



#SupportOurDrivers

Transporte XXI

STL
Barcelona
18 - 20 junio 2025

FALTAN
13
SEMANAS

Operadores Logísticos

Goucargo refuerza su actividad de la mano de Partida Logistics

Pág. 12

Operadores Logísticos

SPT quintuplica su capacidad y entra en nuevos sectores

Pág. 18

Marítimo

Samskip consolida su apuesta por el mercado ibérico

Pág. 19

Cargadores

Cronimet Hispania ampliará su huella en el puerto de Bilbao

Pág. 25

Número 715 | Año XXXIV | 15 Marzo 2025

www.transportexxi.com



MSC toma el timón del negocio portuario

Un consorcio formado por BlackRock-TiL adquirirá las instalaciones de Hutchison en 43 puertos, todos fuera de China, y el 90% de Panama Ports Company **Pág. 20**

Dos buques de MSC operando en la terminal de Hutchison Ports BEST en el puerto de Barcelona.

Ferrocarril

Las autopistas ferroviarias elevan su atractivo

Las propuestas de itinerarios a Adif por parte de los operadores alcanzan ya la veintena en ancho ibérico, con la reciente suma de dos proyectos en Vigo y Málaga, según la Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de autopistas ferroviarias.

Pág. 8



Carretera

ABC Logistic acelera su crecimiento

El grupo desembarca en Castilla y León con la compra de Trans Pacar y su filial Tempus Logistics, con sede en Valladolid, al tiempo que invierte 1,4 millones de euros en la compra de 45 semirremolques y dos portacontenedores y amplía su base de Irún.

Pág. 10

LA FOTO DE LA QUINCENA



PASO A LA QUINTA GENERACIÓN

Erhardt celebró su convención anual en el Palacio Euskalduna de Bilbao, ante más de 300 asistentes, entre directivos e invitados. Su vicepresidente, Rafael Erhardt, anunció la incorporación de Eugenio Erhardt en los órganos de máxima decisión como nuevo CEO del grupo familiar, cuyo origen se remonta a 1882.

SE MUEVEN



Guillermo Crevatin

Michelin Connected Fleet nombra a Guillermo Crevatin como country manager para España y Portugal. Hasta ahora, ocupaba el mismo cargo para el mercado australiano.



Antonio Llobet

El presidente del Colegio de Barcelona ha sido reelegido presidente del Consejo General de los Colegios de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros.



Alejandro Moldes

El Grupo Moldtrans nombra a Alejandro Moldes, con una trayectoria de más de 14 años en la compañía, como director de la delegación del grupo en Madrid.



Daniel Latorre

CITYlogin Ibérica designa a Daniel Latorre como director general de la compañía. Latorre ha formado parte del comité de dirección de CITYlogin desde su creación en 2019.



QUÉ BIEN

Carreras Grupo Logístico ha puesto en marcha un proyecto piloto de movilidad externa que utiliza hidrógeno en sus vehículos de larga distancia y distribución. El piloto, que tendrá una duración de tres meses, cuenta con la colaboración de Repsol, Zoilo Ríos y EVARM. Este proyecto surge tras el desarrollo de una cabeza tractora híbrida (diésel e hidrógeno) de EVARM. El piloto representa la segunda fase del proyecto de implantación por parte de Carreras de un ecosistema sostenible de hidrógeno en su centro logístico de Masquefa (Barcelona). En la primera fase, en colaboración con Plug Power y Toyota Material Handling España, Carreras ha impulsado un sistema de suministro de H2 para carretillas. Además, el operador logístico estudiará la viabilidad de reconvertir vehículos de combustión mediante la hibridación HVO e hidrógeno.



QUÉ MAL

El 'Plan de acción industrial para el sector europeo del automóvil', que acaba de presentar la Comisión Europea, levanta ampollas en el sector del transporte. La Plataforma para los Combustibles Renovables lo rechaza por su falta de neutralidad tecnológica. A su juicio, la iniciativa de Bruselas "centra sus actuaciones en el fomento de la electrificación y olvida el potencial de los combustibles renovables para avanzar hacia la neutralidad climática, en contra de las recomendaciones de Mario Draghi en su informe sobre la competitividad europea". Desde esta organización, que está compuesta por 30 entidades, entre las que se encuentran Anave, Astic, CETM y UNO, lamentan que la UE no haya tenido en cuenta en este plan "sus propias orientaciones", recogidas en la reciente 'Brújula de la Competitividad'.

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 Eguia.

Colaboradores: Etayo (Humor), Miguel Rocher,

Ramón Valdivia, Francisco Aranda,

Juan Manuel Martínez, Ana González,

Jordi Espín, Juanjo Martínez (Fotografía).

Director

Alfonso Alday
a.alday@grupoxxi.com

Director Técnico: Jose Angel Calvo.

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

Depósito Legal: BI-708-92



EDITORIAL

MSC y BlackRock toman el timón

El consorcio formado por el fondo BlackRock y TiL, el brazo de terminales de la naviera MSC, ha puesto la logística portuaria a toda máquina. La adquisición de las instalaciones de CK Hutchison en 43 puertos y de Panama Ports Company no es solo un movimiento corporativo colosal, valorado en más de 20.000 millones de euros. Se trata de un reordenamiento del poder en el comercio marítimo internacional y un indicio del papel que jugará el capital financiero en la geopolítica de las infraestructuras estratégicas. Aunque la participación directa de MSC

en la transacción no se ha detallado, la primera naviera de línea en capacidad de TEU da un paso más en su estrategia de control sobre la cadena de suministro global.

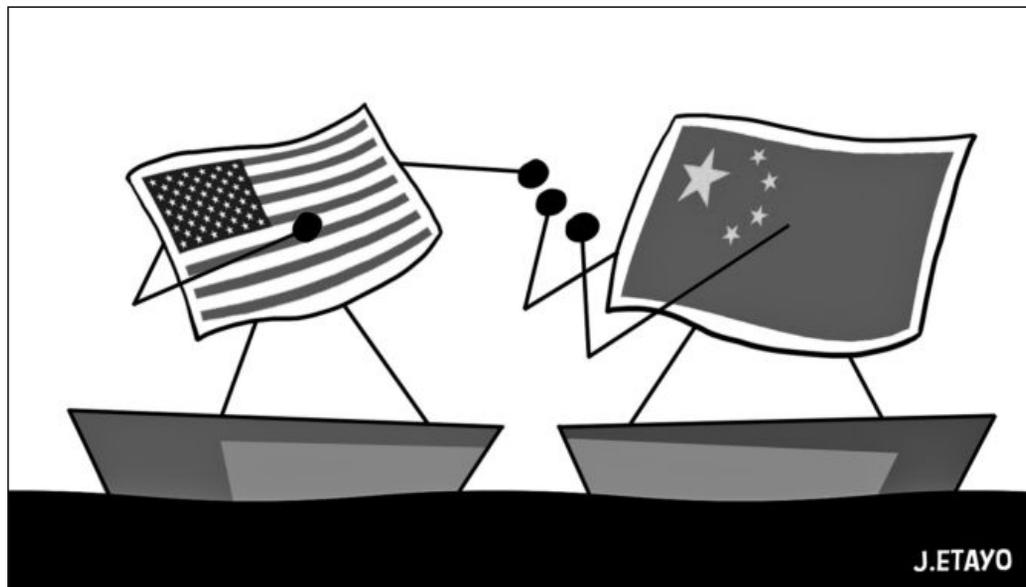
Por un lado, se cierra un capítulo en el dominio de Hutchison, que había sido un actor clave en la expansión de la infraestructura portuaria desde Asia hasta América. La exclusión de los activos en China continental y Hong Kong en la venta es un mensaje nítido: Pekín quiere preservar su soberanía sobre sus rutas estratégicas. Pero, por otro lado, la alianza entre MSC y el capital financiero estadounidense marca

un hito en la evolución del transporte marítimo, donde la integración vertical sigue avanzando.

El trasfondo de esta operación no se entiende sin el regreso de Trump a la Casa Blanca. Su discurso de confrontación con China y su promesa de endurecer las reglas del comercio internacional está reconfigurando alianzas. Panamá, en particular, se convierte en un punto caliente. Si Estados Unidos avanza en su estrategia de “desacoplamiento” con China, los puertos de Balboa (Pacífico) y Cristóbal (Atlántico), próximos al canal, y ahora bajo la órbita de BlackRock-

TiL, serán un bastión estratégico en la nueva ‘Guerra Fría’ comercial.

Pero más allá de la competencia marítima, este movimiento también impactará en el negocio en tierra. Un fondo con el músculo de BlackRock en la infraestructura logística, unido al liderazgo de la naviera MSC, supone un cambio de paradigma en la dinámica del sector. La concentración de poder entre quienes financian las infraestructuras y quienes operan las rutas marítimas anticipa una nueva era en la globalización, donde unos pocos gigantes decidirán qué se mueve y a qué precio.



Radiografía incompleta del transporte

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible encargó un estudio con un objetivo claro: desentrañar la maraña de subcontrataciones en el transporte de mercancías por carretera. El resultado es un informe con datos interesantes sobre la evolución del sector, sus relaciones comerciales y sus retos, pero que deja sin respuesta la cuestión clave: ¿tienen razón los que afirman que las cadenas de intermediación son muy largas?

El informe elaborado por KPMG aporta información relevante. Muestra que la contratación directa de los cargadores ha caído del

55,4 por ciento en 2016 al 29,7 por ciento en 2024. También recoge que los acuerdos estables han disminuido mientras crece la contratación sin compromisos a largo plazo. Pero el estudio no aclara lo esencial: ¿cuántos eslabones hay realmente en la cadena? ¿Cuánto valor se queda en cada tramo antes de llegar al transportista efectivo? Sin estos datos, el debate sobre la intermediación seguirá sustentándose más en percepciones que en hechos contrastados. Es decir, hablar, por hablar.

La intermediación no es en sí misma ni buena ni mala. En secto-

res con alta atomización puede aportar eficiencia y capacidad de adaptación. El problema surge cuando la subcontratación se convierte en un filtro que reduce márgenes y precariza a los transportistas que realizan el trabajo efectivo. La clave estaba en medir hasta qué punto esto ocurre y cuál es su impacto real, algo que el informe no ha conseguido esclarecer.

Con más de 3.500 empresas de transporte, 522 operadores y 204 cargadores encuestados, este estudio podría haber sido la base de un diagnóstico certero. Sin embargo, no cuantifica cuántas operaciones

superan los dos o tres niveles de intermediación ni qué porcentaje del valor del servicio se pierde en el proceso. El resultado es una radiografía incompleta: se ofrece una imagen del transporte por carretera, pero deja fuera la pieza central del puzzle.

Si el Ministerio de Transportes quiere legislar con fundamento sobre la intermediación en el sector de la carretera necesita números claros. Mientras tanto, el mantra de que la cadena de subcontratación es demasiado larga seguirá repitiéndose sin datos que lo respalden... o lo desmientan.

SHIPPERS & CO.

Jordi
Espín Vallbona

Nunca habría imaginado que el mundo de hoy sería una distopía tan real, alejada del mundo evolucionado y sostenible al que siempre nos remitimos como objetivo

44 toneladas: Kobayashi Maru

Diciembre 2021: Se alcanza un acuerdo para desconvocar el paro de las empresas de transporte. El acuerdo, especialmente relevante para transformar el paradigma del transporte en España, incluye el avance de manera efectiva hacia la implantación de las 44 toneladas.

Marzo 2022: Real Decreto Ley 3/2022 de 1 de marzo. Leo textualmente. “En el plazo de 9 meses desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, se modificará el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera”.

Marzo 2025: ¿Ha ocurrido algo? ¿Alguien nos podría contar los motivos de esta ausencia normativa? ¿Cuál es la causa de esta desatención a la industria que ha acomodado y cumple con toda la

nueva regulación publicada -alguna con urgencia- desde 2022? ¿Hemos dejado de hacer algo, más allá de ser cargadores responsables certificados (CCR), situar al “conductor al frente” de la cadena de suministro, acreditar una logística ética y establecer un renovado diálogo respetuoso con el sector del transporte? No existen explicaciones para este kafkiano escenario de desconfianza y falta reiterada de compromiso.

Decido ir a la pastelería a comprar un pastel de aniversario con tres velitas, para celebrar el feliz cumpleaños de una normativa que aún sin haber nacido, es ya vieja como reivindicación, pero que podría ser todavía audaz si se la tomara en serio como un motor real de competitividad y empuje a la economía.

¿Competitividad? ¿Concentración de carga? ¿Eficiencia? ¿Equiparación europea? ¿Sostenibilidad? Nunca habría imaginado que el mundo de hoy sería una distopía tan real, alejada del mundo evolucionado y sostenible al que siempre nos remitimos como objetivo. Una sociedad similar en valores a los de Star Trek.

Voy a relajarme, voy a mirar un capítulo de esta mítica saga que aun estando en un mundo ideal, proyecta siempre dilemas morales. Relájate, Jordi, que empieza el capítulo y, en medio del episodio ¡Zasca! Me aparece el eterno dilema *trekkie* del Kobayashi Maru. El perpetuo problema irresoluble al que se enfrentan los cadetes de la flota estelar en su entreno para ser capitanes. Un dilema irresoluble que analiza la psicología del evaluado ya que tiene que elegir entre el deber de salvar a la tripulación, abandonar la nave a la destrucción o morir en acto de servicio. Cualquiera de las tres opciones escogidas conduce al fracaso evidente de la misión. Lo único que determinará la aptitud del evaluado para ser capitán es como viva la experiencia y la creatividad que demuestre durante una situación tan extrema.

Apago la tele, voy a comerme el pastel de cumpleaños de las no-44 toneladas. A nadie le amarga un dulce.

jespin@transprime.es

PICOS DE ORO

Europa es cada vez menos influyente y a nivel industrial nuestros productos menos competitivos

Vicente Nomdedeu
Presidente de ASCER

Hemos pasado de poner a las personas primero a poner la tecnología

Oscar Reyes
Director de Operaciones de FM Logistic Ibérica

El ecosistema portuario español está asistiendo a una revolución del conocimiento basado en los datos registrados, conectados y digitales

Jaime Luezas
Puertos del Estado

La UE se está haciendo un flaco favor a sí misma con su actual estrategia de descarbonización

Raluca Marian
Directora de la IRU para la UE

La cadena logística va a ir por donde sea más barata y eficiente; el ferrocarril se usará si es económico

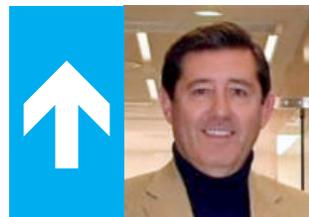
Mafran Martínez
Autoridad Portuaria de Huelva

EL ASCENSOR DEL TRANSPORTE



Diego Aponte
Presidente de Grupo MSC

La operación de adquisición de los activos internacionales de Hutchison supondrá “un antes y después” para el sector portuario. Bajo el timón de Diego Aponte, MSC está poniendo todo su afán para liderar la logística marítima tanto en el mar como en la tierra.



Eduardo Corella
Presidente de ALIA

El Clúster Logístico de Aragón (ALIA) cumple 15 años en 2025 y lo va a celebrar con un programa especial de actos. La entidad, que cuenta con 170 socios, tiene en marcha comisiones de trabajo sectoriales e impulsa una decena de proyectos de innovación.



Jose Antonio Ortiz
Dir. gral. de ABC Logistic

ABC Logistic Group ha pisado el acelerador para impulsar su crecimiento. El grupo se ha hecho con la empresa Trans Pacar y su filial Tempus Logistics, al tiempo que invierte 1,4 millones en la compra de 45 semirremolques y dos portacontenedores.



Julián Núñez
Presidente de Seopan

La patronal de las constructoras sigue picando piedra para que se establezca el pago por uso en la red de carreteras españolas. Seopan lo disfraza ahora como “armonización con la UE” y pretende que sirva para aumentar la inversión en conservación.

LA ROSCA

Alfonso Alday



El transporte por carretera no necesita más reuniones sin avances ni directores generales de paso

Hola y adiós

Se podría decir que Roser Obrer, utilizando las letras del genial Joaquín Sabina, “dijo hola y adiós”. Apenas un año después de tomar los mandos de la Dirección General de Transporte por Carretera, y meses después también del ferrocarril, el ministro Óscar Puente ha prescindido de sus servicios. El cese ha causado una gran sorpresa. No se sabe si “el portazo, sonó como un signo de interrogación”. Y tampoco si el sector tardará “en aprender a olvidarla, 19 días y 500 noches”.

La cruda realidad es que toca volver a la casilla de salida, en esta especie de bucle infernal en el que está inmerso el transporte por carretera. Aunque, para ser justos, no habrá que desandar mucho, porque poco, o nada, se ha avanzado desde que Oscar Puente recogió el testigo de Raquel Sánchez. Y es que el tandem María José Rallo-Jaime Moreno dejó el listón muy alto con la firma de unos

a.alday@grupoxxi.com

MIRAR SIN VER

Miguel Rocher



A ver si detrás de todos esos conflictos hay una conspiración puramente económica

Conspiración

No me gustan las armas, siquiera las de juguete. Maldigo las guerras y a sus instigadores. Eso no significa que no se les pueda dar un uso adecuado, incluso preservar la paz. Ergo no es menos cierto que también haya que transportarlas con una logística adecuada, segura y más OEA o Trust & Check que nunca. En esta mercancía se deben utilizar los más serios y confiables para las administraciones correspondientes, operadores logísticos e ídem con los medios de transporte adecuados en cada caso, siendo tierra, mar, ferrocarril, aire o combinación de todos o parte de ellos.

Con el fin de poner en contexto de qué producción e importes estamos hablando, vamos a poner

mrocher@operplus.com

acuerdos “históricos” que recogían viejas reivindicaciones de los transportistas.

Obrer se va sin pena ni gloria. Ni una mala palabra, ni una buena acción. Llega el turno para Elena María Atance, que ocupaba hasta la fecha un puesto en el gabinete técnico de la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo, y a la que deseo la mejor de las suertes.

Trabajo no le va a faltar. Toma el timón justo cuando acaba de completarse la primera ronda de reuniones con el sector en los cuatro grupos de trabajo reactivados a principios de año: digitalización, transición energética, falta de conductores y la ley de la cadena de transporte, principales retos de futuro. Reuniones que, hasta ahora, han servido más para hacer repaso de problemas que para aportar soluciones.

Los encuentros con el Comité Nacional del Transporte por Carretera se han cerrado sin grandes avances. La ley de la cadena de transporte sigue sin una implementación efectiva, la descarbonización continúa sin una hoja de ruta clara y la crisis de conductores se enfrenta a las mismas barreras de siempre: falta de atractivo, costes y una burocracia que desalienta el relevo generacional.

Es hora de que el Ministerio de Transportes pise el acelerador y apoye a un sector estratégico para la economía. El escaso margen de maniobra del Gobierno de Sánchez para impulsar reformas legislativas de calado no puede servir de coartada para dejar al sector a su buena suerte. No caben más reuniones sin avances ni directores generales de paso. Es hora de demostrar que el Ministerio aún tiene algo que decir, antes de que sea el propio sector el que termine diciendo “hola y adiós”.

en orden esos países de origen. El Top 10 (2023) lo ocupan: Estados Unidos, Francia, Rusia, China, Alemania, Italia, Reino Unido, España e Israel. Quizás algunos nos puedan parecer de dudosa reputación, mientras otros no lo son y más nos vale que así los sigamos considerando, habida cuenta de las distintas administraciones que los gobiernan. Hasta no hace muchos años, se estaba generalizando la reducción de inversión en esta industria, muy a pesar de esa organización del norte del océano atlántico. Y de repente ¡cataplum!, se lían entre el jinete de osos, el comediante, al que se le añaden los fronterizos de medio oriente y acaba rematando la “faena” el naranjito del oeste.

Entre todos, incluso los más progresistas, consideran necesario doblar o triplicar la inversión, sin tener claro si es para fomentar la paz o impulsar lo contrario. Lo que, si es bien cierto, es que los tops operadores logísticos corren a habilitar su homologación para esta logística, si es que no la tienen ya. Y los productores, esbozan una ligera y discreta sonrisa en la comisura de sus labios.

