



Imagen de la terminal ferroportuaria de Isla Verde Exterior en el puerto de Algeciras.

blemente prioritario por pertenecer tanto al Corredor Atlántico como al Mediterráneo”, si bien, desde el sector logístico se alerta de las complicaciones que se van a vivir en los próximos dos años por el calendario de obras.

Por ejemplo, tanto la naviera danesa Maersk como la multinacional textil Inditex observan con inquietud los futuros cortes de vía y afecciones en la línea ferroviaria entre Algeciras y Zragoza. Y aquí los transportistas por carretera están

viendo una corriente de captación de flujos, ofreciendo soluciones de transporte de mayor capacidad con la apuesta por los *duo-trailers* que pueden llevar dos contenedores de 40 pies en un solo viaje.

Cortes de vía

Los transportistas ya observan “con expectación” que los cortes prolongados de vías llegarán a finales de 2025 y afectarán a la logística con el interior peninsular durante 2026, por lo que la vuelta de los cargadores al camión “será temporal”, ya que empresas como Inditex, Acerinox, Maersk o CMA CGM están llamadas a ser protagonistas directos de los embarques ferroviarios. Bien en las lanzaderas de contenedores o cajas móviles, o en el servicio de autopista ferroviaria que lanzará la sociedad Rail & Truck Strait Union, compañía constituida por Eco Rail, Marcostran y Continental Rail.

El gran objetivo de la Autoridad Portuaria es el lanzamiento de este servi-



SATRANSA

Las navieras miran hacia el transporte de gran capacidad ante los cortes de vías.

cio que permitirá subir los semirremolques al tren pudiendo posicionar en los trenes un mínimo de 9.200 UTI en su primer año de funcionamiento.

Rail & Truck Strait Union acometerá una inversión de 150 millones de

euros en la adquisición de locomotoras y vagones para hacer viable el proyecto, bajo una ayuda de 45,6 millones de euros, procedentes del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital del Ministerio de Transportes.

La autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, un corredor de 1.074 kilómetros en ancho ibérico, permitirá componer trenes de 750 metros adaptados para transportar semirremolques o contenedores con su carga, con frecuencia diaria.

Descenso de tráficos

Los tráficos ferroportuarios se vienen realizando en la terminal de Isla Verde Exterior, una instalación, bajo gestión de Fesava, que operó 45.643 TEU en 2023, un 18 por ciento menos, fruto del descenso de la actividad ferroviaria en el enclave. La instalación atendió 867 trenes, un 34 por ciento menos que en 2022, según los datos de la Autoridad Portuaria.

Algeciras mejorará su logística ferroportuaria

El compromiso inversor del Gobierno con el desarrollo de la línea Algeciras-Bobadilla ha sido valorado positivamente por el presidente del enclave, Gerardo Landaluce. La Autoridad Portuaria vino reclamando en los últimos años la necesidad de establecer “una política de Estado en la joya que tenemos en el sur”.

Y es que la apuesta por el desarrollo intermodal en Algeciras pasa por el desbloqueo del eje de Bobadilla que posibilitará la futura autopista ferroviaria; un escenario novedoso que “va a transformar no solo el tránsito de mercancías entre continentes, sino que generará un gran apoyo al transporte de mercancías por carretera que tiene un grave problema con la elevada edad media de sus chóferes”.

En ese escenario inversor, el puerto no se queda atrás. Bajo su financiación va a desarrollar pro-

yectos de última milla. Entre ellos se encuentran la ampliación de la terminal ferroviaria T-1, que utilizará Rail & Truck Strait Union, la futura construcción de una Instalación Técnica (IT) en el área de Botafuegos, y un ramal de conexión directo entre el Puerto y esta IT.

Mayor capacidad

La instalación técnica dispondrá de una playa de cinco vías con longitud útil de 750 metros, que funcionará como apartadero ferroviario. Junto a esta estación, se procederá a la construcción de un ramal de conexión de 5,4 kilómetros entre la nueva instalación y el puerto, que discurrirá paralelo a la vía existente.

El propósito del enclave es duplicar en 2025 la capacidad actual del puerto Bahía de Algeciras por el que transitan anualmente un flujo de 1.000 trenes.




20 AL 22 NOVIEMBRE
PALACIO DE CONGRESOS, CÁDIZ

DESCUBRE MÁS EN
www.somoseconomiaazul.es



Somos

ECONOMÍA AZUL

ORGANIZAN:






COLABORA:




Marítimo

Barcelona, foco de inversiones en accesibilidad

Las actuaciones en el enclave catalán rozan los 880 millones, casi la mitad del total del sistema portuario español, para las que se prevé una aportación de 260 millones procedentes de los recursos de las entidades portuarias

Alfonso Alday | Madrid

Los puertos españoles, que generan más del 50 por ciento del tráfico de mercancías por ferrocarril, casi 13 millones de toneladas en 2022, según datos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, siguen dando pasos firmes en su apuesta intermodal, uno de los ejes de la estrategia diseñada para avanzar hacia la transición energética.

Las inversiones programadas por 17 de las 28 autoridades portuarias y el organismo público Puertos del Estado para mejorar las conexiones por ferrocarril y carretera alcanzan los cerca de 1.875 millones de euros. Y la aportación procedente de los recursos generados por los organismos públicos portuarios asciende a 837,4 millones. Así se recoge en la reciente actualización del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, derivado de los Planes de Empresa 2025, documento al que ha tenido acceso este periódico (ver mapa).

El foco de esta ambiciosa hoja de ruta está puesto en el puerto de Barcelona. Las cuatro actuaciones previstas absorberán un desembolso próximo a los 880 millones de euros, casi la mitad de la inversión total. El Fondo Financiero aportará más de 260 millones, la tercera parte, mientras el resto correrá a cargo de la Administración pública (572 millones) y fondos comunitarios (44 millones).

El proyecto estrella corresponde a

los pendientes accesos terrestres del enclave catalán, con una inversión próxima a los 700 millones de euros, que siguen quemando etapas.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha aprobado el convenio para la financiación de los trabajos, cuya firma está prevista para el próximo 15 de noviembre. Este nuevo hito permite avanzar en la ejecución de los trabajos para construir los nuevos accesos sur al puerto.

El enlace ferroviario contará con dos túneles de 3,2 kilómetros en total. Uno será de 1,3 kilómetros de longitud y conectará con la estación de Can Tunis. El segundo, de 1,9 kilómetros de doble vía, irá desde su conexión con la línea de Castellbisbal a Barcelona-Morrot hasta la salida a la superficie en la conexión con el anillo ferroviario que desarrollará la Autoridad Portuaria. Además, el proyecto contempla el desvío provisional de la línea de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) y su posterior reposición, con un trazado compatible con una futura duplicación de línea.

En el programa de actuaciones también destaca el puerto de Castellón, que 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. La inversión supera los 162 millones de euros, con una aportación del Fondo Financiero

FONDO FINANCIERO

El objetivo del **Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria**, constituido en el año **2014**, es permitir a los organismos portuarios participar activamente en la **financiación de sus accesos**, tanto viarios como ferroviarios, así como en terminales intermodales fuera de la zona de servicio.

El Fondo se constituyó como un instrumento para **acelerar** la construcción de los accesos con el objetivo de **favorecer el transporte intermodal**, en aras a conseguir un modelo de **transporte sostenible**.



Vista de la terminal del Adif en el puerto de Bilbao.

