

VICTORIA DE PRESTIGIO DEL SAN PABLO ANTE EL JUVENTUD DEPORTES 61A70



UN MIRANDÉS FAVORITO DESDE EL INICIO DEPORTES 71



AGRICULTURA EL FONDO DE GARANTÍA AGRÍCOLA

NO CONSIGUE VENDER LOS SILOS DE PANCORBO Y LERMA PÁGINA 26

Diario de Burgos

EDICIÓN MIRANDA

EDICIÓN DOMINGO

342 días para la liberalización de la AP-1

DB+ As+ Mujer Hoy

2,50 €

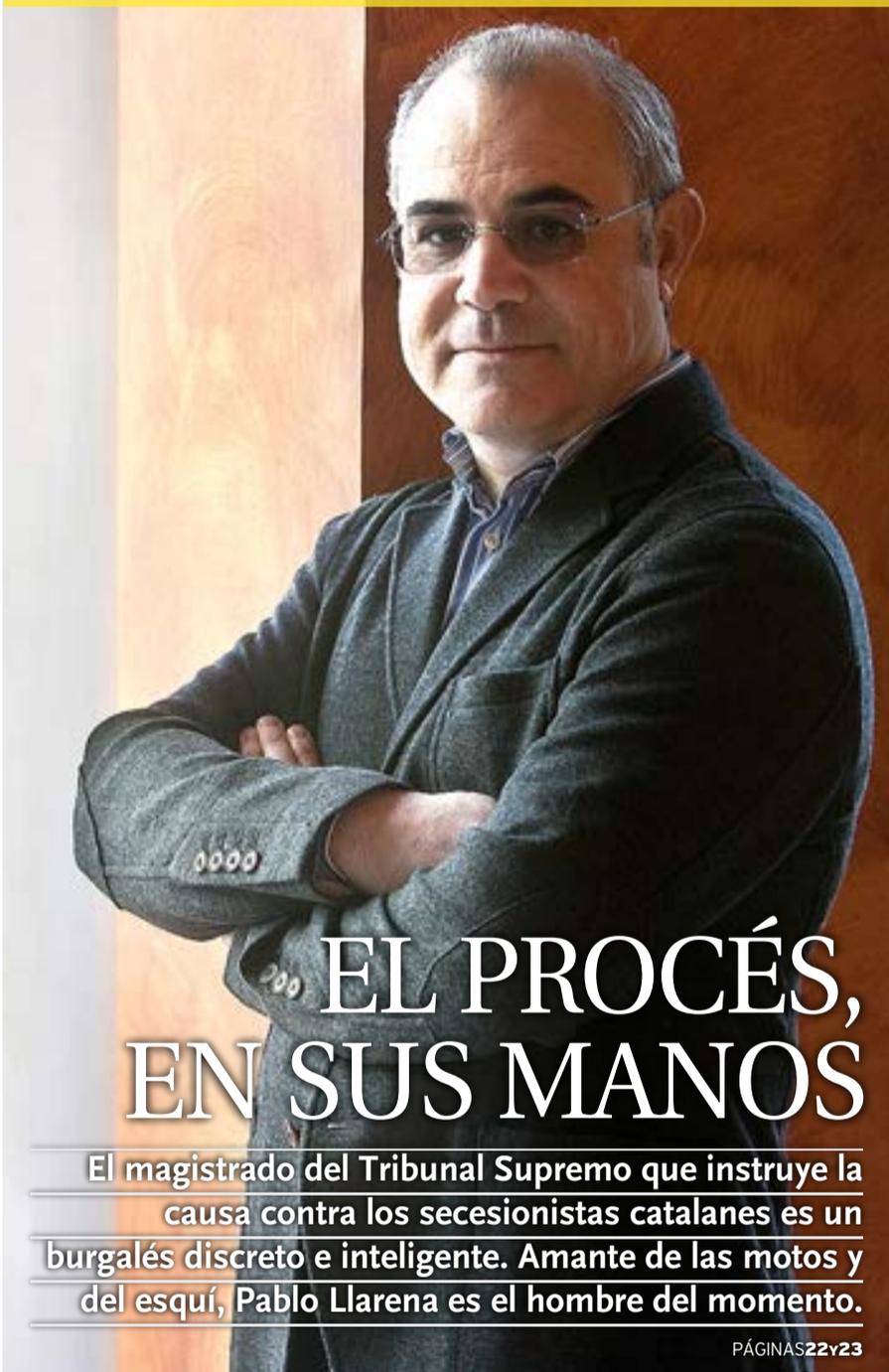


Domingo, 24 de diciembre de 2017 | Número 40.598

FUNDADO EL 1 DE ABRIL DE 1891

Venta conjunta e inseparable con Diario AS. (precio ref. OJD 1,83 euros). Oferta limitada a la provincia de Burgos

JUSTICIA



EL PROCÉS, EN SUS MANOS

El magistrado del Tribunal Supremo que instruye la causa contra los secesionistas catalanes es un burgalés discreto e inteligente. Amante de las motos y del esquí, Pablo Llarena es el hombre del momento.

PÁGINAS 22 y 23

ENTREVISTA | SECTOR LOGÍSTICO

Miranda estará conectada con los grandes puertos del Mediterráneo

Antonio Herzog, presidente de JSV Logistic, que construye un centro logístico en suelo de Rottneros, detalla en DB el ambicioso proyecto

PÁGINAS 34 y 35



ADEMÁS

Once decretos permiten contratar once obras por 200.000 euros

MIRANDA 36

Cazado tras grabarse conduciendo a 272 kms. por hora en la A-231, en Padilla

PÁGINA 24

ENTREVISTA | PERIODISTA

ÁLEX GRIJELMO

«En Twitter se usa un lenguaje muy asertivo y se escriben muy poco términos como 'quizás' o 'tal vez'»

PÁGINAS 16 a 18



JULIÁN AUTO-SPORT
EDIFICIO GRUPO JULIÁN

Ctra. Madrid Km. 234
(A 800m. del nudo LANDA)
BURGOS
Tel. 947 267 085

#57

Conducir hasta la base de un arcoíris

#TheSwiftList
¿Cuál es tu lista?
Descubre más en suzuki.es

Nuevo **SWIFT**

Consumo combinado: desde 4,0 hasta 4,9 l. / 100 Km.
Emisiones CO₂: desde 90 hasta 110 g. / Km.



Suzuki recomienda

Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto



Way of Life!

Entramos en el desmantelado complejo de Rottneros para analizar con el promotor del proyecto de centro logístico de JSV los detalles de esta nueva instalación que habilitará en Miranda una extensión de la actividad de movimiento de mercancías que tienen los puertos del Mediterráneo.

¿Cómo fue su primer contacto con el transporte y la logística?

Vine a Miranda en el 73 a Transporte Ebro, aunque no tenía experiencia en este mundo. Empecé a llevar la terminal de contenedores de Miranda, que entonces era la única junto a Madrid y Barcelona. Ahí empecé mi vida en el mundo de la logística.

Después pasa a la naviera Pinillos

para crear la delegación de la zona norte, y luego crea en Miranda Nenufar Shipping, ¿no?

Sí. Trabajábamos con el Puerto de Bilbao con dos barcos, pero debido a las huelgas tomamos la decisión de quitar un barco e hicimos un corredor ferroviario desde Miranda a Marín, estuvimos trabajando con hasta 12 trenes semanales desde la terminal de contenedores mirandesa, que estaba donde el paso a nivel de Reposa en una explanada de 15.000 metros cuadrados.

¿Y eso desaparece por...?

Nenufar, por circunstancias que no viene a cuento comentar ahora, desapareció. Desde ese momento, el proyecto fue perdiendo fuelle porque, además, no había un equipo específico para defender el proyecto mirandés. Para defender los intereses de Miranda hay que sentirse de aquí.

En su día ya logramos mover 12 trenes semanales con Marín»

En cierto modo es conseguir algo que se perseguía para Miranda desde hace tiempo»

¿Defraudado con el pasado?

En parte ha sido un sufrimiento, porque en materia de ferrocarril se podía haber hecho bastante más por él. En este momento estamos, no en la misma situación, pero no se ha avanzado todo lo que se tenía que haber avanzado en el mundo del transporte por ferrocarril.

¿Cuándo surge JSV Logistic?

Hablamos del 94, se creó trabajando inicialmente para Nenufar. Poco a poco fuimos buscando sitio dentro del mundo del *shipping* y de la logística, y sobre todo trabajando muy intensamente en la innovación. JSV está muy reconocido por sus patentes, por su capacidad de buscar soluciones a cualquier problema que haya en materia de logística y de transporte para los clientes. En este momento tenemos una pata muy importante que son las líneas regulares con Canarias, y siendo punte-

ros en este aspecto, estamos desarrollando otras patas más dentro del sector como la línea con Italia con la que llevamos trabajando dos años en muy diversos sectores. Además, estamos explorando otras líneas con el norte de África que podrían arrancar el próximo año.

Y aquí entra el proyecto de centro logístico en Miranda.