A ver si detrás de todos esos conflictos, incluidos los que atacan buques, para que hagan travesías más largas y con más barcos, a cuenta del ascenso de los fletes, hay una conspiración puramente económica, aunque eso solo sucede en la ficción. “Cuando veas la sangre correr por las calles, es tiempo de comprar propiedades” (Barón de Rothschild – Siglo XVIII).

EL TÚNEL

Carlos Sánchez



La subida de aranceles afectará a las cadenas de suministro globales, que se acortarán, y se generará más inflación

Impacto

Tuve la fortuna de asistir a la interesante radiografía sobre la situación económica mundial actual que realizó el vicepresidente de CEOE y presidente del Instituto de Estudios Económicos (IEE), Íñigo Fernández de Mesa, en el marco de una reciente jornada de UNO. El directivo puso el foco en la decisión del Gobierno estadounidense de reducir impuestos, lo que pretende financiar vía reducción del gasto y el aumento de los ingresos por aranceles. Fernández de Mesa anticipó que con los aranceles no lo va a conseguir. La medida provocará, además, un encarecimiento de los productos y tendrá un impacto negativo en el consumo y en los márgenes comerciales de las empresas estadounidenses.

La subida de aranceles afectará a las cadenas de suministro globales. Como resultado se acortarán, teniendo muy en cuenta la seguridad, y se generará más inflación. Europa, que contratada previsiblemente con más impuestos para las tecnológicas, no atraviesa su mejor momento, “con una Alemania, locomotora de la economía de la UE, en difícil situación”. Entre otras cosas, “por su apuesta en el pasado por el gas barato ruso”. La buena noticia es que los países que afrontaron más reformas hace una década “son los que más tiran de la economía”, reseñó Fernández de Mesa, que quiso hacer hincapié en “el milagro español”, gracias a “las reformas emprendidas y contar con un sector financiero saneado”, explicó. España se está viendo favorecida por un cambio en los hábitos de consumo a nivel global, con un gasto más intensivo en servicios, turismo y tecnología.

En todo caso, sería importante “no acabar con la gallina de los huevos de oro”, para lo que reclamó más estabilidad jurídica, una bajada de la fiscalidad y una reducción del gasto público sobrante. “Hay mucho margen”, puesto que “sobran entre 50.000 y 60.000 millones de euros de ‘grasa’ en el sector público español”, según estimó.

c.sanchez@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



Tm2, empresa de embalaje industrial, trincaje y logística, sella un acuerdo con BPLIA para impulsar su expansión. En la foto, **Mónica Jiménez**, directora general de Tm2, y **Manuel Galán**, CEO de BPLIA, y anterior External Relations Manager en el Puerto de Barcelona.

OJO AVIZOR

La peligrosidad de enfrentarse a los cacos no es un buen reclamo para traer nuevos conductores

Eva Mármol



Pegar ojo

Como dice el refrán, éramos pocos y parió la burra. Si ya cuesta atraer a nuevos profesionales del volante, solo falta que a los 'peros' de la profesión se sume la peligrosidad añadida de enfrentarse a los cacos.

Y es que da que pensar una encuesta difundida por Fenadismar. Según esta asociación, el 50 por ciento de los transportistas encuestados señalaron haber sufrido un robo en los últimos cinco años. De los afectados, el 26 por ciento se quedó sin mercancía, el 22 por ciento sin camión y, encima, el 3 por ciento de los profesionales fueron atacados físicamente.

Tampoco invita a la tranquilidad que el primer lugar donde se producen los incidentes sean los aparcamientos no clasificados como seguros, es decir, donde el transportista apaga el motor para descansar (con

un ojo abierto visto lo visto), seguido de los almacenes donde va a cargar.

Seguro que el transportista no se la juega gratuitamente. No apaga el motor en un *parking* seguro porque brilla por su ausencia en la ruta que sigue y si, carambola, hay uno, está hasta la bandera.

Hace un par de ediciones, informábamos en estas mismas páginas del desarrollo del proyecto de Truck Parking Network, sociedad integrada por Grupo Padrosa y el fondo TIIC, de crear una red de aparcamientos seguros en Europa. En esta misma edición, nos hacemos eco del proyecto de Transportes Calsina y Carré de construir un aparcamiento seguro en Algeciras para los tráficos en el Estrecho.

Ni tanto que son bienvenidas estas iniciativas. No obstante, hacen falta bastantes más para que nuestros transportistas y los futuros que están por llegar puedan pegar ojo.

barcelona@grupoxxi.com

AGENDA

2-3 de abril de 2025

Logistic Spain

Conferencia y Exhibición
Marchamalo (Guadalajara)
www.logisticspain.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/

20 de mayo de 2025

Tech4fleet

Conferencia y Exhibición
Madrid
www.tech4fleet.com/

2-5 de junio de 2025

Transport Logistic

Conferencia y Exhibición
Múnich
www.transportlogistic.de/de

11-13 de junio de 2025

Alacat - Madrid Air Cargo Day

Conferencia
Madrid
www.alacat.org/
www.foromadcargo.org/

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/

11-13 de noviembre de 2025

Maritime Blue Growth

Conferencia y Exhibición
Cádiz
www.maritimebluegrowth.com

LOGÍSTICA 8K

Francisco Aranda



Necesitamos recuperar el diálogo social

Varapalos al empleo

El número de desempleados en España aumentó en enero en 38.725 personas, un 1,51% más que el mes anterior, según datos del Ministerio de Trabajo más opaco de la historia moderna. Un descenso en la afiliación que podría prolongarse como resultado de las iniciativas de la ministra Yolanda Díaz, que amenazan con reducir la actividad empresarial y frenar el empleo, en un país que mantiene la mayor tasa de paro de la UE.

Una de ellas es la reducción de la jornada laboral a 37,5 horas, impuesta por decreto para todos los sectores y sin establecer mecanismos que impulsen la productividad. Además de suponer una falta de respeto a la negociación colectiva que viene funcionando en España durante toda la democracia, esta propuesta generará desajustes organizativos, conflictividad laboral, desconfianza y un aumento de costes laborales, debilitando aún más la competitividad empresarial. A esto se suma el nuevo incremento del 4,4% del SMI, pactado unilateralmente entre Gobierno y sindicatos, es decir, no negociado con quienes lo pagamos. Esta subida, unida a la reducción de jornada, elevará el coste laboral en un 10%, una carga que muchas empresas definitivamente no podrán asumir. Además, tenemos que afrontar un nuevo registro horario, lo que añade más carga burocrática y administrativa, limita la flexibilidad laboral, y pone el foco en el control del tiempo en lugar de incentivar la productividad.

Estas medidas, unido a las escandalosas cifras de absentismo, que superan niveles de pandemia, está generando un entorno complejo para sectores estratégicos como la logística y el transporte, que crea el 5% del empleo nacional. Necesitamos recuperar el diálogo social para garantizar certidumbre y seguridad jurídica, y que Trabajo impulse políticas activas de empleo para generar un capital humano que mejore la productividad. Así se incrementan los salarios, y no con el exacerbado intervencionismo de la ministra Díaz, que ha puesto a las empresas no en el centro, sino en la diana.

presidencia@unologica.org

TRIBUNA LIBRE

Rafael Real



Cuando el transportista es a la vez el asegurador

Siniestro del “Maersk Saltoro”

El siniestro del buque “Maersk Saltoro” va a tener un impacto especial en el mercado exportador de mercancías refrigeradas y la cobertura de riesgos, ya que la empresa transportista es también la gestora del seguro que cubre los riesgos, es decir, en caso de siniestro, es juez y parte frente a los transitarios.

El buque, operado por Maersk, transportaba 1.350 contenedores de cerezas desde Chile hacia China, un tráfico habitual. Tras una avería del motor que dejó al buque a la deriva durante casi un mes, el barco fue finalmente reparado.

La naviera opera el servicio *cherries express*, destinado a los exportadores chilenos de cerezas que garantiza un tiempo de tránsito de 21 días a China. Este servicio es esencial para mantener la calidad del producto durante su transporte. Y el incidente pone en evidencia los riesgos inherentes al transporte marítimo, especialmente cuando afectan a la continuidad del servicio.

Los transitarios y cargadores deben estar preparados para gestionar estos incidentes y entender cómo las decisiones de Maersk impactan en la logística de la carga, los tiempos de entrega y las posibles reclamaciones. Porque en este caso, Maersk es responsable del transporte y la gestión de los contenedores, y los transitarios y cargadores deben estar al tanto de las condiciones de la naviera para asegurar que la carga llegue en las mejores condiciones posibles, la famosa “letra pequeña”, y a menudo muy pequeña. Pero además, Maersk es responsable del seguro del transporte, lo que le convierte en caso de incidente en juez y parte.

Maersk informó que sólo inspeccionará el 10 por ciento de los contenedores entregados, y que no realizará inspección si un consignatario tiene menos de 10 contenedores, lo que perjudica a los afectados. En estos casos, los consignatarios deben seguir un protocolo específico establecido por la naviera. Es fundamental que los transitarios comuniquen claramente a los consignatarios las responsabilidades que tienen bajo las condiciones de Maersk. Además, los transitarios deben asegurarse de que los consignatarios recojan sus contenedores inmediatamente después de la descarga, ya que cualquier carga no retirada será considerada abandonada y destruida, sin ni tan siquiera inspección previa, lo que podría generar complica-

ciones legales y financieras si no se cumple con los plazos establecidos.

Maersk ofrece el seguro *Cargo Value Protect*, que extiende su responsabilidad en caso de daños o pérdidas de la carga. Este seguro es particularmente relevante en situaciones como este siniestro, y los transitarios deben asegurarse de que sus clientes (exportadores) estén informados sobre las coberturas y limitaciones de este seguro.

El caso resultará curioso, ya que Maersk será juez y parte. No tiene sentido esta tendencia “invasora” de los grandes grupos navieros, que pretenden actuar de transitarios, transportistas, y últimamente también de aseguradores. Es importante que los transitarios actúen como intermediarios entre la naviera y los consignatarios, asegurándose de que comprendan cómo funciona el seguro y cómo se aplican las condiciones para presentar reclamaciones. Aunque Maersk ofrece este seguro, al ser juez y parte existen dudas sobre cómo se gestionarán las reclamaciones y la extensión de la responsabilidad de la naviera, lo que genera incertidumbre en transitarios y exportadores. Esto se evitaría si el cargador o su transitario suscribieran pólizas de seguro fuera del ámbito de la naviera, asegurando la profesionalidad, la independencia, el servicio y, en la mayoría de los casos, también un coste más ajustado.

Uno de los aspectos más relevantes para los transitarios es que la ley chilena proporciona una fuerte protección a los intereses de la carga. En el caso de retrasos o pérdidas económicas derivadas del siniestro, los exportadores pueden presentar reclamaciones por pérdidas comerciales y perjuicios financieros. Los transitarios y cargadores deben estar al tanto de las posibilidades que brinda la legislación chilena para que los consignatarios puedan ejercer sus derechos de manera efectiva. A pesar de que las leyes chilenas favorecen

los intereses de la carga, nos permitimos ofrecer unas recomendaciones a los transitarios:

El caso será curioso: Maersk es juez y parte

1.- Comunicación Transparente. Es crucial que los transitarios mantengan una comunicación clara y constante con los consignatarios sobre los plazos de retirada de la carga, las inspecciones realizadas y los protocolos de Maersk. Esto ayudará a minimizar posibles conflictos y garantizar que los consignatarios cumplan con las condiciones para evitar que su carga sea considerada abandonada.

2.- Asesoramiento sobre el seguro *Cargo Value Protect*: los transitarios deben asegurarse de que los consignatarios comprendan los términos del seguro y cómo pueden presentar reclamaciones en caso de que la carga haya sufrido daños o retrasos.

3.- Cumplimiento de la ley chilena: los transitarios deben estar familiarizados con la legislación que protege los derechos de los exportadores y consignatarios en situaciones de siniestros. Asegurarse de que los clientes entiendan sus derechos para reclamar pérdidas económicas es fundamental.

4.- Gestión de reclamaciones: en caso de que surjan disputas sobre la responsabilidad del transporte, los transitarios deben estar preparados para apoyar a los consignatarios en la reclamación.

LOGÍSTICA MEDIANTE

Ana González



El marco normativo actual impone barreras que dificultan la capacidad de respuesta de los hospitales

Logística sanitaria

En el ámbito de la logística sanitaria, la rapidez es crucial. Un medicamento que llega tarde o un equipo que se retrasa puede marcar la diferencia entre salvar una vida o no. Sin embargo, el marco normativo actual impone barreras que dificultan la capacidad de respuesta de los hospitales. La Ley de Contratos del Sector Público, diseñada para garantizar transparencia, se ha convertido en un complejo laberinto burocrático que compromete la eficiencia operativa y la calidad del servicio. La pandemia evidenció la necesidad de ser ágiles y resilientes, pero muchos hospitales siguen limitados por procedimientos rígidos que no siempre responden a la urgencia del sector. ¿Tiene sentido que la compra de un medicamento esencial se demore por trámites administrativos? ¿Es lógico que un hospital no pueda renovar un contrato clave porque los plazos no se ajustan a su realidad operativa? En teoría, el sistema funciona; en la práctica, la falta de flexibilidad se traduce en problemas reales que afectan a pacientes y profesionales, generando frustración y retrasos innecesarios.

CEL Salud ha iniciado un debate clave: cómo adaptar la logística sanitaria a las necesidades actuales sin renunciar a la transparencia y el control. No se trata de eliminar normas, sino de modernizarlas. La digitalización y la automatización pueden aportar agilidad, pero si el marco regulatorio no acompaña, seguiremos gestionando la salud con herramientas del pasado. Se necesitan soluciones que permitan actuar con rapidez cuando la situación lo exige, y garantizar que los hospitales tengan margen de maniobra para tomar decisiones eficaces sin trabas burocráticas. Este será uno de los temas clave que trataremos en el próximo Congreso CEL de Logística Sanitaria, donde exploraremos cómo lograr un sistema que responda con la rapidez y eficacia que los pacientes merecen, asegurando al mismo tiempo la transparencia y el buen gobierno de la gestión.

ECLOSIÓN DE PROYECTOS PRESENTADOS A LA OFICINA DEL ADIF

El mapa de itinerarios por los que operadores logísticos, empresas ferroviarias y autoridades portuarias han mostrado interés para la implantación de autopistas ferroviarias sigue engordando.



ITINERARIOS PROPUESTOS DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS

ANCHO IBÉRICO

Algeciras-Zaragoza
 Valencia-Madrid (en servicio)
 Azuqueca-Zaragoza-Tarragona
 Huelva-Córdoba-Madrid-Zaragoza
 Sevilla/Algeciras-Córdoba-Madrid-Zaragoza-Barcelona
 Valongo (Oporto)-Entroncamento-Badajoz-Azuqueca
 Azuqueca-Valladolid-Burgos-Vitoria
 Valencia-Puertollano-Badajoz-Entroncamento
 Murcia-Madrid-Vitoria
 Tarragona-Zaragoza-Vitoria
 Madrid-Barcelona
 Sevilla-Madrid
 Tamarite-Irún/Portbou
 Cádiz-Madrid
 Salamanca-Vitoria
 Salamanca-Valencia
 Vigo-Madrid
 Vigo-Barcelona
 Málaga-Azuqueca-Burgos
 Huelva-Vitoria

ANCHO ESTÁNDAR

Murcia-Le Perthus
 Tarragona-Le Perthus
 Barcelona-Le Perthus (en servicio)
 Vitoria-Irún

Fuente: ADIF.

Ferrocarril

Las autopistas ferroviarias elevan su atractivo

Las propuestas de itinerarios a Adif por parte de distintos operadores alcanzan ya la veintena en ancho ibérico, con la reciente suma de nuevos proyectos en Vigo y Málaga

Carlos Sánchez | Madrid
 Las autopistas ferroviarias siguen desatando el interés en el sector, a tenor de las propuestas que siguen llegando a la Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de Autopistas Ferroviarias (OAA). Este organismo, dependiente de Adif, que fue creado en 2022, tiene como función ofrecer asesoramiento integral a las empresas sobre la viabilidad económica y técnica, la gestión de surcos, el tipo y disponibilidad de vagones y las ayudas financieras.

El objetivo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es que las autopistas ferroviarias se conviertan en la

punta de lanza para tratar de elevar la cuota modal del ferrocarril de mercancías.

En la OAA ya tienen sobre la mesa una veintena de propuestas de itinerarios de autopistas ferroviarias en ancho ibérico por parte de distintos operadores, a las que se suman otras cuatro en ancho estándar o internacional (ver cuadro). Lo más novedoso, en este sentido, es la suma de dos nuevos itinerarios en el arco noroeste peninsular con origen y destino en Vigo, así como la conexión Málaga-Azuqueca-Burgos, según ha desvelado el subdirector de Promoción del Transporte de Mercancías de Adif, Antonio Aguilar.

“Las peticiones se están incrementando de forma importante”, reconoce Aguilar. Las distintas peticiones tienen como marco un mapa de posibles itinerarios que ya está prácticamente definido en su totalidad (ver gráfico).

En el caso de los itinerarios desde Vigo, corresponderían a las conexiones con Madrid y Barcelona, según la propuesta recibida por Adif. Los dos itinerarios planteados cuentan con el respaldo de Transglobal y el Grupo Davila, según ha hecho público la Autoridad Portuaria de Vigo. La autopista ferroviaria con origen y destino en Vigo fomentará la captación de mercancías que, entrando por

Vigo, podrían llegar a toda la península ibérica y viceversa.

Para impulsar un proyecto de este tipo “era necesario el interés de la iniciativa privada”, ha admitido el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Carlos Botana. Por este motivo, “hemos querido dar ese paso desde el puerto de Vigo, yendo de la mano con Transglobal y el Grupo Davila, que es el especialista operador ferroviario y, además, el gestor de la terminal de contenedores del puerto de Vigo”, matiza.

Por su parte, en relación con la propuesta reciente de itinerario, correspondiente a la conexión Málaga-Azuqueca-Burgos, al cierre de esta edición no

habían trascendido las empresas que se encuentran detrás del proyecto.

La infraestructura necesaria para la puesta en marcha de las autopistas ferroviarias tiene como factor clave a los gálibos, lo que viene derivado de las características de los vagones especiales P400, que requieren un mayor volumen y están dando lugar a la actuación de Adif en túneles y pasos superiores o puentes.

Salvo las autopistas ferroviarias Valencia-Madrid, en ancho ibérico, y Barcelona-Le Perthus, en ancho estándar, ambas ya en servicio, el resto de los itinerarios se encuentran actualmente en fase de ejecución de trabajos, con la obra adjudicada o en proyecto de redacción. “La autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza es la que va más avanzada”, subraya Aguilar.

Algeciras-Zaragoza

Esta autopista ferroviaria cuenta con una importante proyección de tráfico y alcanza una longitud total de 1.074 kilómetros. En este trazado se encuentran 369 pasos superiores entre los que 131 no cumplen con el gálibo exigible, así como con 54 túneles, de los que 43 re-

querirán también de actuaciones de acondicionamiento. Además, Adif llevará a cabo también la ampliación de vías hasta los 750 metros en un total de 17 estaciones.

En esta infraestructura está previsto el cierre de la conexión entre Madrid y Zaragoza desde el próximo 1 de abril hasta el último trimestre del año, para la adaptación de gálibos y pa-

sos superiores, una vez que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible reestableciera la circulación ferroviaria entre Barcelona y Tarragona tras finalizar las obras para transformar el túnel de Roda de Berà.

“Las actuaciones se tienen que ir ha-

ciendo por tramos, para evitar el corte de la ruta completa, por lo que una vez que se ejecute el tramo Madrid-Zaragoza se acometerá el tramo Alcázar de San Juan-Algeciras”, resalta Aguilar. “No podemos simulta- near todas las obras a la vez, para así evitar cortes incompatibles”, destaca.

En este sentido, cabe destacar que el tramo entre Madrid y Alcázar de San Juan ya está acondicionado para las autopistas ferroviarias y, de hecho, la que conecta Valencia y Madrid atraviesa ya este tramo.