EL FERROCARRIL MIRA AL MAR

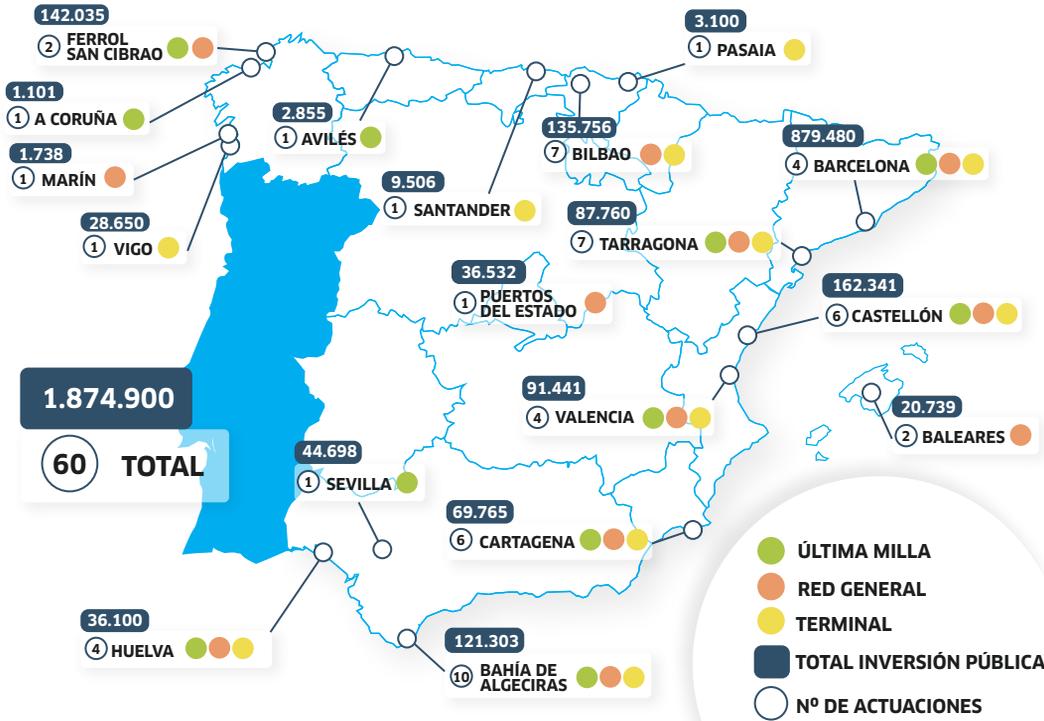
Más del 50% del tráfico de mercancías por tren, casi 13 millones de toneladas en 2022, tiene su origen, o destino, en los puertos.

| | 2022 | %22/21 | %22/19 | 2021 | 2020 | 2019 |
|--------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| Barcelona | 3,88 | +5% | +20% | 3,69 | 2,81 | 3,22 |
| Valencia | 3,09 | +5% | +0% | 2,94 | 2,66 | 3,08 |
| Bilbao | 1,49 | -14% | -23% | 1,74 | 1,43 | 1,93 |
| Santander | 1,04 | +35% | +4% | 0,77 | 0,91 | 1,00 |
| Gijón | 0,91 | +42% | -17% | 0,64 | 0,68 | 1,09 |
| Tarragona | 0,52 | -2% | -21% | 0,53 | 0,46 | 0,66 |
| Huelva | 0,40 | +21% | +100% | 0,33 | 0,27 | 0,20 |
| Marín | 0,32 | +10% | +7% | 0,29 | 0,32 | 0,30 |
| Algeciras | 0,30 | +50% | +233% | 0,20 | 0,12 | 0,09 |
| A Coruña | 0,27 | +4% | -27% | 0,26 | 0,27 | 0,37 |
| Pasaia | 0,20 | +11% | -5% | 0,18 | 0,22 | 0,21 |
| Sevilla | 0,12 | -20% | -25% | 0,15 | 0,18 | 0,16 |
| Avilés | 0,09 | -25% | -78% | 0,12 | 0,16 | 0,40 |
| Alicante | 0,07 | +600% | +75% | 0,01 | 0,02 | 0,04 |
| Vigo | 0,02 | +100% | - | 0,01 | - | - |
| Vilagarcía | - | - | - | - | 0,01 | - |
| Málaga | - | - | - | - | 0,01 | 0,00 |
| TOTAL | 12,72 | +7% | -0% | 11,86 | 10,53 | 12,75 |

En millones de toneladas. Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

LLUVIA DE MILLONES PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD DE LOS PUERTOS

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria comprende 60 actuaciones que representan una inversión total de 1.874,9 millones de euros, para las que se prevé una aportación de 837,4 millones procedentes de los recursos generados por los organismos públicos portuarios.



Miles de euros. Nota: la asignación a Puertos del Estado es para el ramal de acceso al Bajo de la Cabezuela. Línea Sevilla-Cádiz. Fuente: Puertos del Estado.

de cerca de 56,7 millones. 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 pa-

ra 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. El objetivo es tener habilitada la primera fase de la estación intermodal en el año 2026.

En el tercer puesto por volumen de inversiones se sitúa Ferrol, con el foco en los accesos ferroviarios al puerto exterior. La inversión total supera los 142 millones de euros. Las previsiones de la entidad portuaria apuntan a que el tren podría estar operativo antes de finales del próximo año.

Terminales estratégicas con Adif

A continuación, se encuentra la Autoridad Portuaria de Bilbao, con un desembolso de 136 millones de euros. La entidad centra sus esfuerzos en la participación en terminales estratégicas con Adif, caso de la terminal de Jándiz-Vitoria, que será cabecera de una autopista ferroviaria, así como en la mejora de los 'puertos secos' de Arasur, al sur de Álava, y de Pancorbo, en Burgos.

Por su parte, el puerto de Algeciras, con una inversión de 121 millones, tiene activados varios proyectos como la mejora de accesos por carretera y actuaciones en la línea ferroviaria con Bobadilla, junto a otras actuaciones internas para la optimización de la última milla.

El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria está conformado actualmente por 60 actuaciones, tras incorporar el programa, como principal novedad, la ampliación del carril de acceso al Eje Transversal del puerto de Tarragona.

El 95 por ciento de la inversión total corresponde a la mejora de los accesos por ferrocarril, con un presupuesto cercano a los 1.800 millones de euros (44 actuaciones), y el 5 por ciento restante a conexiones por carretera, con un importe de unos 89 millones de euros (16 actuaciones).



FORTALECIENDO A LA COMUNIDAD DE LAS BOLSAS DE CARGAS

- Cobertura europea
- Seguridad incomparable
- Enfocados en el cliente

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

Expande tus horizontes.
Haz crecer tu negocio.



+350.000

Ofertas diarias

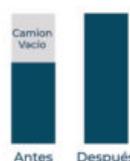
Encuentra socios fiables.
Entrega con confianza.



+85.000

Transportistas verificados

Convierte kilómetros en beneficios.



-25%

Reduce viajes en vacío

Recibe orientación de expertos en cada paso que des.



100%

De nuestra comunidad cuenta con un gerente personal

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

wtransnet.com

CONTÁCTANOS





Nuria Lacaci, Mar Chao y Benjamín Prieto en la jornada organizada por la Asociación de Cargadores de España en el Puerto de Valencia.

Ferrocarril

Cuenca reclama tren directo con Valencia

Cargadores y transportistas resaltan su centralidad como corredor natural en el eje de Madrid y solicitan inversiones en la línea ferroviaria para que sea una alternativa al trazado por Albacete

Antonio Martínez | Valencia
El colectivo empresarial y ciudadano de Cuenca reclama la recuperación del tren directo con Valencia y la generación de servicios de mercancías que puedan conectar a los cargadores y operadores de la provincia con el puerto de Valencia.

La activación de la infraestructura ferroviaria como catalizador de la economía de la provincia de Cuenca se puso de manifiesto en el marco de una jornada celebrada por la Asociación de Cargadores de España (ACE) en el Edificio del Reloj del Puerto de Valencia.

La jornada fue inaugurada por Mar Chao, presidenta de la entidad portuaria, y Benjamín Prieto, senador por Cuenca del

Partido Popular. Chao señaló que “Cuenca es una región próxima a Valencia que tiene todas las puertas abiertas para cualquier iniciativa que podamos apoyar”. En su intervención, indicó que en su primer año al frente de la presidencia del puerto “se han conseguido desbloquear muchas cosas”, como la terminal norte o la ZAL. En este sentido, añadió que “hay nuevos hitos como la puesta en marcha de la autopista ferroviaria con Madrid, que seguirá a Lisboa y Zaragoza”.

Por su parte, Prieto explicó que la línea ferroviaria entre Madrid, Cuenca y Valencia, actualmente en desuso, “tiene que ser importante en el futuro” y para poder sacar valor a

esta infraestructura y poder ofrecer el transporte de mercancías, “estamos congregando sensibilidades empresariales y sociales”. El senador del PP recordó que “en la provincia de Cuenca hay mercancías como cereales, vinos, aceite, madera y minería, cuya única alternativa al mar es la salida por el puerto de Valencia”, por lo que cobra mucha importancia “poner en marcha la línea ferroviaria para ofrecer un transporte sostenible”.