Sí, con este proyecto conseguiremos un objetivo que perseguimos desde hace tiempo para darle a Miranda y su área de influencia las conexiones y salidas que demanda la zona. Este proyecto es un sueño de hace muchos años que no se logró por diferentes circunstancias y en que tengo especial empeño por mi apego a Miranda y a toda esta zona, en la que llevo trabajando toda mi vida. Esta es la oportunidad idónea para que se haga realidad. En cierto modo va a eliminar una frustración de no ha-

ber conseguido lo que llevábamos mucho tiempo tratando de conseguir los mirandeses con el tema de Miranda Logística.

Una zona muy demandada en materia logística.

Es que sabíamos desde hace muchos años de las posibilidades que tenía el emplazamiento, y eso es algo que nadie le puede quitar a Miranda, la situación estratégica que tiene y las conexiones que tiene. Y por mucho que se hagan cosas alrededor nunca serán igual a Miranda. Es algo que nos ha tocado y nadie nos lo va a poder quitar nunca.

En una entrevista que le hice en 2012 hablaba de que JSV iba a hacer en Ircio un puerto seco de Valencia. ¿Este proyecto actual retoma esa idea?

En parte es el germen de lo que ahora queremos hacer. Y este proyecto

incluso va más allá, porque se amplía para todo el Mediterráneo, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Algeciras... y además, como siempre hay que pensar en grande, podemos tener un futuro muy interesante haciendo de puente y conectando con el Atlántico y también hacia Europa a través del ferrocarril.

¿Y cómo recupera la ilusión y el interés por hacer algo en Miranda?

Nunca me había olvidado del proyecto pero sí lo había aparcado porque JSV estaba creciendo en otras áreas. Entonces llegó la insistencia de Roberto Martínez de Salinas, de Miranda Empresas. Eso ha sido fundamental. Además contamos con el apoyo de las autoridades portuarias de los puertos del Mediterráneo mencionados, así como de otras empresas navieras y empresas de terminales de contenedores del Mediterráneo.

¿Qué veremos en esos 175.000 metros que ha adquirido JSV Logistic?

Las obras están ya lanzadas, y en la primera fase vamos a poner una vía de unos 750 metros de largo, con la posibilidad de preparar otras dos vías más. La zona además estará preparada para que los que vengan aquí, principalmente las terminales de los puertos del Mediterráneo, tengan cada uno espacio en el que JSV se ocupe de todo en cuanto a la logística y servicios complementarios como transportes, *cross docking*, almacenes, *depot*, reparación... Tendrán aquí un espacio muy barato en comparación con los costos de los puertos en general. Así, para ellos va a ser mucho más rápido a la hora de hacer los servicios porque disponen en la terminal de los equipos necesarios para poder responder en un tiempo récord con el servicio demandado por sus clientes. Con las mercancías recogidas en Miranda, Haro, Logroño, Vitoria, Burgos... un amplio radio, se hace el tren y sale a cada sitio.

¿Cómo casa o compite este proyecto con las terminales de Pancorbo, Arasur y la proyectada en Ircio?

Primero hay que analizar que si se ponen tantas terminales es porque hay un interés y porque la ubicación es la ideal. El Puerto de Bilbao tiene mucho interés, como es lógico, en que todas las mercancías de su área de influencia vayan a su puerto. Es muy importante para los puertos tener interpuertos, porque permiten trabajar y optimizar los transportes. Aquí, los tráfico de esta zona tanto *import* como *export* se llevan a través del Puerto de Bilbao, pero las líneas directas que tiene Bilbao son principalmente con el norte de Europa y otras zonas. Entre el 70 y el 80% del tráfico es *feeder*, es decir, desde el Puerto de Bilbao se recogen mercancía de su zona de influencia y se mandan a otros puertos donde se espera a los grandes barcos de líneas transoceánicas.

¿Y qué cambia con el centro logístico de JSV?

Queremos dar la posibilidad a todo el mercado, a toda la actividad empresarial, y hablamos de 150 ó 200 kilómetros a los alrededores de Miranda, de que pueda llevar o traer muchísimo más rápido su mercancía a través de otros puertos que tienen líneas directas, no a través de servicios *feeder*. Se va a ganar tiempo, y al ganarse tiempo el coste va a ser mucho menor. Es usar la lógica y optimizar los costes, porque no es necesario que las mercancías hagan tantísimos recorridos. Vamos a darles las armas necesarias en costos y en servicios para que otros puertos del Mediterráneo puedan competir en esta zona.

La decisión de JSV de invertir aquí demuestra que la zona tiene potencial para este negocio.

Miranda y su entorno, y hablamos de esos hasta 200 kilómetros a la redonda es una zona muy importante a nivel industrial. Hemos hecho un estudio de la zona de influencia y es la más rica de España... Euskadi, Navarra, La Rioja, Burgos, Valladolid, Cantabria, incluso León. Y además la logística hace verdadera maravillas si está bien organizada.

Queremos traer el ancho de vía europeo y tener también una aduana»

Hay un importante apoyo de las autoridades portuarias del Mediterráneo»

La ubicación estratégica es algo que nunca nos van a quitar y que nadie tiene»

Esperamos empezar con los primeros trenes en mayo»

¿Qué tipo de mercancías podrán moverse?

Tenemos una diferencia con otras empresas, y lo que hacemos es inventar, patentar y fabricar algunos contenedores que se parecen a un camión, es decir, que pueden cargarse por arriba, por el lateral, por detrás, que es más ancho, más largo... Vamos directamente al cliente a cargar la mercancía y la transportamos, eso abre muchas posibilidades. Una de las fuerzas de la zona es el siderúrgico, y en este sector tenemos diez tipos de contenedores. Otros ejemplos son chatarra, o coches, que podemos llevar 6 en un solo contenedor. La zona es importante también por los vinos, las conservas, las industrias químicas... de todo, y vamos a poder dar el mejor servicio y al mejor precio para que pongan sus mercancías o traigan sus materias primas en o desde el Mediterráneo.

¿Hay ya recorrido cerrados?

Este proyecto tiene tres divisiones: Una, con las navieras internacionales, otra con las navieras cabotaje o corta distancia y, una tercera división, que es el tráfico nacional o internacional a través del ferrocarril con terminales interiores. Tenemos acuerdos cerrados y, en el caso internacional, estamos en conversaciones con el ferrocarril alemán para que cuando la terminal esté finalizando podamos avanzar en trámites concretos que pueden venir a Miranda. A eso, teniendo en cuenta

las líneas marítimas que JSV tiene con Canarias y con Italia, y las que estudiamos en Túnez y Argel, la oferta y las posibilidades para el cliente.

¿Qué poder tendrá la plataforma para atraer otras actividades?

Este tipo de instalaciones genera actividad. En el momento en el que estén aquí las navieras con sus contenedores tendremos mucho ganado para el éxito del proyecto. Y eso se completa con la idea que tenemos de tener nuestra propia aduana o depósito franco. Además ahora el empresario tiene un buen precio en Ircio, por ejemplo, y la empresa que allí se instale podrá tener nuestro servicio ferroviario.

¿Y solo el Mediterráneo?

Empezamos con eso, pero la idea es subir al Cantábrico y norte de Europa, porque queremos unir a través de Miranda las dos vertientes, que es lo que nos da la ubicación extraordinaria que tiene la ciudad.

¿Cuándo estarán los trenes?

Soy optimista y para primeros de mayo me gustaría tener el primer tren, y luego llegarán los demás. La idea es empezar con dos trenes semanales, pero una vía bien aprovechada y gestionada nos puede dar capacidad para siete u ocho trenes semanales.

¿Y en materia de inversión y empleo?

Hablamos de unos 4 millones para la primera fase, y luego hay otras fases a desarrollar, porque 175.000 metros cuadrados son muchos. El empleo es difícil cuantificarlo, pero habrá trabajos de control de accesos, manejo de trenes, preparación de los mismo, carga u descarga... Luego es necesario el transporte, transportistas que tengan sus plataformas y que se ocupen de recoger todo lo que llevan los trenes. Serán entre 40 y 45 contenedores por tren, multiplicado por los trenes semanales... habrá otra parte importante de empleo. Creemos que habrá oportunidades para otras empresas a raíz de nuestra instalación.

Así que hay muchas posibilidades de desarrollo del centro logístico.

Estamos a ver cómo somos capaces de luchar para traer a Miranda el ancho de vía europeo. Empezar a traer por ferrocarril mercancías de Europa. Hay fórmulas hasta en las que los camiones se montan enteros en el tren y viajan con servicios diarios entre *interlands*. Por eso queremos luchar también. Con el ancho europeo se trata de implantar un corredor ferroviario conectando Miranda y su área de influencia con zonas como Luxemburgo, por ejemplo.

Empieza a hacerse realidad, ¿ya respira tranquilo?

Es una cuestión de tiempo e inversión, para después trabajar en ello. Yo tengo la ventaja de llevar mucho años en esto, y además en este caso tengo el total convencimiento de las posibilidades de este centro logístico. Es, como toda iniciativa empresarial, un riesgo, pero en este caso, tras tantos años persiguiéndolo, es también cumplir un sueño que representa lo que creo que puede hacerse en y por Miranda.



FOTO: G.A.T.

ENTREVISTA | PRESIDENTE DE JSV LOGISTIC

Antonio Herzog

«Vamos a conectar por tren desde Miranda a las empresas de varias provincias con los puertos del Mediterráneo»