



Herzog, junto a Hernando, en las instalaciones de TCM coincidiendo con la primera salida de un tren desde la terminal mirandesa en octubre de 2018. A. G.

«Desde TCM tenemos un puerto especial para cualquier parte del mundo»

Antonio Herzog Presidente y fundador de JSV Logistic

Su crecimiento no pasa sólo por sumar vías sino también puntos de almacenaje y distribución o tener un puerto franco

CRISTINA ORTIZ



MIRANDA DE EBRO. Aterrizó en Miranda hace más de cuatro décadas por motivos laborales. Y lo hizo para gestionar una terminal de contenedores, una de las pocas que entonces había distribuidas por el país. Ese trabajo supuso su desembarco en un sector en el que no tenía experiencia. Pero la pasión que despertó en él ya entonces, y que no ha perdido con el tiempo, le han convertido en uno de los grandes expertos en el sector de la logística y la multimodalidad. Una labor que hace una semana reconocía la Sociedad Eu-

ropea de Fomento Social y Cultural, que le hizo entrega del Premio Europeo al Liderazgo y Éxito Empresarial 2021.

– **Ahora esos términos, logística o intermodalidad, están muy de moda, pero ¿qué implicaba hablar de ello hace casi 30 años?**

– Todo ha cambiado muchísimo. Cómo se trabajaba entonces no tiene nada que ver con lo que se hace ahora, ni el sistema ni el modelo. Ahora hay que unir todo lo que es la cadena de servicios.

– **¿Cómo ha evolucionado el mundo de la logística?**

– El cambio más profundo es el que se está viviendo en este momento. El costo de los barcos se ha triplicado y el del combustible también ha subido, por lo que hay que buscar otra forma de enfocar el negocio completamente diferente. Nosotros ahí hemos apostado por utilizar mucho más el ferrocarril, apoyándonos en los contenedores especiales y creando puntos estratégicos como puede ser la terminal de Miranda y puertos 'hub', como Alicante, para quitar carga en barcos y meter esos contenedores a través del ferro-

carril, llegando a donde nosotros queremos. Así mejoramos muchísimo el servicio y bajamos los costos. Por ejemplo, ya hemos introducir el ferrocarril en la ecuación del servicio de Canarias. Eso es algo muy innovador.

– **En esa apuesta por el ferrocarril, ¿qué papel juega Miranda y hasta dónde puede llegar**

– Ahora mismo estamos en pleno desarrollo de Miranda. Tenemos una línea con Barcelona para otras navieras y la nuestra de Turquía, pero nuestro 'hub' de Alicante también tiene que alimentarse. Si antes teníamos tres barcos, ahora hacemos lo mismo con uno y el resto con el ferrocarril. La previsión pasa por meter un corredor ferroviario entre Miranda y Alicante. Empezaremos con uno, que es como hay que hacerlo, y después iremos a dos..., lo que haga falta. Haremos lo que nos pidan los clientes, evidentemente, pero la apuesta es la multimodalidad.

– **Un reto importante.**

– Lo bueno es que todas las inversiones e infraestructuras ya las tenemos hechas. Es más sencillo trabajar con trenes, que sabes

cuándo te llegan. Se trabaja más tranquilo que con un goteo de camiones. Además, el tema del CO2 es importantísimo. JSV lo ha cogido como bandera. Esperamos en muy poco tiempo reducir una cantidad muy importante de dióxido de carbono. Se buscará hacer las conexiones multimodales lo más eficientes posible y, sobre todo, sostenibles. No es solo un objetivo nuestro, nos lo demandan también los clientes, las multinacionales. Tenemos ahí un campo que explorar y estamos preparados.

«El mejor comportamiento»

– **Hace décadas que se habla en Miranda de su ubicación como punto estratégico logístico. De hecho, hubo varios intentos por crear una terminal, incluida la propuesta por Miranda Logística o el proyecto de Ircio, pero ninguno se llegó a materializar hasta que la impulsó TCM.**

– Yo fui uno de los artífices de Miranda Logística y fue la mejor idea, unida al mejor comportamiento de un pueblo, en general. Gente que cogía sus 100.000 pesetas y

era socia. Yo hice una inversión muy fuerte con tres empresas, sabiendo que era a fondo perdido. Mira la importancia que tenía para el pueblo ese proyecto. Pero muchas personas y, sobre todo, entidades no estuvieron a la altura de las circunstancias. Nos dejamos comer el terreno y se hizo Arasur, cuando nuestro proyecto era muy comprable y tenía mucho futuro.