El evento acogió un panel en el que se desarrolló el papel de la infraestructura ferropuertuaria en el desarrollo logístico y económico de Cuenca, gracias a su proximidad con el puerto valenciano.

En la mesa, moderada por Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España, se trató la reactivación de la línea ferroviaria convencional entre Cuenca y Valencia, que lleva sin utilidad desde hace varios años.

De hecho, en el pasado, tanto la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana, como la Fundación Conexus, y operadores privados como

MSC, recordaron la utilidad que tendría esta línea para dar un mayor servicio al transporte de mercancías con una línea directa Valencia-Cuenca-Madrid, cuyo trazado no tiene electrificación. El coste aproximado para poner en servicio la línea está en el entorno de los 400 millones de euros.

En este sentido, Juan Carlos Arocas, director de Transitalia para Iberia, explicó la trayectoria intermodal de la compañía italiana en su apuesta por trasladar las mercancías por vía marítima desde el puerto de Valencia, con un movimiento de 70.000 embarques anuales. Y resaltó el último proyecto de la empresa con la puesta en marcha de la autopista ferroviaria con Madrid “en la que usamos el ancho ibérico”, como el existente en la línea de Cuenca.

Corredor natural

Jesús Calvo, director general de Tramesa, centró su intervención en el estado de la línea Madrid-Cuenca-Valencia. Calvo indicó que “es un corredor natural y como tal se debería tratar. Hay que empujar”. Mostró el interés de su compañía por



Mesa redonda en la que participaron operadores y alcaldes.

apostar por este trazado porque “es un 30 por ciento más corto en kilometraje que el que estamos utilizando en la autopista ferroviaria, que es de 430 kilómetros”. La línea por Cuenca reduce en 80 kilómetros el itinerario Madrid-Valencia.

En este sentido, explicó que el estado actual de la infraestructura “es complicado de explotar, con infraestructuras obsoletas”. Apuntó que “hay complicaciones con las pendientes, lo que obliga a que las locomotoras lleven menos carga”. Por último, advirtió que “solo será rentable si hay un gran volu-

men de mercancías, tanto de ida como de vuelta”.

Por su parte, Manuel Noalles, de la empresa Noalles y Balanzá, exportadora de cereales por el puerto de Valencia, reclamó la reapertura de la línea ferroviaria y una “visión de futuro con sentido común, ya que tenemos silos cerrados que podrían ser utilizados”.

Mercados internacionales

Asimismo, participaron los alcaldes de Huete y Utiel, Francisco Javier Domenech y Ricardo Gabaldón, respectivamente, que mostraron su apoyo a la reactivación de la línea. Los empresarios asistentes coincidieron en señalar que es esencial que las empresas de la provincia dispongan de una infraestructura de transporte eficiente para que los productos conquenses puedan llegar de manera competitiva a los mercados internacionales.

En 2023, Cuenca exportó carga por valor de 843 millones de euros, distribuidos en bienes de equipo, productos cármicos, cebollas, ajos, vino y zumos de frutas. Francia, China, Italia, Alemania y Japón son los principales países de destino.



TRANSPORTE XXI

Política

La logística busca profesionales cualificados

El 94,2% de las empresas tiene dificultades a la hora de encontrar talento, según concluye un estudio elaborado por el CEL y la multinacional ManpowerGroup

TXXI | Madrid

La escasez de profesionales también se está dejando notar en la logística, uno de los sectores que más tira del empleo, con más de un millón de afiliados a la Seguridad Social en septiembre. El 94,2 por ciento de las empresas tiene dificultades a la hora de encontrar talento, un “quebradero de cabeza” para los departamentos de Recursos Humanos. Así se recoge en el estudio “El gran Libro de la Supply Chain en España 2024. Un sector en movimiento”, elaborado por el Centro Español de Logística (CEL) y la multinacional ManpowerGroup. El informe, presentado en la jornada CEL “Liderazgo y Desarrollo de Talento en el sector de la Logística y el Transporte”, celebrada el 23 de octubre en Madrid, analiza 5.000 datos procedentes de 214 empresas.

“Las nuevas generaciones tienen una visión diferente del empleo y priorizan otros elementos”, señaló Antonio Holgado, director corporativo de Logística y Transporte de la multinacional de gestión de recursos humanos. Por ello, añadió, “las empresas tienen que revisar cómo atraen a jóvenes profesionales y, además, valorar acercarse a otros nichos de talento”. Una observación que también vale para el transporte por carretera, donde

la escasez de conductores se ha convertido en el talón de Aquiles del sector.

El estudio también revela un incremento en la demanda de perfiles cualificados: 6 de cada 10 empresas encuestadas reconoció un aumento en la contratación de este tipo de talento. En la misma línea, el 44,2 por ciento de los operadores planea incrementar la formación para sus empleados en los próximos años.

Perfiles más demandados

En cuanto a los perfiles más demandados en las áreas digital y sostenible, las empresas priorizan especialistas en IA (26 por ciento), analistas de datos (25 por ciento) y expertos en ciberseguridad (21 por ciento). En el ámbito de la sostenibilidad, destacan los gestores de residuos (21 por ciento), ingenieros ambientales (19 por ciento) y gestores de logística inversa (16 por ciento). A juicio de Ramón García, director general del Centro Español de Logística, esto se debe a que “muchas de las nuevas tec-



Ramón García (CEL), Luis Miguel Torres (Comunidad de Madrid) y Marta Serrano (Universidad Camilo José Cela).

nologías son disruptivas y las empresas necesitan personas que las guíen de manera exitosa en su implementación”.

Durante el encuentro, organizado por el CEL, se celebraron varias mesas redondas dedicadas a criterios ESG y economía circular, el impacto de las nuevas tecnologías en los futuros perfiles logísticos y el papel de la formación.



JORNADA TÉCNICA

Las plataformas logísticas de Bizkaia

25 de noviembre de 2024 • Salón de Actos de Aparkabisa

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



TRANSFOLLOW

Dejar atrás los documentos de papel en el transporte genera un ahorro de entre 4 y 8 minutos por cada uno de ellos.

Carretera

La tecnología “acelerará la concentración sectorial”

La digitalización no arranca en España por “la falta de estrategia” y “el escaso uso de las ayudas por su complejidad burocrática”, según se ha expuesto en una jornada de la Fundación Corell

Carlos Sánchez | Madrid

La digitalización será una palanca fundamental para acelerar la concentración empresarial en el transporte de mercancías por carretera. Una digitalización que no termina de arrancar por “la falta de estrategia en las empresas” y el “escaso uso de las ayudas por su complejidad burocrática”. Estas han sido algunas de las principales claves que se han puesto sobre la mesa en el marco de la jornada de la Fundación Corell sobre ‘Digitalización de los procesos de transporte’, que tuvo lugar recientemente en Madrid.

El presidente de Astic y de la Fundación Corell, Marcos Basante, señaló en la apertura de la jornada que “la sociedad demanda digitalización”. En este contexto, en el sector del transporte, “el eCMR debería ser algo universal”, si bien los clientes no están por la la-

bor, lamentó, puesto que “cada uno quiere preservar sus datos y eso es lo prioritario para ellos”.

Carlos Gallo, country manager España de TransFollow, apuntó que “la digitalización de la documentación en el transporte puede sonar sencilla, pero tiene cierta complejidad”. Si bien, “todo son ventajas”, resaltó. En este sentido, “la importancia está en los datos” y la clave pasa por “eficiencia y cómo se comporta la información”. El directivo explicó que dejar atrás los documentos de papel genera un ahorro de entre 4 y 8 minutos por cada uno de ellos, por lo que “el ahorro de costes operativos es evidente”.

No obstante, Gallo reconoció que la implantación del eCMR va bastante lenta en España, porque “aunque la tecnología existe, las empresas son reacias al cambio”. Sin embargo, “en

“El eCMR debería ser algo universal”, señaló Basante

el último año hemos detectado un impulso por la Ley de Movilidad Sostenible, que incluirá la obligación de tener implantada la documentación electrónica desde el 1 de enero de 2026”.