43

TÚNELES VERÁN
ACONDICIONADO
SU GÁLIBO ENTRE
ALGECIRAS Y
ZARAGOZA

Ferrocarril

Los privados abren brecha

Los competidores de Renfe Mercancías cerraron 2024 con una cuota de mercado del 56,13% frente al 43,87% de la pública

C. Sánchez | Madrid

Las empresas ferroviarias privadas siguieron ampliando distancias con Renfe Mercancías en 2024 en lo que a cuota de mercado se refiere, un año después de protagonizar el primer sorpaso a la pública de la historia del negocio en España.

El ferrocarril de mercancías cerró el pasado ejercicio en España con un tráfico total de 8.896 millones de toneladas-kilómetro, lo que supuso un descenso del 7,36 por ciento, según los datos oficiales que acaba de hacer públicos el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Las empresas ferroviarias privadas gestionaron un movimiento de 4.993 millones de toneladas-kilómetro, lo que equivale a una cuota de mercado del 56,13 por ciento, mientras que Renfe Mercancías alcanzó los 3.903 millones de toneladas-kilómetro, que representan una cuota del 43,87 por ciento.

Las empresas competidoras de

Renfe registraron un descenso en los volúmenes transportados en toneladas-kilómetro del 4,34 por ciento en 2024, si bien incrementaron su cuota de mercado en 1,77 puntos porcentuales respecto a la pública, que se dejó por el camino el 10,95 por ciento de las toneladas-kilómetro transportadas un año antes.

Negocio repartido

Las empresas ferroviarias privadas han ido elevando progresivamente su cuota de mercado hasta más que duplicar los 25 puntos de participación con que contaban en el negocio en España hace una década.

Al cierre del tercer trimestre de 2024, últimos datos publicados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), Renfe sumaba una cuota de mercado del 38,44 por ciento, seguida por Captrain (20,7 por ciento), Continental (15,03 por ciento) y Medway (9,71 por ciento).

El tráfico en 2024 cayó un 7,36% en toneladas-km



MÁS DE 15.000 TRENES ANUALES AL SERVICIO DE NUESTROS CLIENTES



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

www.captrain.es



ABC Logistic Group sumará a su flota casi medio centenar de semirremolques para acompañar el incremento de actividad.

Carretera

ABC Logistic acelera su crecimiento

El grupo cierra la adquisición de Trans Pacar y su filial Tempus Logistics, al tiempo que invierte 1,4 millones de euros en la compra de 45 semirremolques y dos portacontenedores

Alfonso Alday | Irún
ABC Logistic sigue dando pasos firmes en la hoja de ruta trazada para fortalecer su posición en el mercado, con el crecimiento inorgánico como uno de los principales pilares. El grupo de transporte y logística ha cerrado la compra de Trans Pacar, y su filial Tempus Logistics, ambas con sede en Santovenia de Pisuerga (Valladolid), según avanzaron fuentes de ABC Logistic a Transporte XXI. El acuerdo, suscrito el pasado 7 de marzo en Valladolid, recoge un horizonte temporal de 18 meses para completar la integración.

La operación, cuyo importe no ha trascendido, garantiza la continuidad de las compañías, ante la falta de relevo genera-

cional, y permite al grupo familiar cántabro-vasco extender su ámbito geográfico tras su desembarco en Castilla y León, donde Trans Pacar cuenta con "una sólida trayectoria de más de 30 años y una importante cartera de clientes consolidados".

La integración elevará la facturación consolidada de ABC Logistic hasta los cerca de 60 millones de euros, señalaron los mismos interlocutores.

ABC Logistic Group ha sido asesorada en la operación por Agro Asesores Financieros, Glezco Asesores y Consultores y Javier Pinto (Carrera Legal), mientras que Audiocontrol Financiera Consulting hizo lo propio con las familias Alonso Pérez y García Bellido, fundado-

ras de Trans Pacar y Tempus Logistics.

Ampliación de flota

La estrategia para acelerar su crecimiento también incluye la ampliación de la capacidad operativa de sus divisiones de intermodal e internacional con la adquisición de 45 semirremolques y dos portacontenedores. La inversión supera los 1,4 millones de euros, según adelantó a este periódico el director general de ABC Logistic Group, José Antonio Ortiz.

Los equipos, fabricados por Schmitz Cargobull y Lecitrailer, se entregarán de forma escalonada a lo largo del año. De ellos, 25 unidades reforzarán el negocio internacional, gestionado por ABC Logistic International en Irún. Diez semirremolques llegarán en abril y los 15 restantes en tres tandas de cinco. El resto de la flota, destinada a la empresa ABC Logistic Multimodal, con base en Santander, incluye dos portacontenedores, ya recibidos, y 20 semirremolques adicionales que se entregarán en abril, diseñados para el transporte in-

termodal. Esta operación permitirá ampliar la flota y renovar 15 plataformas.

Gracias a esta inversión, junto con la integración de Trans Pacar y Tempus Logistics, el grupo refuerza su flota, que alcanza el medio centenar de cabezas tractoras y 312 remolques y semirremolques, incluyendo lonas, cisternas, frigoríficos y portacontenedores. La ampliación de la flota responde al incremento de la actividad del grupo, que cerró 2024 con una facturación agregada de 49 millones, un 14 por ciento más que el año anterior, según informa desde el grupo. "Las previsiones de cierre de 2025 son aumentar la facturación en un 10 por ciento, aproximadamente", apuntó Ortiz.

Las previsiones de cierre del 2025 son las de aumentar las ventas un 10%

Jose Antonio Ortiz

Dir. gral. de ABC Logistic



Las previsiones de cierre del 2025 son las de aumentar las ventas un 10%

Expansión en Irún

Dentro de su estrategia de expansión, ABC Logistic ha duplicado recientemente sus instalaciones en Irún con una nueva nave de 2.000 metros cuadrados en Zaisa I (Centro de Transportes de Irún), clave para su operativa internacional por su proximidad a la frontera francesa.

Marítimo

Piloto en operativa terrestre

Puerto de Barcelona ensaya un nuevo sistema de recogida de contenedores con carga peligrosa por parte de los transportistas, que ahorra tiempo y costes

Eva Mármol | Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha puesto en marcha en periodo de pruebas un nuevo procedimiento para que el transportista recoja un contenedor con mercancía peligrosa destinado a la exportación. Este tipo de contenedor necesita un permiso específico expedido por la Autoridad Portuaria para acceder a las terminales. Hasta ahora, el Puerto pedía con antelación, generalmente un par de días antes, la matrícula del contenedor. A la hora de ir a recoger el transportista el contenedor, esta antelación podía dificultar la logística porque el contenedor no estaba disponible o el *depot* tenía que hacer muchos movimientos para cogerlo.

Ahora, los consignatarios envían, a través de la plataforma de la comunidad portuaria Portic, toda la documentación sin la matrícula del contenedor. La remiten *a posteriori*, es decir, cuando el camión ya sale con el contenedor cargado del *depot* hacia la terminal. Este nuevo sistema “ahorra tiempo y costes”, señalan fuentes de la Autoridad Portuaria.

Por otra parte, el Puerto ha puesto en marcha un nuevo sistema de identificación

de los conductores para mejorar la seguridad y agilizar el acceso de los transportistas a las terminales. Ambas iniciativas fueron abordadas en el último Consejo Rector de la Comunidad Portuaria de Barcelona, que ha cogido un nuevo impulso.

Creado en 1993 y pionero a la hora de promover un sentimiento de comunidad portuaria, funciona a través de 13 grupos de trabajo en los que participan unos 200



Ha sido el primer Consejo Rector de Juan Alberto Carbonell como presidente.

profesionales. Los proyectos de estos grupos de trabajo se ponen en común en dos reuniones anuales, que se han vuelto más dinámicas y más bidireccionales para que las empresas de la comunidad portuaria expliquen sus proyectos, ha señalado la nueva directora de este órgano de representación y participación de los actores de la actividad portuaria, Ingrid Boqué.

Otra de las apuestas estratégicas es el refuerzo de las conexiones con Irlanda y Reino Unido mediante ferris desde Bilbao y Santander, con destino a los puertos de Portsmouth, Poole, Liverpool, Dublín y Rosslare. Además, la compañía estudia sumarse a la futura autopista ferroviaria de Brittany Ferries entre Bayona y Cherbourg, una iniciativa con “un impacto muy positivo desde el punto de vista del tránsito y medioambiental”, según Ortiz.

El grupo, que celebró el pasado año su vigésimo aniversario, opera bajo tres sociedades independientes: ABC Logistic International, ABC Logistic Multimodal (transporte nacional e intermodal) y ABC Logistic Services (logística). En cuanto a capacidad logística, dispone de 10.000 metros cuadrados en Álava, 4.000 metros cuadrados en Irún, tras la reciente ampliación, y 16.500 metros cuadrados en Santander, donde proyecta ganar 6.000 metros cuadrados cubiertos. Además, suma las instalaciones de Trans Pacar y Tempus Logistics, que elevan su capacidad de almacenaje cubierto hasta los 20.000 metros cuadrados, repartidos en el triángulo Irún-Vitoria-Valladolid.

Con estos últimos movimientos, el grupo ABC Logistic refuerza su posición como operador clave en el transporte y la logística de la península.

ABC LOGISTIC GROUP

wtransnet

Transportista, mantenemos nuestras tarifas bajas para ayudarte a crecer

¡Haz que 2025 sea tu mejor año! Únete ya a Wtransnet y asegúrate nuestra tarifa especial, ¡solo para transportistas como tú!

SIEMPRE A TU LADO <<





Imagen de la plataforma logística de Goucargo en Almería, que dispone de una capacidad de 56.000 metros cúbicos.

Operadores Logísticos

Goucargo avanza de la mano de Partida

El operador logístico reforzará sus flujos *import-export* adecuando como depósito aduanero sus instalaciones ubicadas en Almería, desde las que prevé mover más de 60.000 palés en 2025

Antonio Martínez | Valencia

Goucargo, operador especialista en logística integral y 3PL, con sede en Almería, reforzará sus flujos *import-export* adecuando como depósito aduanero su plataforma logística automatizada de Almería.

Para ello, la compañía, que dirige Rafael Moreno, ha formalizado un contrato de colaboración con Partida Logistics, que permitirá optimizar las operaciones aduaneras en sus instalaciones logísticas. Goucargo dispone de dos almacenes, una plataforma logística robotizada en Almería, con 56.000 metros cúbicos, que equivalen a 14.400 palés, y una segunda, de menor envergadura en la localidad de Viator, con capacidad de 1.200 palés.

Goucargo se puso en marcha en 2023 bajo el respaldo de Globomatik, mayorista tecnológico especializado en informática y electrónica de consumo, si bien, desde su inicio, el operador viene trabajando todo tipo de productos en su apuesta por ofrecer servicios de alto valor añadido en la logística de distribución. En este sentido, la

compañía presta servicio a empresas relacionadas con la industria auxiliar a la agricultura: fertilizantes, semillas, envases y embalajes, elementos de producción biológica, maquinaria y herramientas agrícolas, plásticos, sistemas de fertirrigación y susstratos.

Oportunidad

Rafael Moreno ha indicado a Transporte XXI que la conversión de las instalaciones a depósito aduanero pasa a ser “una gran oportunidad” para el operador almeriense, ya que “por el tamaño y automatización de nuestras instalaciones podemos prestar un servicio único”. Gracias al acuerdo rubricado, Partida Logistics se encargará de la constitución de figuras aduaneras tales como ADT (Almacén de Depósito Temporal), DA (Depósito Aduanero) y LA-ME (Local Autorizado para Mercancías de Exportación), consolidando el almacén de Goucargo como un punto estratégico para la gestión de mercancías.

El operador quiere extender sus tráficos nacionales, que mayoritariamente circulan por los puertos de Algeciras y Valencia con un flujo de 200 contenedores anuales con el servicio aduanero.

De hecho, la intención de la compañía es pasar de un volumen anual contratado de 50.000 palés anuales hasta los 75.000 palés, “si sumamos los proyectos que estamos ultimando”, explica Moreno.

Con la puesta en marcha del depósito aduanero, Goucargo podrá ofrecer a sus clientes que la mercancía almacenada quede exenta del pago de aranceles hasta su destino final. Esto representa “una ventaja clave” para empresas que necesiten optimizar su flujo de caja y evitar cargas fiscales innecesarias mientras su *stock* permanece

almacenado y listo para su comercialización, según explica la compañía.

Junto a eso, el operador detalla que la colaboración con Partida “nos permite ofrecer una gestión aduanera más ágil y eficiente, reduciendo considerablemente los tiempos de trámites y evitando los molestos bloqueos en la cadena de suministro”. Al mismo tiempo, “garantizamos un cumplimiento normativo preciso, minimizando riesgos y simplificando las gestiones para que puedas operar con total tranquilidad”.

El operador destaca que, gracias a su posición geográfica, junto al puerto de Almería, estamos en condiciones de “convertirnos en un *hub* logístico clave para la distri-



Plataforma robotizada de Goucargo en Almería.

bución tanto dentro del continente como con el norte de África, asegurando un transporte eficiente y sin interrupciones”.

Por último, Goucargo no descarta una expansión nacional con nuevas aperturas “en función de las necesidades de nuestros clientes”. La compañía trabaja con transporte externo de empresas y autónomos, mientras que tiene una oficina propia de GLS para la realización de servicios de última milla.

Carretera

Method potenciará los servicios 3PL

El grupo catalán gana grandes clientes, tanto en paquetería dedicada como en transporte voluminoso B2C, y sigue buscando oportunidades de crecimiento inorgánico

Eva Mármol | Barcelona
Method Advanced Logistics, marca bajo la que opera el grupo, formado por diversas sociedades, especializado en paquetería y transporte voluminoso, potenciará los servicios logísticos 3PL este ejercicio. El operador ya hace puntualmente labores logísticas en sus instalaciones. Ahora, “queremos promover más operaciones 3PL, ya que hay margen para crecer en esta actividad que tenemos poco desarrollada”, señala Jose Servat, director general de Method y uno de los cofundadores del grupo, que empezó a operar en paquetería dedicada en 2012.

En esta división de paquetería, la compañía, que ya trabajaba para grandes *couriers*, ha incorporado un nuevo cliente, FedEx. Esta actividad sigue siendo la principal

del grupo. Sumó 220.000 rutas de última milla de paquetería dedicada el año pasado.

También ha incorporado un gran cliente en transporte voluminoso B2C, actividad que desarrolla desde 2019: la multinacional francesa de material

La paquetería dedicada sigue siendo su principal actividad.



METHOD

Cuenta con una red de 18 plataformas, de las que 11 son propias.

Como ya avanzó Transporte XXI en su día, Method está interesada en el crecimiento inorgánico. Hasta la fecha, no ha concretado ninguna operación.

folio para entrar en un servicio de transporte que no sea paquetería”, afirma el empresario.

Method ha multiplicado por más de dos su facturación en cinco años, de los 19,70 millones de euros que sumó en 2019 a los 46,58 millones en 2023,

según la publicación ‘¿Quién manda en el transporte y la logística en España?’, de Transporte XXI, y el Registro Mercantil.

Cerró el pasado ejercicio con un volumen de negocio de 57 millones, de acuerdo con los datos facilitados por la propia compañía. El grupo prevé alcanzar unas ventas superiores a los 60 millones, “siendo prudentes”, en 2025.

Method Advanced Logistics “tiene mu-

deportivo Decathlon. El operador ganó 10.000 metros cuadrados de capacidad en plazas donde ya está presente, como Madrid y Barcelona, en 2024.

“Seguimos explorando oportunidades para crecer en grandes volúmenes vía adquisiciones o comprando alguna empresa que diversifique nuestro porta-

cho margen de crecimiento todavía con nuestros clientes actuales tanto en paquetería como en transporte voluminoso”, añade Jose Servat.



fabrisem

We do it easy. Just like that

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

Harbourtrailers | Multitrailers | Rolltrailers | Industrial Trailers



Fabricación y Desarrollo de Trailers

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



www.fabrisem.com



TRANSPAIS

Carretera

Suma 150.000 metros cuadrados de plataformas.

Transpays, orientado a un servicio integral

El flotista, cuya principal actividad es el transporte por carretera de carga completa, gana capacidad logística en el mercado nacional y en la filial polaca

Eva Mármol | Tarragona

Grupo Transpays, cuyo principal nicho de negocio es el transporte por carretera de carga completa, ha orientado su estrategia hacia un servicio más integral potenciando las labores logísticas. Y es por ello que la empresa familiar ha ganado capacidad logística tanto en el mercado nacional como en Polonia, donde cuenta con una filial.

El operador ha ampliado en 22.000 metros cuadrados de superficie su plataforma en La Selva del Camp (Tarragona), donde tiene las instalaciones centrales, alcanzando los 75.000 metros cuadrados. Además, ha doblado capacidad, hasta los 30.000 metros cuadrados, en los almacenes que ya tenía en Madrid.

No se ha quedado aquí. Transpays ha pasado de contar solo con una base en Polonia para la operativa de transporte por carretera a sumar una plataforma de 3.200 metros cuadrados de capacidad, ubicada cerca de la frontera con Ucrania. Un servicio exclusivamente de transporte por carretera “está dejando de ser rentable por la feroz competencia”, señala José Villares, director de Desarrollo y Estrategia Comercial de Transpays.

Y es por ello que “lo que nos diferencia es una solución integral”, lo que pasa por “contar con más almacenes e integrarnos

en el sistema informático del cliente”, entre otras medidas. Potenciar la filial polaca con un almacén forma parte de esta estrategia, “siendo una apuesta de futuro para cuando llegue la reconstrucción de Ucrania”. La filial polaca también ha crecido en vehículos propios sumando seis tractoras a las 16 que ya tenía.

El grupo cuenta actualmente con un total de 150.000 metros cuadrados de instalaciones, incluyendo tanto las del mercado nacional como las foráneas. Además de la polaca, tienen filiales en Francia, con dos emplazamientos, y Bulgaria. La apuesta de ganar capacidad para crecer en servicios logísticos está dando resultado: “Contamos con una cartera diversificada de clientes (en logística) y hemos crecido en sectores como el de cosméticos con la entrada de un gran cliente como es Revlon”. El objetivo de la compañía es entrar próximamente en un nuevo sector, el de vinos y bebidas espirituosas, tanto en servicios de transporte como logísticos.

Transpays tiene una flota propia de 160 tractoras, tras la última ampliación de 2024, además de trabajar con el triple de unidades de flota dedicada de terceros. Este año seguirá ganando capacidad incorporando entre 8 y 10 unidades en una primera fase, “habrá más fases, que están por determinar”.

En cuanto a intermodalidad, el operador es cliente habitual de las autopistas del mar de Suardiaz entre Vigo y Nantes-Saint-Nazaire (Francia) y de Grimaldi entre Barcelona e Italia. Además, utiliza las líneas del armador italiano desde el país transalpino para llegar al mercado griego. También sube habitualmente sus remolques a la autopista ferroviaria de VÍA entre Le Boulou, junto a la frontera española, y Bettembourg (Luxemburgo). No obstante, la cuota intermodal sigue siendo residual, “es más baja de lo que desearíamos por falta de infraestructura” y la llegada del ancho de vía internacional a Tarragona “será un avance”.

La compra de Transportes Busto (nombre comercial de Raúl Busto Valcárcel) en 2017 fue el último crecimiento inorgánico del Grupo Transpays, “es una buena forma de posicionarse en algún mercado y no descartamos más operaciones”.

El Grupo Transpays registró una facturación de 46,20 millones de euros en 2022, de acuerdo con el último Libro Blanco del sector de Transporte XXI. Cerró el pasado ejercicio con unas ventas de alrededor de 50 millones, según datos de la propia compañía. Prevé un crecimiento de entre el 4 y el 5 por ciento en 2025.

Los orígenes de la compañía de la familia Pardo, a cuyo frente está la segunda generación, se remontan al año 1975. El gru-

Prevé un crecimiento de la facturación del 5% en 2025

Cuenta con una flota propia de 160 tractoras.



TRANSPAIS

po cuenta con cuatro divisiones: operador logístico, transporte (gran volumen, camión completo y grupaje), transporte de graneles y portacontenedores. En esta última actividad, opera en los dos puertos catalanes de interés general.