– **Pero no salió.**

– No tuvimos ni un solo apoyo y éramos 70 y 80 socios, personas con nombre propio y empresarios que queríamos que Miranda fuera para adelante. Tiramos todo lo que pudimos. Años después, cuando mi empresa ya había avanzado, se me ocurrió la loca idea de montar una terminal por mi cuenta. No teníamos nada, pero nos gastamos casi 5 millones, para hacer una apuesta por Miranda, porque esto tiene futuro.

– **TCM se convirtió, años después, en esa plataforma logística tan esperada tras el fracaso también del Cylog de Ircio.**

– En el proyecto de Ircio estamos hablando de una inversión de 12 millones, para empezar. Hay que

LAS FRASES



Antonio Herzog, con el premio, acompañado por su hija Sonia. E. C.

disponer de un montón de dinero, que no es el caso de Miranda y si no recibes ayuda no lo puedes hacer. Después hace falta el conocimiento y eso JSV sí lo tiene, tanto de los sistemas como de los clientes. Así que la hemos puesto en marcha. Ahora mismo lo tenemos claro, y Miranda es una parte muy importante del desarrollo, pero también estamos viendo la posibilidad de coger otra terminal muy diferente a esta.

– **De las mercancías que gestiona JSV, ¿cuántas mueve a través de TCM y cuál es el objetivo a futuro?**

– Desde Miranda, el año pasado se manipularon 180.000 toneladas y en 2019, 120.000. Si miramos todos los camiones que pasan por la ciudad y por su zona de influencia en un radio de 150 kilómetros, podemos tener más de 3 millones de consumidores. Además, hay un número muy importante de fábricas en Euskadi, Navarra y Burgos que necesitan exportar. Nosotros desde Miranda tenemos un puerto especial para cualquier parte del mundo. Las navieras que tenemos ahí son las más importantes, a través de Barcelona, Valencia o Alicante u otras terminales. Navieras que te traen o te ponen las mercancías en cualquier punto del mundo. Miranda es una zona importantísima de cara a que monten distribuciones y centros de consolidación. Esa es la riqueza de la zona. No se puede hablar sólo de ferrocarril y del camión, hay que hablar de todo: almacenaje, distribución, aduanas, un depósito franco que facilite y haga que el cliente quiera tener muy cerca sus mercancías...

– **¿TCM es un punto de partida para otros negocios, el germen de algo que puede crecer más?**

– En eso estamos. Nuestro objetivo no es que pongamos en marcha las 3 o 4 vías que tenemos previstas en el terreno, es que ahí se pongan empresas, en nuestro suelo o Ircio, que vengan y aprovechen el ferrocarril diario a Barcelona. Y, si es necesario, les preparamos un almacén propio, firma-

mos un contrato, les damos las llaves y a trabajar. Y no sólo habrá un carretillero para trasladar los contenedores. El movimiento requiere de personal de almacén, camiones de reparto... Queremos que se vean las ventajas de TCM al unir todos los servicios logísticos.

«**Muchas consultas**»

– **¿Alguna empresa se ha interesado ya por implantarse en las instalaciones de TCM?**

– Hemos tenido muchas consultas pero no hemos podido poner en marcha ninguna. Teníamos una iniciativa preciosa que aún no se ha puesto en marcha y por la que estábamos luchando con Arasur, que le daba todo. Pero nosotros no podemos, no contamos con ninguna subvención y no podemos regalar nuestro negocio. Además, hemos tenido tres o cuatro visitas más. La última hace unos días, que vino una empresa. Pero la pandemia ha sido un momento muy malo para crecer. A ver si ahora lo retomamos.

– **¿Malo también en la terminal?**

– La terminal se ha mantenido pero el problema está en que ninguna empresa en plena pandemia

se plantea instalarse en nuevas ubicaciones. Nadie que esté cuerdo hace una inversión sin saber. Pero tenemos que ser conscientes de que ninguna terminal en España ha tenido un desarrollo tan brutal en tan poco tiempo. Montamos el primer tren en 6 meses, salió en octubre de 2018. Así que esperamos que ahora, que vamos a tirar del carro, podamos avanzar no sólo con Barcelona, también con Valencia, porque para nuestras líneas fuera de España necesitamos posicionar contenedores. Necesitamos traer mercancías para tener un almacén distribuidor en la zona de Miranda. Una empresa china puede venir para hacer la distribución a Europa a través de Miranda.

– **Se trata, por tanto, de captar a quien ponga aquí el epicentro de su negocio de distribución.**

– Buscamos atraer empresas y facilitar su llegada. Es decir, si el cliente nos demanda un almacén a medida, lo hacemos siempre que haya un contrato por medio y sea solvente. Queremos que vean las ventajas y el ahorro de costes de instalarse a pie de vía y tener todos los servicios logísticos centralizados. Este sí es un objetivo primordial, aparte de las nuevas conexiones ferroviarias, ya sea en TCM o en cualquier polígono de Miranda.

– **Parece tener claro por dónde pasa el futuro.**

– La empresa tiene tres patas: la línea con Canarias, el tráfico internacional con el servicio exprés semana a Turquía y, la tercera, el tráfico intermodal, con el desarrollo de Miranda. Pero no tenemos prisa. Vamos paso a paso y consolidando el negocio. Hay que hacer gestiones comerciales y poner los medios, no ponerlos para ver qué es lo que cae. Disponemos de 195.000 metros y 4.000 de la aduana de SEUR, que ya está haciendo su nave en Ircio, y que se quedará libre para otro que lo necesite. Ya estuvimos con uno hace dos semanas. Según las necesidades que vayamos creando, vamos desarrollándolo.

CAPTACIÓN

«Queremos que los clientes vean el ahorro y las ventajas de instalarse a pie de vía»

TRABAJO

«Hay que hacer gestión comercial y poner los medios, no ponerlos para ver qué es lo que cae»

«La terminal está para el mundo con un punto centrado en Miranda»

CRISTINA ORTIZ

Cuando Terminal de Contenedores Miranda (TCM) echó a andar, moviendo su primer tren a mediados de octubre de 2018, ya se habían inaugurado tanto la Telof de Pancorbo como la plataforma de Arasur. Una competencia que en ninguno de los dos casos preocupa a Antonio Herzog, aunque por motivos distintos.

La instalación del municipio

burgalés, recuerda, «ya dije que nunca funcionaría», mientras que el desarrollo de Arasur lo ve limitado por su vinculación exclusiva a un único puerto y el largo de su vía. «TCM está para el mundo con un punto centrado en Miranda, pero Arasur está para el mundo a través del puerto de Bilbao», describe.

Tiene claro que seguirán con su tráfico pero «no pueden hacer el mismo esfuerzo que nosotros para ofrecer a toda la

zona de influencia tanto la importación como la exportación desde un sitio en el que están físicamente, donde pueden ver la mercancía, sus almacenes y contando con sitios en los que no pagues impuestos hasta que utilices la mercancía. La competencia no ha pensado en eso, es otro modelo de negocio»

También tiene muy presente que en TCM cuentan con «un montón de terreno, donde hay una vía y están previstas tres, pero puede haber otras seis más. Rivabellosa ha hecho una única que está para alimentar trenes cortos de Bilbao y, cuando se vaya a desarrollos de 700 metros o más, no se podrá usar esa terminal porque no se podrán meter», zanjó.

ESPACIO CULTURAL
the Ignacio Zuloaga Museum
since 1921

www.espaciozuloaga.com
+34 677 078 445

ABIERTO
De lunes a jueves, de 10 a 19 h; viernes y sábado, de 10 a 24 h; domingo, de 10 a 20 h

MONUMENTO AL PASTOR
Ctra Madrid-Irún km 308 Ameyugo
Tfno 947 344 355-947 344 375

REAPERTURA DE NUEVO CON VOSOTROS