Por su parte, Cristina Martín, CEO de Usynco, aprovechó para resaltar el nuevo proyecto de corredores digitales ‘Astic Digital Corridors’ con Marruecos y Reino Unido, que impulsan de la mano con Astic. “Es una herramienta colaborativa e interoperable y esa es la clave”, indicó. Para Martín, el proceso de digitalización en las empresas de transporte pasa por una combinación de experiencia con ganas de hacer cosas nuevas. “Ese es el caballo ganador”, resumió.

Proyectos digitales

La jornada sirvió también para presentar tres proyectos que forman parte del Foro de Innovación para la transformación digital del transporte por carretera. Miguel Sirvent presentó Truecold, una plataforma de digitalización del transporte a temperatura controlada; Antonio Sánchez hizo lo propio con SCM Team, una ‘app’ de gestión neutral de la cadena de suministro; y José Manuel Juan presentó Gandolapp, una solución de un piloto digital a través de tecnología de voz multilingüe que orquesta al conductor con el resto del sistema.

En cuanto al futuro de la digitalización del transporte de mercancías por carretera, “tiene que ir en la línea de mejorar la competitividad de las empresas, puesto que el foco tiene que estar en se genere negocio”, matizó Martín.

Por su parte, Sánchez se mostró convencido de que “el sector va a atraer a mucho talento en los próximos años, puesto que es uno de los últimos sectores transversales que tiene pendiente la digitalización, como consecuencia de su elevada atomización”.

Mientras, Gallo recaló la necesidad de hacer ver a las empresas de transporte el valor añadido de la digitalización. “Una vez que se alcance ese punto de confluencia, este sector va a apostar masivamente por la digitalización”, subrayó.

En la misma línea, Sirvent puso el foco en que la digitalización va a traer la concentración empresarial y esto “va a generar una oferta más limitada en la que habrá que diferenciarse más”.

Por último, José Manuel Juan destacó que la digitalización genera avances en “los tres principales KPIs de la logística, como son los costes, los tiempos y la visibilidad”.

La jornada sirvió para presentar tres proyectos digitales

Aéreo

Récord de carga aérea en España

Los aeropuertos de la red de Aena alcanzaron en septiembre el mayor tráfico mensual de mercancía de su serie histórica, con 108.722 toneladas movidas y un crecimiento del 14,2% con respecto al mismo mes de 2023

C. Sánchez | Madrid
El tráfico de mercancías por vía aérea sigue pulverizando todos los récords en España. La red de aeropuertos de Aena en nuestro país se anotó el mejor mes histórico en carga aérea el pasado mes de septiembre, después de alcanzar un tráfico de 108.722 toneladas y un crecimiento respecto al mismo mes del año anterior del 14,2 por ciento. En el acumulado de los nueve primeros meses, se transportaron 924.596 toneladas de mercancías, lo que supone un incremento del 19,1 por ciento respecto al mismo período de 2023.

Por aeropuertos, el mayor volumen de carga volvió a registrarse en Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que alcanzó las 65.082 toneladas, con un crecimiento del 19,4 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. También en Barajas se registró el mejor mes de septiembre en movimiento de carga de la historia. En la práctica, el aeropuerto de de la capital concentró cerca del 60 por ciento de toda la carga aérea transportada en septiembre en los aeropuertos españoles.

año, Barajas registra un incremento del 20,3 por ciento respecto al mismo período del año anterior, tras sumar un volumen de 552.549 toneladas de mercancías.

Madrid suma conexiones

Y las previsiones son optimistas. El aeropuerto de Madrid incrementará significativamente su conectividad en la temporada de invierno, que arrancó el 27 de octubre y se prolongará hasta el 29 de marzo.

Según datos facilitados por Aena, el número de vuelos programados asciende a cerca de 163.800, lo que representa un aumento del 4,7 por ciento respecto a la anterior campaña de invierno.



El aeropuerto de Zaragoza movió 16.802 toneladas en septiembre, con un crecimiento del 17,3%.

Por zonas geográficas, el mayor crecimiento de las operaciones se producirá en los destinos de Asia-Pacífico, que crecen un 77,3 por ciento, según programación. Le sigue Latinoamérica, con un 7,7 por ciento de incremento. Por detrás se sitúan África

(+5,8 por ciento), Europa (+5,6 por ciento) y Norteamérica (+3,7 por ciento).

En esta temporada, operarán en Madrid 74 aerolíneas, con 351 rutas programadas, 33 más que la temporada 2023-2024.

El incremento de la conectividad de Barajas es una de las viejas reivindicaciones de la comunidad de la carga aérea de Madrid. Todo esto se produce en un contexto en el que el 61 por ciento de la carga aérea en la pista madrileña se movía al cierre del primer semestre del año en las bodegas de aeronaves de pasajeros. El incremento de este tipo de operaciones tiene, por tanto, una repercusión directa en el movimiento de carga aérea.

La carga aérea creció hasta septiembre en España un 19%

Por detrás se situaron los aeropuertos de Zaragoza, con 16.802 toneladas y un crecimiento del 17,3 por ciento; Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 14.714 toneladas (+9 por ciento); y Vitoria, con 5.699 toneladas (-7,3 por ciento).

En el acumulado de los primeros nueve meses del

OEA

Operadores Económicos Autorizados

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

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

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

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

Ferrocarril

El sector urge paliar las perturbaciones por obras

Operadores y cargadores, que reclaman a Adif mejorar la coordinación de los trabajos en las infraestructuras, muestran los perjuicios ocasionados por los cortes en las vías ferroviarias con las cancelaciones de servicios, en una nueva jornada de la iniciativa “Mercancías al Tren”, celebrada en Pamplona

Iñaki Eguía | Pamplona

Las numerosas inversiones para mejorar la red ferroviaria que acomete el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, al calor de los fondos europeos, están generando graves perjuicios a operadores y cargadores. Así se volvió a poner de manifiesto en una nueva jornada de la iniciativa “Mercancías al tren”, celebrada en Pamplona, que contó con la participación de representantes de Transfesa Logistics, Volkswagen Navarra, BEST, Gimex y Ewals Cargo Care.

En la apertura del encuentro, el secretario de Estado de Transportes, José Antonio Santano, expuso la paradoja que provoca este esfuerzo en mejorar la red ferroviaria, que, al mismo tiempo, “es un hándicap para el desarrollo del transporte de mercancías. Podríamos decir -añadió- que vivimos una crisis de crecimiento en el transporte por ferrocarril”.

Transportes dispone de un borrador para las ayudas

El número dos del Ministerio aseguró que “estamos trabajando para establecer un sistema de ayudas para que esas perturbaciones resulten lo menos gravosas para el sector, compensando a las empresas afectadas por unas obras en la red ferroviaria que se extenderán durante algunos años”. Eso sí, Santano reconoció que “los trámites avanzan más despacio de lo que nos gustaría, dado que estamos estableciendo el marco regulatorio y negociándolo con la Unión Europea. Disponemos de un borrador ministerial, que está pendiente de la autorización de Bruselas para ponerlo en marcha lo antes posible”.

Por su parte, el director de Transporte de Transfesa Logistics, Samuel Nevado, demandó que dichas ayudas “vengan rápido, porque el deterioro en el negocio de los trenes de mercancías está ocurriendo cada día”. Realizó esta reclamación tras reflejar “modelos de ayudas en otros países, como Portugal, que en los presupuestos de las obras ya se evalúa cuál va a ser el perjuicio que causan las perturbaciones en las líneas ferroviarias”. Además, Nevado también solicitó a Adif una “fórmula para optimizar la coordinación con los operadores y cargadores con el objetivo de que los impactos, por los trabajos que afectan a sus operativas, estén más controlados o seamos capaces de gestionarlos de la mejor manera posible”.

VW Navarra cancela uno de cada cuatro trenes programados

objetivos, se encuadra que Volkswagen Navarra alcance una cuota ferroviaria del 80 por ciento en 2027. Un porcentaje que supera el pico máximo del 56,3 por ciento logrado en el año pandémico de 2020, para invertir desde entonces la tendencia de crecimiento, situándose el pasado ejercicio en el 51,9 por ciento, y que en 2024 ha caído al 46 por ciento.

En este sentido, el director de Logística de Volkswagen Navarra detalló que, en el primer semestre de este año, con una planificación para llegar al 64 por ciento en el modo ferroviario, se situó en el 50,6 por ciento al cancelarse, por diferentes razones, uno de cada cuatro trenes programados, y tener que sustituirlos por 2.500 camiones.