Imagen del buque "Zhong Ren 121" de SAL Heavy Lift en el puerto de Ferrol.

Marítimo

Bilbao y Ferrol expiden los monopilotes XXL

SAL Heavy Lift transporta las cimentaciones eólicas, construidas por Haizea Wind y por la alianza de Navantia-Windar, para el parque eólico marino británico East Anglia Three de Iberdrola

Iñaki Eguía | Bilbao

Los puertos de Bilbao y Ferrol han iniciado sus operativas para enviar los monopilotes XXL contratados por Scottish Power, empresa del grupo Iberdrola, destinados al parque eólico marino británico East Anglia Three. Este complejo, planificado para entrar en servicio en 2026, tendrá una capacidad de generación de 1.400 MW a través de 95 turbinas de Siemens Gamesa.

SAL Heavy Lift se encarga del traslado de 95 monopilotes XXL, unas estructuras con unas dimensiones de 84 metros de longitud, 10,6 metros de diámetro y 1.800 toneladas de peso. La naviera alemana emplea los buques semisumergibles "Zhong Ren 121" y "Zhong Ren 122" para el envío de la carga eólica hasta el puerto de Flushing, en Países Bajos, utilizando el sistema *Lashless Seafastening*, que reduce los tiempos de carga y descarga y elimina los materiales desechables.

Scottish Power y Haizea Wind Group firmaron en 2023 el acuerdo marco por más de 200 millones de euros para el suministro de 50 monopilotes al parque eólico marino East Anglia Three, en la zona sur del Mar del Norte.

El fabricante vasco de torres eólicas inició, de forma paralela para cubrir la

nueva demanda de cimentaciones, una inversión de 150 millones de euros destinada a ampliar la superficie de su planta de producción de 48.800 metros cuadrados hasta superar los 200.000 metros cuadrados en sus instalaciones del puerto de Bilbao.

Consignaciones Toro y Betolaza, que tiene una relación especial con Haizea Bilbao desde sus inicios, selló a finales de 2024 un acuerdo a largo plazo como colaboradores preferentes para la gestión integral de sus cargas eólicas.

Por su parte, Navantia Seanergies y Windar lograron en 2023 el contrato de fabricación de 45 monopilotes XXL para el parque eólico marino East Anglia Three. Esta alianza empresarial invirtió 36 millones de euros en adaptar sus instalaciones de Fene en Ferrol a la producción de las cimentaciones de aerogeneradores *offshore*.

En la misma dirección, la Autoridad Portuaria de Ferrol, que preside Francisco Barea, aprobó en 2024 la modificación no sustancial de Navantia en su concesión de Fene, para extenderse sobre una superficie de 726.746 metros cuadrados de tierra y otros 171.000 de lámina de agua, con el fin de acomodar sus instalaciones al creciente mercado de estructuras de eólica marina.

Las cargas especiales se envían al puerto de Flushing

Transitarios

JAS Worldwide impulsa tráfico en Algeciras

La transitaria estadounidense arranca su actividad en la dársena andaluza con la apertura de una sucursal para atender los tráfico de mercancías en el estrecho de Gibraltar con un servicio aduanero 24/7

A. Martínez | Valencia

La transitaria estadounidense JAS Worldwide ha puesto el foco en Algeciras con la apertura de una sucursal para ofrecer sus servicios que abarcan soluciones para tráfico marítimo, terrestres y aéreos, así como proyectos, gestión de almacén y aduanas.

La compañía refuerza su presencia en la zona para atender el negocio logístico en el estrecho de Gibraltar. "Ofrecemos todos los servicios que puedan necesitar nuestros clientes como operador logístico", explican fuentes de la empresa, matizando que "en la oficina de Algeciras hemos montado un servicio aduanero 24/7 enfocado al flujo con Marruecos".

En esta vía, JAS Worldwide centra sus operaciones en tráfico industriales y en la potencialidad de la carga perecedera en Marruecos. Para ofrecer una logística completa dispone de servicios de almacenaje en Algeciras, que tiene subcontratados.

Con Algeciras, JAS Worldwide completa una red de oficinas en las principales plazas españolas, donde dispone de delegaciones en Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao a través de su filial JAS Worldwide Spain. La compañía gestionó unas ventas de 24,4 millones de euros, según los datos del ejercicio 2023 del Libro Blanco del Sector Transitario que edita anualmente Transporte XXI.

Logística Castillo

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

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

Tu gestor estratégico en Sevilla para todo el Sur peninsular



La mesa de contratación que abrió los sobres con la oferta económica.

Marítimo

NYK se perfila como el tercer terminalista de vehículos

La naviera japonesa, la única candidatura presentada al concurso convocado por el Puerto de Barcelona, obtiene una puntuación de 38 sobre 50 puntos en el proyecto técnico y la oferta económica cumple los requisitos

Eva Mármol | Barcelona
Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) se perfila como el tercer terminalista de vehículos del puerto de Barcelona. La naviera japonesa es la única oferta presentada al concurso convocado por la Autoridad Portuaria para la adjudicación de la nueva terminal en el muelle Príncipe de España.

NYK Line ha obtenido una puntuación de 38 sobre un máximo de 50 puntos en la oferta técnica, mientras que la económica responde formalmente a todos los criterios y los requisitos económicos exigidos, a la vez abiertos los sobres.

Como contemplaba el concurso, la oferta económica incluye la construcción de un silo para almacenar vehículos, con una superficie propuesta de 186.116 metros cuadrados, mejora la tasa al vehículo, en 0,5 euros más por unidad, ofrece una aportación económica dineraria (a la Autoridad Portuaria), que es de 52.000 euros, y supera el tráfico mínimo exigido, que tendrá que pagar lo alcance o no, fijado en 100.000 vehículos en 2028. NYK Line se compromete a manipular 149.873 vehículos en 2027 y llegar a las 170.873 unidades en 2028.

Fuentes del sector valoran positivamente la entrada de NYK Line en el puerto de Barcelona al tratarse de la primera naviera *car carrier* del mundo y participada por fabricantes como Mitsubishi. El armador japonés cuenta con una flota de 120 buques *car carriers* y tiene instalaciones de carga rodada, directamente o a través de filiales, en puertos del norte de Europa como Ámsterdam, Zeebrugge y Amberes, recoge su web.

De cumplirse las previsiones, el consejo de administración de la Autoridad Portuaria adjudicará la terminal esta primavera. Se sumará a las instalaciones de Setram y Auto-terminal.

La Autoridad Portuaria sacó a concurso el pasado verano la construcción y explotación de la nueva terminal de vehículos, con una superficie de 101.058 metros cuadrados, en el muelle Príncipe de España. Como ya publicó Transporte XXI en una anterior edición, la inversión mínima estimada que deberá hacer el adjudicatario es de 25 millones de euros. El plazo de la concesión es por un periodo de 27 años.

El proyecto se desarrollará en cinco fases, ya que los terrenos están actualmente ocupados por otros edificios y conce-

siones que se deben demoler o trasladar. Culminará la quinta a mediados de 2027 con el traslado de la estibadora Terminal Port Nou a su emplazamiento definitivo.

La nueva instalación tendrá acceso directo a la terminal ferroviaria pública del Tramo VI. Esta terminal se ampliará para poder operar trenes de hasta 750 metros de longitud en los tres anchos, UIC, ibérico y métrico, y contará con un espacio anexo de tres hectáreas para facilitar las operativas de carga y descarga de los trenes.

La nueva terminal potenciará todavía más la cuota del tren en los vehículos nuevos. Y es que cinco de cada 10 vehículos nuevos que salen o entran a la dársena por vía terrestre lo hacen subidos al tren.

El puerto registró un tráfico total de 682.082 automóviles nuevos el año pasado, el 13,7 por ciento menos que en 2023. Esta evolución se debió, en parte, a la caída de la demanda del vehículo eléctrico en el mercado europeo. Tampoco ayudaron los aranceles a los vehículos chinos fijados por Bruselas. Además, ante la falta de buques *car carriers*, numerosos vehículos entran en contenedores a la dársena, lo que escapa a este tipo de estadísticas.

Se compromete a 170.873 vehículos en 2028

Marítimo

Suardiaz entra en el Estrecho

La naviera se alía con la empresa de transporte frigorífico por carretera GTO para abrir una autopista marítima, con seis salidas semanales, entre los puertos de Huelva y Tánger Med

I.Eguia | Huelva

El crecimiento del tráfico rodado en el estrecho de Gibraltar sigue captando a nuevos operadores. Suardiaz Group y GTO (Grupo Transonuba) han cerrado una alianza para el lanzamiento de una autopista marítima entre los puertos de Huelva y Tánger Med.

El pasado 9 de marzo, la naviera, que preside Juan Riva, inició un servicio ro-ro entre los puertos onubense y marroquí para mercancía rodada no acompañada con el buque "Super Fast Levante", que tiene 158 metros de eslora y una capacidad de 1.900 metros lineales de carga. La nueva conexión del Estrecho, destinada para carga seca y frigorífica, tiene una rotación diaria de lunes a sábado, y emplea un tiempo de tránsito de seis horas.

Para la puesta en marcha de esta nueva línea, Suardiaz se ha asociado con GTO, uno de los principales transportistas de carga refrigerada. El operador onubense, con una flota que supera los 500 camiones, tiene a sus dos sociedades, Grupo Transonuba y Sabetrans, posicionadas en el 'Top 15' del ranking español, con unos ingresos de 126 y 111 millones de euros, respectivamente, según el especial 'Logística de Frío', que publica cada año Transporte XXI.

El presidente de GTO, Esteban Sánchez, aseguró que "esta línea viene a

complementar las conexiones marítimas existentes entre Europa y Marruecos ofreciendo al mercado una solución alternativa que prevé satisfacer las expectativas de los clientes en frecuencia, fiabilidad y eficiencia". El objetivo, añadió, es "cubrir las necesidades de un tráfico creciente que, según las previsiones, se duplicará en cinco años".

Entre las causas del crecimiento de los flujos en el Estrecho está el impulso de la logística de proximidad (*nearshoring*) de cargadores que aumentan su producción en Marruecos, descartando un mayor desarrollo en

Asia, lo que permite reducir su dependencia del transporte oceánico, explican operadores consultados por Transporte XXI.

Con Suardiaz y GTO, el puerto de Huelva se suma a la creciente oferta para carga rodada con destino a Marruecos desplegada, en los últimos años, desde las terminales gestionadas por las autoridades portuarias de Algeciras, Motril y Málaga.

Esta expansión ha posibilitado la entrada del grupo sueco Stena Line, que en 2024 tomó una participación del 49 por ciento en Africa Morocco Link (AML). También el danés DFDS completó el control de FRS Iberia. A estos operadores se suman las conexiones de las españolas Baleària y de Armas Transmediterránea.

La rotación tiene un tiempo de tránsito de seis horas



El buque "Super Fast Levante" que emplea Suardiaz para la conexión ro-ro entre Huelva y Tánger Med.



La flota de APL, filial de CMA CGM, crecerá al incorporar 30 buques.

Marítimo

CMA CGM mueve ficha en Estados Unidos

La naviera francesa, que gestiona más de 5 millones de TEU al año en el país norteamericano, invertirá más de 18.400 millones de euros en el próximo cuatrienio en su cadena de transporte marítimo y logística

I.E. | Marsella

CMA CGM ha anunciado una inversión de 20.000 millones de dólares (más de 18.400 millones de euros) en los próximos cuatro años para fortalecer sus recursos de transporte marítimo y de logística en Estados Unidos.

La naviera francesa, que gestiona la tercera mayor flota mundial de portacontenedores, tras MSC y Maersk, con más de 660 buques con un porte acumulado de 3,8 millones de TEU, ha anunciado un compromiso estratégico para fomentar las capacidades de construcción naval de Estados Unidos, ampliar la infraestructura portuaria, aumentar sus redes logísticas y desarrollar servicios de carga aérea.

La multinacional, que mueve más de 5 millones de TEU en sus tráficos marítimos con Estados Unidos, proyecta incorporar 30 buques con el pabellón norteamericano durante los próximos cuatro años.

Esta nueva flota de CMA CGM reforzará la actividad

de su filial American President Lines (APL), que gestiona 10 portacontenedores con la bandera de las barras y estrellas, con unas capacidades que van desde 1.700 hasta 5.500 TEU.

El armador, con sede en Marsella, también fortalecerá la infraestructura portuaria en las principales terminales estadounidenses, como Nueva York, Los Ángeles, Dutch Harbor, Houston y Miami.

CMA CGM, presente desde hace 35 años en Estados Unidos, desarrollará una red con 400 almacenes de última generación. Además, optimizará la cadena de suministro para la industria de automoción mediante nuevas plataformas.

El grupo galo, que emplea a 15.000 trabajadores estadounidenses, establecerá un centro de operaciones de carga aérea en Chicago y desplegará cinco aviones Boeing 777. Además, abrirá un centro de I+D logístico en Boston, centrado en soluciones avanzadas de robótica y automatización.



Instalaciones de la compañía en Callús (Barcelona), donde tiene la sede central.

Operadores Logísticos

SPT encadena ampliaciones

El operador logístico, especializado en productos químicos, multiplica por cinco la capacidad en poco más de cinco años y entra en nuevos sectores como energías renovables

Eva Mármol | Barcelona

SPT Logistic (nombre comercial de Spain Portugal Transportes Logistic), operador logístico especializado en productos químicos, encadena ampliaciones de capacidad para crecer en su nicho y diversificar durante los últimos años. La compañía, presente en el mercado desde 1996, inició la fase expansiva ampliando la cartera de clientes con importantes volúmenes y entrando en una nueva actividad, el reenvasado de productos químicos desde cisternas a envases más pequeños, en 2020. Se trata de “un servicio con mucha demanda y poca oferta”, señala Víctor Fontan, director general de SPT Logistic.

También en 2020, el operador logístico, propiedad de una *family office* o gestora de patrimonio familiar, acometió su primera gran ampliación, 2.000 metros cuadrados de capacidad, que sumó a los 3.500 que ya tenía en Callús (Barcelona), sede central de la compañía. Dos años después, inauguró una nueva plataforma, de 4.000 metros cuadrados de superficie, en la vecina población de Sallent de Llobregat.

El año pasado volvió a crecer en 1.500 metros cuadrados más con una nave destinada exclusivamente a inflamables (productos ATEX), un producto que tenía repartido antes entre otras instalaciones. “Hemos concentrado y multiplicado por 20 la

capacidad de inflamables”. Este incremento de capacidad responde a “la gran demanda existente”. Hay operadores logísticos que “salen de este mercado ante las cada vez más estrictas medidas de seguridad que hay que cumplir”, lo que exige “el doble de inversión que la destinada a construir un almacén para un producto convencional”.

8 millones en una nueva plataforma

Además, SPT Logistic abrió una segunda plataforma, de 2.000 metros cuadrados, en Sant Fruitós de Bages (Barcelona) el año pasado. En este caso, la instalación está destinada a producto convencional (ni químico ni ADR), que tampoco contaba con un espacio específico. Y en este caso, el equipamiento responde a la estrategia de “promover la división que no es de químicos”. Esta apuesta ha dado resultado. La nueva instalación, con una ocupación media del 75 por ciento, ha permitido a la compañía entrar en energías renovables y sumará próximamente otro sector, el Horeca (hoteles, restaurantes y cafeterías).

SPT Logistic no se quedará aquí. El operador logístico invierte ocho millones de euros en una nueva plataforma de 9.000 metros cuadrados de superficie, destinada a su *core business*, en Sant Fruitós de Bages. De cumplirse las previsiones, estará

operativa antes de finalizar el año. La compañía pasará así de los 3.500 a los 18.500 metros cuadrados de capacidad en poco más de cinco años.

El objetivo de SPT Logistic es seguir creciendo aterrizando en Tarragona, donde está el principal complejo petroquímico del sur de Europa, a medio plazo. “Hasta ahora, no nos hemos planteado abrir en Tarragona porque los clientes de nuestros clientes están básicamente en la provincia de Barcelona, aunque es una plaza que tenemos pendiente”, añade el directivo.

El operador logístico trabaja básicamente para fabricantes y distribuidores químicos, un sector que tiene un peso superior al 75 por ciento en su actividad. SPT Logistic registró un volumen de negocio de 4,07 millones de euros en 2023, según el Registro Mercantil. Cerró el año pasado con unas ventas de unos 7 millones y espera llegar a los 8 millones en 2025, de acuerdo con las previsiones de la compañía.

Además del mercado español, SPT Logistic está presente en Portugal desde sus inicios en 1996. Durante este año, también crece en el país vecino doblando capacidad, hasta los 8.000 metros cuadrados, en una localidad cercana a Oporto (Santo Tirso). Además, el operador logístico da servicio en Lisboa y Madrid a través de acuerdos de colaboración.

Marítimo

Samskip consolida su apuesta por el mercado ibérico

Un año después de su desembarco en Bilbao, la naviera acelera su desarrollo multimodal con nuevas rutas marítimas y ferroviarias y abre instalaciones en el puerto de Santander

Alfonso Alday | Bilbao
Samskip, referente europeo en *short sea shipping* y transporte multimodal, afianza su presencia en la península. La naviera, que opera en el mercado ibérico desde hace casi dos décadas, abrió a principios de 2024 su primera oficina en España para contar con representación directa. Un año después, asegura haber “alcanzado los objetivos fijados para esta primera etapa del sólido y ambicioso proyecto”.

Así lo destacaron Diego Ruigómez y Virginia Navarro, managing director y country sales manager, respectivamente, de la filial española de la naviera, creada en febrero del pasado año en Bilbao bajo la denominación de Samskip.

Apuesta multimodal

Entre los hitos logrados en este periodo figuran la puesta en marcha de nuevas rutas marítimas y ferroviarias, además de estrenar infraestructura propia en el puerto de Santander. “Estas actuaciones nos han permitido sentar las bases para seguir creciendo”, explicó Ruigómez. Un “crecimiento sostenible, con el foco en la fiabilidad y vocación al cliente, y con la ventaja de tener el centro de decisión en Bilbao”, añadió Navarro.

Uno de los pasos clave para fortalecer su presencia en el mercado ibérico fue el lanzamiento de una línea marítima regular entre la terminal de contenedores del puerto de Santander y los puertos de Dublín (Ir-

landa) y Liverpool (Reino Unido), que arrancó en septiembre de 2023. Este servicio semanal, operado con buques propios, refuerza las conexiones de la compañía con el norte de Europa, como ya adelantó este periódico.

En abril de 2024, Samskip amplió su red con una nueva ruta semanal para el transporte marítimo de contenedores, duplicando su capacidad de carga.

La línea enlaza Santander con los puertos de Tilbury (Reino Unido) y Róterdam (Países Bajos), ofreciendo una “alternativa competitiva en costes frente al transporte por carretera y reduciendo las emisiones de CO2”, destacaron a Trans-

porte XXI los mismos interlocutores. Además, permite utilizar Róterdam, centro multimodal clave en su red, y donde ha unido fuerzas con Matrans Rotterdam Terminal tras entrar en su capital, como puerto de transbordo, conectando los servicios de Samskip con el resto de Europa.

Ambas rutas, con tiempos de tránsito de entre 38 y 40 horas, están servidas por buques portacontenedores con una capacidad nominal para unos 800 TEU, que han registrado una ocupación máxima.

“No descartamos añadir una salida adicional en función de la demanda”, señaló Ruigómez. La compañía dispone de equipos de 20,

Samskip ha fortalecido su enfoque multimodal con dos conexiones ferroviarias directas entre la terminal de Abroñigal (Madrid) y el puerto de Santander. Estos servicios permiten un servicio ‘puerta a puerta’ sostenible.

Gana capacidad logística

La hoja de ruta trazada por la compañía para impulsar su presencia en la península también incluye la puesta en marcha de una instalación de *cross-docking* en el puerto de Santander, situada a tan solo 300 metros de la terminal de contenedores. De este modo, la compañía logra optimizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, reduciendo los tiempos de tránsito. La nueva nave, que cuenta con 1.000 metros cuadrados de superficie de almacén, está diseñada para agilizar las operaciones de carga paletizada y *project cargo*. “Con esta nueva instalación podemos gestionar con mayor agilidad la logística compleja y facilitar el acceso al interior, donde aún se están desarrollando las conexiones ferro-

viarias”, apuntó Ruigómez. A medio plazo, Samskip planea ampliar sus capacidades para atender todo tipo de carga.

Operativa de Samskip en el puerto de Liverpool.



40 y 45 pies, incluyendo contenedores *reefer* y *curtain side* (contenedor con lona lateral).

Al mismo tiempo,

Marítimo

MSC lidera el timón de “la transacción portuaria del siglo”

Un consorcio formado por BlackRock, Global Infrastructure Partners y Terminal Investment Limited adquirirá las instalaciones de CK Hutchison Holdings en 43 puertos, todos fuera de China, y el 90% de Panama Ports Company por un importe superior a los 21.500 millones de euros

Antonio Martínez | Valencia
CK Hutchison Holdings, conglomerado con base en Hong Kong, ha acordado vender el control total de Panama Ports Company, la compañía que opera dos puertos cerca del canal de Panamá y sus activos en

“Es la transacción portuaria del siglo, liderada con visión y enorme talento por la familia Aponte”, explica a Transporte XXI un veterano empresario del sector de la estiba. La operación, que ya se venía gestando en el último año, se produce

Terminal de Hutchison en el Puerto de Barcelona.

vestment Limited (TiL), adquirirán el 80 por ciento de Hutchison Ports, que opera 43 puertos, que comprenden 199 atraques en 23 países, y el 90 por ciento de Panama Ports Company, la compañía que opera los puertos de Balboa y Cristóbal, en las entradas del Pacífico y Atlántico del canal de Panamá, respectivamente.

invertir más de 1.600 millones de euros en la puesta en marcha de una terminal automatizada en la ampliación del puerto de Valencia.

En clave internacional, MSC se asegura “una entrada en el nuevo escenario abierto por Trump, donde Aponte ha sabido jugar las cartas de una forma maestra, como siempre. Es el que mejor maneja el timón del negocio marítimo y portuario mundial”, señalaron fuentes del sector estibador a este periódico. Y estos medios empresariales certifican: “estamos seguros que de la mano de BlackRock, Aponte no va a tener ni un solo problema en Estados Unidos”.

El acuerdo no incluye ningún interés en HPH Trust, el holding de Hutchison que opera puertos en Hong Kong, Shenzhen, el sur de China y otros enclaves chinos. En el caso de Panamá, el consorcio procederá por separado con la

Hutchison se va de Panamá tras la presión de Trump

La operación se produce en un contexto de presión ejercida por Trump, que acusó en varias ocasiones a las autoridades panameñas de haber cedido el control del canal a China. En esta línea, la Fiscalía de Panamá solicitó en febrero la revocación de la concesión de los puertos de Balboa y Cristóbal a CK Hutchison, firmada en 1997 y renovada en 2021 hasta el año 2047.

El acuerdo, liderado por MSC, supondrá que el consorcio adquiera el control total de la terminal de contenedores del Puerto de Barcelona, en la que el grupo naviero suizo ya había tomado posiciones en los últimos meses, reafirmando su posición en el Mediterráneo español. Hay que recordar que TiL tiene previsto



TRANSPORTE XXI

43 puertos internacionales a un consorcio compuesto por BlackRock, Global Infrastructure Partners y Terminal Investment Limited, el brazo de terminales del grupo naviero MSC del armador italiano Gianluigi Aponte. El valor acordado por todos los activos portuarios es de 21.500 millones de euros.

después de que el presidente estadounidense Donald Trump instara a una reducción de los intereses chinos en el control de los puertos de esta zona geográfica.

El fondo estadounidense BlackRock, que ya era propietario de Global Infrastructure Partners, junto a Terminal In-



TRANSPORTE XXI



La danesa Wrist viene trabajando el suministro a buques en los puertos de Algeciras, Las Palmas y Valencia.

Servicios

Wrist expande su negocio en España

El suministrador de buques abrirá nuevos almacenes en los puertos de Valencia y Las Palmas para dar cobertura a las navieras MSC, CMA CGM y Maersk, sus principales clientes

Antonio Martínez | Valencia
La compañía danesa Wrist está expandiendo su negocio en España dedicado al aprovisionamiento y suministro de buques. Para ello, está acometiendo un plan de inversiones que permitirá a la empresa abrir nuevos almacenes en los puertos de Valencia y Las Palmas para dar una cobertura a las operaciones de las principales navieras mundiales en ambos enclaves.

La compañía viene dando servicio de aprovisionamiento y suministro a los buques de las navieras MSC, CMA CGM y Maersk, que son a la vez los principales clientes de ambos puertos españoles. Y en el actual escenario, la compañía explica que “la crisis del mar Rojo evidencia el papel estratégico que juega el puerto de Valencia para aliviar los problemas que se plantean en las principales rutas marítimas”.

Y en el caso de Las Palmas, señala que en los últimos meses “un número cada vez mayor de buques se están desviando del canal de Suez al cabo de

Buena Esperanza, lo que aumenta considerablemente el tiempo de tránsito, generando una creciente demanda de servicios de suministro de buques, en particular en el puerto de Las Palmas, que se ha convertido en un centro logístico vital”.

En concreto, la compañía está en proceso de ampliar sus actuales instalaciones en Las Palmas hasta los 3.000 metros cuadrados, sumando un 50 por ciento más de capacidad en el enclave canario, vital para aumentar sus niveles de *stock* y evitar desabastecimientos, junto a un incremento de plantilla.

Apuesta por Valencia

Por su parte, Wrist va a acometer una reforma en el antiguo almacén de Tanaval en interior del puerto de Valencia para disponer de capacidad logística para el aprovisionamiento de víveres para las tripulaciones de los buques que operan en el enclave, así como productos técnicos y marítimos que necesitan las líneas navieras.

En concreto, por un lado,

abrirá un almacén de 1.155 metros cuadrados que dispondrá de dos áreas, una dedicada a productos secos y otra con cámaras de congelado y refrigerado para productos congelados y frescos, con una capacidad de almacenamiento de 600 palés. Y por otro lado, se dispondrá de una zona específica de 729 metros cuadrados, con 400 palés de capacidad, para las necesidades de productos técnicos y marítimos de los buques que operan en el enclave.

La compañía danesa explica que la localización de Valencia, en el corazón del Mediterráneo, permite atender desde el enclave “la demanda asociada al resto de puertos de la costa este de la península ibérica, con unos costes muy competitivos”, focalizando la inversión y el compromiso con la Autoridad Portuaria. El objetivo de Wrist es tratar entre 1.900 y 2.500 buques anuales

desde su almacén en la dársena valenciana, evitando así tener que realizar inversiones en instalaciones en otros puertos de la fachada mediterránea.

El posicionamiento global de la compañía permite “llegar a todo tipo de clientes como son armadores, empresas de *ship management*, agentes y *catering*”.

Actualmente, Wrist tiene firmado contratos de suministros con MSC Ship Management, para la gestión de repuestos en el puerto de Valencia, y con otras navieras y proveedores como

CMA CGM, Maersk, Garrerts, Costamare, V Ships, Bernhard Schulte, Angloeastern y Thome & OSM, entre otros.

Junto a Valencia y Las Palmas, la danesa tiene instalaciones de almacenaje en el puerto de Bahía de Algeciras, donde se encuentra ubicada la central de la compañía en España a través de la empresa Wrist Ship Supply Spain.

Wrist ganará en oferta logística en Las Palmas y Valencia

Marítimo

Noatum gana tiempo en Sagunto

El Puerto de Valencia prorroga en 42 meses la concesión de la estibadora, en manos de AD Ports Group, manteniendo sus actividades en la primera dársena del enclave

Antonio Martínez | Valencia

Noatum Terminal Sagunto, compañía estibadora bajo el control de AD Ports Group, ha logrado una modificación sustancial de su concesión en la primera dársena del puerto de Sagunto.

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, que preside Mar Chao, ha atendido en parte la petición de la estibadora, que ha obtenido una prórroga de plazo de 42 meses, es decir, tres años y medio, según han confirmado fuentes del enclave a Transporte XXI.

La compañía de AD Ports Group había solicitado una extensión mayor. En concreto, demandaba 150 meses de ampliación, es decir, doce años y medio. Con la decisión tomada, el puerto alarga hasta septiembre de 2028 la duración de la vida concesional de la estibadora con un ámbito espacial de la concesión prorrogada constituido por una superficie de 123.205 metros cuadrados en el puerto de Sagunto.

La concesión de Noatum en Sagunto arrancó en abril de 1990, con una duración de 25 años, y una inversión materializada de 29,5 millones de euros. En marzo de 2015, el Puerto de Valencia concedió una



dos *spreaders* para contenedores sobredimensionados, cuatro *reach stackers* y seis tractores para transporte horizontal.

La compañía tiene prevista acometer la adquisición de una nueva grúa móvil, que

nes y Algeposa, fue adjudicataria del concurso para la explotación de una nueva terminal polivalente en la segunda dársena del puerto de Sagunto.

Las compañías anunciaron una inversión

va a ser incorporada a lo largo del ejercicio 2025, que supondrá una inversión de 4,3 millones de euros.

Hay que recordar que Noatum, en unión temporal de empresas, junto a Boluda Li-

global de 50 millones de euros en la instalación, para el manejo de contenedores y mercancía general convencional. La adjudicación del concurso está recurrida judicialmente por Grupo Alonso.

4,3

MILLONES DE EUROS
INVERTIRÁ EN LA
COMPRA DE UNA
NUEVA GRÚA MÓVIL

prórroga de 10 años, hasta marzo de 2025, tras constatar que la estibadora había acometido inversiones no previstas inicialmente por valor de 23,89 millones de euros.

Tras la ampliación de plazo concesional obtenida

en 2015 la compañía vino realizando una serie de inversiones, que Noatum cifra en 10,2 millones de euros, para la adquisición de diversos equipos para la operativa, como fueron dos grúas móviles, dos cintas transportadoras de granel para carga de buques, dos *spreaders* para contenedores,

SynConHub
E-COMMERCE
PLATFORM

SCAN ME!

COSCO SHIPPING
We Deliver Value
FOR SHIP

DIAMOND LINE
Diamond Line, Diamond Quality!

Medatlantic

Customs & Global Logistic Operator
Offshore Services
Airfreight Services Specialist

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

TRACE
CERTIFIED

IATA

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

www.medatlanticmanagement.es

DE RIJKE
accelerating value

BREEAM
EXCELLENCE
2019

ACCELERATING VALUE

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

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

Marítimo

Baleària garantiza su futuro bajo capital español

La naviera adquiere un buque a Brittany Ferries para duplicar sus servicios con Argelia y fortalece su liderazgo en las Islas Baleares, que supone el 60% de su tráfico de mercancías

Antonio Martínez | Dénia

Baleària se afianza como el primer grupo naviero de capital español. La compañía, que preside Adolfo Utor, mantendrá su independencia “como empresa nacional” y, para ello, ha garantizado la sucesión lo que supone tranquilidad para el futuro de la naviera en un contexto de presión de los grandes armadores mundiales.

Utor ha avanzado la incorporación de su hijo Guillermo Utor Pérez como consejero y vicepresidente de Baleària, “para adquirir una responsabilidad y dar visibilidad a la sucesión”, tras 13 años trabajando en la compañía naviera. El vicepresidente accede al cargo “para colaborar y dar apoyo a la presidencia, dirección general y la dirección general financiera”.

Con esto, Utor confirma la estabilidad accionarial de la compañía, descartando la venta de la naviera porque “aunque somos una novia bien querida a la que no le han faltado partners en el mundo financiero e industrial, queremos reivindicarnos como empresa nacional. No queremos ser una filial. Nuestra estrategia está ligada al territorio”.

El presidente de Baleària señaló que “estamos alineados con el territorio y no por ser una empresa ligada por dictámenes que vengan de Copenhague, Ginebra o Londres. Lo más importante es que somos competitivos. Tener una empresa nacional

es estratégico para cualquier gobierno, porque las líneas de interés público cosen España y no queremos estar bajo el yugo de ninguna multinacional”.

En cuanto a futuras adquisiciones en el mercado, Utor señaló que “no descartamos nada en la posición de Armas, porque estamos ahí y vamos a pujar, pero vamos a ver la capacidad que tenemos de endeudarnos, a lo que podemos sumar socios de Canarias”. En este sentido, matizó que el objetivo “debe ser que Armas siga siendo española, más allá de que haya empresarios locales junto a nosotros”.

Baleària logró en 2024 los mejores resultados de su historia, afrontando una mayor internacionalización de sus actividades, fortaleciendo su corredor marítimo entre España y Argelia. Este se suma a sus actividades con Marruecos, que suponen el 30 por ciento de sus tráficos de mercancías, al tiempo que continúa consolidando su liderazgo en Baleares. Esta internacionalización, junto a la buena evolución de sus flujos en Canarias, ha supuesto que la naviera haya conseguido una cifra de negocio de 691 millones de euros, según datos de la compañía, lo que supone un incremento del 6 por ciento, “realizando más millas, pero consumiendo menos carbono”.

Baleària facturó 691 millones de euros en el ejercicio 2024

En el lado de las nuevas rutas marítimas, Utor resaltó como “un hito” para la naviera que la compañía haya arrancado nuevas actividades regulares con Argelia, donde “no podemos entrar y salir como quisiéramos. Tuvimos que dejar Alicante, pero nos han abierto la posibilidad de Barcelona-Argel, Valencia-Orán y Valencia-Argel”.

Apuesta por el norte de África

Para reforzar su ruta con Argelia, la compañía ha cerrado la adquisición de un nuevo buque a Brittany Ferries, el “Bretagne”, un ferri nocturno que va a complementar con el “Regina Báltica” un mayor número de frecuencias con las líneas abiertas desde los puertos de Barcelona y Valencia, “donde se están solicitando nuevos tráficos de mercancías”.

Su apuesta por el mercado en el norte de África se verá reforzada también en la adjudicación de la nueva ruta Tarifa-Tánger con dos buques eléctricos, “una gran noticia porque consolida el liderazgo que tenemos en las líneas”. Asimismo, la compañía naviera se ha adjudicado el concurso público entre Motril y Melilla para dos años.

En 2024, Baleària transportó 5,6 millones de pasajeros y 1,5 millones de vehículos, con unos crecimientos del 8 por ciento

y 10 por ciento, respectivamente. En el lado de la carga, la progresión fue menor, con 7,6 millones de metros lineales de carga (564.000 camiones) y un avance del 3 por ciento.

En este aspecto, Utor indicó que este porcentaje más bajo se debe a “la tendencia de los precios y la fuerte competencia que se está librando por Baleares”, matizando que la compañía “desempeña un papel crucial para asegurar el transporte de mercancías, gracias a la fiabilidad, puntualidad y adaptación a las demandas logísticas de los clientes”.

El 60 por ciento de la carga se mueve en las rutas con Baleares, que “en un contexto muy competitivo ha mantenido unas cifras similares al año anterior”.

AVISO AL MERCADO

La incorporación de **Guillermo Utor** a la vicepresidencia de Baleària es un sonoro aviso al mercado naviero internacional que ha visto en la compañía valenciana un modelo empresarial de éxito. La gestión empresarial de **Adolfo Utor** es un referente en el sector naviero español, que ya tiene una continuidad familiar logrando superar un escenario de fuerte presión de navieras como Grimaldi, MSC y Stena, que van a la caza de una notable cuota de mercado que Baleària defiende como nadie.



Guillermo Utor Pérez y Adolfo Utor, en la base de Baleària en Dénia.

El grupo logró una Ebitda de 131 millones de euros, canalizando unas inversiones de 309 millones de euros, con dos nuevos buques que han supuesto un coste de 266 millones de euros, el “Rusadir” y el “Margarita Salas”. Junto a eso, la compañía naviera realizó inversiones en la mejora de su flota formada por 40 buques.

La naviera mantiene un endeudamiento de 650 millones de euros, lo que supone un servicio a la deuda anual que oscila entre 80 y 90 millones de euros, fruto de la adquisición de nuevos buques.

ESCANEA
EL CÓDIGO QR
Y ACCEDE
A LA NOTICIA
COMPLETA
EN LA WEB



Cargadores

Cronimet Hispania reforzará su presencia en el puerto de Bilbao

La compañía solicita a la Autoridad Portuaria la ampliación de sus instalaciones en 3.500 metros cuadrados, con el foco en la sostenibilidad y eficiencia energética, bajo una inversión de hasta 5 millones de euros

Alfonso Alday | Bilbao
Cronimet Hispania, especializada en la comercialización de acero inoxidable, reforzará su presencia en el puerto de Bilbao con una ampliación de sus instalaciones en 3.500 metros cuadrados, lo que elevará su huella en el muelle AZ2 hasta los 14.500 metros cuadrados. La compañía, perteneciente al grupo alemán Cronimet, ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Bilbao más espacio y una prórroga de 10 años de la concesión, hasta 2045.

“Habiendo llegado al máximo de la capacidad productiva, necesitamos de esta ampliación para poder seguir creciendo”, argumenta la empresa en su solicitud, en fase de información pública al cierre de esta edición.

Elevar el tráfico marítimo

El objetivo del operador es elevar en al menos un 50 por ciento el tráfico marítimo de graneles, pasando de las 20.000 toneladas actuales a 30.000 toneladas anuales. La inversión prevista oscila entre 4 y 5 millones de euros y el proyecto tendrá un plazo de ejecución de un año.

Con la ampliación, Cronimet Hispania persigue “optimizar la capacidad logística y reducir los costes operativos asociados a la manipulación y el envío de productos”, señalan los mismos medios.

El plan de expansión contempla habilitar una nueva zona de almacenamiento de 2.000 metros cuadrados para el acopio temporal del acero inoxidable antes del embarque, además de incorporar estructuras especializadas pa-

ra su manipulación. La inversión también incluye la puesta en marcha de un área de corte de materiales automatizado, que ocupará 500 metros cuadrados, con un nuevo sistema de depuración de gases. La ampliación se completará con instalaciones auxiliares y mejoras en los accesos y la infraestructura vial, con el objetivo de agilizar el tránsito de camiones y maquinaria pesada.

La hoja de ruta no pasa por alto la sostenibilidad y la eficiencia energética. Cronimet prevé electrificar toda su maquinaria antes de 2030 para alcanzar cero emisiones. Además, instalará una nueva subestación eléctrica y ampliará su capacidad de generación fotovoltaica, que actualmen-

te cuenta con 70 kWp de potencia instalada, con nuevos paneles.

Cronimet Hispania se estableció en el puerto de Bilbao en 2015 con una concesión de 10.937 metros

inversión inicial fue de aproximadamente 3 millones de euros, incluyendo la construcción de un almacén de 2.000 metros cuadrados. Para el desarrollo de su actividad en el puerto, la compañía dispone de un horno de inducción para fundición, un molino para triturar virutas, un pórtico de control de radioactividad, carretillas elevadoras y equipos de medición y corte, entre otros equipos.

Cronimet Hispania ha registrado un crecimiento exponencial en los últimos años. En 2022, sus ventas superaron los 100 millones, un 37 por ciento más que en 2021 y más del doble de la facturación alcanzada en ejercicio 2019, previo a la crisis sanitaria.



Cronimet Hispania ampliará su actual concesión en el muelle AZ2 del puerto de Bilbao.

cuadrados en la trasera del muelle AZ2, destinada a la recogida, clasificación, almacenamiento y procesamiento de graneles sólidos y residuos no peligrosos. La

OEA

Operadores Económicos Autorizados

Empresas de Servicios a las Empresas

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

Transporte Internacional de Mercancías

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



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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Proyectos llave en mano
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Seguros
- ✓ Almacenes aduaneros



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

NUESTROS SERVICIOS

- ✓ Fletamentos
- ✓ Transitarios internacionales
- ✓ Operadores Logísticos
- ✓ Transporte terrestre
- ✓ Outsourcing
- ✓ Transporte marítimo
- ✓ Agentes de aduanas
- ✓ Transporte aéreo
- ✓ Seguros
- ✓ Proyectos llave en mano



Marítimo

imagen aérea de la futura zona de ampliación.

Puertos de Las Palmas crecerá en oferta marítima

El enclave canario invertirá 40 millones de euros en la ampliación en 442 metros lineales del Muelle Juan Sebastián Elcano en la Dársena de África, que ganará una superficie adicional de 60.000 m² para proyectos *offshore* y plataformas petrolíferas

Antonio Martínez | Valencia

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha arrancado la tramitación de un nuevo desarrollo en la Dársena de África. En concreto, el enclave canario tiene previsto acometer una inversión de 40 millones de euros en la ampliación del muelle Juan Sebastián Elcano, una infraestructura adosada al dique Reina Sofía.

Este proyecto está recogido en el vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas que cuenta con declaración de impacto favorable desde el año 2002. En los últimos años, esta zona viene siendo desarrollada por la autoridad portuaria para la expansión de los tráficos en el enclave canario, bajo una inversión global de 400 millones de euros.

Este programa inversor está permitiendo la prolongación del dique Reina Sofía en 490 metros lineales y la ampliación de la dársena con nuevas infraestructuras portuarias hacia el sur. Con ello, se está aumentando la línea de atraque, nuevas superficies de explanada y aguas abrigadas. El objetivo final de esta expansión del en-

clave es la Dársena de África tenga una longitud de atraque total de 5.450 metros y una superficie total de explanada de 908.300 metros cuadrados.

Con la explanada adosada al dique Reina Sofía, el enclave canario podrá atender

Dársena del África de Puertos de Las Palmas.



el desarrollo de tráficos rodados e industriales relacionados con el sector *offshore* y el tráfico de plataformas petrolíferas, según han confirmado a Transporte XXI fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Beatriz Calzada.

Nueva línea de muelle

Las obras que se pondrán en marcha, una vez despejado el trámite del proyecto constructivo, consistirán en la ejecución de un nuevo muelle dirección norte-sur y en alineación al actual muelle de Juan Sebastián Elcano, en una longitud de 442 metros lineales en dirección sur. Con esta actuación, se generará una explanada anexa de 60.000 metros cuadrados.

Este nuevo tramo del muelle de longitud de 442 metros, está formado por una alineación de muelle con un calado de 14 metros de 170 metros, mientras que los 272 metros restantes tendrán un calado de 20 metros. La explanada generada tendrá un ancho de maniobras de 150 metros.

Graneles líquidos

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Las Palmas culminó recientemente los trabajos de fondeo de los siete cajones del Muelle Nelson Mandela, lo que supone una ampliación del dique en 238,50 metros más, mejorando con ello la extensión de la Dársena de África.

Con esta actuación, bajo una inversión de 25,3 millones de euros, en parte financiada por la Comisión Europea a través del Mecanismo Conectar Europa (CEF), el enclave canario podrá dar servicio a buques tanque de productos petrolíferos de gran porte, al tiempo que gana nuevas posiciones de atraque.

Con esta actuación, el puerto podrá seguir siendo "un referente en el suministro de combustible en el Atlántico Medio, una actividad que ha alcanzado cifras récord, al cierre del año 2024, con más de 2,6 millones de toneladas suministradas", indican desde la dársena grancanaria. Con esta inversión, Las Palmas atenderá las nuevas necesidades de la operadora de graneles líquidos Oryx Iberia.

Cargadores

ArcelorMittal se refuerza en Avilés

La multinacional siderúrgica culminará este ejercicio la inversión de 6,4 millones vinculada a la prórroga, por ocho años, de su concesión portuaria de 42.277 m2 en la margen derecha

Iñaki Eguía | Avilés

ArcelorMittal, el segundo mayor cargador del puerto de Avilés, tras Asturiana de Zinc (Azsa), contempla finalizar durante este ejercicio un plan inversor que ronda los 6,5 millones para mejorar la productividad, la eficiencia energética y la calidad ambiental de sus operaciones en la dársena de San Agustín.

El desembolso de la multinacional siderúrgica está vinculado con la prórroga por ocho años, obtenida en 2023, en su concesión portuaria de Avilés. Esta superficie, que ocupa desde 2006, alcanza una extensión de 42.277 metros cuadrados y 740 metros de muelles en la margen derecha de la ría.

ArcelorMittal, que en 2024 movió un tráfico portuario que supera las 694.000 toneladas en Avilés, ha concluido unos trabajos presupuestados en 2,3 millones de euros destinados a una nueva nave de almacenamiento con una superficie de 3.900 metros cuadrados; el cierre perimetral de la concesión; y en las defensas portuarias para los atraques.

La multinacional siderúrgica movió 694.000 toneladas en 2024

Además, durante este mes de marzo finalizará la urbanización del espacio que anteriormente ocupaban las construcciones de Bombas Kaplan, y que disponen de una partida de 1,9 millones de euros.

El resto de las inversiones, que suman otros tres millones de euros, tienen



Instalaciones de ArcelorMittal en el puerto de Avilés.

como principales destinos la sustitución del cableado y toma de grúas, así como la modernización de las tomas eléctricas.

ArcelorMittal emplea el ferrocarril en el puerto de Avilés con un movimiento anual que ronda las 190.000 toneladas anuales.

Para mejorar su operativa en tren, el puerto de Avilés invirtió 2,8 millones de euros en 2024 en extender 1,2 kilómetros de vías en el muelle de Valliniello. Además, la entidad portuaria, que preside Santiago Rodríguez Vega, habilitó a tres operarios, especialistas de tracción de ArcelorMittal, para emplear la nueva infraestructura férrea con locomotora y vagones de la multinacional.

Por otra parte, el puerto de Avilés arrancó 2025 con un tráfico en enero de más de 370.000 toneladas, un 3 por ciento menos que en 2024. La exportación subió un 35 por ciento, con 210.500 toneladas.

Los Clasificados del Transporte

CANARIAS

TRANSITARIOS



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

TRANSITARIOS



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

CATALUÑA

MUDANZAS



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



GALICIA

CONSIGNATARIOS



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

ESTIBADORES



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

PAÍS VASCO

C. COMPLETAS



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





Jordi Espín (Transprime), Xavi Casas (Cargo Flores), Alex Ferrándiz (Asociación de Consignatarios), Carles Mayol (Puerto de Barcelona), Iratxe Pérez (BEST) y Núria Burguera (Puerto de Barcelona).

Marítimo

Más colaboración ante las disrupciones

La situación geopolítica, las nuevas alianzas navieras o las integraciones verticales y horizontales hacen necesaria una mayor cooperación de las comunidades portuarias

Eva Mármol | Barcelona
Ante las disrupciones en la cadena de suministro, la nueva normalidad, no queda otra que más colaboración de todos los actores. Ante la actual situación geopolítica, las nuevas alianzas navieras o las integraciones verticales y horizontales, no queda otra que mayor cooperación de las comunidades portuarias.

Esta es una de las principales conclusiones que deparó la jornada sobre el im-

pacto de la nueva configuración del transporte marítimo en la comunidad portuaria de Barcelona, organizada por The Propeller Club Barcelona.

Las nuevas alianzas navieras ofrecen dos modelos diferenciados: "El de Gemini Cooperation (Maersk y Hapag-Lloyd) de utilizar pocos puertos *hubs*, menos escalas directas y compensar con servicios *feeder*, y el solitario de MSC, que sigue apostando por una red

Las alianzas tienen consecuencias terrestres muy relevantes

Iratxe Pérez
Hutchison Ports BEST

amplía de escalas directas", señaló Alex Ferrándiz, gerente de la Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona.

Las alianzas navieras "son cada vez más fuertes y más potentes", teniendo "más poder para negociar", reconoció Iratxe Pérez, responsable Comercial de Hutchison Ports BEST. Estos consorcios necesitan más megabuques, lo que, a su vez, implica "más megapuertos y, por lo tanto, más megaterminales". Ello exige más grúas, más explanada para operar en la terminal y más accesos ferroviarios y viarios. Y es que las alianzas navieras "tienen consecuencias terrestres muy relevantes", añadió la profesional. Todo ello conduce a la necesidad de invertir, "debiendo tener las terminales músculo financiero". La apuesta para atraer la escala de una alianza pasa por "la inversión, la eficiencia, la conectividad y la innovación tecnológica", resumió Iratxe Pérez.

El sector transitario siempre ha mostrado su preocupación, y esta vez no

ha sido una excepción, por las alianzas navieras, siendo este colectivo "el eslabón más débil de la cadena", aseguró Xavi Casas, director general de la transitaria Cargo Flores. El empresario puso el foco en que, hace unos años, "las navieras estaban centradas exclusivamente en el *port to port* y las transitarias en el *door to door*". En la situación actual, las transitarias "están resultando muy afectadas" por el interés de algunas navieras por el lado tierra, es decir, "por controlar el transporte local", lo que genera pérdidas de tiempo y más costes, alertó el directivo.

Jordi Espín, secretario general de Transprime Spanish Shippers' Council, hizo un llamamiento a "colaborar las comunidades portuarias para extraer la máxima eficiencia de esta colaboración" e hizo hincapié en la necesidad de "transparencia" y acabar con la "opacidad" de tasas como la T3 (a la mercancía), recordando que España "es el único Estado de Europa donde la mercancía paga

Servicios

Las ingenierías recurren al Supremo

Interponen recurso contencioso administrativo ante el segundo encargo del Ministerio de Transportes a Ineco en el proyecto del puente “más singular y complejo de España” en Sevilla

una tasa”. En una situación como la actual, “se necesita una estabilidad logística” y “lo que hay que hacer es cooperar” ante disrupciones constantes. Además, el experto exhortó a la comunidad portuaria a “generar flujo de la información que sea relevante”. Y es que “necesitamos gestionar de forma colectiva los problemas”, insistió.



Se necesita estabilidad logística en la situación actual y lo que hay que hacer es cooperar

Jordi Espin

Transprime - Spanish S. Council

Carles Mayol, responsable de la división de Contenedores de la Autoridad Portuaria de Barcelona, coincidió en la necesidad de “colaborar ante las disrupciones”. En la configuración del transporte marítimo, “hemos pasado de tres a cuatro alianzas, teniendo tres alianzas y un actor”. Y dentro de la estrategia de cada armador, hay “integraciones verticales y horizontales”.

El puerto de Barcelona mantiene casi la misma conectividad con los nuevos consorcios navieros, teniendo una conexión menos con Norteamérica. Eso sí, “es una foto viva, de hoy”, que puede cambiar las próximas semanas, alertó.

C. Sánchez | Madrid

Ingenierías privadas han interpuesto un recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Supremo en el marco de la batalla que mantienen contra la inflación de encargos como medio propio a la sociedad pública Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco).

La Federación de Asociaciones de Empresas de Conocimiento e Ingeniería de España (CÍES) y el Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y la Obra Pública (CEACOP) han recurrido la autorización del Consejo de Ministros de dar carta de naturaleza al segundo encargo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a Ineco para la redacción del proyecto de construcción de un puente sobre el río Guadalquivir, en la ronda de circunvalación SE40 de Sevilla.

El primer encargo fue recurrido ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC), dependiente del Ministerio de Hacienda, que estimó parcialmente el recurso de las ingenierías privadas y lo anuló. Sin embargo, el Ministerio decidió asignar nuevamente

la redacción del proyecto del puente, considerado “el más singular y complejo de España”, a Ineco.

Ante esta situación, las dos patronales decidieron proseguir en sus acciones de defensa del sector y llevaron hace un mes la resolución del TACRC acerca del primer encargo ante la Audiencia Nacional, al entender que se vulnera la ley de régimen jurídico del sector público y la de contratos del sector público.



Imagen de archivo de las obras de construcción de un puente.

Desde CÍES y CEACOP señalan que “persistiendo en las alegaciones de base, y tras haber reanudado el Ministerio el proceso del segundo encargo mediante la necesaria autorización del Consejo de Ministros, las ingenierías han dado un

paso más allá al llevar este caso ante el Supremo”. El segundo encargo incorporó el diseño del puente en metodología BIM, como establece la normativa vigente, por lo que con su reformulación alcanzó una cuantía de 13,12 millones de euros y al superar los 12 millones requirió la autorización del Consejo de Ministros.

Medio propio

Lo que discuten las ingenierías, también en este caso concreto, es que en estos encargos no cabe una subcontratación por parte del medio propio por encima de los límites legales (50 por ciento), “lo que probaría, además, la ineficiencia de Ineco para realizar por sí mismo el proyecto”.

Al mismo tiempo, las patronales afectadas reclaman que la mayor eficiencia del medio propio para realizar el encargo frente al mercado ha de probarse caso a caso, lo que niega el Estado.

Como ha venido informando Transporte XXI, las ingenierías privadas denuncian el abuso por parte de la Administración de los encargos a los medios propios, ya que reducen sustancialmente el tamaño del mercado privado del sector.

De hecho, en el período comprendido entre 2021 y 2023, la adjudicación directa a empresas públicas se ha disparado en España, superando la cuantía de 10.000 millones de euros, según datos de las patronales. “Esto coincide con la ejecución de los fondos europeos Next Generation, que se están canalizando en gran medida por la vía de los encargos a medios propios”, subrayan desde el sector.

Transporte XXI BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

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

Nombre del titular
 Nombre empresa
 CIF Actividad
 Dirección
 Teléfono Email

Suscripción
173 €
(+ IVA)

FORMA DE PAGO
(Al recibo de factura)

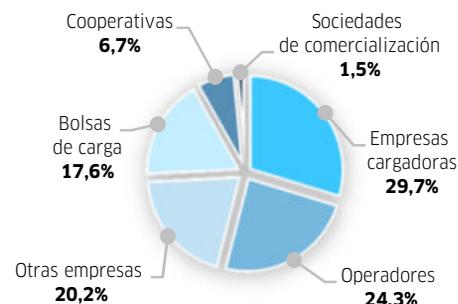
- Cheque adjunto
- Transferencia bancaria
- Recibo domiciliado

IBAN

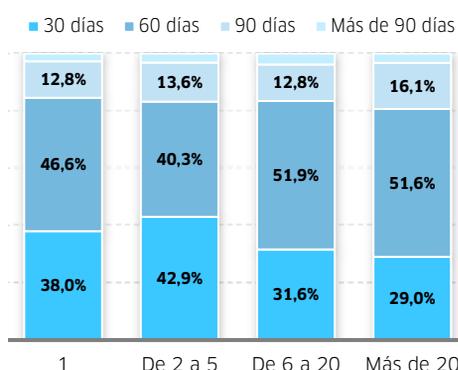
AMPLIA MUESTRA

El estudio recoge datos de más de 3.500 empresas de transporte, 522 operadores y 204 cargadores.

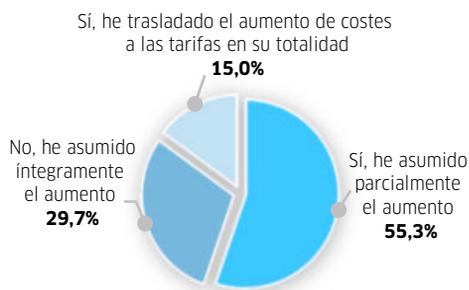
TIPOS DE CLIENTES DE VEH. PESADOS 2024



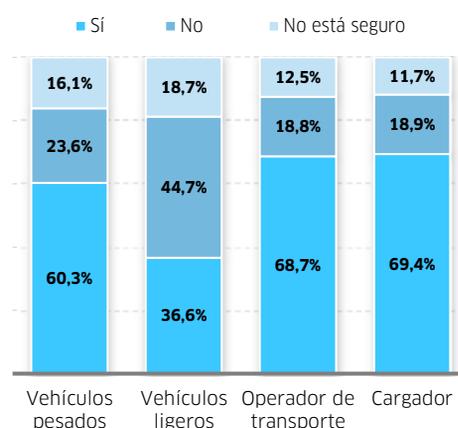
PLAZO DE PAGO SEGÚN TAMAÑO DE EMPRESA



AJUSTES EN PRECIOS 2021-2023



APLICACIÓN DE LA CLÁUSULA DEL GASÓLEO



Fuente: KPMG.

Política

El alcance de la intermediación no se define

La encuesta de KPMG para el Ministerio no permite evaluar un perfil sobre la longitud de las cadenas de subcontratación en las operaciones de transporte de mercancías por carretera

Carlos Sánchez | Madrid

El alcance real de la intermediación en el transporte de mercancías por carretera sigue sin definirse, como reconocen a Transporte XXI fuentes del sector. Todo esto pese a que se trata de uno de los objetivos fundamentales que se marcó en el seno del grupo de trabajo sobre la ley de la cadena de transporte, uno de los cuatro que impulsa el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible junto al Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Ni siquiera la reciente encuesta realizada por KPMG para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha conseguido ofrecer más luz al respecto. De hecho, esta encuesta no permite evaluar un perfil de la longitud de las cadenas de subcontratación en las operaciones, según avanza Astic. El estudio recoge datos de más de 3.500 empresas de transporte, 522 operadores y 204 cargadores.

La encuesta no incluye “una estimación del porcentaje de operaciones en las que intervienen, además del cargador principal y el transportista efectivos”, apuntan desde Astic. Tampoco “de cuánto puede ser el porcentaje económico que dichas cadenas estén barajando, sobre el montante pagado por el primero y el recibido por el segundo”, añaden. En todo caso, sólo un tercio de los servicios que contratan los operadores de transporte tiene como cliente directo a un cargador, subraya Astic.

En concreto, las empresas cargadoras son el cliente directo en el 29,7 por ciento de las operaciones, los operadores de transporte en el 24,3 por ciento, otras empresas de transporte en el 20,2 por ciento, las bolsas de cargas en el 17,6 por ciento, las cooperativas en el 6,7 por ciento y las sociedades de comercialización en el 1,5 por ciento, según datos de la encuesta a los que ha tenido acceso este periódico.

El porcentaje de los servicios de

54%

DE LOS CLIENTES SON CARGADORES/ OPERADORES

transporte contratados directamente por una empresa cargadora se ha reducido del 55,4 por ciento al citado 29,7 por ciento desde 2016, según indica la encuesta. Por su parte, el porcentaje de servicios contratados por otras empresas de transporte ha crecido desde el 5,8 por ciento en 2016 hasta el 20,2 por ciento en 2024, según refleja el estudio, mientras que la contratación por parte de operadores de transporte se ha mantenido prácticamente estable, del 23,8 por ciento en 2016 al 24,3 por ciento en 2024.

83%

DE LOS PAGOS EN EL SECTOR SE REALIZAN A 30/60 DÍAS

Contratación

Otro de los aspectos más destacados de la encuesta es que se observa un notable aumento en la contratación de servicios de transporte sin acuerdos estables, que han pasado del 28,2 por ciento en 2016 a casi el 55 por ciento en 2024, en detrimento de los acuerdos exclusivos o preferenciales.

No obstante, desde Astic aplauden el aumento del porcentaje de esos acuerdos que ya tiene soporte documental escrito, en lugar de verbal, lo que “refleja una mayor profesionalización del sector y una mayor seguridad jurídica en las relaciones comerciales”, señalan desde la patronal que preside Marcos Basante.

En cuanto al impacto de las medidas incluidas en el Real Decreto Ley 3/2022, fruto de la negociación entre sector y Ministerio, destaca la positiva evolución en elementos cruciales como el porcentaje de conductores que realizan la carga y descarga de las mercancías, que ha disminuido del 46,4 por ciento al 29,6 por ciento. “Un avance muy importante, sobre todo si se tiene en cuenta que la encuesta incluye un significativo porcentaje de transporte ligero”, recuerdan desde Astic.

En la encuesta se constata que el 56,6 por ciento de las empresas considera que la prohibición de la carga y descarga por parte de los transportis-

15%

ENCUESTADOS TRASLADA EL AUMENTO DE COSTES

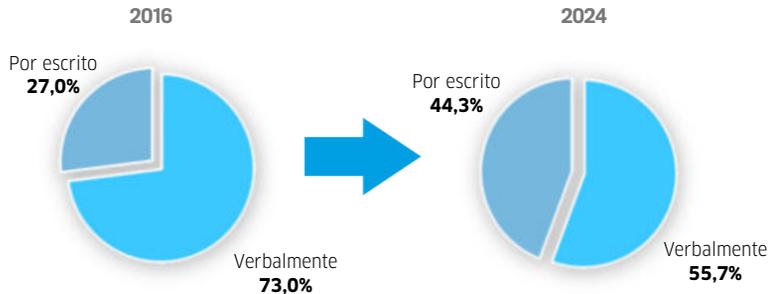
40%

DE EMPRESAS NO APLICA LA CLÁUSULA DEL GASÓLEO

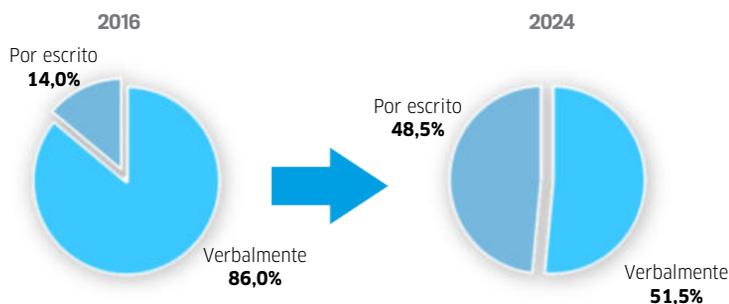
UN MERCADO MÁS PROFESIONALIZADO

Uno de los aspectos más destacados que aparecen destacados en la encuesta de KPMG es el significativo aumento del porcentaje de acuerdos con soporte documental escrito en el transporte con vehículos pesados.

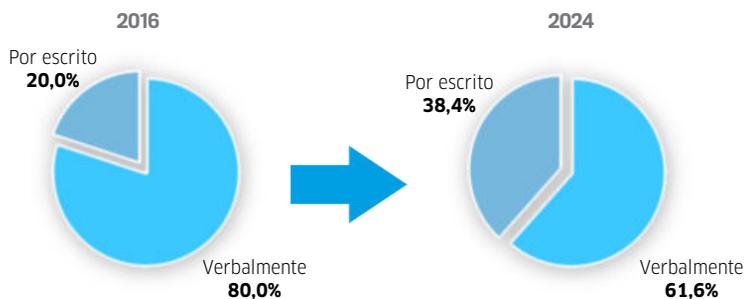
DE EXCLUSIVIDAD



EN SISTEMAS PREFERENCIALES



NO ESTABLES



Formalización de los acuerdos. Fuente: KPMG.

tas ha tenido un impacto beneficioso para el sector, según ha podido corroborar este periódico.

Plazos y precios

A su vez, en relación con los plazos de pago, se ha producido un desplazamiento significativo desde los 90 días a plazos de 60 días, o incluso 30 días en muchos casos, “gracias a la normativa sancionadora contra la morosidad de la que este sector es beneficiario en exclusiva en nuestro país”, subrayan en Astic. Menos optimista es que casi un 40 por ciento de los encuestados declara no haber aplicado la cláusula de revisión obligatoria de los precios en función del coste del combustible, lo que “erosiona gravemente los márgenes operativos de las empresas”, lamentan.

Precisamente, en relación con los precios, la encuesta señala que solo un 15 por ciento de las empresas de trans-

porte ha trasladado completamente el incremento de costes a sus precios. Mientras, el 55,3 por ciento ha asumido parcialmente el aumento de los costes y el 29,7 por ciento afirma no haber repercutido el aumento de costes a los precios, según el documento.

A su vez, otro aspecto a destacar es el impacto de la medida de reducción del tiempo de paralización del transportista. Tras la implantación de la medida, la mayor parte de las empresas no ha notado una reducción en los tiempos de espera. En concreto, el 34 por ciento de las empresas consultadas indica que las esperas de más de una hora ocurren con bastante frecuencia y el 7,9 por ciento señala que son constantes. Solo el 8 por ciento de los encuestados asegura que nunca se superan los tiempos de espera de una hora, según el estudio al que ha tenido acceso este periódico.



La presidenta de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, presentó la Agencia Logística.

Política

Madrid aspira a ser *hub* logístico mundial

“Somos referencia en el sector de la distribución en Europa, pero queremos ir más allá”, afirmó Díaz Ayuso en la presentación de la Agencia Logística de la Comunidad de Madrid

C. Sánchez | Madrid

La Comunidad de Madrid pretende convertirse en *hub* logístico mundial. Este es el gran objetivo de la recién creada Agencia Logística de la Comunidad de Madrid, presentada en Coslada (Madrid).

“Somos referencia en el sector de la distribución en Europa, pero queremos ir más allá”, apuntó la presidenta del Gobierno regional, Isabel Díaz Ayuso. “Para ello impulsamos la nueva Agencia Logística, que aúna la experiencia, los medios y las infraestructuras necesarias” y que aportará valor añadido y promoción, según destacó durante su discurso.

La Agencia Logística de la Comunidad de Madrid, que ha quedado constituida sobre la base de la sociedad Centro de Transportes de Coslada, tal y como avanzó Transporte XXI, “será un paraguas para nuestros parques industriales y las nuevas soluciones logísticas”, aseveró.

La presidenta regional hizo hincapié en la fortaleza de la Comunidad de Madrid en el conjunto del sector logístico. Así, “conta-

mos con 23 parques logísticos, que suman 38 millones de metros cuadrados, la logística supone el 11 por ciento del PIB regional y da empleo a 212.000 personas en la región”, recordó Ayuso. Además, “en Madrid operan más de 12.000 empresas del sector, que disponen de más de 60.000 vehículos de transporte de mercancías”, matizó. “El 75 por ciento de las empresas del sector logístico tienen toda o parte de su operativa en Madrid”, insistió.

“El sector logístico es puntero en la utilización de la tecnología”, subrayó Ayuso. “Por ejemplo, es uno de los sectores que más uso hace de los datos”, añadió. Por eso, “vamos a impulsar un nuevo organismo eficiente, que esté en contacto con el sector empresarial y con el resto de las Administraciones Públicas y que se convierta en punto de encuentro para el sector logístico”, recalcó.

ESCANEA
EL CÓDIGO
Y ACCEDA
AL
INFORME
COMPLETO



Política

UNO apela a la productividad

La patronal logística, que prevé un incremento del 5,4% de los envíos de comercio electrónico en 2025, recuerda que las 44 toneladas “inyectarán competitividad al sector”

Carlos Sánchez | Madrid
El retraso en la implantación de las 44 toneladas preocupa en el sector logístico. Así lo puso de manifiesto el presidente de UNO, Francisco Aranda, en el marco de una jornada sobre balance 2024 y previsiones 2025.

“No entendemos por qué no se pone en marcha ya esta medida, que cuenta con todos los estudios y análisis y que inyectará competitividad al sector”, afirmó Aranda. Se trata de “una medida absolutamente necesaria, que impulsará la productividad del transporte de mercancías por carretera y que nos permitirá competir con nuestros vecinos europeos en igualdad de condiciones, reducirá el impacto medioambiental y ayudará a contrarrestar la escasez de conductores”, subrayó.

El presidente de UNO también hizo referencia a otras incertidumbres que están afectando al sector, entre las que citó la necesidad de impulsar definitivamente la Ley de Movilidad Sostenible. “Esta ley nos debería aportar mucha seguridad jurídica”, matizó, sobre todo en aspectos como “el establecimiento de un marco regulatorio para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), puesto que cada ciudad tiene diferentes regulaciones”.

La patronal logística prevé para 2025 un incremento del 5,4 por ciento en los envíos vinculados al comercio electrónico, así como un crecimiento de la contratación en el sector del 2,8 por ciento. El sector gestionó 1.303 millones de envíos de comercio electrónico en 2024, lo que supuso un creci-

miento del 8,6 por ciento. A su vez, la contratación se situó en 1.165.000 trabajadores, con un incremento del 4,6 por ciento.

Aranda puso sobre la mesa el concepto de ‘permacrisis’ para hacer referencia a las incertidumbres que incidirán en el sector.

Ignacio García Cuenca
Country manager de
Goodman España



En la logística nos esperan avances brutales en robótica

“Es una nueva realidad hipercompleja de crisis permanente donde la estrategia es uno de los ingredientes fundamentales en las tomas de decisión para la logística”, subrayó. En este sentido, “no solo es importante el tiempo de tránsito y el coste, sino también la sostenibilidad, el marco regulatorio, los factores macroeconómicos o geopolíticos, entre otros”, añadió.

El vicepresidente de CEOE y presidente del Instituto de Estudios Económicos (IEE), Íñigo Fernández de Mesa, reconoció que la logística es un sector especialmente sensible a las incertidumbres, por lo que reclamó al Gobierno seguridad jurídica y estabilidad fiscal, como principios fundamentales.

El vicepresidente de CEOE destacó que la política arancelaria de Trump va a afectar a la cadena de suministro global. Este impacto provocará que las cadenas de suministro se acorten, teniendo en cuenta las necesidades de seguridad en las mismas, según anticipó. En todo caso, “las políticas de Trump amenazan con provocar un incremento de la inflación a escala mundial”, lamentó.

Futuro

A su vez, Ignacio García Cuenca, *country manager* de Goodman España, destacó que “la logística va bien porque se necesitan más metros cuadrados”. En esta línea, “España es el único país de nuestro entorno en el que crece la contratación logística”, recalcó. Así, España creció un 18 por ciento en contratación logística el pasado año, frente a la caída del 8 por ciento en Francia y del 22 por ciento en Alemania. No obstante, “es preciso también destacar que, en términos globales, la contratación logística alcanza los 6 millones de metros cuadrados anuales en Alemania frente a los escasos 2 millones en España”, matizó.

En cuanto al futuro, García Cuenca quiso dejar claro que “la logística en los próximos diez años va a ser cada vez más cara, por el incremento de cos-

tes”. Este aumento se refleja en aspectos como el crecimiento de los costes de construcción, que han pasado de 250 euros por metro cuadrado de media para una nave logística estándar hace cinco años a superar los 600 euros por metro cuadrado en 2025, según expuso García Cuenca.

Pareja (T-Systems), Ruiz (Teka), Reyes (FM Logistic) y Pérez (InPost), en el debate.



Íñigo Fernández de Mesa (CEOE) y Francisco Aranda (UNO), en la jornada.



TRANSPORTE XXI

que “las Administraciones se pongan las pilas para optimizar el tráfico en las ciudades mediante el *Big Data* y la IA y con grandes dosis de flexibilidad”.

Radiografía del sector

El *head of Retail, Services & Logistics Business Unit* de T-Systems, Fernando Pareja, puso el foco en la inversión en tecnologías en el sector, que creció entre un 17 y un 20 por ciento, convirtiéndose “en el sector de actividad que porcentualmente más ha crecido en gasto en tecnologías de la información en 2024”. En el caso de la IA y el *Big Data*, la inversión creció más del 14 por ciento, “convirtiéndose 2024 en el



La alcaldesa de Sant Boi de Llobregat inauguró la jornada organizada por STA.

Carretera

El hidrógeno, todavía verde

Tiene el viento a favor por la normativa para ser clave hacia un transporte por carretera más sostenible, aunque le queda trecho por recorrer para convertirse en una opción para los pesados

Eva Mármol | Barcelona

Hay numerosas iniciativas para promover el hidrógeno como energía renovable para la automoción. Es más, el hidrógeno tiene el viento a favor tanto de la normativa europea como de la española para ser clave en la evolución verde del transporte por carretera. No obstante, le queda trecho por recorrer, sobre todo para convertirse ya en una opción para los vehículos pesados.

A diferencia del vehículo eléctrico, que llega a necesitar tres o cuatro horas para cargarse, “el hidrógeno es muy similar al diésel en cuestión de autonomía y de repostaje”, señala Eugenia Sillero, secretaria general de Gasnam, a Transporte XXI. Esta experta fue una de las ponentes que participó en la jornada “El hidrógeno para la Automoción”, organizada por la STA (Sociedad de Técnicos de Automoción) en Sant Boi de Llobregat (Barcelona). El ‘pero’ para que el hidrógeno se convierta en un combustible viable para el transporte no es baladí: “Falta oferta comercial de verdad de vehículos pesados” más allá de prototipos, a diferencia de lo que está pasando con autobuses y vehículos ligeros. La buena noticia es que “los principales fabricantes están desarrollando proyectos y esperamos que haya una oferta amplia antes de 2030”, confía esta experta.

Una de las barreras para el desarrollo del hidrógeno para la automoción no es diferente a los hándicaps del vehículo eléctrico, que no es otra que “la falta de infraestructura de recarga”, señala José Manuel Barrios, presidente de la STA. Un segundo reto es “disponer de un mayor abanico de tecnologías en el mercado” y un tercero es que “el usuario entienda los be-

neficios que puede obtener de esta tecnología”, añade. Para José María Ariño, responsable de Mantenimiento de Infraestructuras y Nuevos Proyectos de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), el hidrógeno es “una tecnología que necesita dinero y tiempo para desarrollarse”.

En cuanto al desarrollo de infraestructura, la última directiva europea, conocida como RED III, que está en fase de transposición a la legislación española, fija el objetivo de una hidrogenera pública cada 200 kilómetros en la Red Transeuropea de Transporte (red TEN-T) o en ciudades dentro de esta red y con una capacidad de suministro de una tonelada de hidrógeno diariamente para 2030.

No hay ninguna de estas características actualmente en España, que debería contar con 78 hidrogeneras para cumplir la norma comunitaria, según el estudio realizado por Gasnam. Al margen de iniciativas como la impulsada por TMB, que cuenta con una estación de hidrógeno de Iberdrola en el polígono de la Zona Franca, España tiene actualmente 10 hidrogeneras privadas con una capacidad reducida, siete en construcción y tres para alimentar carretillas y otra maquinaria de *handling*, de acuerdo con el recuento de Gasnam.

Aunque se trata de un sector poco maduro, “hay una clara voluntad política en Europa y en España de que los biocombustibles avanzados y los derivados del hidrógeno sean claves para la transformación del sector”, aseguró en su ponencia la directora general de Gasnam, en referencia al objetivo de la Unión Europea de un transporte pesado alimentado por energías renovables.

El hidrógeno es similar al diésel en autonomía y repostaje

España debería tener 78 hidrogeneras públicas



TRANSPORTE XXI

año de madurez del sector en adaptación tecnológica”.

Oscar Reyes, director de Operaciones de FM Logistic Iberia, resaltó que “más allá de que los grandes *tender* logísticos te pueden afectar mucho en la cuenta de resultados, el mercado está estable y las previsiones es que se va a mantener así en 2025”. Reyes advirtió que “los flujos tensos se ha demostrado que no son eficientes, por lo que no nos volvamos locos y busquemos la estabilidad”. Mientras, César Pérez, *Logistics Account manager* de InPost, resaltó entre los objetivos de la compañía la apertura de nuevos *hubs* en España para ganar en capilaridad, y el incremento de su red de puntos, que actualmente alcanzan los 12.000 en nuestro país. A su vez, Raquel Ruiz, *Global SCM head of Operations* de Teka Group, incidió en la necesidad de captar talento. “Quizá no hemos sabido vender bien nuestro sector”, apostilló.

Eventos

Bilbao, epicentro del *packaging* y la logística

La feria Empack y Logistics & Automotion, que ya trabaja en una cuarta edición, reunió a más de 2.200 profesionales, con el foco en la inteligencia artificial aplicada al sector, la sostenibilidad y la automatización

I. Eguía | A. Alday

Empack y Logistics & Automotion ha convertido a Bilbao en un punto clave para la innovación en *packaging* y logística. Easyfairs, organizador de la fe-

do el alto nivel de los asistentes”, señalaron a este periódico responsables de la organización, que ya trabaja en la próxima convocatoria, prevista para los días 18 y 19 de marzo de 2026.

La tercera edición, celebrada en el Bilbao Exhibition Centre (BEC) los pasados 26 y 27 de febrero, reunió a más de 2.200 profesionales, generando más de 3.500 interacciones comerciales. Uno de los aspectos más destacados por los expositores fue el perfil de los visitantes, que definieron como “profesionales, con un profundo conocimiento del sector”. A pesar de que algunos señalaron una menor afluencia en los pa-

transporte de mercancías y logística inversa en el comercio electrónico. En esta línea, la Keynote de Álex Rayón, doctor en Informática y Telecomunicaciones, analizó el impacto de la IA en la toma de decisiones estratégicas y la optimización de procesos empresariales.

Innovación

Además, la innovación tuvo un papel protagonista en la jornada organizada por el cluster vasco de la logística, MLC ITS Euskadi. Temas como la computación cuántica, la IA en la movilidad eléctrica, el repar-

to con drones o la robotización en el almacenamiento marcaron el debate.

La computación cuántica aplicada a la logística fue abordada por Antón Asla, gerente de innovación de Erhardt, quien detalló las tres aplicaciones en las que trabaja la compañía. En concreto: el llenado óptimo de contenedores marítimos, la planificación de rutas de distribución y la optimización del espacio y tiempo en la manipulación de mercancías en los almacenes.

En el ámbito de la inteligen-

La IA tuvo un papel protagonista en las jornadas



Responsables de Uniport y Puerto de Bilbao con J. Peidro, de Ewals (dcha.).



Un momento de la jornada sobre el impacto de la IA en el transporte.



ria, ha hecho un balance “altamente positivo” de esta tercera edición, consolidándose como una cita de referencia en el norte de España. “Expositores y colaboradores nos han trasladado buenas sensaciones, destacan-

Jornada organizada por MLC ITS Euskadi.

sillos respecto a ediciones anteriores, destacaron la alta asistencia a las conferencias, con el cartel de ‘completo’, reflejo del creciente interés del

sector por la innovación y el conocimiento técnico. Las jornadas giraron en torno a cuatro ejes estratégicos: inteligencia artificial aplicada a la logística, sostenibilidad en el *packaging*, optimización del

El evento generó más de 3.500 interacciones



EASYFAIRS



cia artificial, María Teresa Linaza, directora de promoción y desarrollo institucional de Vi-comtech, expuso soluciones enfocadas en la descarbonización de la cadena logística, la eficiencia energética y el consumo de vehículos eléctricos.

Por su parte, Miquel Gutiérrez, responsable comercial del Irizar ie truck, presentó las ventajas de su camión eléctrico, destacando la autonomía, ca-

UniportBilbao moderó una jornada sobre valorización de residuos.

El evento reunió en el BEC a más de 2.200 profesionales.

pacidad de carga y opciones de conectividad.

Fernando Castillo, director general de Novaltia, puso el foco en el uso de drones para la distribución de última milla de medicamentos y otros productos no farmacéuticos en zonas de difícil acceso.

Al mismo tiempo, Transportes Jaylo, junto con AR Racking y MRC Soluciones, expusieron el caso de éxito de su almacén semiautomático de 17.000 metros cuadrados en Tudela, diseñado para la sueca SKF.

En la optimización de almacenes, Ulma Handling Systems presentó su trabajo con la empresa catalana Cosgra, destacando mejoras en la gestión y preparación de pedidos.

La búsqueda de soluciones más eficientes, una constante

Por su parte, Smartlog mostró su colaboración con Eroski, centrada en la automatización y digitalización avanzada para ganar eficiencia y sostenibilidad en la cadena de suministro.

La búsqueda de soluciones más eficientes y competitivas fue una constante entre los asistentes, reflejando el creciente interés del sector por las nuevas tecnologías. Digitalización, automatización y sostenibilidad marcaron el pulso de un evento que se queda en Bilbao.



Jornada sobre las implicaciones del reglamento europeo de envases y residuos.



Alex Uribe y Óscar Hortigüela (A-Safe España).



Ramiro Caneiro (Forankra).



Gemma Verduo (Allernet).



Representantes de Kaira en su stand.



Jaume Panadès (Locabri).



Marítimo

Sevitrade pone el foco en el puerto de Castellón

El grupo sevillano proyecta invertir 30,8 millones de euros en un complejo logístico para el almacenamiento de graneles sólidos y líquidos en la dársena sur del enclave

Antonio Martínez | Valencia
Sevitrade ha puesto el foco en Castellón con el objetivo de impulsar su negocio logístico en España. A las inversiones en Sevilla y Motril en los últimos años, el grupo sevillano, que preside Javier García Senent, sumará la puesta en marcha de un complejo logístico para el almacenamiento de graneles sólidos y líquidos en la dársena sur del Puerto de Castellón. El objetivo no es otro que crecer con fuerza en el corazón del arco Mediterráneo.

Para ello, Sevitrade proyecta una inversión de 30,8 millones de euros en el complejo que permitirá el almacenamiento de cereal en grano, fertilizantes y mercancía sólida en general. Asimismo, dispondrá de una serie de depósitos para el almacenamiento de melaza, aceite, productos químicos y líquidos en general. La superficie total construida será de 20.799 metros cuadrados, con dos naves de 8.640 y 10.920 metros cuadrados, respectivamente. El complejo tendrá cargaderos para camiones y un lavadero.

Las naves tendrán una capacidad total de almacenamiento pa-

ra 60.000 toneladas, en dos bloques diferenciados. En el patio exterior, se dispondrán ocho depósitos. Dos serán para melazas y aceites, con una capacidad de 8.675 metros cúbicos. Los seis restantes, con una capacidad unitaria de 3.079 metros cúbicos, se destinarán a productos químicos y líquidos en general.

Para el llenado de los depósitos se ejecutará un rack que comunicará las instalaciones con los muelles de atraque en la dársena sur del enclave.

El proyecto se encontraba, al cierre de esta edición, en fase de alegaciones y observaciones abiertas por la Autoridad Portuaria de Castellón.

Sevitrade, empresa de origen familiar, que el pasado año celebró sus 35 años de vida, centra su actividad en la consignación de buques, estiba/desestiba y almacenamiento de productos sólidos y líquidos a granel. En 2023, las ventas del grupo superaron los 15 millones de euros, con un crecimiento del 15,3 por ciento.



Operaciones de Sevitrade en el puerto de Sevilla.

Carretera

Orvipal pisa el acelerador

La compañía murciana de transporte por carretera ampliará su flota con 100 camiones portavehículos

TXXI | Murcia
Orvipal sigue dando pasos en su estrategia de expansión y crecimiento. La compañía murciana, con sede en Lorquí, ampliará su flota con la adquisición de un total de 100 camiones portavehículos para reforzar sus servicios de transporte de vehículo terminado.

La incorporación de las nuevas unidades se llevará a cabo de forma escalonada. El operador ha iniciado la compra de las 30 primeras unidades del modelo Scania Super 460 P, cuya entrega fi-

nalizará este mes de marzo. A lo largo del año, se sumarán las siguientes 70 unidades.

De este modo, Orvipal dispondrá durante este ejercicio de una flota total de más de 500 camiones portavehículos, compuesta por vehículos de flota propia y de sus colaboradores.

“Esta adquisición potenciará nuestros servicios de consignación, transporte y almacenamiento”, destacan desde la compañía de transporte a través de un comunicado. En un periodo de un

año y medio, Orvipal ha logrado incrementar su flota propia en un 40 por ciento. Con la nueva ampliación prevista, espera un aumento adicional del 70 por ciento para finales de año.

Los vehículos estarán equipados con la carrocería LOHR 1.53, que “destaca por su avanzada hidráulica, diseñada para optimizar el proceso de carga y descarga de vehículos, aumentando la eficiencia operativa y la seguridad en cada maniobra”, añadieron los mismos interlocutores.

T

FLASH

Marítimo

Perú prepara la gran cita portuaria

La industria portuaria y logística de América Latina se pondrá al día de los actuales desafíos económicos, operativos y logísticos que inciden en el transporte marítimo durante el evento que está organizando AAPA Latam en Lima, del 24 al 27 de junio. El congreso AAPA Latam Perú 2025 reunirá a más de 600 profesionales, que analizarán las nuevas dinámicas que se están redefiniendo para mantener la competitividad en la industria marítima y portuaria latinoamericana. La implementación de tecnologías avanzadas, la descarbonización y el nuevo mapa de las alianzas navieras serán los principales ejes del debate.

Ferrocarril

Adif modernizará las locomotoras de sus centros

Adif ha adjudicado por 62,55 millones de euros el contrato para la modernización y el mantenimiento de 43 locomotoras que operan en sus centros logísticos, prestando servicios de maniobras y de última milla en terminales de transporte de mercancías o dando soporte en trabajos de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas locomotoras, de la serie 311, están ubicadas en diferentes instalaciones logísticas de las áreas territoriales Norte, Noroeste, Noreste y Centro.

Transitarios

Transnatur amplía sus servicios con Canarias

La transitaria Transnatur abre un servicio directo con los puertos de Lanzarote y Fuerteventura desde Barcelona y Valencia. Las salidas se mantienen los viernes desde Barcelona, y los sábados desde Valencia, con un tiempo de tránsito de 7 días, señalan desde Transnatur a través de una nota. “Es un valor añadido al servicio ofrecido con Canarias durante años con consolidado propio y tránsitos directos” a sus oficinas en Las Palmas y Tenerife.

Carretera

TLX avanza en su apuesta por la electromovilidad

A. Martínez | Murcia
La compañía Transportes y Logística TLX, flotista murciano especializado en la distribución de mercancías de última milla para gran consumo y alimentación, sigue dando pasos en su apuesta por la electromovilidad. La compañía, que dirige Ángel Sánchez Serrano, está acometiendo una incorporación gradual de nuevas unidades eléctricas que se sumarán a su flota. Y es que el operador acaba de reforzar su compromiso con la descarbonización incluyendo en su flota el Volvo FH Aero Electric, último modelo del fabricante sueco. Este vehículo se suma a la flota de camiones Volvo FH Electric con los que la compañía ya venía operando, según han señalado fuentes de la compañía, conso-

lidando así un modelo de transporte más sostenible y eficiente. El nuevo modelo, con una autonomía de hasta 300 kilómetros, tiene hasta 490 kW de potencia, y permite el transporte de hasta 44 toneladas de carga. Transportes y Logística TLX alcanzó en 2023 unas ventas de 14,6 millones de euros, según el Registro Mercantil.



Transitarios

Anexa Logística duplicará su oferta en Valencia

TXXI | Valencia
El operador Anexa Logística impulsará su negocio en la provincia de Valencia con la puesta en marcha de una plataforma logística de 22.000 metros cuadrados, tras haber alcanzado un acuerdo con la promotora Alcalans.

El centro, ubicado en la localidad de Loriguilla, está en fase avanzada de construcción. Alcalans adaptará el proyecto,

que iba a consistir en una plataforma logística estándar multiinquinilino a las necesidades de Anexa Logística que precisa contar con una nave mixta para realizar operaciones de *cross-docking* y logística monoquinilino. La operación ha sido asesorada por Inmoking.

La plataforma se está ejecutando sobre un solar de 36.530 metros cuadrados, bajo la modalidad 'llave en mano'.



Futura plataforma de Anexa Logística en Loriguilla (Valencia).



BWAW, REFERENTE EN MATERIA DE IGUALDAD

La quinta edición de la Barcelona Woman Acceleration Week, organizada por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, puso el foco en los retos para acelerar el paso hacia la paridad real en sectores clave de la economía. El encuentro contó con 71 *speakers* y un total de 15 sesiones.

Carretera

La ola de concentración sigue

Grupo Caliche vuelve a ampliar sus activos en Murcia con la compra de Suditrans y la multinacional belga Ninatrans se hace con Sealog

TXXI | Bilbao

La adquisición de empresas de transporte por carretera en España, un negocio que genera más de 27.000 millones de euros al año, se intensifica. Entre los protagonistas de los últimos movimientos destacan el Grupo Caliche, que vuelve a ampliar sus activos en Murcia con la compra de Suditrans, y la multinacional belga Ninatrans, que se ha hecho con Sealog.

El Grupo Caliche ha tomado el control de Suditrans, la empresa del actual presidente de la patronal murciana Froet, Pedro Díaz Martínez, que centra sus servicios en el transporte frigorífico internacional por carretera de productos perecederos a través de una flota de 35 camiones. El operador tiene, desde 2007, su sede principal en el Centro Integrado de Transportes de Murcia (Citmusa), con 10.000 metros cuadrados de superficie, que incluye una cámara frigorífica con capacidad para 15.000 palés. Además, también tiene otras dos plataformas logísticas en la comunidad murciana que suman otros 6.000 metros cuadrados. La empresa murciana obtuvo una cifra de negocio de 6,1 millones de euros en 2023, un 0,8 por ciento más que los ingresos del ejercicio anterior, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.

El acuerdo con Caliche, que incluye la compra de los equipos, infraestructuras y cartera de clientes, también establece la continuidad de la marca comercial de Suditrans y de su equipo directivo, con el objetivo de facilitar el proceso de integración.

La nueva compra se suma a la de EGD Logistics, que ha posibilitado duplicar en el último año su capacidad de almacenamiento, superando en la actualidad los cuatro millones de metros cúbicos repartidos en 50 centros. Entre ellos, una plataforma autosuficiente energéticamente en la capital murciana con capacidad para gestionar hasta 200.000 palés anuales. Además, en 2022 también tomó el control del transitario murciano Inter Service Transit (IST).

Por otro lado, la compañía belga Ninatrans ha adquirido a Sealog, con sede en Quer (Guadalajara), con el objetivo de impulsar las actividades de transporte con carga aérea desde y hacia la península ibérica, según apuntan desde Ninatrans. Sealog, que opera con una flota de 50 cabezas tractoras y 70 semirremolques, ofrece servicios de transporte internacional para la industria auxiliar de automoción, frío agroalimentario industrial y electrodomésticos, entre otros sectores con cargas de valor añadido.



El contrato de arrendamiento de los terrenos se firmó en la sede de la consejería andaluza de Fomento.

JUNTA DE ANDALUCÍA

Carretera

Calsina Carré hace escala en Algeciras

Invertirá 6 millones en un *parking* seguro y una plataforma de *cross-docking* para impulsar sus tráficos con el norte de África

Transporte XXI | Algeciras

Transportes Calsina y Carré invertirá alrededor de 6 millones de euros en unas instalaciones para impulsar sus tráficos con el norte de África, donde ya opera, en el sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras. El grupo catalán construirá un aparcamiento seguro para vehículos pesados, que incorporará servicios para los transportistas como el que tiene en su sede central en Pont de Molins (Girona).

El equipamiento, que tendrá capacidad para 250 plazas, contará con la certificación europea de aparcamiento seguro (ESPOG). Además, el proyecto incluye una plataforma de 2.000 metros cuadrados de superficie destinada a operaciones de *cross-docking* y/o almacenamiento de mercancías en régimen de almacén aduanero.

Esta instalaciones se ubicarán en una parcela denominada CIS-CTTI (Centro Integrado de Servicios y Centro de Transporte y Tránsito Internacional) del sector San Roque, que “impulsarán la conectividad y seguridad logística en el estrecho de Gibraltar, con una clara y decidida vocación intermodal de futuro”, según señala un comunicado de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

La consejería formalizó recientemente el contrato de arrendamiento del suelo, una parcela de más de 36.000 metros cuadrados de superficie, a Transportes Calsina y Carré para desarrollar el proyecto. El grupo catalán está creciendo en el norte de África. Finalizó el año pasado anunciando la ampliación de su plataforma en Túnez, destinada sobre todo al sector de la automoción, en 2.000 metros cuadrados hasta los 10.500. Construye otra plataforma de 22.000 metros cuadrados en Tánger y realizó un total de 21.840 viajes entre Marruecos y España en 2024.

Transportes Calsina y Carré ha duplicado el volumen de negocio y quintuplicado el resultado neto en cinco años. El operador, a cuyo frente está la tercera generación, ha pasado de una facturación de 104,36 millones de euros en 2019 a los 212,13 millones en 2023. Y de un resultado neto de un millón de euros a los 5,6 millones durante el mismo periodo, según el Registro Mercantil.

La compañía “será un socio estratégico para el futuro del transporte y la movilidad de las mercancías en el marco de los intercambios comerciales del estrecho de Gibraltar”, señaló la consejera de Fomento, Rocío Díaz, durante el acto de la firma del acuerdo.

Servicios

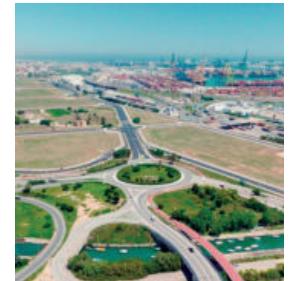
La ZAL de Valencia recibe nuevas ofertas

A. Martínez | Valencia

El segundo concurso abierto por VPI Logística, sociedad promotora de la ZAL del Puerto de Valencia, ha demostrado un renovado interés de operadores y promotores inmobiliarios por instalarse en esta zona *prime* del sector inmo­logístico de la capital del Turia.

Tramesa, Maltrasinter de Grupo Cosco, Accolade y Nederval han presentado ofertas a las tres manzanas con 94.731 metros cuadrados de superficie que VPI

sacó a concurso a finales del pasado ejercicio y que permitirá atraer nuevas inversiones, según señalaron desde la entidad portuaria.



Operadores Logísticos

Disayt proyecta doblar su red

TXXI | Imárcoain

Disayt planea extender su huella logística desde su actual red de siete delegaciones, que suman una su-

perficie de 50.000 metros cuadrados, para alcanzar, en los próximos cinco años, los 20 centros operativos. Este desarrollo tiene entre sus pilares la diversificación de servicios y la automatización. En este ámbito, el operador destinó, el pasado año, 4 millones de euros para incorporar 21 robots en su almacén farmacéutico. El proyecto se desarrolló dentro de sus instalaciones centrales, en la Ciudad del Transporte de Pamplona, en Imárcoain.



Carretera

Conde Fernández Hnos. refuerza su logística

I. Eguía | A Coruña

Conde Fernández Hermanos continúa con su apuesta por aumentar la capacidad logística. El operador gallego ha comprado un terreno de 5.000 metros cuadrados en el municipio de Oleiros, situado 10 kilómetros de la capital coruñesa, para desarrollar una nave de unos 3.900 metros cua-

drados. La compañía comenzará en los próximos meses los trabajos de construcción con el objetivo de que la instalación se encuentre finalizada en 2026. Esta nueva plataforma, la séptima de Conde Fernández Hermanos, posibilitará elevar su superficie de almacenamiento hasta los 25.000 metros cuadrados.

Ferrocarril

Grupo Comsa modernizará los vagones de Pecovasa

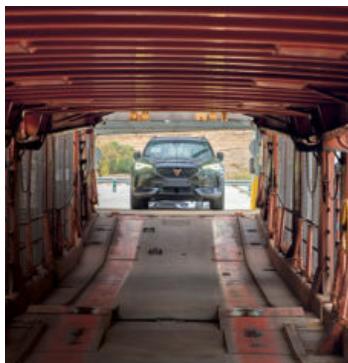
Se adjudica el contrato por un importe de 10,3 millones

A. Martínez | Madrid

Grupo Comsa Corporación, a través de su filial GMF Railway Maintenance Service, se ha adjudicado la modernización de una parte de la flota de vagones portavehículos de Pecovasa Renfe Mercancías. La compañía se ha adjudicado el contrato por un importe de 10,3 millones de euros en una licitación en la que también presentó oferta la UTE formada por las empresas Siderúrgica Requena e Invatra Alcazar, que ofertaron por 10,6 millones.

Pecovasa Renfe Mercancías ha valorado, en la adjudicación a la filial de Comsa, que la compañía puede recepcionar en sus instalaciones los cien vagones y tiene una capacidad mensual de modificación de 12,5 vagones. Esto supone que en un plazo de ocho meses el operador ferroviario podrá tener su flota modernizada con un ancho de rodadura disponible para los vehículos a cargar en el piso inferior del vagón una vez transformado de 2.800 milímetros y una altura disponible en el centro del piso inferior del vagón una vez transformado de 1.800 milímetros, según han explicado fuentes del operador intermodal a Transporte XXI.

Con la adjudicación de Pecovasa, GMV refuerza su negocio de reparación y modificación de locomotoras y vagones en España. La filial de Comsa viene de lograr numerosos contratos internacionales en Arabia Saudí, Portugal y Chile.



Operación de carga en un vagón de Pecovasa.

T

FLASH

Servicios

UTA Edenred cierra un acuerdo con la nueva área de servicio AOIL

UTA Edenred, proveedor de servicios de movilidad en Europa y empresa perteneciente a Edenred, ha cerrado un acuerdo de distribución con el Área de Servicio AOIL de Borrassa (Girona). La alianza permite que la tarjeta de UTA Edenred tenga exclusividad como medio de transacción para el suministro de gasóleo y AdBlue en esta área, ubicada en un punto estratégico de la AP-7.

Servicios

TDRJOBS lanza nuevos servicios

TDRJOBS, portal de empleo especializado en logística y transporte, ha lanzado nuevos servicios de soporte de selección a empresas, con el objetivo de agilizar los procesos y paliar la escasez de talento en el sector logístico. Desde su lanzamiento, TDRJOBS ha reunido una comunidad de más de 25.000 conductores de camión y 4.000 profesionales específicos en logística, incluyendo jefes de tráfico, gestores de flota y más perfiles especializados.

Transitarios

Lamaignere Colombia obtiene la certificación de IATA

Lamaignere avanza en su estrategia de crecimiento y optimización de procesos en el mercado colombiano. La transitaria ha informado, a través de una nota, que Lamaignere Colombia ha obtenido la certificación de IATA, un "reconocimiento clave en la industria del transporte aéreo".



Elisa Rodríguez, Marco Huedo y Sandra Sánchez (Grupo IFS), en un momento del evento en Madrid.

Transitarios

Grupo IFS enseña su logística

Reúne a más de 250 profesionales del sector en un evento en Madrid

TXXI | Madrid

El Grupo IFS ha aprovechado el tirón logístico de Madrid para presentar sus credenciales. El operador logístico neutral (NLO) organizó un evento corporativo en la capital, que logró reunir a más de 250 profesionales y actores clave del sector. El encuentro sirvió para analizar los retos de futuro y las tendencias que están transformando la industria, en un contexto desafiante, así como para intercambiar ideas y generar alianzas.

Durante la jornada, el operador neutral, puso en valor su *hub* de Madrid y presentó nuevos produc-

tos, como la división 'E-Logistics', impulsada en el último año para optimizar el reparto de mercancías gracias a la proximidad de sus instalaciones con el aeropuerto de Barajas. "Madrid se ha convertido en un punto clave para la carga aérea en Europa, y nuestro reto es seguir impulsando su desarrollo con soluciones innovadoras y adaptadas a las necesidades del sector", explicó Elisa Rodríguez, responsable de la división Air y E-Logistics de IFS.

El encuentro también puso el foco en el compromiso del grupo con el tejido logístico madrileño y la expansión de su oferta de servicios.

Operadores Logísticos

HAVI arranca 2025 en positivo

Récord de operaciones y un nuevo centro de distribución en Madrid

TXXI | Madrid

HAVI sigue quemando etapas en su proyecto de nuevo centro de distribución de San Fernando de Henares (Madrid). Las instalaciones, actualmente en fase de construcción, estarán operativas en el segundo semestre de 2025, según ha avanzado la compañía.

Las nuevas instalaciones de HAVI se asientan sobre una parcela de 57.000 metros cuadrados y contarán con 30.000 metros cuadrados de nave. La plataforma dispondrá de 7.000 metros cuadrados destinados a frío negativo y otros 7.000 a frío positivo. Al mismo tiempo, la instalación va a tener dividido el flujo de camiones y vehículos ligeros para garantizar la mayor segu-

ridad en las operaciones. La nueva plataforma, que contará también con 2.400 metros cuadrados de oficinas, se encuentra ubicada a menos de 15 kilómetros del centro de la capital, lo que generará un ahorro del 12 por ciento de los kilómetros recorridos al año y el consiguiente recorte de las emisiones.

El operador ha anunciado que cerró 2024 con cifras récord de operaciones. En concreto, alcanzó un volumen total de 229.163 toneladas gestionadas en 2024, lo que significó un incremento del 7,1 por ciento. El crecimiento responde, en gran medida, a la inversión de casi 4 millones realizada en la mejora de sus operaciones en España, apuntan desde la compañía.

LA MEJOR INFORMACIÓN LOGÍSTICA SIEMPRE A TU ALCANCE

www.transportexxi.com

GRATIS
PARA SUSCRIPTORES

SÍGUENOS:

@TransporteXxi 
company/TransporteXXI 

INFÓRMATE:

(+34) 944 400 000
suscripciones@grupoxxi.com