Samuel Nevado, Angel Tellechea, Pedro López, Berta Miranda y Javier Vidal.

En la misma línea, el director de Logística de Volkswagen Navarra, Alfonso Eslava, explicó que la factoría de Landaben, “que produce cerca de 300.000 vehículos anuales, emplea entre 3 y 4 trenes al día, y de 80 a 90 camiones cada jornada, en una operativa que trabaja con un stock muy reducido, con un máximo de dos días, que exige mucha flexibilidad y fiabilidad”.

La multinacional alemana tiene en curso el programa Go to Zero. Entre sus

Este problema se ha agravado en los dos últimos meses y medio, en los que la cuota ferroviaria de Volkswagen Navarra ha retrocedido al 33 por ciento, con bastantes cancelaciones, teniendo que utilizar otros 1.300 camiones, lamentó Eslava. Junto con las obras en la red ferroviaria, los motivos han sido muy diversos, como locomotoras averiadas, retrasos horarios, falta de maquinista, etc.

Para subir la cuota ferroviaria al 80

Servicios

El inmologístico catalán se dispara

La contratación de plataformas logísticas supera los 250.000 metros cuadrados de superficie en el tercer trimestre del año, casi el triple que en el mismo periodo de 2023, según la consultora Forcadell

por ciento, el fabricante de automoción, junto con el Gobierno de Navarra, tiene en marcha una inversión de 21 millones de euros para modificar el paso de las vías por las instalaciones de Landaben, y que contempla estar culminada partir de finales de 2026.

Según Eslava entre los desafíos para avanzar en el transporte intermodal se encuentran “lograr la convivencia de la operativa diaria ferroviaria con las obras en la red para evitar su interrupción total, así como disponer de una estrategia que facilite los tráfic de trenes de mercancías con Europa, dado que el actual sistema de cambio de ejes es poco operativo”.

Crece la preocupación

Al mismo tiempo, Javier Vidal, director de relaciones corporativas de BEST, puso de relieve que “las futuras obras en la terminal intermodal de Noáin (Navarra), que son muy necesarias, supondrán la paralización de operativas ferroviarias. Sin embargo, más que el gran costo económico, me preocupa más que provoque que los cargadores puedan bajarse del tren”.

“Nuestra terminal de Hutchison Ports en el puerto de Barcelona ha pa-

los últimos años, se ha extendido una tendencia en la que todas las comunidades autónomas y ciudades tienen que tener sus propias terminales ferroviarias para mercancías”. En su opinión, “esto incide muy negativamente en los nodos actuales que tienen entre sus condicionantes el servicio con una oferta óptima de frecuencias y el pre-



José Antonio Santano, del Ministerio de Transportes.

cio, junto con el medioambiente. Si polarizamos las cargas en terminales que se encuentran a 100 kilómetros es difícil lograr unos servicios con unas frecuencias óptimas que demanda el cliente para todas ellas”.

Tellechea recalcó que “las terminales ferroviarias se tienen que modernizar, ampliando capacidades, mejorando sus accesos y apartaderos y prepararse para un modelo de autoprestación que exige Adif”. Todo ello, añadió, “tiene unos costes fijos en personal especializado, mantenimiento, maquinaria, etc. y no es lo mismo amortizarlo en una terminal que mueve 30.000 TEU anuales frente a otra de 3.000 cajas, con su consiguiente traslado al precio final del servicio para el cliente”.

Apuesta multimodal

Finalmente, el director general Region South en Ewals Cargo Care, Pedro López, explicó que “llevamos 15 años impulsando en España la mercancía en tren desde Le Boulou y Perpignan hacia el resto de Europa. Un camino que no ha sido fácil dado que el cliente pide lo que necesita, servicio, flexibilidad, etc”. En 2023, la compañía espera mover más de 20.000 envíos desde España en una cadena multimodal que, junto con el ferrocarril, también integra al camión y el barco. López se mostró optimista, “porque vivimos de la multimodalidad”, y concluyó que “el tren ayuda a que el grave problema de falta de conductores se aminore”.

TXXI | Barcelona

La actividad en el sector inmologístico catalán se ha disparado en el tercer trimestre. La contratación de plataformas ha alcanzado los 255.498 metros cuadrados entre junio y septiembre, el 287 por ciento más en comparación con el mismo periodo de 2023, cuando no se llegó a los 90.000 metros cuadrados.

La tercera corona concentró más de la mitad de las operaciones, según el informe de la consultora Forcadell. Sumó 129.239 metros cuadrados de superficie contratada, el 51 por ciento del total, con ocho operaciones. Por su parte, la primera corona registró 71.229 metros cuadrados contratados (el 28 por ciento) en cuatro operaciones, mientras que la segunda corona, que habitualmente suele registrar el mayor número de metros contratados, ha alcanzado 55.030 metros cuadrados en seis operaciones.

“Estos datos muestran el impulso del mercado y plantean una previsión de

cierre de 2024 mejor de lo pronosticado a principios de año”, explicó Gerard Plana, director del departamento de Industrial-Logística de Forcadell.

El pasado ejercicio no fue un año excepcional de nuevo récord para el sector inmologístico en Cataluña como los anteriores. La contratación de plataformas sumó 507.491 metros cuadrados de superficie en 2023, el 40 por ciento menos que en 2022, según el último informe elaborado por Transporte XXI.

En cuanto al número de operaciones en el tercer trimestre, han sumado 18, lo que sitúa la operación media en Cataluña en los 14.194 metros cuadrados, “suponiendo también un aumento en el volumen por operación”, asegura la consultora. Del total contratado, un 76 por ciento (194.106 metros cuadrados) correspondió a naves de nueva construcción bajo la modalidad “llave en mano”, el restante 24 por ciento han sido operaciones sobre naves existentes.



La primera corona registró 71.229 metros cuadrados contratados.



sado en 12 años de mover el 3 por ciento en ferrocarril de unos 100.000 TEU para export/import a lograr en la actualidad una cuota del 20 por ciento del millón de contenedores. Todo este trabajo no ha sido fácil para subir esta mercancía al tren, por lo que me inquieta que, como los trabajos en la red ferroviaria se alarguen, sea difícil recuperarla”, alertó Vidal

Por su parte, Angel Tellechea, director operativo de Gimex, afirmó que “en



APL

Política

Aragón redefinirá la ampliación de Plaza

El Gobierno regional estudia la reactivación con nuevos criterios del proyecto que ha tumbado la Justicia o bien la búsqueda de una ubicación alternativa para el nuevo centro logístico de Lidl

Carlos Sánchez | Zaragoza

El Gobierno de Aragón estudia la mejor fórmula para redefinir el proyecto de ampliación de la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza), que ha tumbado el Tribunal Superior de Justicia de Aragón (TSJA).

Así lo puso de manifiesto el consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial, y presidente de Aragón Plataforma Logística (APL), Octavio López, en el marco de la reciente reunión del consejo de administración de la sociedad pública regional.

La Justicia ha declarado nulo el convenio de colaboración entre el Gobierno de Aragón, a través de APL, y la sociedad promotora Cipsa Norte, así como la Declaración de Interés Autonómico (DIA) vinculadas a la ampliación de Plaza, en el marco del proyecto denominado Plaza 4.0. La sentencia del TSJA da la razón a los recursos presentados por varios propietarios de terreno, que considera que no fueron informados adecuadamente de la expropiación ni de los planes previstos en el proyecto.

En los próximos días, tanto el Gobierno aragonés como la sociedad inversora deci-

dirán si interponen recurso de casación en defensa del convenio o si se abstienen de emprender dicha acción judicial.

López, que ha reconocido que la situación abre un escenario nuevo, en el que se retrotrae todo el proceso al momento anterior de la firma del citado convenio, ha anunciado que se pone en marcha una nueva etapa de reuniones encaminadas a obtener la mayor información posible de todas las partes implicadas en la frustrada ampliación. La principal preocupación del Ejecutivo regional es buscar una solución al acuerdo alcanzado con Lidl, por el que se rubricaba la opción de compraventa de una futura parcela de 200.000 metros cuadrados en Plaza 4.0.

El Gobierno regional trabajará ahora en varias alternativas. Una de ellas será la de reactivar la ampliación “desde criterios de absoluta legalidad”. Otra de las posibilidades se centraría en la búsqueda consensuada de una ubicación alternativa que satisfaga las necesidades de Lidl y que se ajuste a los plazos que esta compañía precisa para construir y poner en marcha la nueva instalación logística, para la que se prevé

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) es la joya de la corona del sector logístico en Aragón.

una inversión de cerca de 100 millones de euros.

Los trámites de la ampliación de Plaza se remontan a febrero de 2022, con la firma del convenio citado, constituido entonces como un ejemplo de colaboración público-privada. La segunda ampliación de Plaza corresponde a un desarrollo total de 2,4 millones de metros cuadrados. La superficie actual de la plataforma logística zaragozana supera las 1.310 hectáreas, por lo que con la nueva ampliación alcanzaría las 1.550 hectáreas.

La logística en Aragón

La ampliación se dibujó con el objetivo de atender la creciente demanda de empresas interesadas en desembarcar en Aragón, para lo que el Ejecutivo regional ha diseñado diversas actuaciones, como la citada ampliación de Plaza o la puesta en marcha de la futura plataforma logística intermodal de Zuera (Zaragoza). La logística en la región cuenta con 535 empresas que generan 26.000 empleos y una facturación de 900 millones de euros anuales, lo que representa el 6 por ciento del PIB regional.

Precisamente, la patronal logística UNO ha venido reclamando que se acelerase la prevista ampliación de Plaza, “para captar las inversiones internacionales que busquen suelo logístico disponible de manera inmediata”, afirmó Francisco Aranda, presidente de UNO, en una jornada celebrada en Zaragoza hace unos meses.

Esta infraestructura logística se encuentra por encima del 98 por ciento de ocupación, con lo que “es imprescindible dotarla de una mayor superficie para que siga siendo motor dinamizador del territorio y polo de atracción de inversiones y empresas”, subrayó Aranda.

Marítimo

Bilbao refuerza sus estibadores

Los acuerdos entre Bilboestiba y el sindicato mayoritario, Coordinadora, logran incorporar 20 nuevas contrataciones, de las 42 previstas hasta 2027, para mantener una plantilla mínima de 300 trabajadores.

Iñaki Eguía | Bilbao

El puerto de Bilbao ha escenificado el clima de acuerdo y paz social entre Bilboestiba y el sindicato mayoritario, Coordinadora, con la presentación de la primera contratación de estibadores que se realiza desde 2008, y que se desarrolla cuando se cumplen cuatro años de la huelga que paralizó los muelles durante 57 días, la más larga de la historia de la dársena vasca.

La plantilla del Centro Portuario de Empleo (CPE) de Bilboestiba, que tiene como socios a CSP Spain, Bergé, Toro y Betolaza y SLP, se ha reforzado con 20 nuevos estibadores, de los 42 previstos hasta 2027, para disponer de una estructura fija de 300 trabajadores.

Según el acuerdo, “este número mínimo de estibadores capacita para atender con seguridad la demanda de servicio y compensar las bajas producidas por jubilación o cualquier otra contingencia”.

Elvira Gallego, presidenta del consejo de administración de Bilboestiba, incidió en que “este acuerdo es bueno para garantizar un servicio competitivo a nuestros clientes. También, es un avance para el empleo, y consolida el clima de diálogo, la dinámica de negociación y acuerdo para afrontar con garantías el futuro”.

En la misma línea, José Manuel Guardo, director general de Bilboestiba, destacó que “en este último cuatrienio se han producido cambios muy importantes”. Así, recordó que “tras la huelga se retomó la negociación, con momentos

muy complicados que pusieron a Bilboestiba en concurso de acreedores. Tras dejar atrás esa situación, se tuvo la voluntad para alcanzar un acuerdo de seis años que ponía la base del futuro de la estiba, gracias a la capacidad de acuerdo con el sindicato mayoritario Coordinadora Bilbao”.

Además, Guardo deseó que la plantilla mínima de 300 estibadores en el puerto de Bilbao se quede corta en los próximos años para poder ser ampliada por la demanda de nuevos servicios.

Primera contratación de estibadores desde 2008



Ricardo Barkala junto con Elvira Gallego, José Manuel Guardo y Arkaitz García.

El presidente de Coordinadora Bilbao, Arkaitz García, aseguró que la ampliación de la plantilla de estibadores “garantiza el relevo generacional y la cobertura de vacantes por jubilación, manteniendo la capacidad operativa del puerto

y el nivel de empleo”. Asimismo, García remarcó que entre las 20 incorporaciones de estibadores “está la primera mujer desde 1970, y que pueda animar a otras a decidir desarrollar su futuro laboral en este sector del puerto en los próximos años”.

Finalmente, Ricardo Barkala, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, mostró su satisfacción porque “todo el proceso de mejora de la estiba avanza para reforzar la competitividad del puerto, que es lo que beneficia a toda la comunidad, al generar empleo, paz social y tener una mayor fortaleza en la cadena logística”.

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
atlanticife@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)



Operadores Logísticos

El grupo Ontime gana músculo en Aragón

Proyecta la apertura de nuevas instalaciones en Zaragoza, tras su reciente entrada en el capital de TAC Logística, con unas ventas de 12,9 millones de euros en 2023

Carlos Sánchez | Zaragoza
Ontime ha puesto el foco en reforzar su crecimiento en el mercado aragonés, en el marco de sus planes para superar, a corto plazo, la barrera de los 1.000 millones de euros de cifra de negocio. La compañía prevé abrir nuevas instalaciones logísticas en el área de Zaragoza, tras cerrar recientemente su entrada en el capital de la firma familiar zaragozana Transportes Alfredo Caballero (TAC Logística). El proyecto se encuentra en una fase muy inicial, por lo que desde la compañía han evitado ofrecer más detalles al respecto.

Ontime y TAC Logística formalizaron en fechas recientes un acuerdo estratégico que supondrá la integración de la firma aragonesa en el seno del gigante logístico español. La integración "permitirá combinar experiencia y recursos, optimizando las operaciones logísticas y ampliando la oferta de servicios en toda la península", señalan desde el grupo. Para ello, pondrán el foco en implantar tecnologías avanzadas como la inteligencia artificial y automatización, para optimizar procesos.

TAC Logística, con sede central

en San Juan de Mozarrifar (Zaragoza), está especializada en paquetería y palettería industrial. La empresa alcanzó unos ingresos de explotación de 12,9 millones de euros en 2023, con un crecimiento del 5,3 por ciento y un resultado neto de 1,08 millones. La compañía aragonesa, que cuenta con un patrimonio neto de 2,81 millones de euros y dispone de 85 profesionales en plantilla, ha experimentado un incremento de su cifra de ingresos del 65,6 por ciento en los últimos cinco años.

Por su parte, el Grupo Ontime Corporate alcanzó una cifra de negocio de 860,42 millones en 2022, con un crecimiento del 35 por ciento, situándose en el noveno puesto del ranking de grupos de transporte y logística en España, según datos del Libro Blanco de Transporte XXI. La compañía, cuyo CEO es Carlos Moreno, ha diversificado su porfolio de servicios en Parcel & Pallet; FTL y Servicios Dedicados; Logística Industrial, gran consumo, farma y APQ; y Multimodalidad.



Ontime dispone de 77 delegaciones propias en su red y opera 27 centros logísticos.

Aéreo

Universal se adjudica hangar en Barajas

Presentó la mejor oferta para el derecho real de superficie de una parcela de 7.642 m2

C. Sánchez | Madrid
Universal Aviation Spain se ha adjudicado la licitación por parte de Aena del derecho real de superficie sobre una parcela de terreno no urbanizado de 7.642 metros cuadrados destinada a la construcción y explotación de un hangar para albergue y mantenimiento de aeronaves.

La superficie se encuentra ubicada en la zona de Rampa 7 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en la ampliación del centro de carga aérea de la instala-

ción. La inversión prevista no podrá ser en ningún caso inferior a los 8 millones de euros, según reza el pliego.

Como avanzó este periódico, Universal Aviation Spain presentó la única oferta mejorada en segunda ronda para adjudicarse esta parcela. La oferta presentada asciende a una renta fija mensual de 11.121 euros y anual de 133.456 euros. La otra compañía que presentó oferta en primera ronda, FR Hangars, titular de los hangares que opera la aerolínea

irlandesa Ryanair en España, no se presentó a la segunda.

El derecho real de superficie que sale a licitación tiene una duración de 25 años a contar desde la fecha de firma del acta de entrega. Además, el adjudicatario tendrá derecho de arrendamiento preferente sobre el Inmueble construido en la parcela a la finalización del citado período.

Universal Aviation Spain es filial de un grupo estadounidense especializado en la actividad de FBO (Fixed Based Operator).

T

FLASH

Operadores Logísticos

Amphora Logistics crece en Cataluña

La startup catalana Amphora Logistics, especializada en operativa *ecommerce* para sectores como el textil y el cosmético, crece en Cataluña. La empresa ha estrenado nave en Santa Margarida i els Monjos, en la segunda corona de Barcelona, que ha alquilado a la inmobiliaria BGO. La operación ha contado con el asesoramiento de CBRE y Co-Real Estate. Amphora Logistics ocupa 10.106 metros cuadrados, que corresponden a uno de los cuatro módulos en los que está dividida la plataforma, de nueva construcción, de 40.383 metros cuadrados. La startup tiene tres naves en Cataluña y ha alquilado uno de los módulos disponibles para ganar capacidad.

Ferrocarril

CSP Spain afianza su apuesta con la mejora continua

CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, terminal ferroviaria aragonesa de CSP Spain, ha obtenido tres certificaciones Aenor, que confirman su compromiso con la calidad, la sostenibilidad y la seguridad en sus operaciones. La terminal ferroviaria, con más de 75.000 metros cuadrados de superficie, cuenta con frecuencias diarias con Barcelona, Bilbao y Madrid, así como semanales con Valencia, Algeciras, Vigo, Tarragona. La conexión internacional actualmente es con Portugal.

Operadores Logísticos

GXO Logistics extiende su alianza con Henkel

GXO Logistics extiende su asociación en Francia con Henkel, compañía multinacional de productos químicos y bienes de consumo. El operador logístico, que gestiona el almacenamiento, la distribución, las devoluciones estacionales y los servicios de valor agregado para una gama de marcas de Henkel en los segmentos de lavandería y cuidado del hogar, ampliará sus servicios para incluir las marcas de belleza de Henkel.

Marítimo

APM Terminals Gijón mantiene su expansión

TXXI | Gijón

APM Terminals Gijón continúa con su hoja de ruta para aumentar la capacidad operativa en su tráfico de contenedores, alineado con el crecimiento a doble dígito que registra desde 2023. La terminalista ha solicitado a la entidad portuaria una ampliación de 8.000 metros cuadrados en su actual concesión de 47.000 metros cuadrados en los muelles de la Osa. La solicitud se enmarca dentro de los planes de desarrollo de APM Terminals Gijón, que en 2022 prorrogó 10 años más su concesión de 44.000 metros cuadrados, y con unas expectativas de extenderla hasta los 60.503 metros cuadrados. La nueva expansión de 8.000 metros cuadrados se añadirá a la realizada el pasado año, con

3.000 metros cuadrados incorporados a la superficie inicial prorrogada. Además, en 2023 también acometió una inversión de 2,5 millones para posicionar una grúa *post panamax* procedente de Valencia.

APM Terminals Gijón se fortalece tras lograr en 2023 un alza del 38 por ciento en su tráfico, con 64.474 TEU.



A.P. DE GIJÓN

Transitarios

Grupo Alonso impulsará su red transitaria

A. Martínez | Valencia

Grupo Alonso ha trazado el desarrollo de cuatro nuevos proyectos nacionales e internacionales para extender su cobertura global y aumentar sus flujos en la cadena de suministro, según han explicado fuentes de la compañía a Transporte XXI.

La división transitaria, que dirige Pedro López, prevé la apertura de nuevas delegaciones en los próximos meses pa-

ra reforzar su red logística, tanto en la península como en otros países donde aún no tiene estructura propia.

En un reciente encuentro, al que asistieron más de 100 directivos del grupo, se pasó revista a las aperturas realizadas por la división transitaria en los dos últimos años. Esta expansión "ha fortalecido nuestra posición a escala mundial", indicaron desde el grupo.



Foto de familia de la reunión de Grupo Alonso.

GRUPO ALONSO



UNIVERSAL ROBOTS ENTRA EN DFACTORY BARCELONA

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) amplía el ecosistema del DFactory Barcelona con la incorporación de la empresa Universal Robots. La empresa, fundada en 2005 en la ciudad de Odense, Dinamarca, está especializada en la fabricación de robots colaborativos (cobots).

Marítimo

Tepsa inicia una nueva etapa

El fondo de inversión I Squared, especializado en infraestructuras, completa la compra de la compañía tras adquirir el 55% restante

Transporte XXI | Barcelona

El fondo de inversión I Squared, especializado en infraestructuras, se ha convertido en el único accionista de Tepsa (marca comercial desde el pasado verano de Rubis Terminal), tras adquirir a la francesa Rubis SCA el 55 por ciento del capital que aún no estaba en sus manos. El fondo era accionista de Tepsa desde el año 2020, cuando compró una participación inicial del 45 por ciento.

Rubis y el fondo I Squared crearon la *joint venture* Rubis Terminal (ahora conocida como Tepsa), que es la sociedad que compró Terminales Portuarias (Tepsa), actualmente denominada Tepsa Iberia, con terminales de graneles líquidos en los puertos de Barcelona, Tarragona, Bilbao y Valencia. "La transición de Tepsa bajo la propiedad de I Squared marca un momento crucial en nuestra evolución", ha señalado Bruno Hayem, CEO de Tepsa.

I Squared ha nombrado a tres nuevos miembros del consejo de administración de la compañía, con sede en París, que "tienen una sólida experiencia, tanto en funciones de gestión como operativas, y confiamos en su capacidad para fortalecer Tepsa y mejorar el valor para nuestros grupos de interés", apuntó Mohamed El Gazzar, socio senior del fondo.

La compañía opera en 15 terminales en Europa occidental distribuidas en Francia, Países Bajos, Bélgica y España, con una capacidad total de más de cuatro millones de metros cúbicos para almacenar productos industriales a granel líquidos y gases, incluidos productos químicos, fertilizantes, biocombustibles y combustibles.

I Squared "es un fondo especializado en infraestructuras, entre las mismas, las energéticas y, dentro de las energéticas, las renovables. Aportan capital y nos da impulso para participar más en energías nuevas", señaló recientemente Nuria Blasco, directora general de Tepsa Iberia, al periódico Transporte XXI.

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

Las ventas de Tepsa, con sede en Barcelona, superaron los 70 millones de euros el pasado año, lo que supone un crecimiento del 7,5 por ciento con respecto al ejercicio anterior, según los últimos datos depositados en el Registro Mercantil.



Emanuele Grimaldi, en la convención de Atenas (Grecia).

Marítimo

Grimaldi refuerza su plan inversor

Recibirá 17 *car-carriers* de 9.000 unidades de capacidad, que podrán navegar con metanol, y encargará 9 buques *ro-pax*

Transporte XXI | Atenas

Grupo Grimaldi reforzará su plan inversor en nuevas construcciones, poniendo el foco en la innovación de los buques y la utilización de combustibles ecológicos. El grupo naviero completará un notable plan inversor valorado en más de 4.500 millones de euros.

Y es que la naviera, que dirige Emanuele Grimaldi, lleva años destinando importantes recursos a la modernización de su flota formada por 140 barcos, para reducir la edad media de sus buques, que hoy “es un 40 por ciento inferior a la de la flota mundial de carga rodada”, según la compañía.

En los últimos dos años, el grupo ha recibido 7 nuevos barcos, a los que se añadirán otros 20 cargueros de los que 17 serán buques para el transporte de hasta 9.000 unidades de vehículos nuevos, completando inversiones por valor de 3.000 millones de euros.

Estos buques, con un coste unitario en el entorno de los 100 millones de euros, están diseñados para transportar tanto vehículos eléctricos como convencionales, así como otros tipos de carga rodante. Los nuevos buques van a estar certificados en la clase “Ammonia Ready”, otorgada por el registro naval italiano RINA, por lo que podrán convertirse para el uso futuro del amo-

níaco como combustible de cero emisiones de carbono.

Junto a estos buques, a finales de 2024, la naviera ha anunciado que pedirá nueve buques *ro-pax* en el Mediterráneo y el Mar Báltico, bajo un coste de 1.500 millones de euros. La compañía tiene actualmente una flota de 140 buques.

Logística en tierra

Por su parte, Grimaldi concretó su apuesta en tierra con la adquisición de terminales y en la creación de agencias marítimas. Hay que destacar que el grupo ha completado la adquisición de la Terminal Darsena Toscana en Livorno y una participación mayoritaria en el puerto de Heraclión, el más importante de Creta.

En agencias, el grupo ha constituido tres compañías en Brindisi, Ámsterdam y Shanghái, al tiempo que logró el control de Niels Winter en Dinamarca y aumentó sus participaciones en las agencias Grimaldi Francia, Grimaldi Marruecos y Grimaldi Costa de Marfil.

Emanuele Grimaldi realizó estos anuncios en la XXVI Convención Euro-med “De la tierra al mar”, que reunió en Atenas a 800 empresarios y directivos del mundo de las finanzas, la logística y las operaciones portuarias.

Marítimo

Luz verde al centro de H2B2 en Sevilla

TXXI | Sevilla

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha dado luz verde a la concesión administrativa a favor de H2B2 Electrolysis Technologies para la construcción de un Centro Tecnológico y de Operaciones en el puerto dedicado a la fabricación de electrolizadores, dispositivos necesarios para la producción del hidrógeno renovable. La concesión está situada en la dársena del Cuarto. Ocupará una superficie de 40.000 metros cuadra-

dos durante 40 años, con posibilidad de 5 años más de prórroga. H2B2 estima una inversión de 5 millones en una primera fase.



A.P. DE SEVILLA

Express

Nacex incrementa su operativa en Oporto

TXXI | Oporto

Nacex, firma de mensajería urgente de Logista, ha incrementado la capacidad operativa en su plataforma

de Oporto con un nuevo clasificador, pasando de gestionar 3.900 a 6.000 paquetes por hora. La implementación del nuevo sistema de clasificación, con tecnología *Crossbelt Lineal*, ha implicado la modificación de las instalaciones, que se han ampliado a 2.150 metros cuadrados, ofreciendo capacidad para varios muelles de carga y descarga para camiones y furgonetas. La plataforma ahora dispone de 4 inducciones y 32 salidas.



NACEX

Marítimo

Boluda se hace grande en el norte de Europa

TXXI | Valencia

Boluda consolida su presencia en el norte de Europa con la adquisición de la compañía finlandesa de remolque portuario y rompehielos Yxpila Hinaus-Bogsering (YHB). Con esta operación, entra en el mercado escandinavo para dar cobertura a sus clientes en el golfo de Botnia, operando

en los puertos de Kokkola, Vaasa, Raahe y Kemi. La compañía incorporará a su flota 6 buques, cinco de ellos rompehielos. YHB comenzó a operar hace más de 40 años en el puerto de Kokkola, con especial relevancia para la industria de la minería, así como para carga seca a granel, productos químicos y madera.

Marítimo

Tarragona ganará capacidad para coches

Bergé y Noatum optan a dos concesiones en el puerto

E.M. | Tarragona

El puerto de Tarragona ganará capacidad para almacenar vehículos en dos espacios en la confluencia de los muelles de Galicia y de Andalucía, unas concesiones por las que han mostrado interés las estibadoras Bergé Marítima y Noatum Terminal. La Autoridad Portuaria ha iniciado el trámite de competencia de proyectos para la explotación, en régimen de concesión administrativa, de las dos superficies destinadas al depósito temporal de vehículos procedentes del tráfico marítimo.

Una de las concesiones cuenta con una extensión de 13.929 metros cuadrados, que es a la que opta Bergé Marítima. La segunda ocupa 18.975 metros cuadrados y es a la que se ha presentado Noatum Terminal.

El puerto de Tarragona ocupó la séptima posición en este tipo de flujos del sistema portuario español al mover 219.000 unidades y crecer el 25 por ciento el año pasado, según la publicación Puertos de España de Transporte XXI. En los primeros ocho meses de este ejercicio, la instalación catalana ha canalizado 146.330 automóviles, el 5 por ciento menos en comparación con el mismo periodo de 2023, cuando sumó 154.094 unidades. De este flujo, casi el 98 por ciento han sido turismos, que sumaron 143.108 unidades, experimentando un retroceso del 6,9 por ciento.



Tarragona movió 219.000 vehículos en 2023.

T

FLASH

Operadores Logísticos
FM Logistic se sube al camión eléctrico

FM Logistic inicia pruebas en sus instalaciones de Illescas (Toledo) con un camión eléctrico de la marca JAC, enfocado en la distribución B2B de palettería a varios puntos de Madrid. Esta iniciativa forma parte de la estrategia del operador para avanzar hacia una logística más sostenible y respetuosa con el medio ambiente. El camión eléctrico tiene una autonomía de 181 kilómetros con carga frigorífica y de 230 kilómetros con mercancía normal.

Marítimo

TotalEnergies 'ilumina' el puerto de Barcelona

TotalEnergies se ha convertido en colaborador energético del Puerto de Barcelona. La compañía, presente en más de un centenar de países, suministrará 23 GWh anuales de electricidad de origen renovable durante dos años. El contrato alcanza la demanda de energía del plan de electrificación de muelles, conocido como Nexigen, que desarrolla la Autoridad Portuaria.

Carretera

ROR mantiene su apuesta por la calidad y la sostenibilidad

ROR Operador logístico mantiene su apuesta por la calidad y la sostenibilidad con la renovación de sus certificaciones ISO 9001 e ISO 14001. El proceso incluyó una auditoría realizada por Bureau Veritas, que verificó el cumplimiento de los estándares exigidos para la renovación de ambas certificaciones.



La presidenta de la Autoridad Portuaria de las Palmas, Beatriz Calzada, recogió el reconocimiento.

A.P. DE LAS PALMAS

Marítimo

Puerto "Seguro y Resiliente"

Las Palmas, primera entidad portuaria que consigue este distintivo

TXXI | Las Palmas

La Autoridad Portuaria de Las Palmas, que preside Beatriz Calzada, ha recibido el distintivo de "Puerto Seguro y Resiliente", desarrollado por la Asociación Internacional de Ingeniería y Arquitectura (IAEA).

Se trata de la primera entidad del sistema portuario español y de Europa que logra recibir este distintivo, según apuntan desde el organismo portuario, a través de un comunicado.

Este reconocimiento valora la gobernanza, la protección de la salud, contribuir a un entorno seguro, la adaptación como infraestruc-

tura crítica, los servicios marítimos y terrestres y la ciberseguridad de Puertos de Las Palmas y su comunidad portuaria.

La presidenta de la entidad destacó que el Puerto ha demostrado estos últimos meses su capacidad de resiliencia al hacer frente al incremento en el suministro de combustible en un 40 por ciento debido al desvío de barcos por la crisis del mar Rojo. Al mismo tiempo, Calzada hizo hincapié en que "ser un puerto seguro genera oportunidades de negocio y un impacto muy positivo sobre la imagen internacional del Puerto de Las Palmas".

Carretera

Pantoja crece en la península

El grupo estrena plataforma en Aveiro y proyecta apertura en Lisboa

TXXI | Aveiro

Pantoja Grupo Logístico extiende su huella en la península ibérica con la puesta en marcha de un nuevo almacén en Aveiro (Portugal). La instalación, con una superficie de 2.000 metros cuadrados, está "estratégicamente ubicada para facilitar las operaciones logísticas, tanto nacionales como internacionales", destacan desde el operador.

La inversión forma parte del plan de expansión internacional de Pantoja Grupo Logístico, que actualmente cuenta con centros en España, Francia y Portugal.

La apertura de Aveiro "da continuidad a nuestro plan de expansión en el país, con la mente puesta en una próxima apertura en Lis-

boa", avanzó el director de Operaciones de la División Logística y Distribución del grupo, Patricio López de Carrizosa, a través de un comunicado.

La apertura de Aveiro se produce solo unos meses después de la puesta en marcha de una nueva instalación de 6.500 metros cuadrados en Málaga. Con esta expansión, la compañía consolida su presencia la provincia andaluza, alcanzando los 20.000 metros cuadrados. En total, supera los 55.000 metros cuadrados, incluyendo operaciones en Francia y Portugal.

Pantoja Grupo Logístico alcanzó unas ventas de 36,1 millones de euros en 2022, con un crecimiento del 18,6 por ciento.

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport