

EDICIÓN ESPECIAL

Transporte XXI

15 Diciembre 2022

50 BUENAS NOTICIAS



EDICIÓN 2022

Transporte XXI

Feliz año nuevo



TRANSPORTE XXI, 30 AÑOS LLENOS DE BUENAS NOTICIAS

Parecía que 2022, el año en el que Transporte XXI ha celebrado sus 30 años de vida, iba a ser el de la 'vuelta a la normalidad'. Nada más lejos de la realidad. A las primeras de cambio, la invasión de Rusia a Ucrania, llevada a cabo a finales de febrero, puso el mundo 'patas arriba', cuando aún nos estábamos lamando las heridas de la pandemia. Un conflicto, aún sin cerrar, que se ha cobrado miles de vidas, dejando en un segundo plano los problemas logísticos asociados y su impacto en los costes energéticos y la inflación.

Una difícil coyuntura, con elevadas dosis de incertidumbre, en la que cuesta rasgar buenas noticias; pero las hay, y muchas, como lo atestigua este especial que edita Transporte XXI todos los años por estas fechas. Bastaría colocar juntas las 21 portadas del periódico de este año, en el que estrenamos diseño y formato, más acorde a los nuevos tiempos, para comprobar el dinamismo y la resiliencia del sector del transporte y la logística.

Las empresas de transporte, en todos sus modos y especialidades, que hacen que el mundo siga girando y no se pare, se preparan para afrontar nuevos retos, sin perder de vista los cuatro principales mandamientos del negocio: comodalidad, sostenibilidad, innovación y digitalización.

Es el caso de Ader, ABC Logistic, Conceptum Logistics Spain, SLP, Fabrisem, GNV, Suflenorsa, Asstra, Azpiroz, Novatrans, Grupo Logístico Santos, APM Terminals, Esbo Logistics Systems, DSV, Tepsa, TMGA, IFS, Hipertrans, Rios Sangiao, Ambrogio, Boluda Corporación Marítima, Erhardt Projects, Finnlines, Naygar Logística, Ontime, Pecovasa Renfe Mercancías, Access World, Ferquiastur, Logista, Marcotran, CSP Spain, ESP Solutions, Total Freight, Forestal del Atlántico, Brittany Ferries, Scan Global Logistics, TMC, Ewals Cargo Care, Terquimsa... y una larga nómina de empresas que avanzaron sus proyectos a Transporte XXI a lo largo de 2022, que ya ha iniciado su particular cuenta atrás.

Los puertos españoles, algunos aún por debajo de las cifras de tráfico previas a la crisis sanitaria mundial, también dejaron grandes titulares. Así, entre otros, el puerto de Tarragona se hace hueco en la carga

general; Valencia reforzará su *hinterland*; Algeciras dispondrá de mayor capacidad ferropuertaria; Barcelona avanza hacia el *smart port*; Bilbao pone en valor el acuerdo de la estiba; Vigo sigue dando pasos hacia las 'cero emisiones'; Cartagena aspira a reforzar su peso en el Mediterráneo... Y sin salir del mercado ibérico, el puerto portugués de Sines refuerza su apuesta por el tráfico de contenedores.

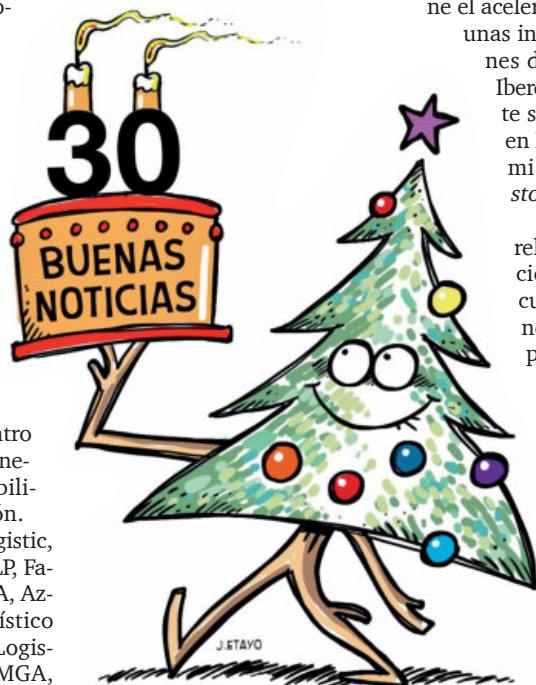
Y el inmolegístico, al calor del *ecommerce*, sigue de récord. Miranda de Ebro (Burgos) sigue ampliando su huella logística, al igual que la sociedad pública APL en Aragón, con el foco en el proyecto de construcción de una nueva plataforma logística en Zuera (Zaragoza). También Panattoni pone el acelerador en el mercado ibérico, con unas inversiones de más de 450 millones de euros en España y Portugal; Iberdrola refuerza su apuesta por este sector con dos nuevos proyectos en Madrid y Guadalajara; y la soci- mi Merlin Properties agiganta su *stock* logístico.

Igualmente, la Fundación Correll, que también está de celebración este año, tras cumplir un cuarto de siglo, presentó el diagnóstico del sector del transporte profesional por carretera en España, elaborado por GAD3, y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) sigue poniendo el foco en el papel "protagonista" del transporte por carretera, sector que logró cerrar a finales de 2021 unos acuerdos "históricos" con el Gobierno, que, poco a poco, empieza a dar menos la espalda al transporte, en todos sus modos y especialidades.

Incluso, desde el aire, llegaron buenas noticias, caso del aeropuerto de Zaragoza, que refuerza su apuesta por la carga aérea.

Y así, en un pispás, ha pasado el año, que ya empieza a decir adiós. Lo hecho, hecho está. Ahora, toca seguir llamando a las puertas de todos los actores que forman parte de la cadena de suministro para empezar a sentar las bases de la edición 2023 de este especial '50 buenas noticias'.

Y poco más. Solo queda desear un ¡Feliz Año Nuevo!, y esperar que venga cargado de buenas nuevas, empezando -si de verdad se puede escribir la carta a los Reyes Magos- por la paz en el mundo. Esa sí sería una magnífica noticia.



EL HUMOR DE ETAYO

1 ENERO



15 ENERO



1 FEBRERO



15 FEBRERO



1 MARZO



15 MARZO



1 ABRIL



15 ABRIL



EL HUMOR DE ETAYO

1 MAYO



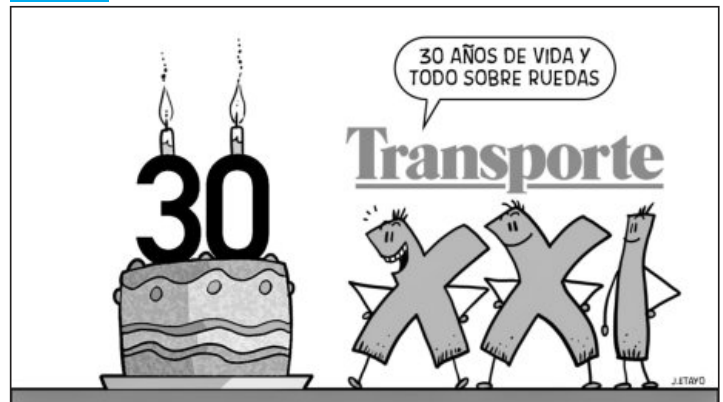
15 MAYO



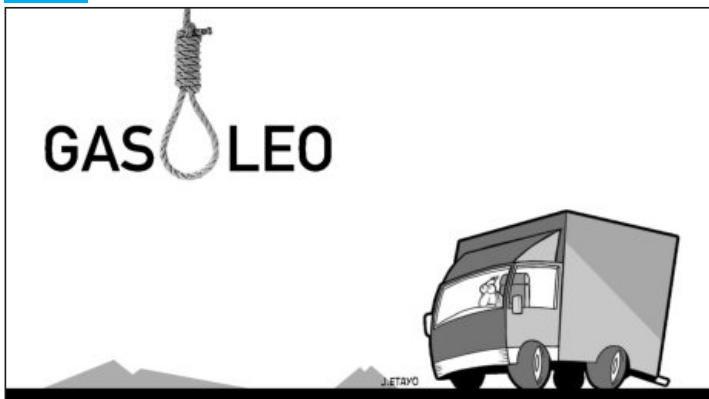
1 JUNIO



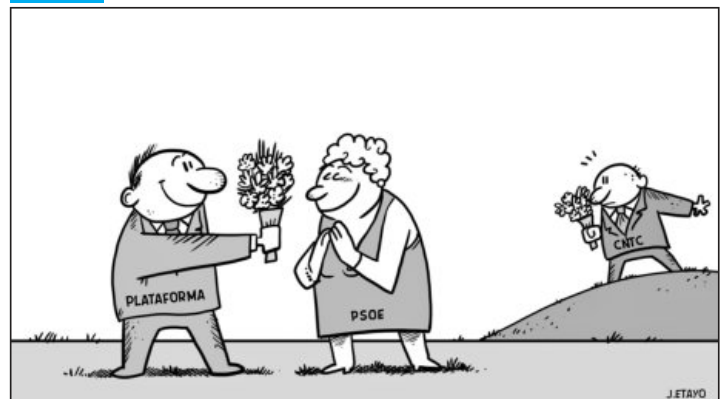
15 JUNIO



1 JULIO



15 JULIO



AGOSTO



EL HUMOR DE ETAYO

1 SEPTIEMBRE



15 SEPTIEMBRE



1 OCTUBRE



15 OCTUBRE



1 NOVIEMBRE



15 NOVIEMBRE



1 DICIEMBRE



15 DICIEMBRE



LOS MONOGRÁFICOS | 2022 TRANSPORTE XXI

ABRIL



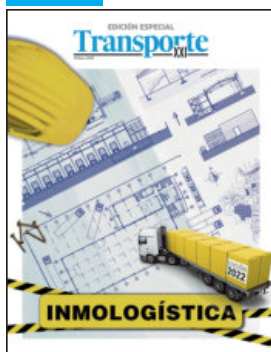
PUERTOS DE ESPAÑA

ABRIL



SPANISH PORTS

15 MAYO



INMOLOGÍSTICA

MAYO



¿QUIÉN MANDA?

MAYO



LIBRO BLANCO DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA

JUNIO



LIBRO BLANCO DE
OPERADORES LOGÍSTICOS

MAYO



LIBRO BLANCO DEL SECTOR
TRANSITARIO

JUNIO



LIBRO BLANCO DEL SECTOR
MARÍTIMO-PORTUARIO

1 JULIO



CARGA AÉREA

15 JULIO



TOP PUERTOS DE CONTENEDORES

15 SEPTIEMBRE



LOGÍSTICA DEL FRÍO

DICIEMBRE



COOL LOGISTICS

15 OCTUBRE



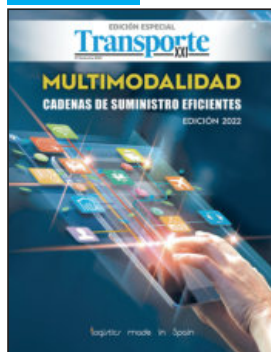
LOGÍSTICA INTEGRAL

1 NOVIEMBRE



SMART PORTS

1 DICIEMBRE



MULTIMODALIDAD

DICIEMBRE



100X17

FEBRERO | CARRETERA

EL GRUPO ABC LOGISTIC PONE EL FOCO EN REINO UNIDO Y BENELUX

RETOMA EL PROYECTO APARCADO DESDE 2020, POR LA PANDEMIA, CON EL OBJETIVO DE TENER UNA ESTRUCTURA ESTABLE DE LA MANO DE UN SOCIO LOCAL, REPLICANDO EL MODELO DE IRLANDA. Por Alfonso Alday

ABC Logistic, con sede en Santander, ha arrancado el año 2022 con varios proyectos encima de la mesa para seguir creciendo.

El grupo de transporte y logística, que disparó sus tráficos entre la Península Ibérica e Irlanda a lo largo del pasado año, ha puesto el foco en Reino Unido y Benelux con el objeti-

vo de tener una estructura estable en dichos países.

La compañía ha decidido retomar esta iniciativa, aparcada desde 2020 por la crisis sanitaria mundial, para intensificar los tráficos con dichos mercados.

La idea es sellar un acuerdo de colaboración con un socio local, replicando el modelo de

BC Logistic disparó sus tráficos entre la Península e Irlanda a lo largo del pasado año.

Irlanda, operativa que inició hace más de cuatro años junto a la empresa irlandesa Perennial Freight, según explicó a Transporte XXI el máximo responsable de la empresa cántabra, José Luis González.

La hoja de ruta trazada por ABC Logistic también contempla ampliar el almacén multi-cliente que gestiona en el Centro de Transportes de Vitoria, con 10.000 posiciones, para responder al crecimiento de la demanda. Un proyecto que aún no ha concretado. "Estamos barajando varias opciones para ver cuál es la localización más idónea", matizó González.

Al mismo tiempo, el operador espera asentar de flujo de frutas y verduras con Irlanda, iniciado a finales de 2020, que ha ido creciendo de manera estable. El objetivo es acabar el

año con un movimiento de 15 camiones semanales.

Amplía la flota

Para hacer frente al incremento previsto de la actividad, el grupo ha ampliado su flota con la adquisición a Le-citrailer de 20 nuevas lonas con elevación multipunto XL y cuatro cabezas tractoras a Iveco. Las entregas están previstas en el primer trimestre de este año. La inversión ronda el millón de euros. De

este modo, la compañía eleva su parque hasta 250 remolques y 180 camiones. Otro de los objetivos es ampliar la puntuación en la certificación SQAS (*Safety and Quality Assessment Systems*) y certificarse con Eco-Vadis, que valora aspectos relativos al desempeño sostenible.

El grupo ABC Logistic cerró el pasado año con unas ventas agregadas de más de 38,5 millones de euros, lo que supone triplicar los ingresos, según avanzaron desde la compañía.

Integración de Bion

Un fuerte crecimiento tanto orgánico como inorgánico, tras la compra, a mediados del pasado año, de la empresa guipuzcoana Bion, que aporta 20 millones de facturación. "Ha sido clave para el salto", destacó

La compra de la empresa Bion en 2021 disparó la cifra de negocio del grupo ABC Logistic

González, que espera completar su integración dentro de la estructura de ABC Logistic este año. En el área intermodal, la compañía también recordó las operaciones realizadas puerta a puerta con granel desde España al centro de Alemania, combinando camión, barco y barcaza. En 2020, último año con datos oficiales, ABC Logistic alcanzó una cifra de negocio de 11,75 millones de euros (+6,9 por ciento), mientras que Bion cerró dicho ejercicio con una ventas de 17,92 millones (+18,8 por ciento).

7%

AUMENTO DE LAS VENTAS DE ABC LOGISTIC EN 2020

LA EMPRESA BION GENERA SINERGIAS

El grupo ABC Logistic se compone actualmente de cuatro sociedades. **ABC Logistic & Intermodal Services** es responsable del transporte **intermodal**, que realiza para Países Bajos, Reino Unido e Irlanda con embarque directo o con transbordo y terrestre a lo largo de la Península y Francia. Por su parte, **ABC Logistic & Ecocargo** se encarga del **transporte doméstico** dentro de la Península, mientras **Álava Logística Activa** gestiona un almacén multicliente de 5.000 metros cuadrados en Vitoria. Además, el grupo también integra desde el pasado año la empresa **Bion Logística y Transporte**, especializada en **transporte internacional por carretera**, que genera importantes sinergias, al no tener apenas confluencia en sus actividades con las históricas de ABC Logistic. Esta empresa se asienta en el Centro de Transportes de Irún (Zaisa), donde opera una nave de 2.500 metros cuadrados de superficie.





1.400 VEHÍCULOS AL DÍA

Ader registra una actividad que genera un movimiento de unos 1.400 vehículos diariamente. Alrededor del 95 por ciento de la flota es subcontratada.

La compañía apuesta por la movilidad eléctrica. Actualmente, da servicio con una flota de 16 furgonetas eléctricas y su objetivo es acabar el año con unas 45 unidades.

Además de las 19 plataformas, que suman más de 60.000 metros cuadrados de capacidad de almacenaje, cuenta con una red de 19 oficinas en otras tantas ciudades españolas sin incluir los servicios centrales en Barcelona.

Ader mantiene la autonomía de gestión, el mismo nombre y el mismo equipo directivo con la integración en la empresa alemana de transporte urgente In Time Express Logistik.

La compañía apuesta por una flota sostenible que ampliará durante este ejercicio.

FEBRERO | CARRETERA

ADER DISPARA EL CRECIMIENTO

LA COMPAÑÍA, ESPECIALIZADA EN TRANSPORTE DEDICADO, PROYECTA UN INCREMENTO INORGÁNICO SIGUIENDO LA ESTRATEGIA DE LA MULTINACIONAL A LA QUE PERTENECE DESDE 2017, LA SUDAFRICANA SUPERGROUP. Por Eva Mármol

Servicios Empresariales Ader, especializada en transporte dedicado, no ha parado de crecer ni en plena pandemia. La compañía, perteneciente a la multinacional sudafricana Supergroup, cerró el último ejercicio fiscal, del 1 de julio de 2020 al 30 de junio de 2021, con un volumen de negocio de 81,1 millones de euros, según datos del operador. Ello supone el 21,5 por ciento más en comparación con los 66,7 millones de euros en ventas del ejercicio anterior, de acuerdo con el Registro Mercantil. Acumula un incremento de la facturación de casi el 37 por ciento en los tres últimos ejercicios, de los que dos han sido en pandemia.

“Hemos crecido en todos los segmentos, en operaciones exprés, sobre todo en tráficos domésticos, y en transporte dedicado comercial e industrial”, señala Jordi Iglesias, director general de Ader. No obstante, hay una actividad que ha despuntado, y con diferencia, sobre las demás, el servicio de transporte de medio y gran volumen de

SERVICIOS EMPRESARIALES ADER SA

	2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016
Cifra de negocio	66,78	+13%	+66%	58,86	s.d.	47,42	40,17
Ebitda	1,71	+12%	+9%	1,53	-	2,00	1,57
Resultado d.i.	-0,16	-23%	-121%	-0,21	-	1,10	0,75
Patrimonio neto	4,87	-3%	+52%	5,03	-	4,58	3,21
Empleados	232	+139%	+123%	97	-	131	104

Millones de euros, salvo empleados. Fuente: Registro Mercantil.

1 millón
DE ENTREGAS ANUALES
DEL SERVICIO DE
MEDIOS Y GRANDES
VOLÚMENES B2C

operaciones de *ecommerce* B2C, “que se han disparado con la pandemia”. Hasta el punto de que esta actividad ha doblado su peso, hasta el 42 por ciento, en el volumen de negocio en poco más de dos años, generando un millón de entregas anuales. Ader trabaja para grandes distribuidores como Ikea, Mediamarkt o Decathlon. Dentro de esta actividad, ha decidido impulsar las entregas inmediatas.

Ader ha puesto en marcha una nue-

va línea de negocio, entregas de última milla en ciudades con alta densidad a través de vehículos sostenibles: “Hemos empezado en Madrid Central y queremos extender el servicio a Barcelona, Valencia y Bilbao antes de acabar el año”, añade el directivo. Aunque la compañía ya hacía distribución urbana, ahora es un servicio *ex profeso* para el *retail* y basado en la distribución sostenible. Ante la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en poblaciones de más de 50.000 habitantes, obligatorio a partir de 2023, “es un nicho importante de crecimiento”.

Más capacidad

La compañía ganó capacidad en sus plataformas de Barcelona, Alicante y Sevilla el año pasado. En la primera, para la distribución de medio y gran volumen B2C, mientras que en Sevilla y Alicante es también para este uso y para labores de *cross docking*. Con las últimas ampliaciones, cuenta con más de 60.000 metros cuadrados de capacidad de almacenaje distribuidos en un total de 19 plataformas.

Supergroup entró en el mercado español con la compra, a través de la alemana In Time Express Logistik, de Ader en 2017. Cinco años después de la operación, la multinacional está interesada en posicionarse más en el mercado español tras “la primera buena experiencia con alguna integración o compra durante este año o en 2023”, que sería de transporte dedicado.

Se trataría del primer crecimiento inorgánico para Ader y supondría seguir con la estrategia del *holding* sudafricano de crecer a través de adquisiciones, además de orgánicamente.

FEBRERO | MARÍTIMO

SINES REFUERZA SU APUESTA POR EL TRÁFICO DE CONTENEDORES

EL PUERTO PORTUGUÉS, QUE SUPERÓ EL PASADO EJERCICIO UN TRÁFICO DE 1,8 MILLONES DE TEUS (+13%), SIGUE CON LOS TRABAJOS PARA AMPLIAR EN UN 78% LA CAPACIDAD DE SU ACTUAL TERMINAL XXI. Por Iñaki Eguía

El puerto portugués de Sines, la cuarta dársena ibérica con mayor tráfico de contenedores, tras Valencia, Algeciras y Barcelona, continúa con su fuerte crecimiento de este tráfico, a la vez que acomete la ampliación de su Terminal XXI, diseñada para elevar en un 78 por ciento su capacidad actual y poder manipular 4,1 millones de TEUs.

Sines superó el pasado año la barrera de 1,8 millones de TEUs, un 13 por ciento más que en 2020, un ejercicio en el que también logró una subida del 13 por ciento en el movimiento de cajas, y que lo situó, tras el italiano de Gioia Tauro, como el de mayor crecimiento del Top 30 de la Unión Europea. Para dar respuesta a este tráfico, PSA Sines, filial del grupo portuario de Sin-

gapur, sigue avanzando en su inversión de 547 millones de euros, iniciada a finales de 2020, para extender el área de la Terminal XXI de 42 a 60 hectáreas, y la longitud del muelle de 940 a 1.750 metros, y que posibilitará la operación simultánea de cuatro megabuques. Conforme a este reto, MSC entrenó a los prácticos de Sines, durante el pasado año, para recibir barcos con capacidad de cargar hasta 23.000 TEUs.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Sines, José Luís Cacho, remarcó que la ampliación de la Terminal XXI se enmarca dentro de los objetivos del plan estratégico “para alcanzar un 8 por ciento de participación en el movimiento de puertos ibéricos con el *hinterland* hasta 2030”.

Imagen de la Terminal XXI del puerto de Sines.

Otro de los principales ejes de crecimiento de la dársena lusa es su apuesta por la intermodalidad. “El ferrocarril representó en el último año el 64 por ciento del reparto modal, con la operación de unos 6.000 trenes, que posibilitaron lograr que el tráfico de la zona de influencia, que incluye Portugal y España, superase los 464.000 TEUs”, según destacó la entidad portuaria en un comunicado.

Agenda de innovación NEXUS

Por otro lado, el Puerto de Sines lidera un consorcio de 35 organizaciones de toda la cadena de valor del sector del transporte y la logística, a las que se unen empresas tecnológicas, universidades e institutos de investigación, para desarrollar la agenda de innovación NEXUS. Su objetivo es impulsar la transición digital y ecológica con el desarrollo de 28 nuevos productos y servicios, en áreas como *open data*, inteligencia artificial, 5G, ciberseguridad, así como modelos predictivos y algoritmos para

la gestión de recursos energéticos. El proyecto se encuadra en las Agendas Movilizadoras para la Innovación Empresarial del Plan de Recuperación y Resiliencia del Gobierno Portugués, y surge en línea con el plan estratégico del Puerto de Sines. La dársena portuguesa espera que este pacto de innovación genere un volumen de exportaciones de productos y servicios por valor de 56 millones, creando alrededor de 1.000 empleos hasta el 2030, para fomentar un ecosistema logístico de alto valor, así como cumplir con el *Green Deal* de la UE.

Sines movió 1,8 millones de TEUs en 2021

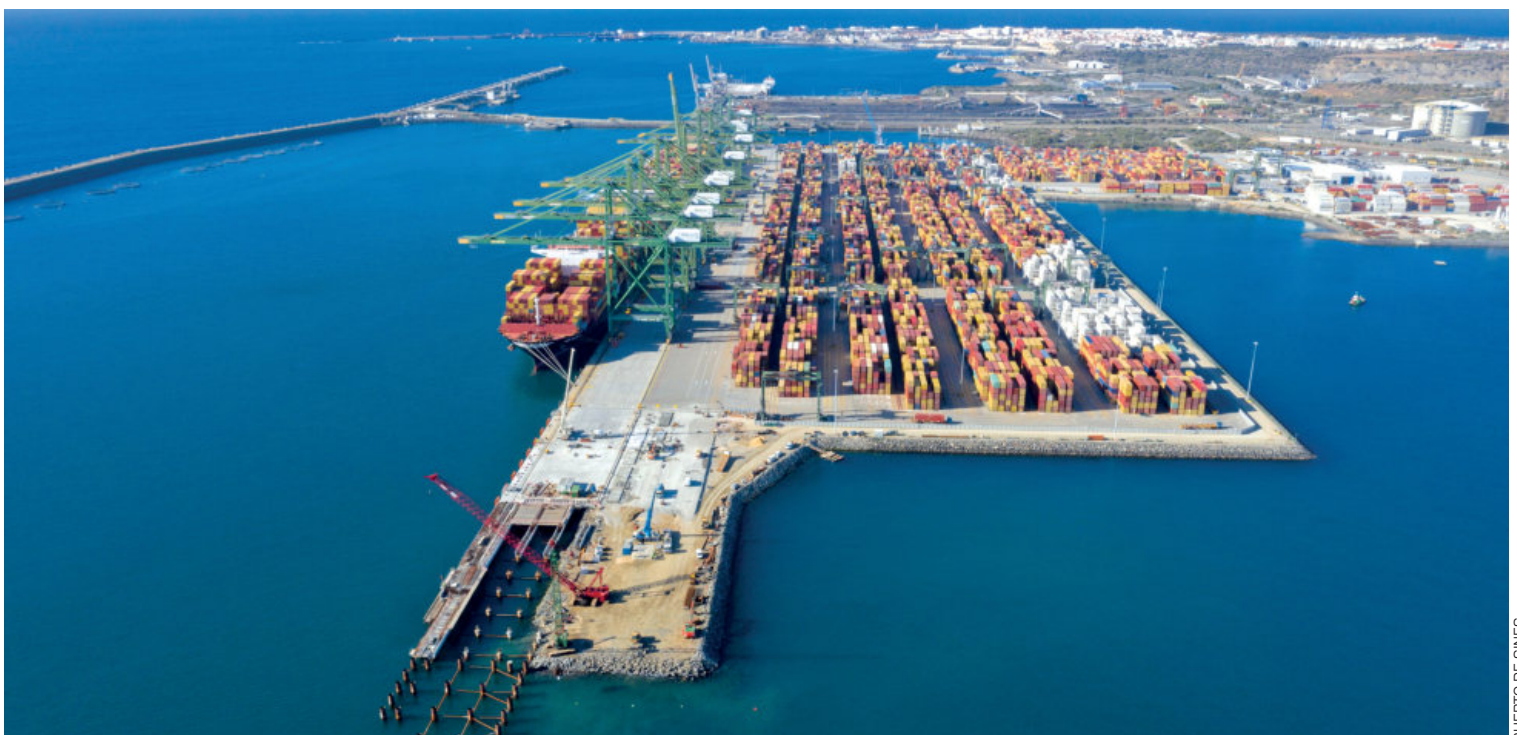




Imagen del embarque de tres calderas para Turquía sobre una pontona desarrollada en el Puerto de Bilbao.

MARZO | TRANSITARIOS

CONCEPTUM LOGISTICS ARRANCA EN ESPAÑA

LA MULTINACIONAL ALEMANA ENTRA EN EL MERCADO IBÉRICO CON LA GESTIÓN DE SUS PRIMEROS *PROJECT CARGO* DESDE LOS PUERTOS DE BILBAO, FERROL, VIGO, VALENCIA Y LEIXOES. Por Iñaki Eguía

Conceptum Logistics, multinacional alemana especializada en la carga de proyecto, ha arrancado su actividad en el mercado ibérico con la gestión de los primeros envíos desarrollados desde los puertos de Bilbao, Ferrol Vigo y Valencia, así como Leixoes, en Portugal.

El grupo logístico, fundado en Hamburgo en 2002, ha abierto una delegación en Madrid, que se añade a su presencia en los mercados de Alemania, Estados Unidos, Canadá, Colombia, Perú, China, India, Sudáfrica, Rusia y Finlandia.

Dentro de su expansión ha incorporado recientemente a su grupo a la compañía turca Viking Project Logistics, que ya está activa como Conceptum Logistics Istanbul.

Entre los primeros proyectos de Conceptum Logistics Spain, su filial española, se encuentra el envío desde el puerto de Vigo de 120 toneladas de equipamientos a la dársena chilena de Angamos, con destino final en la mina de Mantos Blancos, situada en el país andino. Desde el puerto de Bilbao ha organizado, con destino a Casablanca (Marruecos), el envío de materiales y equipos para la construcción de la central hidráulica de bombeo de Abdelmoumen.

Igualmente, desde la dársena vasca ha gestionado el embarque de 3 calderas para Turquía en una operación sobre pontona. Y desde el puerto de Dammam (Arabia Saudita), ha gestionado la importación de 5.000 metros cúbicos de tubería para su desembarque en la terminal de Valencia, y con destino final a Mérida.

Entre sus proyectos más recientes, Conceptum Logistics Spain se ha responsabilizado del envío de unas bridas desde China hasta las instalaciones de Navantia en el puerto de Ferrol.

La multinacional alemana, con gran presencia en la logística para su desembarque en la terminal de Valencia, y con destino final a Mérida.

Entre sus proyectos más recientes, Conceptum Logistics Spain se ha responsabilizado del envío de unas bridas desde China hasta las instalaciones de Navantia en el puerto de Ferrol.

La multinacional alemana, con gran presencia en la logística para su desembarque en la terminal de Valencia, y con destino final a Mérida.

Envío de bridas desde China con destino al puerto de Ferrol.



Además de carga de proyectos, también hacemos transporte de mercancías *spot*

Pablo Higuera
CEO de
Conceptum Logistics

tica de parques fotovoltaicos, también ha gestionado el transporte de varias plantas en Estados Unidos. Desde Portugal ha embarcado 50.000 metros cúbicos de tubería con destino a Houston en 5 embarques.

Conceptum Logistics, junto al principal negocio de carga de proyecto y sobredimensionada, “también ofrece en su actividad transitaria el transporte de mercancías en contenedor y aéreo, tanto de importación como de exportación”, aseguró su CEO, Pablo Higuera.

El operador trabaja para clientes de los sectores de minería, cemento, energía, madera y papel, infraestructuras, petroquímico y siderúrgico, entre otros. Conceptum Logistics, además del transporte marítimo, también se encarga de la gestión de envíos terrestres, por camión o tren, así como por vía aérea, para realizar soluciones logísticas ‘puerta a puerta’.



Vista de los muelles Reina Victoria y Bizkaia, en primer plano, donde SLP concentrará sus concesiones destinadas al tráfico de carga general.

MARZO | MARÍTIMO

SLP CRECE EN EL PUERTO DE BILBAO

LA COMPAÑÍA CONCENTRARÁ EN UN MISMO ÁMBITO ESPACIAL SUS CONCESIONES DESTINADAS A LA MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE CARGA GENERAL Y AMPLIARÁ SU SUPERFICIE EN UNOS 5.000 M². Por **Alfonso Alday**

Servicios Logísticos Portuarios SLP agilizará su operativa en el puerto de Bilbao con el traslado de dos de sus concesiones destinadas a la manipulación y almacenamiento de mercancía general a un mismo ámbito espacial. Una iniciativa que también incluye la ampliación de la superficie.

En concreto, la compañía estibadora, consignataria y agente de línea regular ganará 5.000 metros cuadrados en el Muelle Reina Victoria, donde dispone de 26.000 metros cuadrados, y reubicará en el Muelle Bizkaia las concesiones localizadas en el Muelle Príncipe de Asturias y Muelle de Nemar, donde cuenta con 40.000 metros cuadrados y una zona de maniobra de más de 13.000 metros cuadrados. “La concentración provocará sinergias operativas y un mayor aprovechamiento del dominio público portuario en términos de consolidación y generación de tráficos”,

destacan desde el operador. Y es que este traslado permitirá agrupar espacios humanos, instalaciones y equipos en un mismo ámbito espacial, lo que redundará en un “aumento de la actividad y de retornos económicos en concepto de tasas portuarias”, añaden.

2,3

MILLONES DE TONELADAS ANUALES MUEVE EN EL PUERTO DE BILBAO

La solicitud presentada a la Autoridad Portuaria de Bilbao, en información pública al cierre de la edición del número de marzo, también incluye la permuta del tinglado denominado PA1 por el VO, con una superficie de unos 5.600 metros cuadrados. Unos 1.500 me-

tros cuadrados más que la nave actual. Además, ocupará la totalidad del tinglado RV1 del Muelle Reina Victoria, de 3.300 metros cuadrados, y espacios limítrofes a la actual concesión en la zona más cercana al Muelle Bizkaia, aprovechando la liberación de espacios portuarios. El objetivo principal es “incrementar la eficacia operativa y la rentabilidad de la actividad”, recalcan desde la compañía.

El operador, con un tráfico en el entorno de los 2,3 millones de toneladas anuales, cuenta con más de 30.000 metros cuadrados de almacenes de nueva construcción y dispone de 140.000 metros cuadrados en concesión en el puerto de Bilbao y una línea de atraque de 1,7 kilómetros, con calados de hasta 20 metros. La empresa estibadora opera más del 31 por ciento de la carga seca del puerto de Bilbao, sin incluir el contenedor.

MARZO | MARÍTIMO

EL PUERTO DE VALENCIA REFORZARÁ SU HINTERLAND

EL ENCLAVE PRIORIZA LA SUMA DE NUEVAS TERMINALES INTERIORES EN MADRID, CASTILLA-LA MANCHA Y ARAGÓN PARA AFIANZAR CORREDORES DE DISTRIBUCIÓN LIBRES DE CARBONO. Por Antonio Martínez

El Puerto de Valencia quiere extender su liderazgo en la Península Ibérica, tras haber logrado superar en 2021 los 5,6 millones de TEUs. Para ello, la entidad portuaria, que preside Aurelio Martínez, viene trazando en los últimos meses una estrategia de acercamiento y apoyo a los principales proyectos de terminales interiores que están impulsando diversas empresas e instituciones locales en territorios de Aragón, Castilla-La Mancha y Aragón, así como en su zona más próxima, con proyectos concretos en Alicante, Sagunto y Castellón.

El objetivo es ir atrayendo clientes en nuevos territorios, fidelizando cadenas de suministros actuales que ya movilizan sus cargas por carretera, al tiempo que el uso del intermodal permite generar corredores libres de carbono que aumentan el peso del ferrocarril en las operaciones portuarias. Hoy, solo el 8 por ciento de los contenedores que entran o salen de las terminales del puerto de Valencia eligen el modo ferroviario, con un volumen de 213.216 TEUs.

La entidad trata de reforzar con mayor carga local, procedente de un *hinterland* extendido, la conectividad que aporta la red marítima de servicios que combinan las diferentes navieras internacionales que operan en las terminales de la dársena.

Junto a su histórica apuesta por el puerto seco de Coslada, complementada con su presencia en la sociedad que gestiona la terminal ferroviaria de Plaza (Zaragoza), el puerto está muy presente en la hoja de ruta de la futura instalación que se prevé abrir en Vicálvaro (Madrid) bajo el impulso de Adif.

Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria, ha reconocido que “nuestra plataforma fundamental, que es Coslada, está ya saturada y por ello necesitamos contar con nuevas instalaciones”. Para ello,

el puerto viene trabajando un acuerdo público-privado entre Adif, otros puertos interesados y empresas de transporte y logística, porque Vicálvaro “es un buen emplazamiento” para el futuro del intermodal desde la zona centro.

Hay que recordar que Valencia es hoy “el puerto de Madrid”, según indica Martínez, que matiza que las terminales de la dársena gestionan la mitad del tráfico ‘import-export’ de la zona centro de España, una buena parte de los cuales, alrededor de 150.000 TEUs anuales utilizan el transporte ferroviario. Estos flujos se prevén ampliar con la ‘autopista ferroviaria’ que explotará Tramesa.

Castilla-La Mancha

Por otro lado, la Autoridad Portuaria ha brindado apoyo a las iniciativas de puertos secos en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y Albacete, proyectos llamados a concentrar nuevos volúmenes con origen, y destino, en el enclave valenciano.

En el caso de Alcázar de San Juan, el ayuntamiento de la localidad manchega quiere ubicar una plataforma de 14 hectáreas, en una primera fase, junto a la actual terminal de clasificación que cuenta con 24 vías operativas, con el objetivo de activar flujos ferroviarios de su tejido empresarial, muy focalizado al sector vinícola. Hay que tener en cuenta que el 75

por ciento de las cooperativas vitivinícolas de Castilla-La Mancha se encuentran en el área de influencia de la futura plataforma.

Por su parte, Grupo Candelo, con el soporte del Ayuntamiento de Albacete, quiere iniciar en 2023 la primera fase de un puerto seco, que ocupará 40 hectáreas, bajo una inversión global de 50 millones de euros. Esta iniciativa pretende canalizar un flujo importante de tráficos agroalimenta-

rios con los puertos de Valencia y Alicante, con un volumen que podría llegar hasta los 116.000 contenedores anuales, según su grupo impulsor, especializado en la comercialización de cereales y otros productos agrarios de origen nacional, para la industria harinera, semolera y maltera y para alimentación animal.

Aragón

Junto a estas dos iniciativas en Castilla-La Mancha, la expansión del *hinterland* del puerto de Valencia también mira hacia el norte de la Península. Aragón y Navarra son dos mercados potenciales para el enclave. Con el navarro, el puerto quiere potenciar la relación de cargas con las infraestructuras actuales, mientras en el caso aragonés, la Autoridad Portuaria ve con buenos ojos la puesta en marcha de un centro de almacenamiento de mercancías en Teruel y, para ello, viene trabajando con el Ayuntamiento de la capital aragonesa en un estudio para su localización junto a la línea ferroviaria.

Para el puerto de Valencia el mercado de Aragón “es una apuesta estratégica” y quiere exportar su ‘modelo Madrid’ a esta comunidad autónoma cuyos movimientos marítimos están más centrados en el puerto de Barcelona.

El objetivo es aumentar su peso comercial en Aragón para mejorar su posición interoceánica y su conectividad con los mercados internacionales con nueva masa crítica, al tiempo que Aragón gana una nue-

Las terminales del puerto de Valencia concentraron 213.216 TEUs por vía ferroviaria en 2021.



8%

DEL TRÁFICO UTILIZA EL FERROCARRIL

va y natural salida al mar. Esto ya viene ocurriendo con los tráficos regulares que se vienen dando desde las terminales de Plaza y TMZ, en Zaragoza, y TIM, en Huesca, con la generación de trenes de alfalfa y carga refrigerada, entre otros.

Por último, el puerto también trabaja en su territorio más próximo. A las dos terminales ferroportuarias que se levantarán en dos años en el puerto de Sagunto, y la modernización de la estación de Fuente San Luis, explotada por Grupo Alonso, la Autoridad Portuaria quiere colaborar al impulso de proyectos de puertos secos en las provincias de Alicante y Castellón.

MARZO | MARÍTIMO

TARRAGONA SE HACE HUECO EN CARGA GENERAL

LA DÁRSENA LOGRA RÉCORD HISTÓRICO EN ESTOS FLUJOS EN 2021, QUE ACABARÁN DE DESPEGAR CON LA PUESTA EN MARCHA DEL PUERTO SECO, LA TERMINAL FERROVIARIA Y LA ZAL ENTRE 2023 Y 2024. Por Eva Mármol

La carga general ha sido tradicionalmente la asignatura pendiente del Puerto de Tarragona, que lleva años apostando por la captación de este tipo de flujos. Unos esfuerzos que están empezando a dar sus frutos.

La dársena catalana cerró el pasado ejercicio logrando un récord histórico en mercancía general convencional con 2,28 millones de toneladas movidas, el 48 por ciento más que en 2020 y el 28 por ciento más que en 2019.

Contribuyó a este resultado al tráfico siderúrgico, que alcanzó “cifras históricas doblando volúmenes”, hasta las 815.372 toneladas, señaló Josep Maria Cruset, presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, en la presentación de los resultados del año pasado.

Y ello debido a que Gornvarri ha escogido el puerto de Tarragona como puerta de entrada del sur de Europa para sus productos y la dársena catalana ha pasado a ser uno de los puertos

que utiliza Celsa para sus exportaciones.

En contenedores, el balance ha sido 54.758 TEUs movidos, el 25,3 por ciento más que en 2020 y el 14,3 por ciento más que en 2019. En este caso, el culpable es el servicio de *short sea shipping* de Ekol entre el enclave y Turquía, que movió 15.000 UTIs en 2021.

El tráfico siderúrgico de Gornvarri y el servicio de Ekol han generado, a su vez, el incremento de la circulación de trenes en la dársena catalana, a lo que también ha contribuido la recuperación de la operativa ferroviaria para el transporte de pasta de papel. Se operaron 1.315 trenes en el enclave el año pasado, el 15 por ciento más que en el ejercicio precedente.

El presidente de la Autoridad Portuaria apuntó que el tráfico de carga general dará un salto significativo a medida que entre en funcionamiento PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, el que será su pri-

28%

CRECE
LA CARGA
GENERAL
SOBRE 2019

OBRAS CLAVE

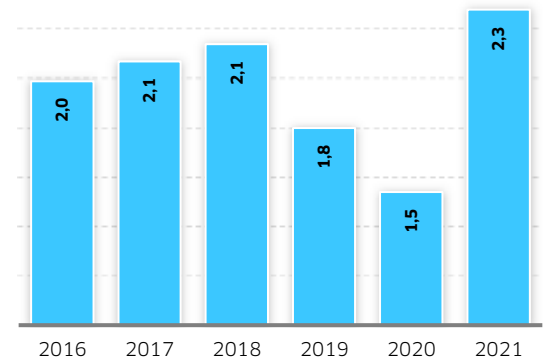
La concesión de la **Terminal Intermodal de la Boella**, infraestructura ferroviaria en el interior de la dársena, a la *joint venture* CTC, liderada por BASF, supondrá una inversión privada de más de 25 millones.

Las obras de la primera fase de **PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo**, el que será su primer puerto seco en el Corredor de Henares, finalizará en el segundo trimestre de este año. La segunda fase completará los 15 millones de inversión pública.

En el último trimestre del año, comenzaron las obras de construcción de los accesos a la **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)**.

TRÁFICO RÉCORD

El Puerto de Tarragona marca un nuevo techo en mercancía general convencional con 2,3 millones de toneladas en 2021.



En millones de toneladas. Fuente: Puerto de Tarragona.

mer puerto seco en el Corredor del Henares, comience la explotación de Terminal Intermodal de la Boella, instalación ferroviaria en el interior del recinto portuario, y se puedan empezar a instalar empresas en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), lo que ocurrirá entre los años 2023 y 2024. La carga general “es la gran apuesta de crecimiento futuro del puerto, ya que la entrada en funcionamiento de estas infraestructuras clave contribuirán a diversificar y aumentar estos tráfico”.

El Puerto de Tarragona cerró el pasado ejercicio con 31,16 millones de toneladas movidas, “por encima de los 30 millones que habíamos previsto”. Ello supone un incremento del 18,3 por ciento respecto a 2020, sin llegar a los 33,3 millones del año pre-pandemia.

Los graneles líquidos, su principal tráfico, sumaron 21,2 millones de toneladas, el 15,4 por ciento más que

en el ejercicio anterior e igualando flujos prepandemia. Los graneles sólidos generaron 7,7 millones de toneladas, el 19,5 por ciento más que en 2020, pero un 20 por ciento por debajo con respecto a 2019.

‘Cash flow’ para invertir

La Autoridad Portuaria tuvo unos ingresos de 53,23 millones de euros, frente a los 49,4 millones de 2020 (57,2 millones en 2019). El resultado de explotación alcanzó los 4,2 millones de euros, triplicando el de 2020, pero sin llegar a los 5,5 millones de 2019. El *cash flow* sumó 24,8 millones de euros (22,1 millones en 2020 y 23,9 millones en 2019), “lo que nos da garantías de que se harán las inversiones que tenemos previstas”.

Cruset destacó que Tarragona “es el puerto que más creció de los 10 más grandes” del sistema portuario español y “hemos superado ampliamente los objetivos que nos fijamos”.



La dársena catalana superó los objetivos fijados el año pasado.



Imagen de un vehículo portaccontenedores entregado por Fabricación y Desarrollo de Trailers para Eurogate.

FABRISEM

8.000

M2 DE
INSTALACIONES
TIENE FABRISEM
EN ZARAGOZA

ABRIL | SERVICIOS

FABRISEM AFIANZA SU POTENCIA INDUSTRIAL

MONTAJES PINETA ENTRA EN EL ACCIONARIADO DEL FABRICANTE ARAGONÉS DE VEHÍCULOS PORTUARIOS PARA CONSOLIDAR SU POSICIÓN DE REFERENCIA EN EL ARCO MEDITERRÁNEO. Por Iñaki Eguía

Fabricación y Desarrollo de Trailers, empresa con sede en Zaragoza especializada en la construcción de vehículos portuarios con la marca Fabrisem, ha reforzado su capacidad productiva con la entrada de Montajes Pineta. La sociedad, también radicada en la capital aragonesa, está centrada en el negocio de calderería para la ejecución de equipamiento industrial en metal como silos, depósitos o cisternas.

Con esta operación, el fabricante de vehículos portuarios tiene como objetivo consolidar la posición de referencia de Fabrisem en el arco mediterráneo. La compañía zaragozana cuenta con un portfolio que incluye *rolltrailers*, *goosenecks*, *cassetes*, portaccontenedores, *liftrailers* o *multitrailers*.

Los vehículos de Fabrisem son empleados dentro de las terminales de contenedores por una cartera de clientes que, entre otros, incluye a las em-

presas APM Terminals, Hutchison Ports, DP World, PSA, Contship, Yilport, TIL o CSP Spain.

Entre los últimos pedidos adjudicados a la compañía zaragozana está el suministro de cinco portaccontenedores de 60 toneladas a Marsa Maroc para el puerto de Casablanca, que se sumarán a los 10 entregados durante el pasado mes de enero y a las 20 unidades entregadas a principios de 2021. Fabrisem también suministró durante el pasado ejercicio otros 38 portaccontenedores y seis *rolltrailers* a Marsa International Tangier para este puerto marroquí, así como 20 portaccontenedores y cinco *rolltrailers* a Arise en Mauritania, entre otros pedidos significativos.



Basculante de Fabrisem destinado a las fábricas siderúrgicas y plantas de reciclado.

En el ámbito nacional, destaca la última adjudicación, para su entrega en junio, de 11 portaccontenedores a APM Terminals Valencia, así como otras 13 unidades a Boluda, entre otros pedidos.

Los directivos de la compañía aragonesa revelan que en los últimos años también “han entrado con fuerza dentro de las fábricas siderúrgicas y plantas de reciclado con sus basculantes para 60/70 toneladas y capacidades de hasta 100 metros cúbicos”. Además, los mismos responsables de Fabrisem inciden en que “estos vehículos están fabricados en diferentes espesores y calidades de chapa, según sean las solicitudes a las que se vaya a encontrar sometido en su actividad industrial”. Entre las virtudes de sus basculantes, la compañía resalta “la gran estabilidad frente al vuelco, que le confiere el conjunto de rodadura mediante *boggies* con diseño propio”.

Las instalaciones de Fabrisem cuentan con una superficie productiva de 8.000 metros cuadrados, en la que se sitúan 10 puentes grúa y las distintas secciones para conformación de materiales como guillotinado, plegado, curvado, corte por plasma, granallado y pintura con cabina o pesaje. Además, el complejo de Zaragoza dispone de 300 metros cuadrados para administración, oficina técnica y diseño.

Portaccontenedores

La compañía ha adecuado en los últimos años la línea de montaje de portaccontenedores para terminal, con tres puentes grúa de 3,5 toneladas, y ha incorporado en la zona de soldadura un volteador automático con una longitud 20 metros, una altura máxima de cinco metros y una capacidad de 16 toneladas.

Las próximas inversiones irán destinadas a una nueva instalación de pintura con horno de secado rápido, así como a la implantación de las energías renovables fotovoltaicas.

Fabrisem tiene su origen en el año 1993 como fabricante de *trailers* de carretera. En 1997 comenzó su actividad en el mercado de las terminales portuarias elevando progresivamente su portfolio. En 2010, se crea la empresa Fabricación y Desarrollo de Trailers centrada únicamente en el vehículo portuario.

ABRIL | CARRETERA

FUNDACIÓN CORELL: SECTOR EN EVOLUCIÓN

“UNA FRAGMENTACIÓN EMPRESARIAL EXCESIVA”, PRINCIPAL LASTRE AL QUE SE ENFRENTA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA A LA HORA DE TRANSFORMARSE, SEGÚN UN DIAGNÓSTICO ELABORADO POR GAD3. Por Carlos Sánchez

“El sector necesita una transformación profunda. No se trata de una revolución, de tirar lo que ya está construido, sino de seguir avanzando y mejorar”. Así lo apuntó el presidente de GAD3, Narciso Michavila, en el marco de la presentación del ‘Diagnóstico del sector del transporte profesional por carretera en España: por una movilidad más eficaz, eficiente y sostenible’, que su consultora ha realizado por encargo de la Fundación Corell.

El estudio demoscópico, en el que han participado una treintena de expertos de diferentes ámbitos del sector, concluye que el sector está condicionado por “una fragmentación empresarial excesiva”.

En este sentido, “las pymes no crecen por culpa de trabas fiscales o de recursos humanos y de esta forma se provoca una fragmentación que no es buena para el sector”, señaló. En esta misma línea se expre-

mas reglas de juego en todas las comunidades”, indicó el presidente de GAD3. Además, otra de las grandes preocupaciones es la imagen social del transporte, si bien “una vez más el propio sector cree que tiene peor imagen que la que realmente tiene, aunque esto pasa también en otros sectores”, aclaró. “A partir de este diagnóstico se pueden proponer medidas que no sean cortoplacistas, sino a más largo plazo. De ahí la importancia de empezar cuanto antes”, advirtió Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell durante la presentación.

“Cuidar al grande”

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de Astic, insistió en que “la fragmentación es el principal mal que afecta al futuro de nuestro sector”. El directivo recordó que la Administración “apuesta por no cuidar al grande”, sino que ofrece más ayudas a las empresas con menos trabajadores y con menos facturación, por lo que “lo de crecer no parece muy rentable”. De este modo, “en estos momentos de aceleración de los cambios, la estructura empresarial que tenemos en el sector no puede responder a esos cambios”, lamentó.

El vicepresidente de Astic, además, mandó un recado a los cargadores, al apuntar que “también tiene que cambiar la mentalidad de los clientes del transporte”. En esta línea, “el transporte no se puede enfocar como un coste que hay que minimizar, sino que es un socio estratégico que permite expandir geográficamente la cantidad de clientes a las que se puede acceder”.

Mientras, Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación de Cargadores de España (ACE), también se posicionó a favor del “redimensionamiento del sector del transporte”. Lacaci incidió en el deseo de que las empresas de transporte sean “más

PROPUESTAS DE LA FUNDACIÓN CORELL

MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD EMPRESARIAL

Prestigiar el sector del transporte como **profesión esencial**

Medidas de aumento de la **dimensión empresarial y uso de una fiscalidad** clara y armonizada

Mejora de las **condiciones laborales y la productividad** a través de la **negociación colectiva sectorial**

Planificar una **estrategia logística realista** de país

Tacógrafo obligatorio para todo el transporte profesional

REGULACIÓN ACTUALIZADA Y ARMONIZADA EN EL ÁMBITO NACIONAL PARA GANAR EFICACIA

Apostar por la defensa de las **políticas de transporte** a través de un **pacto de Estado**, para no depender de gobiernos con diferentes intereses

Neutralidad energética durante el proceso de transición

Voz única ante la Administración para que conozca en profundidad al sector

LIDERAR LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE LA MOVILIDAD

Certificar la **huella de carbono** de las empresas

Proponer planes de **reducción de emisiones**

Proponer proyectos de **compensación de emisiones**

Ayudas a la **inversión en mejoras medioambientales**

INVERTIR FONDOS UE PARA UNA MOVILIDAD INTELIGENTE Y MÁS EFICIENTE

Apostar por la integración digital para dar un servicio personalizado, con información en tiempo real al cliente y usuario

Red de **áreas de descanso ‘seguras’** y rediseño de carreteras

FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

Definición de **corredores estratégicos para el ferrocarril de mercancías**, trenes de gran longitud y conexión con puertos

Neutralidad modal equilibrando las ayudas fiscales y directas entre carretera y ferrocarril según la importancia de cada modo

Carretera y ferrocarril entendidos como elementos **complementarios** para hacer crecer el negocio de la logística



Jornada de presentación del diagnóstico del sector del transporte.

só el presidente de la Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados, Ignacio López Cano, al afirmar que “cuanta mayor dimensión empresarial haya en el transporte, mejor le va a ir a nuestro sistema económico”.

Por otro lado, las empresas necesitan una mayor armonización legislativa y normativa por parte de las distintas administraciones. “Es preciso que existan las mis-

grandes y fuertes”, para lo que apostó por “una concentración que no se ve favorecida por una legislación que hace que empresas que no tenían que estar en el mercado puedan estarlo”.

Por su parte, Carmelo González, presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera, se refirió a la dificultad económica que tienen las compañías del sector para afrontar la transformación tecnológica. “Llevamos muchos años invirtiendo en nuevas tecnologías, pero nos hemos llevado sorpresas importantes”, apuntó González en referencia a los camiones propulsados por gas natural.



Directivos de GNV y MSC España en la presentación de las nuevas oficinas de la compañía en Valencia.

ABRIL | MARÍTIMO

GNV AUMENTARÁ LA BODEGA EN SUS RUTAS PENÍNSULA-BALEARES

LA PRÓXIMA INCORPORACIÓN DEL BUQUE “GNV SPIRIT” Y EL ACUERDO CON FORMENTERA CARGO PERMITIRÁ A LA COMPAÑÍA ATENDER “A UN MERCADO EN CONSTANTE EXPANSIÓN” CON UNA CONECTIVIDAD DIARIA. Por Antonio Martínez

Grandi Navi Veloci (GNV), naviera ‘ro-pax’ de Grupo MSC, va a reforzar su apuesta por el mercado entre Península y Baleares en 2022. Su objetivo es controlar más allá del 20 por ciento de unos tráficos históricamente polarizados en dos compañías, Baleària y Trasmediterránea (esta última, ahora Tramed GLE, bajo el control del grupo italiano Grimaldi).

Matteo Catani, consejero delegado de GNV, explicó a Transporte XXI que “el sector de carga desempeña un papel clave, es más constante que el trans-

porte de pasajeros, por lo que nuestra apuesta es ofrecer a las empresas del sector logístico y de distribución un abanico más amplio de rutas y servicios a lo largo de todo el año para responder a sus necesidades”.

La naviera arrancó sus servicios en julio de 2021 con los ferris “GNV Bridge” y “GNV Sealand”, de 2.564 y 2.225 metros lineales de oferta de bodega, respectivamente. Posteriormente sumaron los buques “Tencia” de 2.623 metros lineales y “Majestic”, de 2.350 metros lineales, “ante la demanda de los

clientes del sector logístico, que está superando nuestras expectativas”, explica Catani. La naviera empezó a cubrir las rutas entre Valencia y Barcelona con Palma de Mallorca e Ibiza. Gradualmente ha incluido Menorca y Formentera para el transporte de mercancías.

Mayor conectividad

“Cuando decidimos poner en marcha las rutas, éramos conscientes de que se trataba de una gran apuesta donde nos enfrentábamos a dos competidores consolidados, que nos

merecen todos los respetos”, apunta Catani. Pese a esto, “siempre hemos considerado que se trata de un mercado en constante expansión, que necesita más conexiones, del que queremos ser partícipes, consolidarnos y crecer”. De hecho, para reforzar su presencia en este corredor marítimo, posicionará en las próximas semanas el buque “GNV Spirit”, con 1.926 metros lineales, una vez concluya con sus labores de mantenimiento en los astilleros navales de Nápoles.

El objetivo es duplicar las conexiones porque “nuestras previsiones para 2022 son muy optimistas”, indica Catani.

Línea Ibiza-Formentera

Junto al nuevo buque ro-pax, la compañía ha alcanzado un acuerdo con la naviera Formentera Cargo, que permitirá el traslado de carga entre Ibiza y Formentera, ya que “nuestra primera aspiración es ofrecer un servicio puerta a puerta”, explica Catani.

Las empresas podrán realizar el envío diario de mercancías procedentes de los puertos de Barcelona y Valencia hasta Formentera “sin tener que preocuparse por la gestión de las diferentes escalas”.



Imagen de las nuevas instalaciones de Frigorifera Coldstore en A Pobra do Caramiñal (A Coruña).

ABRIL | TRANSITARIOS

SUFLENORSA AÑADE ALMACÉN DE FRÍO

EL GRUPO GALLEGO PONE EN MARCHA LAS INSTALACIONES DE SU NUEVA FILIAL FRIGORIFERA COLDSTORE EN A POBRA DO CARAMIÑAL (A CORUÑA), TRAS UNA INVERSIÓN DE 14 MILLONES DE EUROS. Por Iñaki Eguía

El grupo Suflenorsa, que centra su actividad en el transporte marítimo de productos congelados, ha fortalecido su capacidad de almacenamiento frigorífico a través de su filial Frigorifera Coldstore.

Esta compañía ha puesto en marcha unas instalaciones de 10.500 metros cuadrados edificadas en A Pobra do Caramiñal (A Coruña), tras acometer una inversión de 14 millones de euros, de los que aproximadamente la mitad fueron aportados por la Xunta de Galicia.

El complejo, situado en una parcela de 13.100 metros cuadrados, dispone de cuatro cámaras frigoríficas con una capacidad de 52.000 metros cúbicos a -20°C y de 4.500 metros cúbicos a -45°C.

La nueva nave destina 1.800 metros cuadrados para la elaboración de corte de túnidos, y cerca de 1.000 metros cuadrados para la operativa logística. Las instalaciones, que tienen ocho muelles para la carga y descarga, se destinan al procesamiento y conservación de pescados y moluscos, así como al almacenamiento de atún, gambón o calamar, entre otros productos.

La planta de Frigorifera Coldstore refuerza la capacidad de almacenamiento a temperatura controlada del grupo transitario Suflenorsa, que también tiene en A Pobra do Caramiñal las instalaciones de su filial Alimentos Cruz del Sur (Alicrusa), con otros 35.000 metros cúbicos de cámaras frigoríficas.

La nueva edificación dispone de una instalación fotovoltaica para autoconsumo industrial de 450 kWp con 1.313 módulos. Gracias a estos paneles solares, la sociedad Frigorifera

La nave tiene 56.000 metros cúbicos refrigerados

Coldstore genera una producción de energía anual de 625.760 kWh, lo que le ha permitido reducir el consumo eléctrico.

La puesta en marcha de Frigorifera Coldstore supone un

nuevo hito para el grupo Suflenorsa, surgido en 1984 para dar servicios a las flotas pesqueras española y portuguesa como *broker* de carga y suministrador de combustible.

En 1991 el grupo se diversificó con la constitución de Suflenorsa Consignaciones, empresa también destinada principalmente a atender a los buques en los puertos de Vigo, Marín y Vilagarcía, así como en las dársenas pesqueras de la comunidad gallega.

Transitarios

El desarrollo continuó en 1995 a través de Suflenorsa Aduanas, centrada en gestionar despachos y trámites de importación y exportación. En 2002, se constituyó Suflenorsa Transitarios para atender las demandas logísticas de sus clientes. Esta sociedad ha abierto, durante el último quinquenio, nuevas delegaciones en Lima (Perú), Shanghái (China) y Busan (Corea del Sur), que se sumaron a las anteriormente establecidas en Argentina y Chile.

Finalmente, el almacenamiento frigorífico ha sido el siguiente reto del grupo de transporte marítimo gallego con la creación en 2007 de Alicrusa, un negocio que se refuerza con Frigorifera Coldstore, firma constituida en 2020.



A.P. DE VIGO

ABRIL | MARÍTIMO

EL PUERTO DE VIGO AVANZA AL CARBONO CERO

LOS PROYECTOS DEL GRUPO DE ENERGÍA AZUL PODRÍAN GENERAR UNA INVERSIÓN DE 45 MILLONES. Por Alfonso Alday

La Autoridad Portuaria de Vigo trabaja en diversos proyectos de energía azul conforme a su estrategia de descarbonización que podrían generar unas inversiones de 45 millones de euros. Así lo anunció el presidente de la entidad, Jesús Vázquez Almuíña,

durante un encuentro energético sobre movilidad terrestre y marítima sostenibles, organizado por la Xunta de Galicia. “El respeto al medioambiente es nuestra prioridad”, destacó Vázquez Almuíña. Por este motivo, añadió, el puerto trabaja en la lí-

Vista aérea de las instalaciones del puerto de Vigo.

nea de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 europea, además de ser pionero en la UE en la implantación de la estrategia ‘Blue Growth’ para lograr las cero emisiones en 2030.

Diferentes actuaciones

En este contexto, el máximo responsable de la entidad portuaria recalcó que el proceso de descarbonización debe combinarse con diferentes actuaciones, como la apuesta por las energías renovables, la electrificación de los muelles y los nuevos combustibles, como el GNL, el hidrógeno o el amoniaco. En este sentido, recordó que el puerto ha obtenido el registro de la huella de carbono en relación al ejercicio 2020, logrando una reducción del 48 por ciento en la emisión de gases de efecto invernadero en el trienio 2018-2020.

Además, Vázquez Almuíña señaló que desde principios de año, la naviera UECC está operando en el puerto de Vigo con el buque híbrido “Auto Advance”, dotado con motores eléctrico y de GNL, y al que se sumarán otros dos barcos durante los próximos meses. Para dar nuevos servicios de *bunkering*, Reganosa y Naturgy, junto con otras empresas, trabajan para dotar de una instalación de GNL a la terminal de carga rodada, así como en los estudios y proyectos necesarios para el suministro eléctrico a los buques ro-ro y portacontenedores.

Asimismo, la entidad trabaja, junto al clúster naval gallego Aclunaga, en la construcción de cuatro buques híbridos eléctricos, y lidera el consorcio empresarial del proyecto “Julio Verne” para la producción de hidrógeno verde, que ha conseguido fondos europeos Next Generation y será una realidad a principios del año 2024 en la zona portuaria de Bouzas.

El puerto trabaja para lograr las cero emisiones en 2030

UECC opera en el puerto de Vigo con buques híbridos.



MAYO | OPERADORES LOGÍSTICOS

ASSTRA MANTIENE SU EXPANSIÓN INTERNACIONAL

EL GRUPO CORPORATIVO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, QUE AUMENTÓ SUS VENTAS EL PASADO EJERCICIO UN 30%, ESPERA ABRIR NUEVAS OFICINAS A LO LARGO DE 2022. Por Alfonso Alday

AsstrA-Associated Traffic, con sede en Zúrich (Suiza), continúa con el viento de cola. El grupo corporativo de transporte y logística cerró el pasado ejercicio con una facturación consolidada de 460,4 millones de euros, un 30 por ciento por encima del año anterior. Los beneficios brutos aumentaron un 21 por ciento, hasta alcanzar los 39,9 millones, según informó la empresa, que mantiene su apuesta por la expansión internacional para seguir creciendo. De hecho, la hoja de ruta contempla abrir este

de el grupo. La estrategia de la compañía tampoco pasa por alto la apuesta por “la digitalización de los procesos”, según recalca el CEO del grupo, Dmitry Lagun.

El tráfico, al igual que las ventas, también tuvo un comportamiento positivo durante el año 2021. El grupo AsstrA gestionó un total de 196.000 envíos, lo que supone un avance del 8 por ciento. El transporte por carretera continúa siendo el servicio más demandado, con más de 139.400 pedidos. Es decir, el 71 por ciento del to-

La oferta que generó el mayor aumento de los ingresos en el período analizado, en comparación con el difícil 2020, fue la relacionada con los servicios logísticos de carga de proyectos (+271 por ciento), despacho aduanero (+228 por ciento) y la carga general (+161 por ciento).

Además, los responsables de las actividades de almacenaje del grupo procesaron un 178 por ciento más de pedidos a lo largo del pasado año, el mayor incremento anual de una división de AsstrA, destacan desde la compañía de transporte y logística.

El grupo AsstrA gestionó un total de 196.000 envíos en 2021, lo que supone un avance del 8 %.

Desembarco en España

Dentro de su estrategia de expansión internacional, AsstrA-Associated Traffic puso en marcha una nueva filial en España. La sociedad, AsstrA Forwarding Spain, bajo la dirección de la División de AsstrA Industrial Project Logistics, ofrecerá a los clientes un amplio abanico de soluciones para el transporte de proyecto específico, y soporte

El transporte por carretera continúa siendo el servicio más demandado

posterior para el sector del gas y del petróleo, así como ingeniería, contratación pública, e industria de contratación del sector de la construcción. La oficina central en España se ubicará en Valencia, con futuros planes para una oficina en Madrid, que suministrarán servicios

de *project cargo*, según destacan desde el grupo. El equipo de Madrid se centrará en soluciones para clientes de los sectores principales de proyectos industriales que incluyen la ingeniería, la contratación pública y la industria de contratación del sector de la construcción.

año nuevas oficinas de representación. “La realidad geopolítica ha cambiado drásticamente en el primer trimestre de 2022. Los proveedores de servicios logísticos se están adaptando a las condiciones cambiantes y los flujos de transporte se están redistribuyendo en nuevos mercados”, explican des-

tal. Al mismo tiempo, la compañía realizó 11.500 entregas urgentes y 9.600 envíos por vía marítima.

La mayoría de pedidos eran de alimentos secos y de productos no alimenticios, de productos químicos, de aparatos electrodomésticos o de productos electrónicos.



MAYO | SERVICIOS

MIRANDA DE EBRO, SEMILLA LOGÍSTICA

SU HUELLA SUPERA LOS 400.000 M2 DE SUPERFICIE Y LAS PREVISIONES APUNTAN A UN AUMENTO DE LA OFERTA EN DOS TERCIOS MÁS EN 2022. Por Carlos Sánchez

Miranda de Ebro (Burgos) sigue disparando su peso específico dentro del panorama logístico español.

La ciudad alcanza una huella logística conformada por 38 nuevas inversiones empresariales, más de 400.000 metros cuadrados de terreno adquirido y más de 100.000 metros cuadrados de instalaciones, entre las naves ya construidas y las que cuentan con proyectos a ejecutar (ver cuadro). Así lo confirma el director de Miranda Empresas, Roberto Martínez de Salinas. Para el directivo, “es evidente que se está produciendo una reactivación en el ámbito empresarial con la llegada de nuevas compañías y que el sector logístico está liderando ese hecho”.

Además, este auge del negocio logístico en la ciudad burgalesa no se va a detener aquí. “La previsión es seguir captando proyectos multisectoriales, y uno de los sectores que más interés está demostrando es el logístico, por lo cual sí que prevemos seguir incrementando ese potencial”, señala. En esta línea, “si todo va bien, tenemos previsto aumentar la cantidad de terreno adquirido para ac-

tividades logísticas, solo este mismo año, en cifras equivalentes a dos tercios del total de terreno adquirido en el último quinquenio”, avanza el directivo.

Las citadas 38 inversiones en el sector logístico en Miranda de Ebro en el último quinquenio suponen un tercio sobre el total en la localidad, “lo que es reflejo de la importancia del sector logístico en Miranda”, insiste el director de Miranda Empresas.

Entre las principales fortalezas de Miranda de Ebro para la atracción de inversiones logísticas, Martínez recuerda que cuenta, “de base, con una localización geográfica privilegiada y estratégica, en un nudo de comunicaciones de primera magnitud tanto en el ámbito doméstico como europeo”.

Además, “es la única zona del centro-norte de España con una población de más de 3 millones de personas en su área de influencia (3,3 millones a menos de una hora y media)”, añade.

Para el directivo, “esta excepcional condición logística se ha visto reforzada desde finales de 2018 con una gran plataforma logística intermodal”.

Miranda oferta parcelas desde 15 euros por metro cuadrado

EXPLOSIÓN DE INVERSIONES EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO

La localidad burgalesa de Miranda de Ebro se ha convertido en un foco de inversión en instalaciones y activos inmolegísticos desde la puesta en marcha del proyecto Miranda Empresas en el año 2016.

COMPAÑÍA	PARCELA	NAVE	SUELO INDUSTRIAL	TIPOLOGÍA	ESTADO
SEUR	44.600	15.000	Ircio	Nueva	En construcción
CTC	1.252	1.000	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Lucano	6.000	2.700	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Plataforma logística de ALDI	113.315	48.000	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Transportes Van Overveld	10.336	4.500	Ircio	Nueva	Parcela adquirida
Transalpepa	8.374	1.500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes Ibai	2.015	500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes J. Murillo	537	500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes P. López de Briñas	501	500	Bayas	Nueva	Activa
Transportes R. Cámara	576	500	Bayas	Nueva	Activa
Grupo Mondego	9.200	3.350	Bayas	Nueva	Activa
Transportes La Unión	682	682	Bayas	Nueva	Activa
Grúas y Talleres Dur-Alltrucks	4.500	1.200	Bayas	Nueva	Activa
Llewo	1.563	1.025	Bayas	Nueva	Activa
Logística Deóbriga	35	35	Vivero	Nueva	Activa
Darius Trans	15	15	Vivero	Nueva	Activa
Logística Echegar	215	215	Vivero	Nueva	Activa
Sealog	34	34	Vivero	Nueva	Activa
Echegufi	-	-	Vivero	Nueva	Activa
Antioquia Trans	-	-	Vivero	Nueva	Activa
Olano Seafood Ibérica	7.800	1.907	Las Californias	Nueva	Activa
STEF	17.598	2.600	Las Californias	Nueva	Parcela adquirida
Niels Pagh Logistics	3.895	1.300	Las Californias	Nueva	Activa
Distribución Soledad	13.000	6.500	Las Californias	Nueva	Activa
Geimex	3.000	2.500	Las Californias	Nueva	Activa
Exolum	1.000	-	Las Matillas	Nueva	Activa
Propenor	1.820	500	Las Matillas	Nueva	Parcela adquirida
MT&LS Transportes Internacionales	350	350	Las Matillas	Nueva	Activa
Transleyca	-	-	BO Las Matillas	Nueva	Activa
Loalco	-	-	BO Las Matillas	Nueva	Activa
Nico Trucks	700	600	La Narra	Nueva	Activa
JSV Logistic	95.640	5.000	Rottneros	Nueva	Activa
Terminal Contenedores Miranda (TCM)	80.000	-	Rottneros	Nueva	Activa
SEUR (Aduana)	-	3.500	Rottneros	Nueva	Activa
Synergy (Hutchison Ports)	-	15	Rottneros	Nueva	Activa
Transluca	-	-	Rottneros	Nueva	Activa
Transportes Gaspar Malumbres	3.600	1.350	Bayas	Ampliación	Activa
DHL (plataforma logística de Simply)	-	-	Bayas	Nueva gestión	Activa
TOTAL	432.213	107.378			

Datos en m2, a fecha de abril de 2022. Fuente: Miranda Empresas.

38

INVERSIONES EMPRESARIALES EN LOGÍSTICA EN EL ÚLTIMO LUSTRO

Terminal de Contenedores de Miranda (TCM) ha permitido habilitar “un corredor ferroviario conectado con diferentes terminales europeas, y ofrecer un servicio de transporte intermodal al tejido empresarial de su área de influencia, con la correspondiente disminución de los costes logísticos y el tiempo de tránsito de mercancías”. TCM

supone “un efecto llamada de cara a inversiones empresariales que se implanten cerca de este recurso”.

Por polígonos, el de Ircio “está generando un gran retorno, porque se pueden adquirir parcelas desde tan solo 15 euros por metro cuadrado, un atractivo inigualable en una zona tan bien comunicada”, recuerda Martínez.



Imagen de dos vehículos de las flotas de Transportes Azpiroz y Satrus Logística en sus instalaciones situadas en la Ciudad del Transporte de Pamplona.

MAYO | CARRETERA

AZPIROZ REFUERZA SU LOGÍSTICA

EL GRUPO NAVARRO INCORPORA UN ALMACÉN DE 2.000 METROS CUADRADOS JUNTO A SU BASE CENTRAL, SITUADA EN LA CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA. Por Iñaki Eguía

Azpiroz ha fortalecido durante este año su capacidad de almacenamiento con la incorporación de un pabellón de 2.000 metros cuadrados en la Ciudad del Transporte de Pamplona. La nueva superficie del grupo navarro de transporte por carretera, gestionada en régimen de alquiler a través de su filial Servicios Logísticos Imarcoain, está situada cerca de sus instalaciones centrales.

El operador tiene su base en una parcela de 6.500 metros cuadrados en el complejo de transportistas situado en el municipio de Imárcoain. Dentro de su recinto dispone de zona de aparcamiento de flota, talleres, surtidores de gasóleo, las oficinas de tráfico y administración, equipamiento para el lavado de los vehículos pesados, así como 3.000 metros cuadrados destinados para su actividad logística.

Azpiroz desarrolla almacenaje convencional y para mercancía en tránsito, así como *cross-docking*, clasificación, pletización, retractilado, control de *stocks* y gestión de inventarios y distribución durante las 24 horas, entre otras labores. Estos servicios están dirigidos, fundamentalmente, para empresas pertenecientes a los sectores de papel y cartón, así como al de construcción.

Flota de lona

Transportes Azpiroz dispone de un parque móvil propio formado por 31 camiones y 40 semi-remolques de lona. Durante el pasado ejercicio renovó seis cabezas tractoras y para este año también contempla modernizar la flota con otra media docena de nuevos vehículos pesados. En semirremolques de lona, en 2021 realizó dos adquisiciones y proyecta otras seis entregas en 2022.

Azpiroz desarrolla cerca del 50 por ciento de sus servicios de transporte a destinos inter-

nacionales, destacando Francia seguido por Italia y Bélgica como las principales rutas exteriores. Esta sociedad, creada en 1984 y gestionada por la segunda generación de la familia de su fundador, contabilizó una cifra de negocio de 4,9 millones de euros en 2020, un 7,2 por ciento más que en el ejercicio anterior, según los últimos datos del Registro Mercantil.

Además, a través de la filial Satrus Logística, gestiona otra quincena de vehículos pesados que realiza exclusivamente tráfico nacional. Esta compañía, constituida en 2017, generó unos ingresos de 1,5 millones de euros en 2020, un 7,9 por ciento menos que el año anterior.

El grupo navarro, con una trayectoria de más de 40 años en el transporte de mercancías por carretera, ingresó más de 6,5 millones de euros en 2020 con la aportación de Servicios Logísticos Imarcoain, filial puesta en marcha en 2003.

El operador navarro ingresó más de 6,5 millones de euros en 2020

MAYO | FERROCARRIL

NOVATRANS CONSOLIDA EL SERVICIO PARA P400

LA CONEXIÓN ENTRE PERPIÑÁN Y VALENTON TRANSPORTA 16 REMOLQUES POR SENTIDO, ADEMÁS DE CONTENEDORES Y CAJAS MÓVILES. Por Eva Mármol

Novatrans, operador ferroviario perteneciente al grupo de transporte francés Charles André, ha consolidado la ampliación del servicio que ya tenía entre las terminales de Perpiñán, junto a la frontera española, y Valenton (París) a los semirremolques P400, que puso en marcha hace un año.

“Poco a poco hemos ido añadiendo vagones específicos hasta consolidar la conexión con 16 remolques de ida y 16 de vuelta”, señalan fuentes del operador. Y ello supone “consolidar el servicio de tren mixto formado por cajas móviles, contenedores y semirremolques”. El servicio atrae a transportistas

españoles “que lo están utilizando regularmente”.

Novatrans ha continuado apostando por la intermodalidad ampliando a los semirremolques P400 la conexión Avignon-París, alcanzando el conjunto de la línea Perpiñán-París una ocupación de los semirremolques del 30 por ciento, y entre Lyon y Dourges, transportando 12 remolques por día.

Y no se quedará aquí, extenderá la intermodalidad a las conexiones de Miramas y Avignon con Dourges durante 2022. Todos los servicios de Novatrans tienen periodicidad diaria, de lunes a viernes. Como otros operadores ferro-

viarios, españoles y de otros países europeos, la compañía nota el incremento de la demanda. “Tenemos a transportistas que están a nivel de prospección para tener espacio”, añaden estas fuentes.

Para dar respuesta a esta tendencia, Novatrans estudia ampliar la capacidad de sus servicios actuales, “estamos analizando una nueva configuración de los trenes para ofrecer al mercado transportar más contenedores, cajas móviles y remolques entre Perpiñán y París antes de finalizar el año”. Novatrans, uno de los accionistas de referencia de la española Combiberia, no tiene servicios directos desde el mercado peninsular.

Los servicios de Novatrans y Greenmodal (transporte fluvial), los dos operadores intermodales de Grupo Charles André, ahorraron 205.000 toneladas de emisiones de CO2 y transportaron 258.000 UTIs y 480.000 TEUs el año pasado, según datos del operador.

Novatrans es propiedad de Charles André, uno de los principales grupos europeos de transporte, desde 2013, que la adquirió a SNCF Geodis.

Ganará capacidad antes de finalizar el año

El operador seguirá ampliando los servicios a semirremolques.



MAYO | FERROCARRIL

ALGECIRAS DISPONDRÁ DE MAYOR CAPACIDAD FERROPORTUARIA

LA CONSULTORA INECO ARRANCA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACTUACIÓN PARA AMPLIAR LA TERMINAL DE ISLA VERDE EXTERIOR Y CONSTRUIR UNA ESTACIÓN DE APOYO EN EL EXTERIOR DEL PUERTO QUE FLEXIBILICE LA OPERATIVA CON TRENES DE 750 METROS. Por **Antonio Martínez**

El puerto de Bahía de Algeciras ha trazado un plan de ejecución de nuevas inversiones en sus conexiones e instalaciones ferroviarias. De su redacción se va a encargar la consultora pública Ineco por un montante de 1,6 millones de euros y un plazo de ejecución máximo de 32 meses.

En concreto, la Autoridad Portuaria, que preside Gerardo Landaluce, quiere ampliar la capacidad de la terminal ferropuertuaria

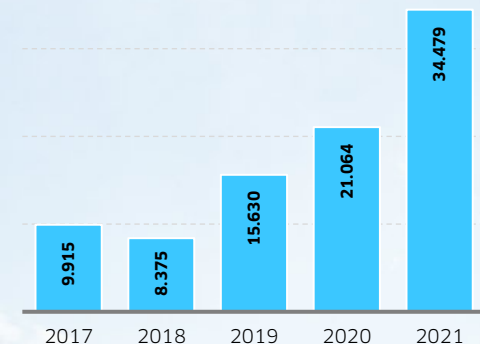
de Isla Verde Exterior para poder manipular trenes de mercancías de 750 metros y construir una instalación técnica fuera del recinto portuario para la clasificación y estacionamiento de los convoyes.

Junto a estas infraestructuras, se persigue la duplicación y electrificación del tramo de línea ferroviaria entre el enclave y la terminal de San Roque, así como la eliminación de los pasos a nivel existentes y

El Puerto de Algeciras quiere flexibilizar y potenciar las actividades ferroviarias.

TRÁFICOS EN LÍNEA ASCENDENTE

Los flujos ferropuertuarios en Algeciras se mantienen con el viento a favor, generando notables incrementos de actividad.



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



otras actuaciones encaminadas a mejorar la seguridad, fiabilidad y resiliencia de la red.

En la ampliación de la terminal ferropuertuaria de Isla Verde Exterior se trata de dotar a la instalación de capacidad suficiente para la gestión de mayores tráficos dentro de las posibilidades de ocupación de suelo. En la actualidad, el haz de vías consta de 3 vías con longitudes útiles de vía de 591, 629 y 591 metros, y el objetivo de la actuación es alcanzar los 750 metros en cualquier diseño de vía proyectada y permitir el paso de dos locomotoras unidas en las vías de maniobra.

La terminal, que manejó 34.479 TEUs en 2021, con un crecimiento del 63 por ciento sobre 2020 (ver cuadro superior), está siendo explotada por la empresa Fesava. La firma es el nuevo prestador de los servicios ferropuertuarios en el puerto andaluz, asumiendo las labores que venía realizando Adif en el enclave desde la puesta en servicio de la instalación en Isla Verde Exterior.

Clasificación de trenes

Por su parte, para ganar capacidad de última milla, el puerto pondrá en servicio una instalación técnica ferroviaria dedicada para poder realizar las operaciones propias de la actividad ferropuertuaria. Esta instalación, en una zona próxima exterior, permitirá realizar paradas, estacionamiento de trenes, cruces, fraccionamientos o formaciones de trenes con origen y destino las terminales del enclave. Son una serie de operaciones que “por razones geométricas, técnicas y económicas no pueden ser realizadas en el interior de la red ferroviaria del puerto”, explican desde el enclave.

Este espacio exclusivo evitará la interrupción de los tráficos ferroviarios tanto en la estación de viajeros de Algeciras como los del propio puerto. Al igual que con la terminal ferropuertuaria, Ineco deberá presentar un estudio de alternativas, analizando el número de vías de apartado a disponer en función de los tráficos previstos.

Ayudas europeas

Por último, el encargo a Ineco supone que la consultora se encargará de apoyar en la gestión administrativa que lleva aparejada la concesión de ayudas europeas, tanto procedentes de fondos CEF como de la Agencia Europea de Cambio Climático.

La Autoridad Portuaria presentó en marzo de 2021 una solicitud de fondos CEF para elaborar estos estudios de mejora de su capacidad ferropuertuaria de última milla.

63%

DE CRECIMIENTO LOGRÓ
EL FERROCARRIL EN
ALGECIRAS
DURANTE 2021



APL

MAYO | SERVICIOS

ARAGÓN PLATAFORMA LOGÍSTICA DISPARA SU HUELLA

APL IMPULSA EL PROYECTO DE ZUERA, QUE APORTARÁ 150 HECTÁREAS DE TERRENO MÁS A LOS 1,5 MILLONES DE METROS CUADRADOS COMERCIALIZADOS EN PLAZA, PLATEA Y PLHUS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS. Por **Carlos Sánchez**

Aragón sigue disparando su huella logística y en este crecimiento ha jugado un papel fundamental la sociedad pública Aragón Plataforma Logística, que acaba de cumplir el quinto aniversario desde su lanzamiento.

La entidad pública aragonesa ha comercializado cerca de 1,5 millones de metros cuadrados de suelo logístico en los últimos

años en el conjunto de las plataformas logísticas de Zaragoza (Plaza), Teruel (Platea) y Huesca (Plhus).

El trabajo realizado en estos años por APL ha derivado en que la Plataforma Logística de Zaragoza se haya situado en el cuarto puesto europeo del último 'Ranking Freight Villages (FV)', que valora variables como la intermodalidad, estruc-

tura de dirección, servicios, digitalización y la seguridad de las plataformas logísticas europeas.

El último proyecto de APL pasa por la construcción de una nueva plataforma logística en Zuera (Zaragoza), que estaría en marcha en torno a 2024 o 2025, según los planes de la sociedad pública regional. La futura plataforma de Zuera contará con 150 hectáreas de superficie y está previsto que represente una inversión estimada de 28 millones de euros, sin incluir en esta cifra el coste de adquisición de las 58 parcelas que componen el citado suelo.

El proyecto ofrecerá respuesta a las empresas de transporte y operadores logísticos que buscan instalarse en parcelas de gran tamaño y que han manifestado su interés por implantarse en Aragón. Según APL, los operadores están demandando parcelas con una superficie superior a los 50.000 metros cuadrados, que permitan la construcción de naves de superficie superior a los 30.000 metros cuadrados.

Ampliación de Plaza

Por su parte, la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) contará con una nueva ampliación de 220 hectáreas, cuyo suelo se prevé que esté disponible desde principios del próximo año. El proyecto estará también enfocado a atender la

La Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) se sitúa en el cuarto puesto europeo del 'Ranking Freight Villages'.

creciente demanda de instalaciones logísticas XXL.

Esta ampliación será fruto de la colaboración público-privada que se ha concretado en la firma de un convenio por parte del Gobierno regional, Aragón Plataforma Logística y la firma Cipsa Norte. Las obras de urbanización, que afectan a los municipios de Zaragoza y La Muela, representarán una inversión de 70 millones.

El sector logístico aragonés alcanzó el pasado año una contratación récord de 116.000 metros cuadrados, según datos de CBRE España, lo que representó un crecimiento del 6 por ciento respecto a los datos excepcionales que se registraron en 2020 a pesar de la situación de crisis sanitaria. Además, es más de un 100 por ciento superior a las cifras que se habían alcanzado en 2019.

La mayoría de la contratación realizada en este período fue neta. Los proyectos 'llave en mano' representaron el 30 por ciento sobre el total, lo que supuso un porcentaje inferior al de los ejercicios anteriores, en los que llegó a superar el 50 por ciento, lo que suponía un claro indicativo de la escasez de oferta de calidad.

Por su parte, la inversión en activos logísticos en la región superó los 176 millones de euros en el pasado ejercicio, lo que supuso un crecimiento del 1.100 por ciento.



Damià Calvet y Emma Cobos en la presentación del plan.

MAYO | MARÍTIMO

BARCELONA AVANZA HACIA EL SMART PORT

LA AUTORIDAD PORTUARIA CREARÁ UNA FUNDACIÓN PRIVADA PARA DESARROLLAR UN NOVEDOSO PLAN DE INNOVACIÓN INCLUIDO EN EL PLAN ESTRATÉGICO. Por **Eva Mármol**

Puerto de Barcelona da un nuevo paso para evolucionar hacia el *smart port* con un novedoso Plan de Innovación, incluido en el IV Plan Estratégico. Para desarrollarlo, creará próximamente una fundación privada, BCN Port Innovation, formada por tres patronos, la propia Autoridad Portuaria y las empresas Ackcent, experta en ciberseguridad, y Aggity, en transformaciones digitales. La fundación incorporará inicialmente unos siete u ocho *partners* pertenecientes a la comunidad logística y portuaria. Por su carácter privado, “permitirá acelerar los proyectos innovadores porque la innovación debe ser rápida”, señaló Damià Calvet, presidente de la Autoridad Portuaria, durante la presentación de la iniciativa.

La fundación facilitará la gestión de proyectos, buscará financiación para los mismos y su

core será “hacer pruebas piloto en el entorno portuario”, aseguró Emma Cobos, directora de Innovación y Estrategia de Negocio de la Autoridad Portuaria.

“No puede haber innovación abierta sin alianzas y sin colaboración”, añadió. Y es por ello que el Plan de Innovación contempla tejer alianzas con iniciativas que ya están desarrollándose, como las que acoge un área concreta, Blue District, siendo el caso de DFactory, instalación puesta en marcha por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona para la industria 4.0.

Para impulsar el Blue District, la Autoridad Portuaria transformará los tinglados del muelle de Sant Bertran, que tienen actualmente diferentes usos, en un centro de innova-

ción y economía azul, que denominará Blue Tech Port.

El equipamiento acogerá *startups*, centros de innovación de grandes empresas vinculadas a la logística y a la actividad portuaria, así como centros de formación y pruebas piloto. El

Los tinglados se convertirán en un centro de innovación

Blue Tech Port, que todavía no tiene calendario, supondrán una inversión aproximada de entre 6 y 7 millones de euros, apuntó el presidente de la Autoridad Portuaria.

El objetivo del Plan de Innovación es “consolidar un distrito tecnológico basado en la innovación logística-portuaria y en la economía azul”. Para Damià Calvet, “la innovación todavía no mira lo bastante al mar y la ciudad (Barcelona) mirará al mar con el Plan de Innovación”.

ANTECEDENTES

El Puerto de Barcelona tiene una larga trayectoria innovadora. En su día, fue innovador el concepto de **comunidad portuaria**, la creación del **Consejo Rector**, foro que reúne periódicamente a los representantes de los operadores y Administraciones vinculadas a la actividad en la dársena, o el concepto de **puerto-ciudad**.

La dársena también fue pionera en el sistema portuario español en dotarse de una **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)**. Innovó con el concepto de **puerto en red**, conjunto de terminales ferroviarias interiores en el *hinterland*.

Y una de las bases de la innovación fue la creación de **Portic**, la plataforma tecnológica de la comunidad portuaria de Barcelona, **el siglo pasado** (año 1999), cuando la popularización del concepto de *port community system* quedaba lejos.

Antes, en 1993, implantó el **Plan de Calidad**, siendo el “primer puerto europeo” en tener esta herramienta enfocada hacia el cliente.

MAYO | OPERADORES LOGÍSTICOS

GRUPO LOGÍSTICO SANTOS REFORZARÁ SU FLOTA DE VEHÍCULOS

LA COMPAÑÍA, CON SEDE CENTRAL EN CABANILLAS DEL CAMPO (GUADALAJARA) E INSTALACIONES EN BARCELONA, VALENCIA Y PAMPLONA, CONCENTRA EL GRUESO DE SU CRECIMIENTO EN EL MERCADO NACIONAL. Por Carlos Sánchez

Grupo Logístico Santos tiene previsto reforzar su crecimiento con la incorporación de más flota en los próximos meses.

La compañía, con sede central en Cabanillas del Campo (Guadalajara) y sedes en Barcelona, Valencia y Pamplona, proyecta ampliar su flota actual de vehículos con la incorporación de cinco unidades de cabezas tractoras, así como una decena de semirremolques.

Esta incorporación de vehículos se producirá a lo largo del presente año, aunque no tiene todavía fechas de entrega “debido a la escasez general de materiales y componentes, lo que genera que no se puedan dar plazos concretos y exactos”, confirman a este periódico responsables del Grupo Logístico Santos.

El operador venía manteniendo una tendencia de crecimiento constante en doble dígito hasta la irrupción de la pandemia en el año 2020. En el año 2021 y lo que va de 2022, “a pesar de haber sido un año muy complicado, con aún el efecto de la pandemia y el fuerte incremento de costes en el último trimestre del año, se logró cerrar un ejercicio bastante positivo”, reconocen desde el grupo.

Santos apuesta por la tecnología avanzada en su flota

De cara a las expectativas para el presente ejercicio, desde Grupo Logístico Santos se muestran prudentes a la par que optimistas. “Una previsión de crecimiento real, por desgracia, no nos atrevemos a marcar, debido a la inestabilidad del sector”, apuntan. En este sentido, la firma hace mención a las dificultades derivadas de los paros experimentados en el sector, la inestabilidad en general, los elevados incrementos de costes, “especialmente el gasoil, gas y electricidad”, así como “IPC desmesurados y, sobre todo, la esca-

sez de recursos, por lo que comentábamos que no es viable adquirir nuevos medios, porque no existen en el mercado plazos de entrega”, recuerdan.

Desde la compañía ponen en valor sus más de 60 años de experiencia y la capacidad para adaptarse y amoldarse a las adversidades y cambios constantes en el sector, lo que se puede valorar y cuantificar en la longevidad de sus contratos. Pese a difi-

Santos maneja una flota propia integrada por más de 60 vehículos.



cultades como la pandemia, paros y escasez de materiales, entre otras, Grupo Logístico Santos ha mantenido “el servicio de siempre, con la calidad de siempre”, lo que le ha permitido incluso crecer en su actividad internacional, en la que opera en diferentes sectores, pero con especial inciden-

cia en Automoción. A corto plazo, la actividad internacional de Santos se concentra en los tráficos mencionados. “No tenemos intención de acometer una expansión porque la competencia de las empresas de Europa del este en mercados como el alemán es muy fuerte”.

Mercado doméstico

Al margen del refuerzo de la actividad internacional, Grupo Logístico Santos sigue manteniendo su principal foco en el mercado doméstico. “Para nosotros, el grueso de trabajo y mayor crecimiento sigue siendo el mercado nacional”, reconocen desde el Grupo Logístico Santos, que opera para compañías de diferentes ámbitos de la economía para empresas y fabricantes en sectores como Alimentación, Electro, Industrias Químicas, Gran Consumo y Automoción. En especial, la firma está “observando un crecimiento considerable en el sector Alimentación”, confirman.

El operador cuenta actualmente con una flota de vehículos integrada por más de 60 camiones propios y más de un centenar subcontratados fijos para cubrir su oferta de transporte de carga completa y grupal. La firma tiene implantado un sistema de seguimiento a tiempo real para todas sus unidades, así como controles telemáticos de consumos, tiempos de conducción y descanso, optimización de rutas o conducción eficiente.

En el terreno logístico, la compañía dispone de almacenes repartidos en diferen-

tes ubicaciones de la Península Ibérica. Además de las instalaciones centrales de Cabanillas del Campo (Guadalajara), cuenta con nave en Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona), Ribarroja de Turia (Valencia) y Ansoáin (Navarra). La matriz alcanzó unas ventas de 18 millones en 2019.

MAYO | MARÍTIMO

APM TERMINALS ASEGURA OPERATIVA EN VALENCIA

EL PUERTO EJECUTARÁ LA ADECUACIÓN DE 600 METROS DE LA LÍNEA DE ATRAQUE DEL MUELLE DE LEVANTE PARA FLEXIBILIZAR LA OPERATIVA DE MEGABUQUES. Por Antonio Martínez

APM Terminals Valencia va a afrontar en parte de su línea de atraque en el Muelle de Levante “una afectación en su operativa” durante los próximos cuatro meses para la adecuación de la infraestructura y dragado de las obras realizadas en 2016. Esta actuación, con un coste de 8 millones, sirvió para alcanzar una profundidad de 17 metros de calado en 600 metros de la instalación.

Las obras, que han sido adjudicadas por la Autoridad Portuaria a Acciona Construcción, permitirán asegurar el atraque de bu-

que la empresa “destinará todos los recursos disponibles con el fin de servir a los clientes siguiendo los tradicionales estándares de seguridad y calidad” ante la afectación que se inició el pasado 2 de mayo, fecha en la que se inició la primera fase de los trabajos.

En concreto, fuentes de la Autoridad Portuaria indican que la obra de mejora, para mantener el calado de 17 metros, se circunscribe a la adecuación del paramento y remodelación del talud de la banqueta entre los bolardos 5 y 11 del Muelle de

Este recrecido invade de la zona de atraque de los megabuques, por lo que se hace necesario demoler parte del refuerzo a una profundidad aproximada de 16 metros. La extracción del refuerzo se rellenará con una solución que proteja la base del tación, sin invadir el atraque.

Por su parte, la instalación ha tenido que activar en las últimas semanas diversos planes de contingencia para flexibilizar la alta ocupación de su patio de contenedores, “ante la continuidad de unos stocks de terminal muy descompensados”.

De hecho, restringió la entrada de contenedores vacíos y cerró sus puertas durante dos días al inicio del presente mes de mayo, solo aceptando la retirada de contenedores de importación y equipo vacío.

Está activando medidas para aminorar la congestión

Además, también desplazó contenedores a una base de vacíos en la ampliación norte del enclave cercana a la instalación para liberar espacios.

APM Terminals Valencia instaló en 2022 el sistema operativo Navis N4 con una inversión de 4,75 millones de euros. La compañía culminó con éxito

su puesta en marcha durante el primer trimestre, tras más de dos años de preparación y formación del equipo. El sistema permite aumentar un 10 por ciento la capacidad del patio, según explicó la compañía estibadora.

APM Terminals Valencia ha activado planes de contingencia para flexibilizar la alta ocupación del patio.



ques portacontenedores de hasta 400 metros de eslora con 16 metros de calado, como viene operando la estibadora junto a la zona que también dispone en el Muelle de Llovera.

APM Terminals Valencia ha comunicado

Levante en una zona en la que se ha comprobado la existencia de un recrecido de protección de la base del tación del cajón, por un previsible descalce, que sobresale tres metros de la vertical, con un espesor medio de 1,5 metros.

JUNIO | AÉREO

ZARAGOZA SE REFUERZA EN CARGA AÉREA

EL AEROPUERTO ULTIMA LAS OBRAS DE LA SEXTA TERMINAL, QUE EXPLOTARÁ SWISSPORT, MIENTRAS QUEMA ETAPAS EN EL PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA FUTURA SEGUNDA FASE DE LA ZONA DE CARGA. Por Carlos Sánchez

El aeropuerto de Zaragoza sigue avanzando en su estrategia de convertirse en *hub* de referencia para la carga aérea, impulsado principalmente por el efecto Inditex. Actualmente, Aena ultima las obras de construcción de la sexta terminal de carga, cuya explotación correrá a cargo del operador de *handling* Swissport, que se hizo con la adjudicación en 2019.

“Está previsto que las obras de la sexta terminal de carga del aeropuerto de Zaragoza finalicen sobre el mes de julio”, confirman fuentes de Aena. Una vez recibida la instalación, “Swissport necesitará un plazo de tiempo para acondicionar-

Las obras de la sexta terminal estarán listas en julio

la para poder ofrecer sus servicios”, añaden las mismas fuentes, por lo que las previsiones pasan porque la nueva terminal de carga esté operativa en el último cuatrimestre del presente año.

Esta nueva terminal, que se antoja “necesaria para poder soportar el crecimiento previsto” en los volúmenes de carga del aeródromo en los próximos años, según apuntan desde Aena, contará con 3.000 metros cuadrados de superficie cubierta y dispondrá de 14 muelles de carga y descarga en el lado tierra y otros 12 muelles en el lado aire, según consta en el pliego de la licitación.

El plazo de arrendamiento de la nueva terminal estaba inicialmen-

MEDIA DOCENA DE TERMINALES

El aeropuerto de Zaragoza cuenta actualmente con **cinco terminales de carga operativas**, a las que se **sumará una sexta** en los próximos meses.

La compañía de *handling* **Groundforce** explota dos parcelas. En una de ellas dispone de una **nave de 1.500 metros cuadrados** y en la otra de una instalación de **1.730 metros cuadrados**.

ACL Handling, operador de Grupo Sesé, opera en otras dos parcelas, una de ellas tiene un almacén de **1.450 metros cuadrados** y la otra una nave de **1.000 metros cuadrados**.

ASL Airlines, heredera de la antigua TNT Airways, se encarga de la explotación de una parcela que dispone de una **nave de 1.000 metros cuadrados**.

Swissport se encargará de gestionar la sexta terminal, que contará con una superficie de **nave de 3.000 metros cuadrados**.



Operación con avión carguero en el aeropuerto de Zaragoza.

te previsto por un plazo de diez años, según el pliego del concurso, a cambio de una renta fija mensual de 41.700 euros el primer año, que se iría incrementando de forma progresiva hasta alcanzar los 48.395 euros en el último ejercicio. En la licitación se contemplaba también el establecimiento de una bonificación trimestral máxima de 15.900 euros, hasta un montante total de 636.000 durante el período de vigencia del contrato. La ejecución de las obras corre a cargo de la compañía Obrascón Huarte Laín (OHL), que se impuso en el concurso a otras tres ofertas, por un importe de 3,51 millones de euros.

Proyecto

La puesta en marcha de la instalación se ha retrasado sobre los plazos inicialmente previstos porque tuvo que volver a ser adjudicada el pasado año, después de un primer intento fallido. Aena adjudicó por primera vez las obras en junio de 2019 a la constructora Acciona por importe de 3,72 millones de euros, pero diferencias de criterio entre las partes dieron al traste con el inicio de las obras. El órgano de contratación de Aena estableció en su resolución el incumplimiento de

contrato como el motivo para liquidar el mismo y dar paso a la licitación definitiva.

Las otras cinco terminales de carga actualmente operativas en el aeropuerto de Zaragoza son explotadas por Groundforce y ACL Handling, dos cada compañía, más una más que gestiona ASL.

Por otro lado, Aena sigue quemando etapas en su proyecto de urbanización de parcelas en la fase II de la zona de carga del aeropuerto de Zaragoza. La última novedad es que el Ministerio de para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, por medio de una resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, ha dado el visto bueno al informe ambiental del proyecto.

La actuación tiene por objeto urbanizar las parcelas de la zona de carga del aeropuerto de Zaragoza, para que disponga de todas las acometidas y servicios necesarios que permitan abastecer a futuros edificios que puedan construirse en ella. Este proyecto permitirá sumar del orden de 20.000 metros cuadrados adicionales más para la actividad de carga aérea en la pista zaragozana, que si se cumplen los plazos permitirían tener nuevas terminales operativas a partir de 2024.

Sumará 20.000 metros cuadrados más para carga



El presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, inauguró la Asamblea General de Astic, celebrada en el Palacio de la Magdalena de Santander.

JUNIO | CARRETERA

ASTIC DEFIENDE EL PAPEL PROTAGONISTA DEL TRANSPORTE

EL PRESIDENTE DE ASTIC DESTACA QUE “EL SECTOR INICIA UNA NUEVA ETAPA” Y ADVIERTE DE QUE “NO HAY ALTERNATIVA TECNOLÓGICA EFICIENTE A LOS MOTORES ACTUALES”. Por **Alfonso Alday**

“El transporte por carretera tiene que dejar de ser el actor secundario para convertirse en protagonista”. Así de contundente se mostró el presidente de Astic, Marcos Basante, en el marco de la Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, celebrada el 27 de mayo en el Palacio de la Magdalena de Santander. “Tenemos una asignatura pendiente: conseguir que las Administraciones y la sociedad reconozcan el inmenso valor de un sector que aporta cerca del 5 por ciento al PIB y sin el cual la economía y la sociedad moderna colapsarían”, puntualizó Basante.

Durante su intervención no pasó por alto la actual coyuntura, “una verdadera tormenta perfecta” por las consecuencias de la pandemia, el reciente paro de transportistas y la guerra en Ucrania. “Vivimos un momento complicado”, reconoció el empresario, si bien apuntó que “el sector es maduro y

“
Vivimos un momento complicado, pero el sector es maduro y con ilusión y trabajo saldremos adelante

Marcos Basante
Presidente de Astic

con ilusión y trabajo saldremos adelante”. En cuanto a la imparable subida de los precios del gasóleo, el presidente de Astic se mostró confiado en la extensión de la bonificación de los 20 céntimos por litro en el combustible más allá del 30 de junio, aunque apostó por su aplicación vía gasóleo profesional. “Hay que dar una vuelta” a esta medida, ya que “está habiendo muchas distorsiones de precios”, explicó Basante.

Transformación energética

La transformación energética, en este sentido, fue una de las grandes protagonistas del encuentro empresarial. “El transporte de mercancías por carretera en los próximos años no se va a mover con otro combustible que no sea gasóleo”, sentenció Basante. Y, sin pelos en la lengua, aseguró que “lo que nos están ofreciendo en este momento es un tema de transición, vender un progreso que es imposible que sea cierto y

asequible”. Y en este sentido, no le dolió reconocer que “vamos a tener que hacer algo para compensar las emisiones”, tras alertar sobre la “falta de una alternativa tecnológica eficiente a los motores actuales”.

En la misma línea se pronunció el vicepresidente ejecutivo de Astic, Ramón Valdivia, que recordó que “el sector lleva más de una década invirtiendo en vehículos de mayor eficiencia energética, formación de conducción económica y tecnologías de mejora de planificación de rutas para minimizar tiempos muertos y recorridos en vacío”. Valdivia subrayó que “el gas natural y los ecocombustibles son las únicas energías ‘verdes’ viables” para recorrer el camino de la descarbonización “sin destruir ni puestos de trabajo, ni nuestra competitividad”. Por ello, añadió, “nuestro enfoque debe ser realista, contemplando un mix energético y no imponiendo una única tecnología”.

El propio vicepresidente de Mercancías de Astic, Juan Jesús Sánchez, tras confesar que “somos proactivos” en la apuesta por la sostenibilidad, avanzó que “lo que necesitamos es la tecnología, las infraestructuras y seguridad jurídica para acometer las inversiones”.

La clausura de la Asamblea General corrió a cargo del director general de Transporte Terrestre del Mitma, Jaime Moreno, que también reconoció que “la parte ambiental pesa mucho, con unos objetivos muy ambiciosos. Tenemos que ver la manera más eficiente de alcanzarlos y encontrar la solución buena”. Durante su intervención también puso en valor los acuerdos alcanzados con el Comité Nacional. “Nos da unas herramientas para equilibrar unas relaciones asimétricas y nos permite crecer a todos”.

La demanda seguirá creciendo

De cara al futuro, se mostró “optimista”, pese a que se está viviendo una “época convulsa”. Moreno apuntó que “la demanda de carga va a seguir creciendo, estamos en un entorno positivo”. Eso sí, reiteró que “esto no lo es todo. Tenemos esos compromisos ambientales que lo van a tensionar todo y tenemos que ver la manera de cómo transportar más, siendo más eficientes en cuanto a emisiones, contar con todas las tecnologías y sacar lo mejor de ellas”.

Tampoco pasó por alto el problema de la escasez de conductores e insistió en la necesidad de “hacer más atractiva la profesión y compaginar la vida laboral y familiar”.

Astic confía en que se amplíe la bonificación al gasóleo

JUNIO | TRANSITARIOS

DSV ROAD SE HACE FUERTE EN AUTOMOCIÓN

LA TRANSITARIA DEDICADA AL TRANSPORTE POR CARRETERA DE LA MULTINACIONAL DSV CASI DOBLA FLOTA, PASANDO DE LOS 350 A 600 REMOLQUES, Y EL GRUESO DE LAS UNIDADES VAN DESTINADAS A DOS NUEVOS CLIENTES DEL SECTOR. Por **Eva Mármol**

DSV Road Spain se hace fuerte en automoción con dos nuevos contratos para este sector, que generará un importante volumen de trabajo a la transitaria dedicada al transporte por carretera del Grupo DSV. Un incremento de la actividad hasta el punto de que la compañía necesita ampliar flota propia de remolques. Casi doblará flota, de las 350 a las 600 unidades, en apenas cinco meses. De los 250 nuevos tráileres, que ha empezado a recibir en mayo y cuya entrega culminará en septiembre, “una parte está destinada a la renovación y el grueso a los dos nuevos proyectos de automoción”, señala Julián Pascual, director general de DSV Road.

Fortalecerá tanto la red doméstica como las líneas internacionales

Los contratos son para el transporte de recambios para reparaciones y el transporte de piezas a las fábricas de vehículos para su ensamblaje. Se trata tanto de flujos nacionales como internacionales.

La automoción ya era el principal cliente de DSV Road, que cuenta con transportistas traccionistas dedicados en exclusiva, con un peso de entre el 30 y el 35 por ciento en la facturación. Y lo será todavía más con los nuevos contratos, llegando a aportar más del 40 por

ciento al volumen de negocio. Las unidades no destinadas al sector de la automoción estarán dedicadas a “seguir fortaleciendo nuestra red doméstica y aumentar las frecuencias de las líneas internacionales”, tanto con los principales mercados de la transitaria, como son Francia, Italia o Alemania, como a potenciar más los países del es-

Tiene flota propia de remolques contando con transportistas traccionistas dedicados.

te de Europa. Entre las nuevas unidades que incorpora, hay remolques de hasta tres metros de altura que optimizan el espacio para el sector de la automoción al permitir apilar palés a tres niveles. También hay tráileres de dos pisos para el transporte de vehículos de dos y tres ruedas y mercancía de grandes dimensiones.

DSV Road ha pasado a ser usuario habitual de la autopista ferroviaria de VÍA entre Barcelona y Luxemburgo, sobre todo para cubrir el mercado alemán y Benelux, “en nuestra apuesta por reducir las emisiones de CO2”. Actualmente, carga unos 10 tráileres semanalmente “y el objetivo es seguir creciendo”. A ello responde que unos 30 de los nuevos remolques sean unidades multimodales P400. Más esporádicamente, DSV Road sube a VÍA Británica (Barcelona/Le Boulou-Calais) para llegar al mercado británico. Actualmente, “estudiamos colabo-

raciones para la viabilidad de utilizar un servicio ferroviario entre Barcelona y Alemania”, añade el directivo.

Tras inaugurar el último almacén de *cross-docking* de 14.000 metros cuadrados de superficie en Molins de Rei (Barcelona) en 2021, el cuarto en tres años, proyecta seguir ganando capacidad en el norte

de España, donde tiene una plataforma en Oyarzun (Guipúzcoa).

DSV Road registró una facturación de 135,55 millones de euros en 2020, el 11 por ciento menos

que en 2019, según el Registro Mercantil.

El pasado ejercicio cerró creciendo entre un 5 y un 8 por ciento por encima de los volúmenes prepandemia, según el operador. Para 2022, la previsión inicial era un incremento de entre el 11 y el 15 por ciento, pero será del 25 por ciento más, sobre todo por los nuevos contratos de automoción, añaden desde DSV.

Utiliza con asiduidad la autopista ferroviaria de VÍA





El emplazamiento de la concesión solicitada en rojo en el muelle de la Química, al lado de una de las actuales concesiones de Tepsa.

JUNIO | MARÍTIMO

TEPSA APUESTA POR TARRAGONA

PROYECTA INVERTIR 18 MILLONES EN UNA NUEVA CONCESIÓN EN EL MUELLE DE LA QUÍMICA. Por **Eva MármoI**

Terminales Portuarias (Tepsa) proyecta crecer en el puerto de Tarragona en una nueva concesión, que sería la cuarta en el muelle de la Química de la dársena catalana. La terminal de graneles líquidos, propiedad de Rubis Terminal, ha solicitado a la Autoridad Portuaria de Tarragona una concesión de 13.136 metros cuadrados de superficie, que sumaría a los 43.530 metros cuadrados que ya tiene repartidos en tres concesiones. El objetivo es “incrementar la capacidad comercial y ofrecer así un mayor servicio,

que favorecería el crecimiento de la actividad del puerto de Tarragona”, destaca el operador.

El terreno está situado en la nueva zona de relleno del muelle de la Química, contiguo a la última concesión que obtuvo en 2017. La nueva concesión operaría de forma unificada con las tres existentes. Tepsa proyecta ganar 42.237 metros cúbicos de capacidad para almacenar graneles líquidos, sobre todo químicos y petroquímicos. Se compromete a una inversión de 17,97 millones de

euros, en dos fases, a cambio de una concesión con un plazo de duración de 45 años.

La primera fase, evaluada en 9,98 millones de euros, consiste en la construcción de un cubeto (el noveno) compuesto por ocho tanques con una capacidad total de 21.264 metros cúbicos. La segunda fase, con una inversión de 7,99 millones, contempla otro cubeto (el décimo) con seis tanques y una capacidad para 20.973 metros cúbicos.

De acuerdo con el calendario propuesto, Tepsa se compromete a iniciar la primera fase en abril del próximo año y culminarla en julio de 2025. Ha fijado comenzar

la segunda fase en enero de 2026, estando operativa dos años después. Tanto la recepción como la reexpedición está prevista vía tubería, que estará conectada a las instalaciones que ya opera Tepsa en el muelle de la Química, y añadiendo nuevas tuberías al atraque denominado ‘Alineación C’.

Tepsa está presente en el puerto de Tarragona, uno de

los principales en tráfico de graneles líquidos, desde el año 1986, donde empezó con una concesión de 13.371 metros cuadrados.

Más de 900.000 m³

Tepsa es uno de los principales operadores de graneles líquidos de la Península. Empezó a operar en el año 1964 en Barcelona. Además de los dos puertos catalanes, tiene terminales en Bilbao y Valencia, sumando más de 900.000 metros cúbicos de capacidad total.

La compañía almacena productos químicos, biocombustibles y derivados del petróleo.

Su propietario actual, Rubis Terminal, es una *joint venture* creada ex profeso por el operador de productos petrolíferos francés Rubis (55 por ciento) y el fondo norteamericano I Squared Capital (45 por ciento) para la compra de Tepsa, que adquirió a la también francesa Pétrofrance en 2020. Rubis, con presencia en Francia, Holanda, Bélgica y Turquía, entraba así en España.

42.237 m³ más de capacidad en 14 tanques en dos fases

JUNIO | MARÍTIMO

TMGA AUTOMATIZA SU TERMINAL AGROALIMENTARIA DE A CORUÑA

EL OPERADOR CONTEMPLA PONER EN MARCHA A PRINCIPIOS DE 2023 UN SISTEMA DE CIRCUITO CERRADO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DESDE LOS BUQUES HASTA LOS ALMACENES, TRAS UNA INVERSIÓN DE 8 MILLONES DE EUROS. Por Iñaki Eguia

Terminales Marítimos de Galicia (TMGA) inicia las obras para automatizar su terminal agroalimentaria, situada en el puerto exterior de A Coruña. “El nuevo sistema, que supondrá un desembolso de 8 millones, optimizará la descarga y almacenamiento de cereales, con el objetivo de gestionar hasta un millón de toneladas al año”, según resaltó el operador.

El equipamiento automatizado, cuya entrada en servicio está prevista para principios del próximo año, “reforzará la eficiencia en las operaciones de desestiba, transporte horizontal, a través de un circuito cerrado de cintas, almacenamiento cubierto, recepción y reexpedición de graneles sólidos agroalimentarios”, explicaron desde TMGA.

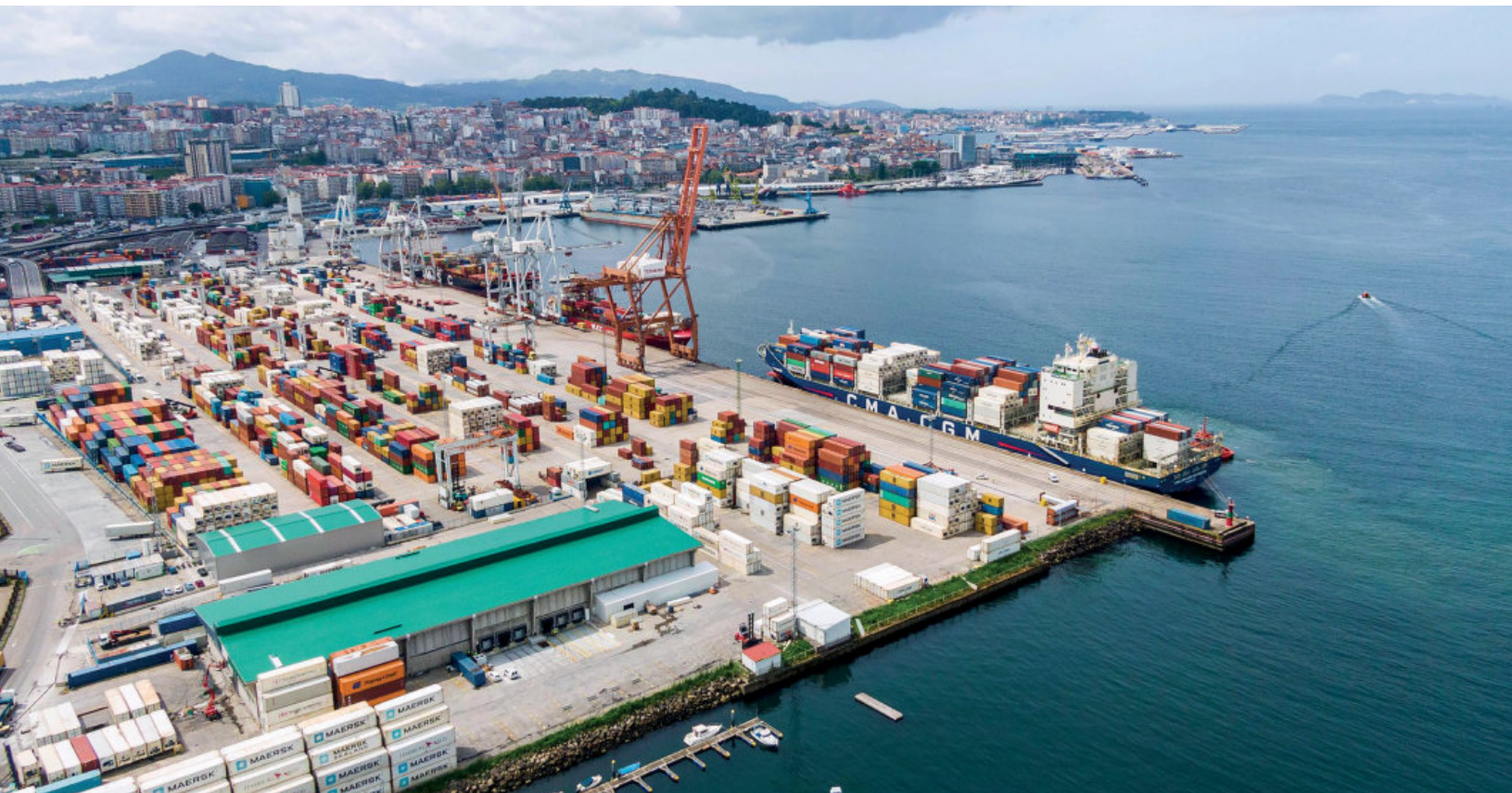
La compañía tiene como objetivo desarrollar una terminal agroalimentaria automatizada que refuerce la competitividad en el tráfico agroalimentario en el Noroeste peninsular y afiance al Puerto exterior de A Coruña como un punto de paso para la cadena de suministro agroalimentaria en su hinterland. El nuevo proyecto también impulsa un modelo organizacional con un alto nivel de integración con el cliente, con equipos ágiles, digitalización y seguridad en la operativa del negocio.

La terminal incorpora equipos y sistemas que automatizan los procesos y son respetuosos con el medio ambiente, como tolvas y un transporte horizontal ecológico. “Tenemos el compromiso de gestionar una cadena de suministro sostenible. El objetivo es la optimización del proceso de descarga y almacenamiento y la reducción de emisiones de CO2, alineando nuestra estrategia de sostenibilidad con la de los clientes” afirman desde TMGA. TMGA culmina así una inversión superior a 25 millones de euros en el puerto exterior de A Coruña. En 2020 completó la construcción de dos naves, con una inversión de 17 millones de euros y una superficie concesionada superior a 42.000 metros cuadrados.

Capacidad para gestionar un millón de toneladas

Imagen de las instalaciones de TMGA en el puerto exterior de A Coruña.





Vista aérea de la terminal de contenedores del puerto de Vigo.

JUNIO | TRANSITARIOS

IFS PONE EL FOCO EN VIGO PARA AMPLIAR SUS SERVICIOS

EL CONSOLIDADOR MARÍTIMO NEUTRAL OFRECE A LOS TRANSITARIOS DESDE LA DÁRSENA GALLEGA UNA LÍNEA DIRECTA A MONTREAL (CANADÁ), CON UN TIEMPO DE TRÁNSITO DE 14 DÍAS. Por Alfonso Alday

El operador IFS, especializado en el negocio marítimo de la consolidación neutral de mercancías, avanza con paso firme en la ampliación de la oferta de servicios tras poner el foco en el puerto de Vigo, que se convierte en uno de sus nuevos *hubs* en la Península. “Junto a Leixoes y Lisboa, Vigo se presenta como un nuevo punto estratégico en la costa atlántica”, según señalan desde el

operador. Entre las ventajas de la dársena gallega, el NVOCC destaca el “acceso a una oferta más amplia y global de líneas regulares marítimas, reducción de tiempos de transbordo, alivio en situaciones de *blank sailing* y rotación de buques y rapidez en la recepción y entrega de cargas”.

Para ello, IFS apoya su apuesta por Vigo en una estructura integral que cuenta con flota de camiones

propia e instalaciones ADT (Almacén de Depósito Temporal, que “garantizan disponibilidad de transporte y óptimos tiempos de tránsito”, añadieron. En este sentido, el operador neutral ofrece a los transitarios una línea directa a Canadá, servicio que conecta Galicia con Montreal, con un tiempo de tránsito de 14 días, con posibilidad de reexpedición hacia las mayores ciudades canadienses.

Esta nueva salida directa se suma a las ya existentes entre Barcelona/Valencia y Vancouver/Toronto y de Leixoes/Lisboa a Montreal. “Trabajamos conjuntamente con nuestras oficinas en Oporto y Lisboa, poniendo las sinergias con IFS Portugal a disposición del cliente gallego”, apuntó Raúl García, responsable comercial de la zona Galicia y Branch Manager de la oficina de IFS Zaragoza. Además, el consolidador marítimo neutral también abre una nueva vía para las exportaciones a Dubái desde el puerto de Vigo.

Fundada en Valencia en 1985, IFS cuenta con presencia directa en Europa, norte de África y América (México y Miami).

En el año 2020, marcado por la pandemia mundial, la cifra de negocio de Grupo IFS en España alcanzó 45,5 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 2,3 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

Refuerza sus servicios con Reino Unido

IFS ha puesto a disposición de los transitarios un servicio ro-ro y LCL (grupaje marítimo) con contenedor propio desde el puerto de Bilbao con destino a Reino Unido. El objetivo: “ofrecer al transitario distintas opciones que enlazan la Península Ibérica con Reino Unido”.

El nuevo servicio ro-ro, con una frecuencia de salida cada diez días, se realiza a través de la naviera Brittany Ferries. La línea conecta la Península, vía Bilbao, con el puerto británico de Portsmouth en 24 horas. Un servicio que se complementa con el ya ofertado en Bilbao por el consolidador neutral desde el pasado año, con salidas semanales hacia los puertos del área metropolitana londinense y con un tiempo de tránsito de tres días.

JUNIO | OPERADORES LOGÍSTICOS

ESBO SE POSICIONA PARA EL FUTURO

EL OPERADOR CATALÁN, CUYO PRINCIPAL NICHOS ES EL *ECOMMERCE*, INVIERTE 8,3 MILLONES EN ROBOTIZAR UNA PLATAFORMA DE 50.500 METROS CUADRADOS PARA OPTIMIZAR PERSONAL Y GANAR CAPACIDAD. Por **Eva Mármol**

Esbo Logistics Systems, operador logístico catalán, se ha posicionado para el futuro con el plan de robotización que ha implantado en su plataforma multicliente de Sallent (Barcelona), con una inversión de 8,3 millones de euros.

La compañía ha automatizado las tareas de *picking* en la instalación de 50.500 metros cuadrados de superficie. El sistema “nos permite almacenar la mercancía más compactada y reducir las necesidades de metros cuadrados ganando capacidad”, señala Ignacio Pedrosa, director general y socio de Esbo, junto con Sergio Rufino. Además, la robotización ha supuesto un cambio de la operativa de trabajo, “el operario no tiene que desplazarse a buscar la mercancía, la mercancía llega al trabajador a través de un robot”, añade el empresario.

1,9

MILLONES DE EUROS DE RESULTADO DE EXPLOTACIÓN EN 2021

Con la robotización, la empresa ha optimizado personal y ha ganado capacidad de crecimiento, lo que es básico para un operador logístico de un sector como el *ecommerce* B2C, que es la principal actividad de Esbo. “Si queremos ser competitivos en el mercado y buscar un posicionamiento diferenciado, la apuesta tiene que ser disruptiva”, añade Joan Gormedino, director de Personas, Calidad y Compliance. Esbo comenzó a trabajar en el

E.S.B.O. LOGISTICS SYSTEMS SL

	2020	%20/19	%20/16	2019	2018	2017	2016
Cifra de negocio	13,18	+8%	+32%	12,19	10,47	10,83	10,00
Ebitda	1,96	+18%	+127%	1,66	0,73	1,04	0,86
Resultado d.i.	1,03	+19%	+191%	0,86	0,16	0,41	0,35
Patrimonio neto	2,04	+8%	+63%	1,89	1,38	1,51	1,25
Empleados	144	+12%	+36%	129	131	125	106

Millones de euros, salvo empleados. Fuente: Registro mercantil.

proyecto de robotización en 2019 y lo culminó en otoño, aunque todavía es pronto para cuantificar los beneficios.

Esbo es exclusivamente operador logístico, tanto 3PL como 4PL, subcontratando los labores de transporte. Entre el 60 y

el 65 por ciento de su actividad es para el *ecommerce*, donde empezó a operar en 2008, y el resto es logística convencional.

Cuenta con una cartera de clientes diversificada de sectores como la automoción, alimentación, farmacéutico, ju-

guetería o industrial. Trabaja para empresas como Ikea, Tous, Panama Jack, Deporvillage o Fútbol Club Barcelona, cubriendo tanto el mercado nacional como el europeo.

Cuenta con dos plataformas multicliente, la robotizada y una segunda en Palau-solità i Plegamans (Barcelona), que suman 66.500 metros cuadrados de superficie. Unas instalaciones que registran una actividad de entre 12.000 y 13.000 pedidos diarios.

La compañía no ha parado de crecer en volumen de negocio ni durante la pandemia. “El crecimiento exponencial de algunos clientes, como el del sector farmacéutico, compensó la caída en picado de otros que llegaron a no tener actividad, como fue el caso de la automoción”, añade Ignacio Pedrosa.

Esbo registró unas ventas de 13,18 millones de euros en 2020 frente a los 12,19 millones de 2019, según el Registro Mercantil. El año pasado cerró con una facturación de 16,3 millones de euros y 1,9 millones de resultado de explotación, de acuerdo con los datos del operador.

Para este ejercicio, prevé alcanzar los 18,5 millones de euros en volumen de negocio y 2,6 millones de resultado de explotación.

Ha robotizado la plataforma de Sallent (Barcelona).

EVOLUCIÓN

Sergio Rufino fundó Esbo Logistics Systems en 1999 para dar servicio a un único cliente, la división de alimentos para mascotas de Nestlé.

Al perder este único cliente en 2008, entra en la empresa Ignacio Pedrosa, profesional con amplia experiencia en el sector, comenzando la apuesta por la diversificación.

En 2008, Esbo contaba con una plataforma de **3.500 metros cuadrados** y una plantilla de **siete trabajadores**.

Actualmente, el operador logístico tiene **65.500 metros cuadrados** de almacenes y una plantilla de **250 trabajadores**.



JUNIO | CARRETERA

HIPERTRANS IMPULSA SU NUEVO CENTRO DE 'GIGALOGÍSTICA'

EL COMPLEJO, QUE SE ASIENTA SOBRE UNA PARCELA DE 300.000 M2 EN OCAÑA (TOLEDO), CUENTA YA CON 25.500 M2 DE NAVE QUE SE AMPLIARÁN A 55.000 M2 AL FINAL DE 2022. Por **Carlos Sánchez**

Hipertrans sigue dando pasos adelante en el crecimiento y consolidación de su nuevo centro de Ocaña (Toledo), especializada en logística para grandes dimensiones o 'gigalogística'. "Estamos ilusionados, porque sabemos que hay necesidad de un proyecto de estas características", reconoce Juan Gatnau Bergada, consejero delegado de Hipertrans. "No es habitual desembarcar en el mercado logístico con estas dimensiones", coincide Joan Gatnau i Florensa, responsable de Desarrollo de Negocio de Hipertrans Gigalogística.

El nuevo centro se asienta sobre una superficie que se ha incrementado desde los 250.000 metros cuadrados iniciales a los

55.000 metros cuadrados", avanzan.

"El proyecto ha sido complejo. Hemos tenido que replantear, reacondicionar, renovar instalaciones... Ahora estamos avanzando en la primera fase", indica Gatnau Bergada. Por otro lado, "hemos tenido que hacer un gran esfuerzo comprobando la facilidad de accesos para grandes gálivos", si bien reconoce que "hemos tenido mucha colaboración por parte de los titulares de las vías, tanto de Castilla-La Mancha como la estatal. No han puesto ningún problema para habilitar los accesos", se congratula.

Ocaña es un punto neurálgico en el que confluyen diversas carreteras y el nuevo

La primera nave del centro de 'gigalogística' cuenta con 25.000 m2.



LAS CIFRAS

El centro de 'gigalogística' dispone de una nave de **25.500 m2** ya construida. A la que se sumarán tres más de **11.000, 6.800 y 2.600 m2**, en 2022.

Las naves, que alcanzan entre los **12 y 14 metros de altura**, disponen de puertas de **6 metros de alto y 9,6 metros de ancho**.

300.000 en los últimos meses, después de que Hipertrans haya adquirido cuatro nuevas parcelas. "Nuestro perímetro ya son exclusivamente vías públicas. Ya no hay fincas colindantes", señalan sus responsables.

En esta primera fase, el centro de 'gigalogística' cuenta ya con una nave de 25.500 metros cuadrados. "A finales de este año, vamos a duplicar esta superficie de alma-

centro logístico cuenta con un acceso inmediato y cómodo a esas vías de comunicación. "Para transportar piezas de grandes dimensiones no hay prácticamente otro emplazamiento similar en el entorno de Madrid. Y si lo hubiese, a qué precio. Por eso hemos apostado por este cuarto cinturón de Madrid", resume Gatnau.

La instalación está pensada para estoca-

je o desarrollo de proyectos, pero también para custodia y conservación. "El nombre que acuñamos, 'gigalogística', es para diferenciarnos de la logística como gran cajón de sastre", indica Joan Gatnau i Florensa. El objetivo de Hipertrans pasa por "trasladar todo el conocimiento de nuestra compañía en transporte especial al mundo de la logística con elementos grandes, que requieren una manipulación y un saber hacer específicos". En esta línea, "ofrecemos transporte, manipulación, consolidación, desconsolidación, etc, para grandes dimensiones", matiza.

Al mismo tiempo, en la hoja de ruta de Hipertrans para su nuevo centro de Ocaña está "toda la parte que tiene que ver con depósito aduanero, porque hay que tener en cuenta que para piezas o elementos grandes también existen unas necesidades en los depósitos aduaneros y de jugar con la entrada y salida de fronteras", añade.

Hipertrans tiene ya alquilada una primera nave de 5.500 metros cuadrados para un proveedor de Airbus. "Forma parte de un proyecto que se enmarca dentro del paraguas de Airbus en el que participan proveedores, ingenierías y también nosotros", confirma el consejero delegado. El proyecto, vinculado al avión de carga Beluga XL, tendrá su desarrollo a lo largo de varios años. "A partir de ahí deben surgir otros proyectos", resalta Juan Gatnau. "En el del Beluga llevamos cinco años realizando el transporte por carretera de piezas grandes, principalmente alas", recuerda. "Somos una parte del multimodal que utiliza este proyecto de aeronáutica. La primera parte es el terrestre, que hacemos nosotros, y luego está el transporte aéreo".

En concreto, Hipertrans se encarga del transporte entre las factorías de Airbus de Illescas (Toledo) y Getafe (Madrid). "Este transporte lo estamos haciendo a través de nuestra filial Transportes Cifuentes, porque es un referente dentro del mundo Airbus en España", señala. No hay que olvidar que "son más de 30 años de servicio en el sector y es una firma muy especializada en el mismo".

Hipertrans, a través de Cifuentes, realiza el transporte de piezas grandes y lo complementa con la actividad de 'gigalogística' en su centro de Ocaña. "Intentamos estar atentos a las necesidades de los clientes. En este caso, nos pidieron que preparásemos en tiempo récord una nave para logística de piezas de gran tamaño y fuimos capaces de dar respuesta", rememora.

El centro sumará la actividad de depósito aduanero

JULIO | CARRETERA

RIOS SANGIAO SE PREPARA PARA LA FLOTA ELÉCTRICA

LA EMPRESA GALLEGA DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN CISTERNAS TRABAJA CON VOLVO TRUCKS CON EL OBJETIVO DE INCORPORAR SEIS CAMIONES DE 40 TONELADAS EN SUS RUTAS REGIONALES. Por Iñaki Eguia

Rios Sangiao tiene en marcha un proyecto con Volvo Trucks para incorporar hasta seis camiones de 40 toneladas con motores eléctricos, conforme con su compromiso para reducir las emisiones de CO2. La empresa gallega, dedicada al transporte de graneles líquidos alimentarios, proyecta introducir, el próximo mes de diciembre, su primera unidad eléctrica en su parque móvil integrado por medio centenar de vehículos pesados.

Los responsables del transportista detallaron que “los camiones eléctricos se incluirán en sus servicios de rutas regionales. Una operativa que parte de las instalaciones centrales situadas en el polígono industrial de Sigüeiro, en Oroso (A Coruña), para regresar a la base durante la misma jornada”.

Desde Rios Sangiao resaltaron la importancia de analizar el “rendimiento de las baterías eléctricas”, dado que las autonomías de los camiones eléctricos pueden oscilar entre los 200 y 380 kilómetros, dependiendo de las condiciones externas, como el clima, la resistencia al viento, el peso total del camión y el estilo de conducción del conductor. Por este motivo, los transportistas de la compañía gallega reciben una formación para poder maximizar el rendimiento de la nueva flota.

Además, Volvo Trucks está realizando un estudio de la orografía del terreno sobre el que van a circular los nuevos camiones eléctricos de Rios Sangiao, con el fin de garantizar un resultado óptimo en su puesta en marcha. El fa-



RIOS SANGIAO

bricante de camiones eléctricos incidió en que los vehículos de 40 toneladas que se emplearán deberán tener una autosuficiencia de 14 horas a pleno rendimiento, que es el tiempo estimado que emplearán desde su salida hasta su vuelta a la base.

Fotovoltaica

La apuesta por reducir la huella de carbono de la compañía gallega también englobará la dotación de equipamientos fotovoltaicos en sus instalaciones centrales en Oroso. La energía renovable generada posibilitará el suministro eléctrico a

los nuevos camiones.

Con este reto, el transportista gallego examina con Volvo Trucks el consumo energético estimado en sus rutas diarias poder adaptar la potencia de

Rios Sangiao cuenta con una flota formada por medio centenar de camiones.

los paneles solares a la demanda prevista.

Además, el flotista está negociando con diversos proveedores y comercializadores energéticos su participación en la puesta en marcha de dichas instalaciones con sus respectivos puntos de recarga.

Rios Sangiao emplea su flota de camiones con cisterna para el transporte de productos lácteos, que representan cerca del 50 por ciento de sus cargas, y el resto se reparte principalmente entre vino, zumos o aceites.

Su operativa también está muy equilibrada entre las rutas nacionales e internacionales, destacando entre sus destinos exteriores los mercados de Francia, Alemania, Italia, Bélgica y Países Bajos.

La base operativa del operador en el polígono industrial de

Sigüeiro, en Oroso, destina una superficie de 8.000 metros cuadrados para el aparcamiento de su flota, surtidor y lavadero externo.

Silos isotérmicos

En otros 3.000 metros cuadrados se ubican los silos isotérmicos, con capacidad para almacenar hasta 200 toneladas de productos alimentarios, así como el equipamiento de lavado y vaporización de cisternas.

Además, para las oficinas y los talleres del transportista gallego cuenta con una extensión de 1.600 metros cuadrados.

Rios Sangiao obtuvo una cifra de negocio de 7,5 millones de euros en 2020, un 12,4 por ciento más que en el ejercicio anterior, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.

El operador se dotará de instalaciones fotovoltaicas

€
7,5
MILLONES, LA CIFRA DE NEGOCIO EN 2020

JULIO | SERVICIOS

PANATTONI ACELERA EN EL MERCADO IBÉRICO

LA FIRMA, QUE PREVE INVERTIR MÁS DE 450 MILLONES DE EUROS EN 2022 EN ESPAÑA Y PORTUGAL, IMPULSA 13 PROYECTOS QUE SUPERAN LOS 428.000 M2 DE SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE. Por **Alfonso Alday**

Panattoni sigue poniendo el foco en el mercado ibérico. El promotor logístico e industrial tiene previsto invertir más de 450 millones de euros en España y Portugal en el presente ejercicio, según ha anunciado, a través de una nota.

La compañía cuenta actualmente con 13 proyectos en marcha en la Península, que suman conjuntamente más de 428.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable (SBA). Estos proyectos, que está previsto que sean entregados entre 2022 y 2023,

se encuentran ubicados en las comunidades autónomas de Madrid, Cataluña, País Vasco, Valenciana, Murcia, Aragón, Andalucía y Castilla-La Mancha.

Proyectos

Panattoni planea finalizar este mismo año seis de los proyectos mencionados, que suman de manera conjunta más de 107.000 metros cuadrados. Cuatro de estos proyectos se desarrollarán a riesgo y suponen más de 53.000 metros cuadrados, mientras que

los otros dos corresponden a la modalidad de 'llave en mano', por encargo para un cliente concreto, y superan los 54.000 metros cuadrados.

Las naves a riesgo se ubican en Jándiz (Vitoria), Picassent (Valencia), Bilbao y Getafe, mientras que las de 'llave en mano' se sitúan en Alcantarilla (Murcia) y Alcalá de Guadaíra (Sevilla).

A su vez, Panattoni arrancará este año las obras de otros siete proyectos que suman conjuntamente más de 320.000 metros cuadrados y que verán la luz en 2023.

La firma sumará 105.000 metros cuadrados más de naves logísticas en Tarragona, más de 17.000 en Castellbisbal (Barcelona), más de 61.000 en Alzira (Valencia) y más de 23.000 en Alcantarilla. Además, ha empezado las obras de sus dos proyectos en la Plataforma Logística de Zaragoza, 'Panattoni Park Zaragoza II', con 15.458 metros cuadrados de SBA y 'Panattoni Park Zaragoza III' con otros 24.201. Al mismo tiempo, va a comenzar con su primer proyecto en Portugal, 'Panattoni Park Porto', que contará con 74.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable.

Panattoni inicia su primer proyecto en Portugal

Panattoni proyecta nuevas naves logísticas hasta en ocho comunidades autónomas.





Le Boulou acogió recientemente un tren que venía de China.

JULIO | FERROCARRIL

AMBROGIO, EN LA CRESTA DE LA OLA INTERMODAL

EL GRUPO MARCA NUEVO RÉCORD DE ACTIVIDAD EN LAS TERMINALES DE LE BOULOU Y MOUGUERRE QUE DAN SERVICIO A LOS TRÁFICOS PENINSULARES. Por Eva Mármol

Grupo Ambrogio sigue registrando récord de actividad en sus dos terminales intermodales francesas, junto a la frontera española, que dan servicio a los tráficos peninsulares. La instalación de Le Boulou, dedicada a los flujos con el arco mediterráneo, ha registrado un incremento de los tráficos del 12 por ciento en el primer semestre del año respecto al mismo periodo de 2021.

Por su parte, la terminal de Mouguerre, que canaliza los tráficos procedentes o con destino al norte de España y Portugal, aumentó su actividad el 10,2 por ciento. Tanto Le Boulou como Mouguerre ya registraron tráficos récord el pasado ejercicio superando los volúmenes prepandemia.

Manteniendo la evolución del primer semestre en lo que resta de año, la terminal de Le

Boulou habrá incrementado su actividad el 36,2 por ciento en tres años (entre 2020 y 2022), mientras que la de Mouguerre habrá crecido el 42,6 por ciento en el mismo periodo. Son “unas proyecciones conservadoras, ya que esperamos crecer más todavía”, señala Fiorenzo Ambrogio, administrador de la filial española del operador italiano.

Le Boulou tiene una actividad de 24 conexiones (en ambos sentidos) semanalmente con Amberes (Bélgica) y Calais (Francia), siendo la ocupación media de los convoyes de “entre el 95 y el 100 por 100”, señala el empresario. Mouguerre cuenta con seis conexiones semanalmente con Italia, “que ampliaremos a ocho (una por sentido) próximamente”. En este caso, “la ocupación es completa”.

El viento de cola que está vieniendo el transporte intermodal en Europa beneficia al conjunto de instalaciones del Grupo Ambrogio, que cuenta con una red de siete terminales ferroviarias. El operador intermodal ha cerrado el primer semestre del año con un incremento total de la actividad del 15 por ciento, acumulando un crecimiento del 35 por ciento en tres años.

Los tráficos desde la Península que salen y entran por sus terminales del sur de Francia

con destino y origen al resto de Europa tienen un peso del 12,5 por ciento sobre el conjunto del grupo, siendo el restante 87,5 por ciento los flujos entre Italia y el norte de Europa, sobre todo con Alemania, Benelux y Gran Bretaña.

El servicio de Mouguerre con Italia aumentará la periodicidad

Grupo Ambrogio crecerá con una nueva terminal intermodal propia en Domegliara (Verona, Italia), que ya ha empezado a construir y en la que invierte 12 millones de euros. Sustituirá a la que tiene actualmente en alquiler en la zona.

Será la tercera terminal del operador en Italia y la más grande de todas las que tiene, ya que el proyecto se desarrolla en una pastilla de terreno de 110.000 metros cuadrados de superficie. La terminal tendrá cinco vías de 750 metros de longitud, además de un almacén y edificios administrativos.

La instalación contará con dos grúas pórtico (una sobre ruedas y otra sobre railes) y dos reach stacker. Las previsiones son que las tres primeras vías estén operativas antes de finalizar el año y las dos restantes durante el primer semestre de 2023.

Cuando esté plenamente operativa, la terminal tendrá capacidad para tratar 3.000 trenes al año. El servicio con Alemania que tiene actualmente desde la terminal alquilada doblará la periodicidad desde las nuevas instalaciones, hasta las seis frecuencias por sentido semanalmente. La nueva terminal de Verona “es una clara señal del desarrollo del ferrocarril que está registrando Europa”. Y no se crece más porque “es un momento tenso de surcos, locomotoras y vagones disponibles ante la fuerte demanda existente”, añade.

No obstante, Grupo Ambrogio prevé seguir creciendo a lo largo del próximo año, “y el aumento será considerable teniendo en cuenta los surcos pedidos desde la nueva terminal de Verona y el cuarto entre Mouguerre e Italia”.

12

MILLONES
INVERTIRÁ EN UNA
TERMINAL PROPIA
EN ITALIA



IBERDROLA INM.

Imagen del proyecto 'IB1 Logistic Park' de Iberdrola Inmobiliaria en Torrejón de Ardoz (Madrid).

JULIO | SERVICIOS

IBERDROLA INMOBILIARIA, ATRACCIÓN LOGÍSTICA

LA FILIAL DE NEGOCIOS INMOBILIARIOS DEL GRUPO IBERDROLA REFUERZA SU APUESTA POR ESTE MERCADO CON DOS NUEVOS PROYECTOS QUE SE UBICAN EN MADRID Y GUADALAJARA. Por **Carlos Sánchez**

Iberdrola Inmobiliaria, sociedad cabecera de los negocios inmobiliarios del grupo Iberdrola, está reforzando su presencia en el mercado inmologístico en España a través del impulso de nuevos proyectos.

En la actualidad, la firma está desarrollando un nuevo proyecto logístico de 23.000 metros cuadrados de nave sobre una parcela de 38.000 metros cuadrados en Torrejón de Ardoz (Madrid). Se trata de un desarrollo con capacidad para albergar a un único usuario que se instale en la totalidad de la plataforma, o bien a uno o varios inquilinos, gracias a espacios modulares de almacenamiento desde los 4.000 hasta los 8.000 metros cuadrados de superficie.

Las instalaciones conta-

rán con un diseño flexible para dar servicio a todo tipo de clientes, desde operadores logísticos, distribuidores, empresas de *ecommerce*, etc. El objetivo del proyecto es cubrir la demanda de superficie para actividades logísticas en la segunda corona del Corredor del Henares.

El desarrollo, que ha sido denominado comercialmente como 'IB1 Logistic Park', tiene acceso próximo a la autovía A2 y se encuentra ubicado en las cercanías del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y del puerto seco de Coslada. De su comercialización se encargan las consultoras Invertica Irels y Knight Frank.

La apuesta no se detiene ahí, ya que "antes de fin de año, tenemos pensado lan-

zar un proyecto similar a este de Torrejón en Cabanillas del Campo, en la provincia de Guadalajara, con fachada a la autopista A2", confirman a Transporte XXI fuentes de la compañía.

Dispone de suelo en media docena de provincias

En cualquier caso, "no es nuestra primera incursión en logística", aclaran las mismas fuentes. Por ejemplo, "hace unos años, promovimos y vendimos dos naves en Alovera y otra en Quer (Guadalajara)", avanzan desde la compañía inmobiliaria.

A su vez, "el pasado año entregamos una plataforma logística 'llave en mano' a Wurth Modyf en Barcelona". Esta instalación dispone de una superficie bruta alquilable de 7.200 metros cuadrados, distribuidos en nave logística con muelles de carga y una zona destinada a oficinas.

Activos logísticos

Iberdrola Inmobiliaria dispone, además, de "suelo para futuros proyectos en Guadalajara, Tarragona, Barcelona, Girona, Cádiz y Sevilla", resaltan. La firma cuenta, actualmente, con un total de 185.000 metros cuadrados de superficie bruta alquilable y "más de 1 millón de metros cuadrados de suelo para inmologística", según señala un portavoz de la misma.

185.000

M2 ALQUILABLES Y MÁS DE 1 MILLÓN DE M2 DE SUELO, CARTERA DE IBERDROLA PARA INMOLOGÍSTICA

JULIO | MARÍTIMO

CONCASA SE HACE FUERTE EN EL PUERTO DE CÁDIZ

LA COMPAÑÍA, BAJO EL SOPORTE DE BOLUDA, INVERTIRÁ 52 MILLONES DE EUROS EN LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DEL ENCLAVE ANDALUZ, CON EL OBJETIVO DE ATRAER UN VOLUMEN ANUAL DE 350.000 TEUS EN EL COMPETITIVO ESCENARIO DEL ESTRECHO. Por Antonio Martínez

Compañía Gaditana de Contenedores (Concasa), estibadora que controla Boluda Shipping, desarrollará un plan inversor valorado en 52 millones de euros para la puesta en marcha de la futura terminal de contenedores del puerto de Bahía de Cádiz, ubicada en la ampliación del enclave andaluz. Este desembolso soportará las fases 1.2 y 2 de la infraestructura, junto a la fase 1.1 que ya se adjudicó la compañía en 2017, según han explicado a Transporte XXI fuentes de la Autoridad Portuaria, que preside Teófila Martínez.

La estibadora gestionará una superficie total de 254.000 metros cuadrados de superficie de almacenamiento y maniobra y 7.300 metros cuadrados de superficie correspondientes a la terminal ferroviaria.

1.100

METROS LINEALES TENDRÁ PARA EL ATRAQUE DE BUQUES LA TERMINAL DE CONCASA EN CÁDIZ

Concasa ha asegurado un tráfico mínimo de 200.000 TEUs durante los dos primeros años de explotación de la instalación, de 250.000 TEUs durante el tercer y cuarto ejercicio, y de 350.000 TEUs a partir del quinto ejercicio de actividad.

Para asegurar la operativa de la instalación, Concasa se ha comprometido con la Autoridad Portuaria a instalar cuatro grúas STS, modelo *post-panamax*, de nueva construcción, para las fases 1 y 1.2, que llegarán a un máximo de seis cuando se complete la segunda fase de la terminal de contenedores. La línea de atraque de la futura terminal alcanzará los 1.100 metros, lo que permitirá el atraque de cuatro buques de forma simultánea.

Para rematar la ampliación, el enclave gaditano ha explicado que tiene pendiente completar la obra pública correspondiente a la fase dos, que incluye la ejecución de un muelle de 510 metros lineales con un calado de 16 metros, así como la explanada, la terminal ferroviaria, la conexión a la red eléctrica y de aguas, entre otras.

El objetivo de Concasa es proyectar la futura instalación como una plataforma para la logística marítima entre el sur de la Península Ibérica y las Islas Canarias, así como con el norte de África. Junto a los

zando la conectividad marítima y terrestre de la instalación, con una fuerte apuesta por el desarrollo del tráfico ferroviario.

La apuesta de Boluda de Cádiz supone poner en valor el conjunto de la actuación, dentro del proceso de integración vertical de su negocio, una infraestructura que la Autoridad Portuaria pondrá a disposición del terminalista a partir del segundo semestre de 2024 con las obras de finalización del túnel de acceso a la instalación. En una primera fase se dispondrá de una alineación de 595 metros de longitud en el Muelle de la Galeona y una superficie objeto de concesión de 107.561 metros cuadrados.

La segunda fase se pondrá a disposición del concesionario en el primer semestre de 2025, con objeto de poder iniciar su explotación un año después, en 2026, con un espacio de atraque de 505 metros adicionales y una superficie de concesión de 90.607 metros cuadrados.

Más de medio millón de TEUs

Con ello, Boluda podrá disponer de una instalación con capacidad teórica para más de medio millón de TEUs, según las previsiones del proyecto de terminal de la Autoridad Portuaria, el doble de lo manipulado en 2021 en el enclave. Durante el pasado año, Cádiz captó 214.860 TEUs, duplicando sus flujos de 2020 tras la llegada del servicio 'Daily Canarias' del grupo naviero valenciano.

Esto supondrá para el grupo dotarse de un activo estratégico en su red de terminales a la altura de los que dispone en Las Palmas, Tenerife y Sevilla, y al que prevé poner en servicio en el puerto de Santander.

Para respaldar estas actuaciones y hacer realidad estos proyectos en suelos portuarios, Boluda aumentó recientemente su liquidez financiera con la entrada del fondo de inversión DIF Capital Partners.



Operaciones de Boluda en la terminal de Concasa.

tráficos de cabotaje, y un mayor desarrollo de los flujos de importación y exportación, la terminal quiere afianzar el negocio de tránsito internacional de contenedores dentro de un escenario de fuerte competencia como es el del Estrecho de Gibraltar.

Desde la Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz se ha valorado la apuesta de Concasa por el enclave, indicando que la localización geoestratégica de la nueva terminal, junto a sus características técnicas para acoger a grandes portacontenedores, aseguran el "éxito del proyecto", garanti-

JULIO | TRANSITARIOS

ERHARDT PROJECTS ABRE EN ABU DHABI

LA NUEVA DELEGACIÓN DARÁ COBERTURA A SUS CLIENTES EN ORIENTE MEDIO, INDIA, ÁFRICA, TURQUÍA, ASIA Y PACÍFICO. Por Iñaki Eguía

Erhardt Projects ha abierto su primera filial en Abu Dhabi, conforme a su compromiso de acompañar a los clientes allí donde desarrollen sus actividades. Desde la capital de los Emiratos Árabes Unidos la nueva

compañía dará cobertura al sector de carga de proyectos en Medio Oriente, África, Turquía, India, Asia y Pacífico (MEATI & APAC).

Erhardt Project Cargo & Logistics Middle East atenderá el

project cargo en una de las regiones con mayor inversión en el desarrollo de sectores como refinerías, energías renovables e infraestructura civil, entre otros y, con mayores expectativas de crecimiento mundial.

Imagen de una operativa de Erhardt Projects en Singapur.



Igor Muñiz, general manager y CEO de MEATI & APAC de Erhardt Projects, considera que la apertura de la filial de Abu Dhabi “representa un paso muy importante, en la estrategia de ofrecer un servicio logístico integrado, personalizado y cercano a los clientes, a medida que las cadenas logísticas se vuelven globales”. A su juicio, esta cercanía a los clientes en sus mercados y proyectos estratégicos posibilita “forjar relaciones de confianza a largo plazo y con presencia allí donde se encuentran sus centros de toma de decisiones”.

Erhardt Projects, que ya venía operando en este mercado global, adaptó el pasado marzo su denominación social para reflejar mejor la nueva realidad de la compañía, asociada a la apertura en Abu Dhabi.

Filiales internacionales

Para Alberto Uriarte, CEO de la división de Logistics & Maritime Services de Erhardt, “la nueva compañía en Emiratos Árabes Unidos, en el año de nuestro 140 aniversario, es una muestra del crecimiento internacional que estamos acometiendo en aquellas regiones con las mayores expectativas de crecimiento económico”.

La nueva filial se suma a las subsidiarias internacionales de Ertransit en Shanghai (China); Erhardt France, que opera en el puerto de Bayona; y Transportes Portugueses Galegos (TPGL), presente en las dársenas de Leixoes y Lisboa.

Erhardt avanza en su apuesta por la logística integrada

El grupo, que inició su andadura empresarial en 1882, participa en sectores como el transporte y la logística, las tecnologías de la información, el comercio y distribución de productos industriales y materias primas, y el aseguramiento y gestión del riesgo. Con una cifra de negocio que supera los 280 millones de euros en 2021, Erhardt se sitúa dentro del Top 60 de la edición de 2022 del ‘Quién manda en el transporte y la logística en España’, publicado por Transporte XXI.



“Finneco I” en la terminal de Toro y Betolaza en el puerto de Bilbao.

JULIO | MARÍTIMO

FINNLINES ELEVA SU CAPACIDAD EN BILBAO

EL BUQUE “FINNECO I” INICIA SU OPERATIVA, AL QUE SEGUIRÁN EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS OTRAS DOS UNIDADES RO-RO MULTIPROPÓSITO DE LA CLASE ECO DE LA NAVIERA DE GRIMALDI, QUE AÑADEN UN 38% MÁS DE CARGA. Por Iñaki Eguia

El puerto de Bilbao ha recibido el buque “Finneco I”, el primero de los tres ro-ro híbridos de la clase Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) de la naviera Finnlines, del grupo Grimaldi, con los que operará, a mediados de agosto, en las líneas del Báltico y los mares del norte. Con una frecuencia semanal, el buque atracará 24 horas en la terminal de Toro y Betolaza, agente de Finnlines en sus servicios en el País Vasco.

En su ruta escala en los puertos de Zeebrugge y Amberes (Bélgica), Travemünde (Alemania), Helsinki y Kotka (Finlandia), y Paldiski (Estonia), además de Gran Bretaña, Suecia y Noruega (con transbordo en Zeebrugge).

El ro-ro multipropósito “Finneco I”, al igual que el “Finneco II” y “Finneco III” que estarán operativos en el puerto de Bilbao a partir del 1 y 8 de agosto, respectivamente, ofrecen una capacidad equivalente a 400 camiones, lo que representa un 38 por ciento más de carga con respecto a los anteriores buques.

Cero emisiones en puerto

Entre las novedades de esta nueva flota, destaca la incorporación del Zero Emission in Port, que permite su estancia en las dársenas sin motores auxiliares en acción y, por lo tanto, sin producir emisiones. Esta mejora ambiental se debe a su sistema de *shaft generators* que recargan las baterías de litio durante la navegación y a la instalación de 350 metros cuadrados de paneles solares.

Sebastiano Cirnigliaro, jefe de desarrollo y logística del Grupo Grimaldi en España, afirmó que “la incorporación en curso de las tres unidades Eco, demuestra la decidida apuesta de futuro por un transporte marítimo cada vez más eficiente y sostenible en sus rutas con España, y que se añaden a los cuatro GG5G que ya operan en Barcelona y Valencia”.

Además, el directivo de Grimaldi enmarcó su incorporación “en un contexto de mayor demanda de carga en el puerto de Bil-

bao y de adaptación, tras el cese de las rutas con San Petersburgo a raíz de la crisis entre Rusia y Ucrania, en el que el grupo naviero está trabajando en ampliar sus servicios desde el norte de España”.

Por su parte, Jorge Peidro, responsable del operador Toro y Betolaza, incidió en la apuesta de Finnlines por el puerto de Bilbao a través de una oferta diversificada de carga rodada, contenedores, productos siderúrgicos y *project cargo*, en el cual destacan el equipamiento ferroviario y eólico, entre otros.

Además, tras poner en valor las continuas inversiones de Toro y Betolaza en terminales y almacenes, Jorge Peidro remarcó “la apuesta por la intermodalidad, con una previsión para superar este año los 5.000 semirremolques, un tráfico que hasta 2017 era residual y que tras las bobinas de papel se ha situado en la segunda posición”.

Finalmente, el director de Operaciones, Comercial, Logística y Estrategia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Andima Ormaetxe, tras hacer entrega al capitán del “Finneco I” de una metopa conmemorativa,

resaltó que la nueva flota de Grimaldi “permitirá captar más tráfico hacia el norte de Europa y consolidar la dársena vizcaína como especialista en *short sea shipping*”.

En este sentido, Andima Ormaetxe recalcó el “hito del “Finneco I” como primer buque de cero emisiones en el puerto de Bilbao, que va en línea por ser un puerto más verde, y en donde destaca la próxima activación de la tecnología OPS de conexión de electricidad en tierra”.

Toro y Betolaza y Finnlines, más intermodales

AGOSTO



FREEMIK



Imagen de las instalaciones centrales de Naygar Logística en Yecla (Murcia) que cuentan con más de 50.000 metros cuadrados de superficie.

SEPTIEMBRE | CARRETERA

NAYGAR LOGÍSTICA ENTRA EN LA ÚLTIMA MILLA

EL TRANSPORTISTA MURCIANO, ESPECIALIZADO EN EL SECTOR DEL MUEBLE, PREPARA UNA SEGUNDA APERTURA EN PARÍS, TRAS ABRIR UNA DELEGACIÓN EN BARCELONA. Por Iñaki Eguia

Naygar Logística, empresa especializada en el grupaje de muebles, ha comenzado a dar servicio, durante el último año, a particulares en Cataluña y en Francia. En este nuevo segmento, el transportista, con sede central en Yecla (Murcia), ofrece tanto la entrega a domicilio como el montaje de muebles, sofás y otros equipamientos para el descanso.

Para consolidar su entrada en la logística de la última milla, Naygar Logística ha puesto en marcha su primera delegación en Cataluña. En una primera fase, abrió una nave provisional en Sant Andreu de la Barca (Barcelona), que dispone de 717 metros cuadrados y con un muelle de carga.

Su base definitiva en Cataluña, cuya

construcción se está finalizando, está en el polígono industrial de la localidad de Sant Esteve Sesrovires, y dispondrá de más de 1.000 metros cuadrados y tres muelles de carga. Con su presencia en Barcelona, el operador atiende la logística de última milla para particulares, tanto en la ciudad condal como en el resto de la comunidad.

Además, la compañía murciana tiene previsto abrir otras instalaciones próximamente en la zona de París. Esta primera delegación internacional, al igual que la de Cataluña, se centrará en realizar la distribución en la última milla de muebles para los particulares del área metropolitana de la capital francesa.

En el resto de sus repartos exteriores, en-

clavados principalmente en Bélgica, Países Bajos y Alemania, el transportista murciano seguirá apostando por la entrega directa, sin pasar por colaboradores, con el fin de no perder la trazabilidad en la entrega del producto.

Naygar Logística, fundada en 1993 en Yecla, desarrolla mayoritariamente la distribución de mobiliario a empresas. Cerca del 70 por ciento de sus rutas son a destinos internacionales. Para esta labor como transportista emplea una flota propia de 60 vehículos, mayoritariamente camiones con remolque de gran volumen.

Su parque móvil se completa con más de 120 cajas autoportantes.

Además, en los últimos meses ha adquirido un megacamión que puede llevar tres cajas autoportantes para suministrar mercancías a su base de Cataluña.

El operador, que cuenta con un almacén inteligente en Yecla de más de 50.000 metros cuadrados de superficie, analiza integrar en su sistema electrónico el e-CMR, así como seguir mejorando la logística interna mediante RFID, tanto para las cargas como para la distribución en almacén.

Naygar Logística, sociedad fundada por José Ramón Navarro, generó una cifra de negocio de 5,53 millones de euros en 2020, un 1,5 por ciento menos que en el ejercicio anterior, según el Libro Blanco del Transporte por Carretera de Transporte XXI.

El 70% de sus rutas son hacia destinos internacionales

SEPTIEMBRE | OPERADORES LOGÍSTICOS

ONTIME PREPARA EL SALTO A EUROPA

LA COMPAÑÍA FIJA EN EL AÑO 2025 EL LANZAMIENTO DE SU PROYECTO INTERNACIONAL PARA CONVERTIRSE EN “UNO DE LOS CUATRO O CINCO ACTORES PRINCIPALES DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA” EN EL VIEJO CONTINENTE. Por Carlos Sánchez

Ontime, que ha conseguido consolidar en tiempo récord un grupo empresarial de transporte y logística que se acerca a los 500 millones de euros en ventas anuales, tiene como próximo objetivo traspasar fronteras y pasar a competir también en el mercado europeo.

La fecha ya está fijada. “Nuestro plan para salir a Europa dará inicio en 2025”, avanza el fundador y consejero delegado del grupo Ontime, Carlos Moreno de Viana-Cárdenas. “Hay espacio para cuatro o cinco compañías europeas grandes y Ontime quiere ser una de ellas”, matiza. En los próximos años, “el sector se va

a consolidar y nosotros queremos ser un actor principal”, añade.

Ontime se ha convertido en los últimos años en “una multinacional ibérica”. La compañía ha conseguido “darle la vuelta a la tortilla, con el retorno del capital español, que había salido de la logística”, afirma Moreno. “Apostamos por un modelo de expansión y el mercado nos ha dado la razón”, argumenta. “Ontime sabe aunar voluntades, tiene empatía con todos los actores y genera valor”, insiste.

El grupo se encuentra actualmente inmerso en plena fase de absorción de las operacio-

nes de compra realizadas en los dos últimos años, entre las que se encuentran Acotral, Gallastegui, La Murciana y Destina Logística. La operación estrella es la integración de Acotral, que “sigue funcionando de manera independiente”. Además, “la familia de Torres es también accionista de Ontime”, resalta el empresario.

La adquisición de Acotral “nos ha posicionado en volúmenes de facturación importantes y nos ha aupado a la primera posición en carga completa en el mercado ibérico”, apunta el consejero delegado de Ontime. “Estamos hilvanando el traje”, asevera Moreno en relación con la estructura de la compañía. “Teníamos una estrategia de crecimiento muy clara desde hace 10 años y la hemos cumplido”, insiste.

Una de las ventajas del grupo tras las numerosas compras realizadas en los últimos dos años es que “tenemos muchos camiones y los usamos constantemente”, incide el empresario. “Hemos establecido un círculo para dar servicio a nuestra red y la gran distribución y circular durante todo el día”. Como consecuencia de ello, “más del 90 por ciento de nuestros conductores duermen en casa”, se congratula. Se trata, por tanto, de “un modelo muy sostenible”.

El grupo tiene asentada su estructura de negocio sobre las actividades de carga completa, grupaje, logística industrial, mensajería, palettería y paquetería industrial. “Esas cinco patas se retroalimentan y nos hacen ser más competitivos”, explica. “Somos más ‘almaceneros’ que logísticos puros, pero tenemos vocación de convertirnos también en logísticos”, anticipa.

Última milla

En los próximos meses, Ontime tiene puesto el foco en su proyecto ‘Proximity’, como adelantó este periódico, lo que “ayudará a cambiar el sector del

Courier”. Y es que, para Moreno, “el *Courier* está abocado a un cambio sustancial”, puesto que “necesitamos entender el B2C desde el B2B, porque así no es rentable”.

El proyecto ‘Proximity’ nace de la necesidad de “educar al comprador final, que es el cliente de todos”. Ontime apuesta por generar modelos sostenibles en la última milla, en la que “los actores tenemos que adaptarnos y cumplir esos objetivos de sostenibilidad”.

En este contexto, “tenemos el reto de concienciar entre todos al cliente final, al destinatario, de que no puede pedir siete envíos por separado”. Esta

concienciación acabará derivando en la utilización de “un *hub* de proximidad, como es el caso de nuestra red ‘Proximity’”. Y es que “el sector de la última milla no es sostenible económicamente en la actualidad, por eso vamos a apostar por un nuevo modelo y vamos a animar a los consumidores a participar en él”, insiste.

Como avanzó este periódico, Ontime alcanzó un acuerdo hace unas fechas con Envia para que se sume al proyecto ‘Proximity’. El proyecto arrancará con fuer-

za en Madrid, Barcelona y Valencia, con más de 150 centros. Al cierre de esta edición, estaba previsto que en este mes de septiembre se pusiesen en marcha una docena de *showrooms* en estas tres capitales, que se sumarán a la red ya existente por parte de Ontime y Envia. Los planes pasan por implantar concesionarios y centros de servicio ‘Proximity’ por toda España el próximo año 2023.

Al mismo tiempo, Ontime maneja un “proyecto ambicioso” en el campo de la formación, cuyo objetivo es posibilitar que la gente joven pueda acceder al mundo del transporte. “En los próximos meses, el grupo Ontime será un actor importante en un proyecto de formación de conductores”, sentencia Moreno.

Carlos Moreno

Cons. Deleg. Ontime



Apostamos por un modelo de expansión y el mercado nos ha dado la razón

Ontime impulsa el proyecto ‘Proximity’ con más de 150 centros en Madrid, Barcelona y Valencia.



SEPTIEMBRE | FERROCARRIL

PECOVASA INTERNACIONALIZA SU LOGÍSTICA FERROVIARIA

EL OPERADOR DESVÍA 133.000 UNIDADES ANUALES DE LA CARRETERA AL TREN, EL 80% DE LA PRODUCCIÓN DE LA PLANTA LUSA DE AUTOEUROPA DE VOLKSWAGEN AL PUERTO DE SETÚBAL. Por Antonio Martínez

Pecovasa Renfe Mercancías está creciendo en su negocio internacional gracias al servicio intermodal operado por la compañía para Volkswagen en Portugal. La compañía española, participada mayoritariamente por Renfe Mercancías, viene gestionando desde octubre de 2021 un tráfico ferroviario de corta distancia entre la planta de Autoeuropa al puerto de Setúbal, un recorrido de tan solo 35 kilómetros, que permitirá trasladar de la carretera al ferrocarril un volumen de 133.000 unidades anuales. Es el 80 por ciento de la producción de las instalaciones de Volkswagen que fabrica el modelo T-Roc de la alemana.

Alfonso Rodríguez Gutiérrez, director general de Pecovasa, ha explicado que este contrato se ha convertido en un “caso de éxito”, lo que demuestra que el tren no solo es competitivo para largas distancias, sino que “grandes volúmenes y planificados que permitan un uso intensivo de los recursos confirma que el tren de mercancías puede ser eficaz en cortas distancias”.

Esto permite que el intermodal sea una opción para los clientes que apuestan por una reducción de su huella de carbono. Asimismo, Rodríguez indica que este tráfico “demuestra que en la logística del transporte por ferrocarril de vehículos no hay limitación en los recorridos, pudiendo realizarse tráficos de muy corta distancia, así como otros más largos, incluso afectando a varios países”.

Vagones de doble piso

El tráfico actual que realiza el operador español es de tres servicios diarios, un flujo apoyado en camión por Rodocargo. Esto permite el traslado de un volumen diario de 650 vehículos, si bien el objetivo de Pecovasa es alcanzar los 684 vehículos, para lo que está en marcha una autorización especial por in-

fraestructura. Rodríguez ha explicado que el servicio arrancó con vagones de un piso, lo que limitaba el transporte a un máximo de 400 vehículos diarios. Tras el acuerdo alcanzado entre Rodocargo y Pecovasa, junto a Takargo, que realiza la tracción, se decidió incluir una composición de doble piso para aumentar el volumen a transportar por ferrocarril. Junto a Pecovasa, el operador de carretera Rodocargo complementa al tren para realizar incrementos puntuales de la producción o incidencias en el transporte ferroviario.

El flujo regular actual entre la planta de Volkswagen y el puerto de Setúbal es de tres salidas diarias, dos con vagones de doble piso y una con vagones de un piso, con rotaciones de lunes a sábado, utilizando una composición diaria de cada tipo, con vagones de reserva. La capacidad de los trenes, de

650 metros de longitud con locomotora incluida, es de 244 vehículos con vagones de doble piso y de 120 vehículos con vagones de un piso.

El objetivo de Pecovasa es “aumentar la capacidad, incluyendo mejoras en el llenado de los trenes”, explica

Rodríguez, matizando que la apuesta es “lograr que toda la producción de la planta se encamine por Setúbal”. Actualmente, Volkswagen está realizando un volumen diario de fabricación de 900 automóviles en tres turnos de trabajo los días laborables, mientras que los sábados produce 550 unidades.

El recorrido entre planta y puerto es de solo 35 kilómetros

Carga de unidades de Volkswagen en el puerto de Setúbal.



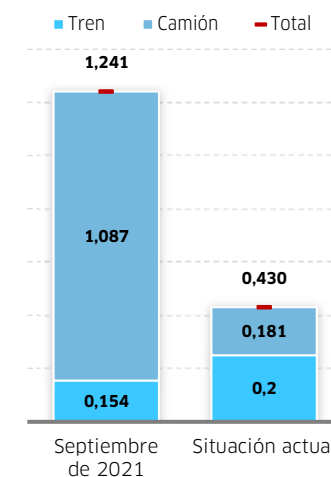
La exportación diaria por Setúbal es de alrededor de 720 unidades.

Transporte sostenible

Con este servicio, Rodríguez indicó que “con un transporte sostenible y regular, estamos generando un

APUESTA SOSTENIBLE

El tren evita unos 70 viajes en camión al día y reduce en un 65,3% las emisiones de CO2e



Fuente: geodis.com (Cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes del transporte de mercancías)

ahorro medioambiental, cada tren equivale a 25 camiones, lo que ayuda a la descongestión de las carreteras y núcleos urbanos, así como la reducción de accidentes”.

Este contrato prueba la eficiencia del intermodal para la conexión de núcleos de gran producción (factoría) y de gran consumo (puerto) de manera programada y sin sobresaltos.

Pecovasa Renfe Mercancías tiene previsto gestionar 250.000 unidades en sus servicios regulares en la Península Ibérica, con un objetivo de ventas de 12,5 millones de euros. El operador gestiona flujos para Seat, Volkswagen, Grupo CAT y Bergé.

En el ámbito internacional, Pecovasa Renfe Mercancías tiene alianzas con las principales ferroviarias de Europa, como son DB, ECR, SNCF y Trenitalia, además de operadores logísticos, ferroviarios, carretera y navieras.

SEPTIEMBRE | OPERADORES LOGÍSTICOS

ACCESS WORLD APUESTA POR ALGECIRAS

EL OPERADOR, ESPECIALIZADO EN FLUJOS DE MATERIAS PRIMAS, SOLICITA ABRIR UN ALMACÉN DE 10.000 M2 EN EL MUELLE DE ISLA VERDE, QUE REFORZARÁ SUS OPERACIONES PORTUARIAS EN LA PENÍNSULA. Por **Antonio Martínez**

Access World Spain, filial del operador logístico suizo Access World, ha solicitado la concesión de una parcela de 10.000 metros cuadrados en el Muelle de Isla Verde del puerto de Bahía de Algeciras para la construcción de un almacén dedicado a tráficó portuarios.

La petición reforzará las operaciones portuarias de mercancías secas de este ope-

Operaciones con productos del sector fotovoltaico.



rador logístico que viene trabajando en España desde 1992, bajo la anterior denominación de Pacorini Ibérica, centrada en tráficó de metales, fundamentalmente en Barcelona y Bilbao.

Access World arrancó su actividad bajo esta denominación en 2016. En la actualidad, el operador ofrece soluciones logísticas y de almacenamiento, trabajando en



Access World opera más de 150 almacenes en su red internacional.

una red de puertos e instalaciones de almacenamiento en todo el mundo.

La compañía, que maneja anualmente alrededor de 24 millones de toneladas de mercancías, centra su actividad en la logística de materias primas, entre ellas, los metales ferrosos y no ferrosos, foco original de su negocio, a los que ha venido añadiendo los productos agrícolas, productos forestales y madera, el petróleo y el gas, así como la carga de proyectos y los tráficó de carga refrigerada.

Entre sus operaciones logísticas destacan los tráficó de aluminio refinado, lingotes de calidad p1020, barras en T y cerdas, así como productos especiales como palanquillas, placas y bobinas. La compañía también se encarga de auxiliar a los productores y fundidores a manipular y almacenar sus materias primas, como la bauxita y la alúmina.

La compañía tiene almacenes autorizados por la Bolsa de Metales de Londres y Grupo CME en Estados Unidos, Países Bajos, España, Italia, Turquía, Emiratos Árabes Unidos, Malasia, Singapur, China, Taiwán y Corea.

Entre sus últimas inversiones destacan el aumento de capacidad de su plataforma logística en Houston (Estados Unidos) y la extensión de sus actividades en el puerto de Vlissingen (Países Bajos), donde ha duplicado el tamaño de la terminal hasta las 16,5 hectáreas y ha levantado tres almacenes de 27.500 metros cuadrados para almacenar todo tipo de mercancías.

Por otro lado, el operador está apostando por el sector de las energías renovables.

El operador ofrece un servicio logístico global y completo, desde cargas en origen en contenedor o buques incluyendo fletes como almacenes nacionales o entregas a cliente final. “En España han pasado ya por nuestras manos más de 1.200 MW, entre módulos y estructuras solares, del sector fotovoltaico”, indican fuentes de la compañía. Asimismo, la compañía está potenciando los flujos por su almacén de Bilbao, donde dispone de una plataforma diáfana de 9.000 metros cuadrados dentro del recinto portuario, donde realiza consolidado y desconsolidado de contenedores, así como

operativas de *cross-docking*. Para ello, Access World ha adquirido maquinaria para productos de gran volumen y viene potenciando su actividad transitaria para ofrecer servicios ‘puerta a puerta’ de importación y exportación.

Localización estratégica

Con su inversión en Algeciras, Access World se posiciona en el competitivo escenario del Estrecho de Gibraltar, en cuya área está Acerinox, donde no disponía de un emplazamiento propio. El futuro almacén vendrá a sumarse a las más de 150 instalaciones de almacenamiento que dispone la suiza en todo el mundo.

La localización estratégica de Algeciras, la competitividad de sus terminales y la capacidad para operar tráficó multipropósito ha sido clave en la elección para ubicar su logística portuaria en el enclave.

En este sentido, Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras ha valorado satisfactoriamente la apuesta del operador por el enclave. En declaraciones a Transporte XXI, Landaluce ha indicado que esta inversión se enmarca en el objetivo de Access World de “atender la logística ‘end to end’ de materias primas (*commodities*), aunque como son operadores globales van a aprovechar la infraestructura portuaria y nuestra ubicación para operar tráficó de carga seca”.

Access World maneja 24 millones de toneladas en su red mundial



OCTUBRE | CARRETERA

FERQUIASTUR FORTALECE SU OPERATIVA

EL TRANSPORTISTA ASTURIANO ABSORBE FERTINAGRO LOGÍSTICA Y EXTIENDE SU BASE OPERATIVA EN CASTRILLÓN. Por Iñaki Eguia

Imagen de uno de los nuevos vehículos de Ferquiasur.

Ferquiasur ha absorbido el negocio de Fertinagro Logística, una operación a través de la cual aglutina toda la operativa de transporte por carretera para el grupo Fertinagro Biotech. Estas dos sociedades forman parte del holding, con sede en Teruel, cuya actividad vinculada a la nutrición animal y vegetal generó una facturación de 500 millones de euros en 2021, según revela su última memoria anual.

El transportista asturiano, que opera con una flota integrada por 25 cabezas tractoras y 130 cisternas, añade con la absorción de Fertinagro Logística seis remolques y volquetes, así como unas oficinas en Teruel.

La compañía Ferquiasur, con sede en Avilés, mueve en España, Francia y Portugal ácido sulfúrico, ácido fosfórico, fertilizantes y sosa cáustica. Con la incorporación de Fertinagro Logística amplía su operativa en Teruel, Sarrión, Utrillas, Castellón, Sagunto, Huelva, Jaén con el porte de abonos sólidos y productos paletizados.

Ferquiasur está inmersa en el desarrollo de unas nuevas instalaciones en el municipio de Castrillón, La Cruz de Illas, que se extien-

den sobre una parcela de 16.000 metros cuadrados, y que cuentan con un rápido acceso a la autovía del Cantábrico A-8.

De la superficie total, 10.000 metros cuadrados ya están operativos para aparcamientos de su flota de vehículos pesados y estación de servicios, y otros 6.000 metros cuadrados se habilitarán durante el próximo ejercicio con destino a la construcción de sus nuevas oficinas.

130

CISTERNAS
GESTIONA LA COMPAÑÍA
FERQUIASTUR

El flotista asturiano obtuvo una cifra de negocio de 14,78 millones de euros en el año 2020, un 11,2 por ciento más que en el ejercicio anterior. Por su parte, Fertinagro Logística contabilizó unos ingresos de 11,44 millones de euros en 2020, un 14 por ciento de subida con respecto a la comparativa de 2019, según revelan los últimos datos facilitados por el Registro Mercantil.





LOGISTA

Logista sigue reforzando el transporte frigorífico con la nueva operación.

OCTUBRE | OPERADORES LOGÍSTICOS

LOGISTA SIGUE DE COMPRAS

EL OPERADOR LOGÍSTICO ANUNCIA LA ADQUISICIÓN DE LA CATALANA CARBÓ COLLBATALLÉ APENAS TRES MESES DESPUÉS DE PASAR A CONTROLAR EL MOSCA, AMBAS ESPECIALIZADAS EN TRANSPORTE FRIGORÍFICO. Por **Eva Mármol**

Logista sigue creciendo vía inorgánica. Apenas tres meses después de pasar a controlar El Mosca, un referente en el transporte frigorífico por carretera en España, el operador logístico refuerza esta actividad al anunciar la compra de la catalana Car-

bó Collbatallé. Logista se hace con la totalidad de la actividad de transporte y logística de alimentos refrigerados y congelados que desarrollaban las cuatro filiales del Grupo Carbó Collbatallé: Transportes J. Carbó (la principal), Frigoríficos Collbatallé, Frigoríficos Collbatallé Madrid y Frigoríficos Collbatallé Valencia.

Para facilitar la operación, la familia Carbó, que fundó la compañía en el año 1976, reestructuró el grupo el pasado verano segregando el transporte y la logística de las cuatro filiales y traspasando estas actividades a la sociedad Carbó Collbatallé, creada en diciembre del año pasado, que es la que compra Logista, por un montante de 51 millones de euros.

El valor neto del patrimonio segregado ascendió a 2,02 millones de euros, según el BORME. El Grupo Carbó Collbatallé sigue manteniendo la explotación de su actividad patrimonial.

Logista se refuerza así en el Top 5 de grupos empresariales de transporte en España, en el que entró con la compra de El

Mosca, con unas ventas agregadas de 729,27 millones de euros en 2020, al sumar los 32,47 millones de Transportes J. Carbó (del resto de filiales no hay datos), según los Libros Blancos del sector editados por Transporte XXI.

€
729,3
MILLONES
EN VENTAS
REGISTRA LOGISTA
SUMANDO CARBÓ

Carbó Collbatallé registró unas ventas consolidadas de aproximadamente 47 millones de euros y un Ebitda de 11 millones en 2021, informa Logista. La compañía, con sede en el polígono de la Zona Franca de Barcelona, cuenta con una red de 14 plataformas que suman cerca de 45.000 metros cuadrados de superficie y 210.000 metros cúbicos de capacidad para 25.000 palés en cámaras congeladas y/o refrigeradas. Tiene una flota propia de 57 cabezas tractoras y una plantilla de 360 trabajadores. Logista espera cerrar la operación de

compra durante este mes. El Mosca y Carbó Collbatallé no son los únicos crecimientos inorgánicos de Logista en 2022. A principios de año, anunció la compra del operador de paquetería exprés neerlandés Speedlink Worldwide Express.

OCTUBRE | CARRETERA

MARCOTRAN ACELERA SU APUESTA POR EL INTERMODAL

TRANSFESA ARRANCA UN TREN DE CONTENEDORES PARA EL OPERADOR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, QUE VIENE A SUMARSE A LOS REALIZADOS EL PASADO MES DE MARZO PARA ECS360. Por Antonio Martínez

La empresa ferroviaria Transfesa Logistics ha retomado la relación entre el puerto de Bahía de Algeciras y la terminal de Plaza de Zaragoza con un tren de contenedores para el flotista aragonés Marcotran, una de las empresas con mayor actividad en los tráficó de mercancías del Estrecho de Gibraltar.

Este nuevo servicio viene a respaldar los trenes de prueba realizados el pasado mes de marzo para el operador ECS360, que utilizó la línea ante el paro de transportistas, según ha podido confirmar Transporte XXI en fuentes próximas al Adif. El tren estaba formado por 15 plataformas de Transfesa para el transporte de 32 contenedores de 45 pies de Marcotran.

El flotista aragonés extiende así su negocio multimodal, ampliando su conectividad con un servicio bajo en carbono, contribuyendo de manera notoria en la reducción de emisiones de CO₂. "Ofrecemos a nuestros clientes un servicio acorde al cumplimiento de los objetivos establecidos en la Agenda 2030", destacan desde la compañía. A su llegada a Algeciras, los contenedores son introducidos en los servicios marítimos del Estrecho. El tiempo de tránsito es de 24 horas.

La compañía explica que "la implantación de esta nueva modalidad de servicio nos permite una mejora en cuanto al aprovechamiento de las capacidades actuales de los sistemas de transporte, lo que supone un aporte extra de competitividad, dinamización y transformación".

Marcotran está impulsando

de forma decidida su actividad en Algeciras, donde recientemente puso en servicio un nuevo almacén de unos 3.400 metros cuadrados en el Muelle de Isla Verde, que va a permitir a la compañía expandir y optimizar sus tráficó regulares con Marruecos.

El flotista está atendiendo en la nueva plataforma los crecimientos y el auge de los volúmenes que se vienen operando con Tánger-Med, en Marruecos, donde Marcotran dispone de un almacén de 6.000 metros cuadrados. Por su parte, las instalaciones dispondrán de equipamiento frigorífico con el objetivo de poner en marcha una línea de grupaje de frío con Marruecos, una de las apuestas de la compañía para la plataforma ubicada en Algeciras.

La plataforma de Marcotran va a ser parte activa del negocio de la compañía a través de la futura terminal intermodal que se pondrá en marcha por el operador Rail & Truck Strait Union, sociedad de la que es accionista, junto al aparcamiento de vehículos pesados de Algeciras. Este hecho permitirá una mayor flexibilidad en sus operaciones de transporte sin que haya una ruptura en el proceso de carga de la unidad hasta su embarque marítimo.

compañía a través de la futura terminal intermodal que se pondrá en marcha por el operador Rail & Truck Strait Union, sociedad de la que es accionista, junto al aparcamiento de vehículos pesados de Algeciras. Este hecho permitirá una mayor flexibilidad en sus operaciones de transporte sin que haya una ruptura en el proceso de carga de la unidad hasta su embarque marítimo.

Nuevos flujos

La puesta en marcha de estos servicios intermodales supone afianzar la hoja de ruta diseñada por la Autoridad Portuaria de Algeciras, que preside Gerardo Landaluce, de consolidar al enclave andaluz en el *hinterland* peninsular.

El propósito del enclave es

complementar los históricos tráficó con Madrid y Guadalajara con una emergente corriente de nuevos flujos de mercancías de importación y exportación entre el norte de España con las terminales de la

Por su parte, la empresa ferroviaria Continental Rail viene realizando un servicio mensual con el puerto seco de Coslada (Madrid).

Este alto número de trenes está permitiendo consolidar un

50.000

TEUS PREVÉ MOVER EL PUERTO DE ALGECIRAS POR VÍA FERROVIARIA EN 2022



MARCOTRAN

Imagen del tren de Marcotran, traccionado por Transfesa, a su entrada al puerto de Bahía de Algeciras.

dársena dentro de la apuesta de convertir el corredor ferroviario con Zaragoza en una autopista ferroviaria en los próximos meses.

En la actualidad, el puerto andaluz está conectado con Azuqueca con convoyes traccionados por Transfesa, Continental Rail y Low Cost Rail, mientras que Renfe Mercancías se encarga de la relación con Abroñigal (Madrid) y del tren *reefer* de Maersk con el puerto de Marín, cuyos convoyes se han consolidado.

tráfico interanual en el entorno de 50.000 TEUs. De acuerdo a los datos oficiales de la Autoridad Portuaria, en agosto se obtuvo el mejor dato mensual de

tráfico ferroviario con un movimiento de 5.323 TEUs, lo que permite un acumulado anual de 36.583 TEUs, cifra que ya supera todo el tráfico de 2021.

El puerto de Algeciras apunta a un ejercicio histórico para el ferrocarril, con el tratamiento de más de 1.000 trenes en las instalaciones de Isla Verde Exterior.

Los convoyes transportan 32 contenedores de Marcotran

OCTUBRE | MARÍTIMO

EL PUERTO DE BILBAO PONE EN VALOR EL ACUERDO DE LA ESTIBA

LA AUTORIDAD PORTUARIA, BILBOESTIBA Y LOS SINDICATOS COORDINADORA Y UGT ESTIBA REMARCAN QUE EL CONVENIO, FIRMADO PARA LOS PRÓXIMOS SEIS AÑOS, "GARANTIZA LA ESTABILIDAD Y LA COMPETITIVIDAD PARA ATRAER TRÁFICOS". Por Iñaki Eguía

El Puerto de Bilbao ha escenificado el nuevo clima de paz social, tras el acuerdo alcanzado el pasado mes de mayo entre las empresas estibadoras y los sindicatos Coordinadora y UGT, con mayoría en el comité de empresa. El convenio, firmado para los próximos seis años con el respaldo de la totalidad de las empresas estibadoras y del 75 por ciento de los trabajadores, "supone un firme compromiso con la estabilidad y la competitividad para atraer tráfico". Así han coincidido el presidente de la Autoridad Portuaria, Ricardo Barkala, la presidenta y el director general de Bilboestiba CPE, Elvira Gallego y José Manuel Guardo, junto con Iñaki Urueña e Israel Ruiz, representantes de Coordinadora Bilbao y UGT Estiba, los sindicatos firmantes del acuerdo, en un desayuno de trabajo ce-

lebrado en la capital vizcaína. El presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao mostró, en el transcurso del encuentro, su satisfacción por el convenio de la estiba dado que "es el mejor acuerdo posible, al ser bueno para el puerto, las estibadoras, los trabajadores, las empresas que operan en la dársena y en su *hinterland*".

Además, Barkala destacó que el plazo de duración inicial de seis años "es un hecho inédito en la red de Puertos del Estado, dado que en la actualidad ninguna otra dársena dispone de un pacto de estabilidad tan duradero en un sector tan crítico".

A su juicio, el entendimiento logrado en la estiba "es una condición *sine qua non* para que el puerto de Bilbao recupere tráfico, credibilidad y reputación. Tras el vencimiento en 2018 del anterior convenio se

vivió una fase de desencuentros en los que se paralizaron los muelles entre el 9 de octubre y el 4 de diciembre de 2020. Hemos aprendido del fracaso colectivo que supuso dicha huelga para ver que ese camino no nos llevaba a ninguna parte".

Por su parte, Elvira Gallego subrayó que el nuevo marco de la estiba en el puerto de Bilbao aporta "flexibilidad, eficiencia, productividad y garantía de servicio para ponernos al nivel de las grandes terminales marítimas". Además, tras remarcar que "lo importante está cerrado en firme en el acuerdo", incidió en que "dispone de una base clara de confianza y diálogo para seguir negociando y avanzar hacia un futuro con mayor certidumbre, solvencia y previsibilidad".

En la misma línea, el director general de Bilboestiba CPE aseguró que "las relaciones fluidas en el sector de la estiba consolidan la normalidad en el Puerto de Bilbao y posibilitarán hacer que crezca". José Manuel Guardo destacó aspectos del nuevo convenio como los 22 turnos adicionales de trabajo, la congelación de la revisión salarial durante tres años o el incremento del número de horas de trabajo. Sin embargo, enfatizó que "queda un camino enorme por recorrer al fijarnos unas metas muy ambiciosas, pero hemos apostado por hablar y llegar a acuerdos".

Finalmente, desde Coordinadora Bilbao y UGT Estiba, Iñaki Urueña e Israel Ruiz, respectivamente, resaltaron que "el acuerdo, abre una nueva fase de entendimiento que posibilitará extenderlo".



Con el acuerdo nos ponemos al nivel de los grandes puertos

Elvira Gallego

Pdta. de Bilboestiba

El moderador Iñaki Garcinuño junto con Israel Ruiz, Elvira Gallego, Ricardo Barkala, Iñaki Urueña y José Manuel Guardo.





CSP Spain está inmersa en un amplio plan de inversiones para modernizar sus terminales en España.

OCTUBRE | MARÍTIMO

CSP SPAIN CRECE CON ENERGÍA SOSTENIBLE

EL GRUPO PORTUARIO INVIERTE 20 MILLONES DE EUROS EN 11 GRÚAS RTG HÍBRIDAS PARA SUS TERMINALES DE BILBAO Y VALENCIA. Por Antonio Martínez

Nuevo hito de CSP Spain en sostenibilidad. Las terminales de contenedores de la filial española del gigante chino Cosco, ubicadas en los puertos de Bilbao y Valencia, van a incorporar un parque de 11 grúas RTG híbridas.

Los equipos reforzarán su operativa de manipulado en sus patios de contenedores. En concreto, se instalarán seis unidades en Bilbao y cinco en Valencia.

Las unidades serán suministradas por el fabricante finlandés Konecranes, con el que el grupo tiene una relación de largo plazo. El contrato se formalizó por ambas compañías el pasado mes de julio. Konecranes destaca que serán “las primeras grúas RTG híbridas que se pondrán en marcha en Europa”.

El equipamiento, que supo-

ne una inversión de 20 millones de euros, permitirá al grupo portuario “una mejora de la productividad y una reducción del impacto medioambiental”, destaca CSP Spain a través de un comunicado. El operador, además, incide en que su adquisición es una “apuesta por la nueva tecnología, la mejor operatividad y el aumento de la seguridad de los manipuladores”.

Son las primeras grúas híbridas que operarán en Europa

El objetivo de CSP Spain es que las grúas pórtico sobre neumáticos entren en operación en el plazo de un año, en octubre de 2023. Con ello, consolidará la estrategia de eficiencia energética y protección del medio ambiente que la compañía viene impulsando en los últimos años en sus operaciones de apilado de contenedores en España.

La compañía destaca que el

tipo de RTG adquirido “se caracteriza por su consumo ecológico de combustible, ya que permite una reducción de hasta el 50 por ciento en comparación con RTGs convencionales”.

Por su parte, las unidades vendrán equipadas con sistemas de última generación para

evitar colisiones con camiones y trailers.

CSP Spain manejó un tráfico de 3,62 millones de TEUs durante el pasado año, según los datos oficiales de Cosco Shipping Ports Limited. De la red, formada por las terminales marítimas de Bilbao y Valencia, y las intermodales de Zaragoza y Madrid, destaca la evolución de la instalación valenciana con un flujo de 2,83 millones de TEUs, mientras Bilbao colocó su volumen en medio millón de TEUs.

Además, dentro de su apuesta por la intermodalidad, el grupo operó recientemente en su terminal del puerto de Valencia el primer servicio ferroviario de Cosco en la Península Ibérica, una línea semanal con los enclaves portugueses de Leixoes y Lisboa.

Las nuevas grúas pórtico sobre neumáticos estarán operativas a finales de octubre de 2023.



NOVIEMBRE | CARRETERA

A.T. LA ESPADA POTENCIA EL FRÍO

LA COMPAÑÍA, QUE OPERA CON LA MARCA ESP SOLUTIONS, ABRIRÁ A FINALES DE 2023 EN ALHAMA DE MURCIA UN ALMACÉN FRIGORÍFICO DE 56.000 METROS CUADRADOS. Por Iñaki Eguia

A.T. La Espada ha iniciado la cuenta atrás para poner en marcha unas nuevas instalaciones en Murcia que multiplicarán su capacidad de almacenamiento frigorífico, destinada tanto para producto congelado como fresco.

La compañía de transporte por carretera, que opera con la marca ESP Solutions, abrirá a finales de 2023 un centro logístico, situado en una parcela de casi 100.000 metros cuadrados en el parque empresarial de Alhama de Murcia, y en la que asentará una nave con 56.000 metros cuadrados para temperatura negativa.

Los responsables del operador, con sede en

Ceutí, destacaron “el importante salto cuantitativo y cualitativo” que supondrá la entrada en servicio de la nueva planta de frío. Este complejo contará con una capacidad para albergar

El complejo forma parte del proyecto ESP Storage

hasta 120.000 palés, y dispondrá de 120 muelles de carga en los que operará la flota de 1.150 camiones de ESP Solutions.

El almacén frigorífico, diseñado por la empresa murciana ARAS Arquitectos + Ingenieros, “nos permitirá optimizar los recursos de toda la cadena de distribución logística en un entorno colaborativo y responder a las nuevas necesidades de servicio que demandan nuestros clientes”, especificaron también desde el operador.

ESP Solutions ha planeado su expansión en Alhama de Murcia como parte del proyecto ESP Storage, que busca consolidarse como un referente en materia de almacenaje y servicios complementarios al trans-

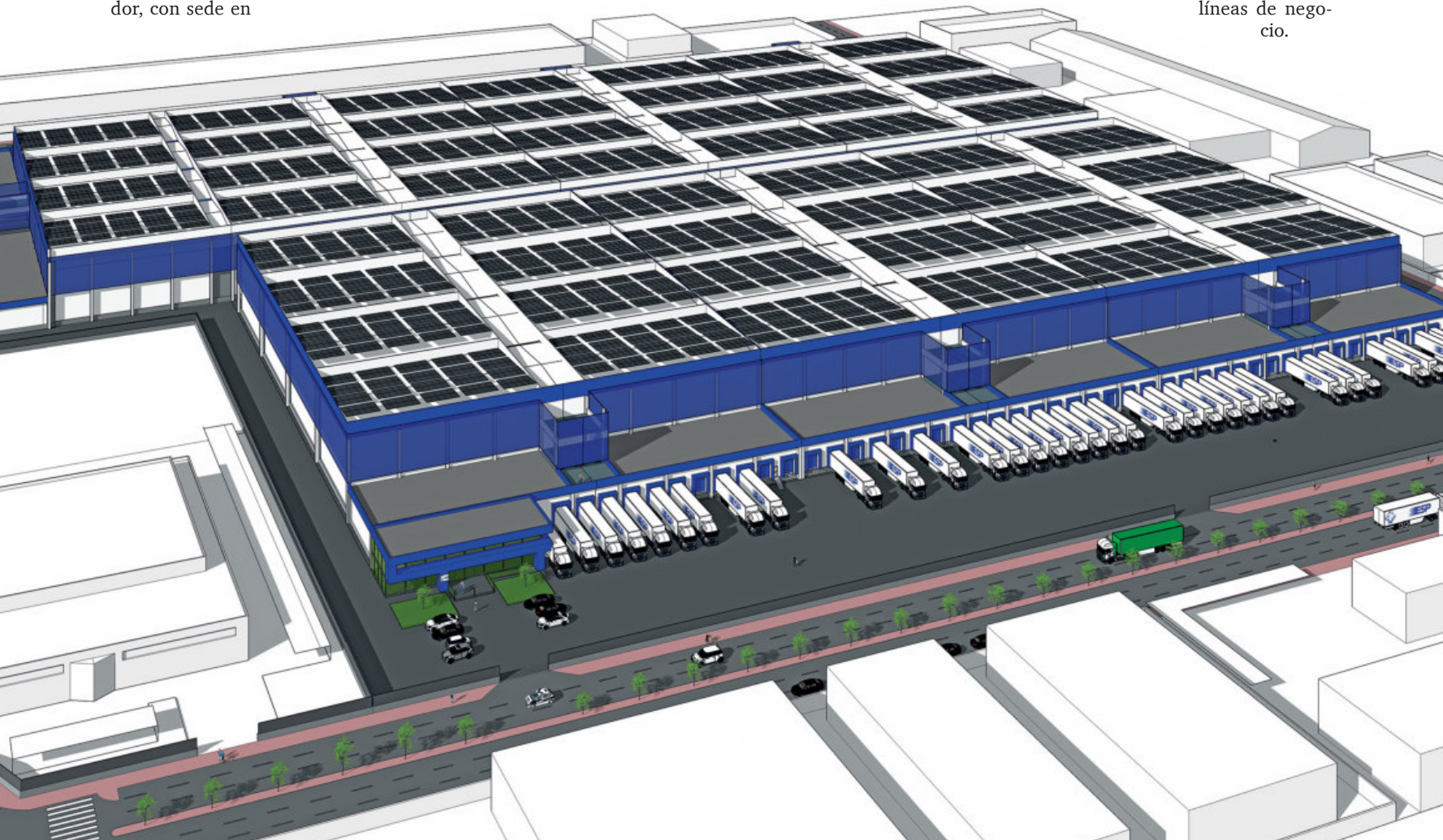
Imagen del nuevo almacén frigorífico de ESP Solutions en Alhama de Murcia.

porte de mercancías, tanto terrestre como marítimo. El flota también puso en marcha, en los últimos meses, unas instalaciones en Casa Alta-Ceutí para grupaje de frío, con 4.000 metros cuadrados de superficie, de los que 1.400 son refrigerados. Este desarrollo se suma a los 18.000 metros cuadrados de naves, de los que 8.000 son para productos refrigerados, en su actual sede central.

Ampliar cobertura

Por otra parte, el transportista murciano, conforme a su apuesta por alcanzar una cobertura completa en todo el territorio peninsular, puso en marcha este año una frecuencia diaria desde Murcia y Valencia con Baleares. Este desarrollo de ESP Solutions se verá reforzado tras la reciente entrada en su accionariado de Avior Capital y Blantyre Capital.

El transportista murciano, que obtuvo un volumen de facturación de 108,3 millones de euros en 2021, consolidará el crecimiento de doble dígito, registrado en los últimos cinco años, con la incorporación de los dos fondos de inversión, afianzando su expansión con la incorporación de nuevas líneas de negocio.





Puede entrar en operaciones portuarias en terminales de graneles líquidos con la certificación SQAS.

NOVIEMBRE | TRANSITARIOS

TOTAL FREIGHT ENTRA EN UN NUEVO NICHO

LA TRANSITARIA AMPLÍA SU OFERTA DE SERVICIOS AL SECTOR AEROESPACIAL Y ESCOGE CHINA PARA ABRIR SU PRIMERA OFICINA EN EL EXTERIOR. Por **Eva Mármol**

Total Freight Worldwide ha entrado en un nuevo nicho de actividad ampliando sus servicios transitarios al sector aeroespacial. Se trata “del nuevo vertical *aerospace* que hemos creado siguiendo con la estrategia de apostar por la especialización”, señala Francisco Marquínez, director general y cofundador de Total Freight.

La compañía, creada en 2016, ha ido reduciendo su dependencia de la carga general, que empezó teniendo un peso superior al 90 por ciento en sus inicios y, actualmente, apenas llega al 45 por ciento. Resulta ya su principal actividad los servicios especia-

lizados en *pharma* (farmacia), *biopharma* (biofarmacia), eventos, química, alimentación, *bulk* (graneles líquidos) y la más reciente *aerospace*.

Para potenciar más los servicios al sector aeroespacial, la compañía tramita la certificación EN 9120 (norma de sistemas de gestión para los sectores aeronáutico, espacial y de defensa), “lo que nos permitirá trabajar para los grandes fabricantes españoles aeroespaciales”. Total Freight también ha potenciado sus verticales de química y *bulk* con la obtención de la certificación SQAS (sistema de evaluación de seguridad y calidad para proveedores de servicios logísticos de la industria química) con una puntuación del 82 por ciento, “lo que supera la media europea, que es del 67 por ciento, y nos permite acceder a las multinacionales del sector químico o petroquímico y optar a grandes operaciones portuarias”, añade el empresario.

La transitaria ha crecido en sus instalaciones centrales, en el centro de carga del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, pasando de los 475 a los 650 metros cuadrados de superficie. Total Freight sigue creciendo en nuevas implantaciones con la apertura de oficinas en Cádiz y Bilbao durante este año, que se suman a las seis que ya tenía, además de la central en Barcelona. “Proyectamos abrir en otros puertos españoles por las actividades ligadas a la certificación SQAS” para operaciones para el sector químico y petroquímico.

Además, ha sido el año del salto internacional con medios propios al abrir oficinas en Shanghái: “Nuestro objetivo es contar también con oficinas propias en Estados Unidos” a medio plazo. Por su parte, Total Fresh, transitaria especializada en el transporte aéreo de productos perecederos participada por Total Freight (50 por ciento), ha abierto oficinas propias en el Aero-

puerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La compañía, que estaba solo presente en El Prat, se apoyaba con anterioridad en la red de Total Freight.

Dobla ventas

Total Freight y Total Fresh registraron un volumen de negocio de 19,96 millones y 4,75 millones de euros, respectivamente, en 2020, según el Libro Blanco de sector de Transporte XXI.

El grupo cerró el pasado ejercicio casi duplicando ventas al registrar un volumen de negocio de 48,8 millones de euros (40 millones Total Freight y 8,8 millones Total Fresh), según la compañía. “Hemos doblado ventas por el crecimiento de las verticales y por la subida de los fletes”. Aunque el incremento del precio del transporte no

fluyó, “crecimos un 40 por ciento el margen bruto”, añade el empresario.

La estrategia de futuro de la transitaria pasa por “seguir potenciando la especialización y entrar en sectores con logística de alto valor añadido”. La compañía está abierta a “futuros crecimientos que pueden ser inorgánicos”.

Francisco Marquínez
Dir. general y cofundador



Seguiremos con la especialización y estamos abiertos a crecimientos inorgánicos

NOVIEMBRE | SERVICIOS

MERLIN PROPERTIES AGIGANTA SU 'STOCK' LOGÍSTICO

LA SOCIMI, QUE SIGUE QUEMANDO ETAPAS EN SUS PLANES DE DESARROLLO 'BEST II' Y 'BEST III', SE APROXIMA A LOS 3 MILLONES DE M2 GESTIONADOS ENTRE ACTIVOS EXISTENTES Y SUELOS PENDIENTES. Por Carlos Sánchez

Merlin Properties, sociedad cotizada de inversión en mercados inmobiliarios (socimi), gestiona un *stock* logístico próximo a los 3 millones de metros cuadrados. En concreto, la firma alcanzaba los 2.826.940 metros cuadrados al cierre del pasado ejercicio, entre activos logísticos existentes y suelos pendientes.

Para seguir consolidando su huella logística en el mercado ibérico, Merlin Properties continúa avanzando en la ejecución de sus planes 'Best II' y 'Best III', que ya se encuentran desarrollados en un 65 y un 25 por ciento, respectivamente. La firma cuenta con una reserva de suelo de 589.464 metros cuadrados entre ambos planes (ver cuadro).

En el marco de estas actuaciones, Merlin terminó y alquiló en 2022 la nave de 'Cabanillas Park I H' a DSV, así como 'Cabanillas Park I J' también a DSV, marcando la culminación de 'Cabanillas Park I'. Además, también terminó y alquiló 'Cabanillas

Park II A' a Logista.

El plan 'Best II' supone la puesta en marcha de 587.827 metros cuadrados de activos logísticos, para lo que Merlin destinará una inversión de 328,9 millones de euros. De ese total, la compañía ha ejecutado totalmente una superficie bruta

alquilable de 255.660 metros cuadrados, a los que se sumarán los 117.891 metros en ejecución. 'Best II' mantiene todavía una reserva de suelo de 214.275 metros cuadrados en la provincia de Guadalajara. Por su parte, el plan 'Best III' alcanzará los 498.002 metros cuadrados una vez ejecutado en su totalidad y representará una inversión total de 314,9 millones de euros. Actualmente, en el marco de este plan se han entregado 107.690 metros cuadrados de superficie bruta alquilable, cuenta con otros 15.122 en desarrollo y mantiene una reserva de suelo de 375.189. El plan 'Best III' incluye proyectos más allá de Madrid y su área de influencia, como son los casos de Valencia, Sevilla y Lisboa.

Ambos planes de desarrollo logístico está previsto que alcancen un *yield* o renta-

UNA HUELLA LOGÍSTICA CONSOLIDADA

Merlin Properties sigue avanzando en la ejecución de sus planes logísticos. La socimi mantiene, además, una reserva de suelo de más de 500.000 m2.

BEST II

	SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE	INVERSIÓN	YIELD SOBRE COSTE
ENTREGADO	255.660		
A4 Pinto II	29.473	13,7	8,6%
A2 Cabanillas III	21.879	11,8	7,8%
A2 Cabanillas Park I F	20.723	10,8	7,9%
A2 Cabanillas Park I G	22.506	13,5	6,9%
A4 Seseña	28.731	15,5	7,7%
A2 Azuqueca II	98.757	54,7	8,1%
A2 San Fernando II	33.592	22,1	8,5%
DESARROLLO EN CURSO	117.891		
A2 Cabanillas Park II A	47.403	25,7	8,1%
A2 Cabanillas Park IH-J	70.488	42,5	6,9%
RESERVA DE SUELO	214.275		
A2 Cabanillas Park II	163.275	88,5	8,1%
A2 Azuqueca III	51.000	30,1	7,7%
TOTAL BEST II	587.827	328,9	7,8%

BEST III

	SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE	INVERSIÓN	YIELD SOBRE COSTE
ENTREGADO	107.690		
Valencia-Ribarroja	34.992	26,3	7,2%
Sevilla ZAL WIP A	27.528	11,9	12,0%
Lisbon Park A	45.171	29,5	7,1%
DESARROLLO EN CURSO	15.122		
Sevilla ZAL WIP	15.122	18	9,0%
RESERVA DE SUELO	375.189		
Lisboa Park	179.693	118,1	7,1%
Madrid-San Fernando III	98.924	54,9	9,3%
Valencia	96.572	56,2	7,8%
TOTAL BEST III	498.002	314,9	7,9%

Superficie alquilable en m2. Inversión en millones de euros. Datos a 31 de diciembre de 2021. Fuente: Merlin Properties.

bilidad media sobre el coste próximo al 8 por ciento.

Merlin alcanzó un volumen total de contratación logística de 248.668 metros cuadrados el pasado año, de los cuales 241.799 se corresponden con nuevos contratos y 6.869 con renovaciones. Las salidas supusieron 78.067 metros cuadrados, por lo que la contratación neta fue positiva en 163.732 metros cuadrados, según refleja el último informe de gestión de la socimi. Los principales contratos firmados en 2021 fueron los 98.757 metros cuadrados de superficie de A2 Azuqueca II con Carrefour como inquilino y los 45.171 de Lisboa Park A que tienen como inquilinos a Olicargo, Rangel y DB Schenker. También en este período se firmó el contrato de alquiler de A2 Cabanillas Park I G (22.506 metros cuadrados) con 4PX, A2 Cabanillas Park I F (20.723) con Truck and Wheel, Barcelona-PLZ F (13.685) con Alfil Logistics, Sevilla ZAL (5.849 y 4.320) con Asmodee y Rhenus Logistics, y A2 San Fernando II (5.050) con Grupo Mox.

Al cierre de 2021, Merlin contaba con una superficie bruta alquilable total de 1.368.078 metros cuadrados de instalaciones logísticas, frente a 1.221.716 en 2020. Por su parte, la superficie bruta alquilable ocupada se situaba en 1.328.048 metros cuadrados por los 1.191.574 del año anterior.

La ocupación física de los activos logísticos de Merlin se situaba en el 97,1 por ciento al cierre de 2021. Por su parte, la renta media pasante de los activos logísticos de la socimi se situó en 4,2 euros por metro cuadrado y mes.

Los activos logísticos de Merlin alcanzaban al cierre del pasado año un GAV (Gross Asset Value) o valor bruto de activos de 1.324 millones de euros. Por zonas geográficas, el GAV de la firma en Madrid sumaba el 63 por ciento, en Cataluña el 23, en Sevilla el 5, País Vasco el 4 y otros el restante 5 por ciento. Además, por tipología de cliente, el 38 por ciento de los activos corresponden a 3PL monocliente, el 39 por ciento a 3PL multicliente y el 23 por ciento a usuario final.

En 2022, Merlin ha alquilado naves a DSV y Logista

644

MILLONES DE INVERSIÓN DE MERLIN EN SUS PLANES LOGÍSTICOS



Instalaciones de Forestal del Atlántico en el puerto de Ferrol.

NOVIEMBRE | CARGADORES

FORESTAL DEL ATLÁNTICO CONSIGUE MÁS RESPALDO AL METANOL VERDE

LA XUNTA DE GALICIA DECLARA PROYECTO INDUSTRIAL ESTRATÉGICO LA INICIATIVA TRISKELION, CON UNA INVERSIÓN DE 176 MILLONES EN EL PUERTO DE FERROL, PARA LOGRAR UNA PRODUCCIÓN ANUAL DE 40.000 TONELADAS DEL NUEVO RECURSO Y OTRAS 61.000 TONELADAS DE OXÍGENO. Por Iñaki Eguia

Forestal del Atlántico, empresa que cuenta con una terminal de graneles líquidos en el puerto de Ferrol, ha recibido un nuevo respaldo para el desarrollo de su iniciativa Triskelion.

La Xunta de Galicia ha declarado como proyecto industrial estratégico su desarrollo centrado en la producción de

metanol verde, a partir de dióxido de carbono captado en sus instalaciones portuarias de Murgardos, e hidrógeno generado por electrólisis del agua, utilizando la electricidad de origen renovable.

Con esta iniciativa, Forestal del Atlántico contempla la fabricación de 40.000 toneladas

de metanol verde y hasta 61.100 toneladas anuales de oxígeno. Esta producción, que se añadirá a su tráfico de más de 1,7 millones de toneladas anuales de fueloil, metanol y urea, destinado a los sectores energético y químico, cubrirá la demanda energética de sus instalaciones en la terminal Mu-

gardos del puerto de Ferrol, y otra parte se destinará como materia prima para la fabricación de biocombustibles.

La compañía mueve más de 1,7 millones de toneladas anuales

Triskelion, que maneja una inversión de 176 millones de euros y la creación de 40 puestos de trabajo directos, fue uno de los 15 proyectos europeos, seleccionados entre más de 200 presentados, para obtener financiación del Fondo de Innovación para el programa de asesoramiento del Banco Europeo de Inversiones (*Project Development Assistance*).

PERTE de hidrógeno

Además, en el marco de los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Triskelion opta por las ayudas del PERTE de Hidrógeno, dentro del programa de ayudas a la cadena de valor del hidrógeno renovable.



El ferri "Salamanca", uno de los más grandes de la compañía, con 215 metros de eslora y 2.758 metros lineales de carga rodada.

NOVIEMBRE | MARÍTIMO

BRITTANY FERRIES REFUERZA LA RUTA ESPAÑA-IRLANDA

INCORPORA A ESTA RUTA EL FERRI "SALAMANCA", PROPULSADO POR GNL, UNO DE LOS MÁS GRANDES DE LA COMPAÑÍA. Por Alfonso Alday

Brittany Ferries refuerza su servicio marítimo entre España e Irlanda al incorporar el ferri "Salamanca", uno de los más grandes de la compañía, con 2.758 metros lineales de carga rodada y capacidad para más de 100 remolques. Este movimiento responde al crecimiento de esta línea, que ha disparado sus tráficos desde la entrada en vigor del 'Brexit'. En concreto, en su último año fiscal (de noviembre de 2021 a octubre de 2022), esta línea elevó su tráfico un 172 por ciento respecto a los niveles prepandemia, alcanzando las 13.644 unidades de carga, con una tendencia creciente hacia el transporte no acompañado, según datos de la naviera francesa. Esta modalidad representa ya el 45 por ciento.

El barco, inaugurado este año, que también opera en las rutas entre España y Reino Unido, atracó el 3 de noviembre en Bilbao, después de realizar su primera travesía desde Rosslare, y tiene la salida programada desde la dársena vasca los jueves y

domingos con destino al puerto irlandés. Este buque, considerado un 'ferri-crucero', con "instalaciones diseñadas para disfrutar al máximo de la travesía", tiene una capacidad para 1.050 pasajeros y cuenta con 37 cabinas para conductores de camiones.

El "Salamanca", además, es el primero de los cuatro buques propulsados por GNL

encargados por Brittany Ferries, lo que permite reducir en un 20 por ciento las emisiones de dióxido de carbono. "Este paso representa una apuesta decidida en nuestro plan a largo plazo para conectar España e Irlanda", apuntó Roberto Castilla, director de la naviera en España. "La incorporación de este barco ampliará y mejorará la oferta tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros", añadió.

Tras el "Salamanca" el siguiente buque de GNL será el "Santoña", que se unirá a la flota en 2023. Ambos buques prestarán servicio en las rutas entre España e Inglaterra. El "Salamanca" desde Bilbao y el "Santoña" desde Santander. Además, la compañía mantiene sus planes de inversión en flota más limpia con dos buques híbridos de GNL que llegarán en 2024 y 2025. Estas nuevas unidades sustituirán a dos de los buques más antiguos de la naviera, el "Bretagne" y el "Normandie", cubriendo las rutas entre Reino Unido y Francia. En el mar se abastecerán de GNL, pero también funcionará parcial o totalmente durante las maniobras de atraque y salida con baterías recargables durante la escala en el muelle.

El ferri de Brittany Ferries en el puerto irlandés de Rosslare.





NOVIEMBRE | TRANSITARIOS

SCAN GLOBAL LOGISTICS ACELERA EL PASO

EL OPERADOR DANÉS PREPARA PARA EL PRÓXIMO AÑO NUEVAS ADQUISICIONES EN EL MERCADO IBÉRICO TRAS INTEGRAR A HORIZON, CONTENOSA Y A SU FILIAL NAYPEMAR. Por Iñaki Eguía

Scan Global Logistics continúa el fuerte despegue de su actividad en España, iniciada en 2016 con la constitución de una sociedad en A Coruña. El transitario danés, que el pasado año to-

mó el control del Grupo Contenososa y de su filial Naypepar Barcelona, seguirá creciendo con nuevas adquisiciones en la Península Ibérica, según revelaron a Transporte XXI desde la dirección de la filial española.

La multinacional danesa acometió una reestructuración societaria de su actividad en España, que incluyó Conmar Lines, Horizon International Cargo, y todas las marcas relacionadas con el Grupo Contenososa, tales como Naviomar o Merzcargo Forwarding. Tras su consolidación el pasado mes de abril, la operativa ibérica del grupo danés cuenta con tres líneas de negocio, Scan Global Logistics, Contenososa y Naypepar.

La dirección de la filial española adelantó que “el grupo Scan Global Logistics proyecta cerrar el actual ejercicio doblando su cifra de negocio, con 200 millones de euros, tras lograr un crecimiento exponencial en sectores como *retail*, automoción, minería y energías renovables”.

Entre los proyectos abordados por Contenososa, empresa del Grupo Scan Global Logistics, destaca la apertura de un servicio diario a Baleares, que se suma a la línea de cabotaje con las Islas Canarias, y con el que incrementa el volumen proyectado a cierre de 2022 en más de un 25 por ciento.

Los directivos de la filial española incidieron en el “fortalecimiento de Naypepar, su di-

Imagen de contenedores de Scan Global Logistics.

visión transitaria agrícola, referente en cargas de alfalfas y de otros productos primarios, con sus conexiones hacia Medio y Extremo Oriente”.

El grupo transitario ha reforzado su red en España, que ya alcanza ocho oficinas y el centenar de empleados, tras las recientes aperturas en Madrid y Alicante. Además, desde la dirección avanzaron que “2023 significará más crecimiento para el Grupo Scan Global Logistics en el mercado ibérico, con una mayor expansión geográfica, que vendrá generada por tres futuras aperturas de delegaciones y con el establecimiento de dos nuevos negocios verticales industriales”.

Expansión global

Desde la filial ibérica de la transitaria también detallaron que “entretanto, seguimos incorporando talento del sector, especialmente en el área comercial, *tradelanes* y producto, conforme con la máxima de la compañía de *extreme growth* y que afectará a todas las divisiones y áreas de negocio”.

Asimismo, los responsables de Scan Global Logistics encadraron el desarrollo en el mercado ibérico dentro de una “expansión geográfica global extrema que ha tenido la compañía en el último año, con implantaciones de nuevas delegaciones en Emiratos Árabes Uni-

En 2023 incorporará dos negocios verticales industriales

dos o Sri Lanka, entre otras, y con adquisiciones como la firma germano-estadounidense American Freight Line; Gelders Forwarding en los Países Bajos, Adventon Logistics en Hungría o Sea-Air Logistics en Hong Kong.

Finalmente, adelantaron que “esta evolución continuará a mayor ritmo si cabe en el año 2023, con aperturas de nuevos mercados en Europa, Asia y África, así como en Estados Unidos, donde dispone de más de 40 oficinas, para seguir siendo el motor de crecimiento en América”.

DICIEMBRE | MARÍTIMO

CARTAGENA ASPIRA REFORZAR SU PESO EN EL MEDITERRÁNEO

EL PROYECTO DE LA TERMINAL BARLOMAR, QUE INCORPORARÁ 58 HECTÁREAS EN LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS, AVANZA EN SU TRAMITACIÓN AMBIENTAL Y ADMINISTRATIVA. Por Iñaki Eguía

La Autoridad Portuaria de Cartagena, que preside Yolanda Muñoz, continúa avanzando con paso firme para desarrollar la futura terminal polivalente de Barlomar. Este proyecto estratégico de la Región de Murcia busca reforzar los tráficos de contenedores y de graneles sólidos y respaldar a la industria *offshore*, con la incorporación de 58 hectáreas, con un muelle de 1.420 me-

cha y se prolongará hasta 2024, ejercicio en el que, una vez cumplidos los trámites medioambientales, se comenzarán los trabajos de construcción de la terminal con un plazo de ejecución de, aproximadamente, ocho años.

Además, la entidad portuaria que preside Yolanda Muñoz está desarrollando actuaciones como la ampliación de la plata-

do el millón de TEUs, con unas instalaciones automatizadas y ecoeficientes de más de 51 hectáreas”, aseveró Yolanda Muñoz.

A su juicio, “el complejo Barlomar nos va a posicionar aún más como referentes en graneles sólidos, al ganar 180.000 metros cúbicos de espacio de almacenaje para cereales, y para la industria *offshore*, en reparación y mantenimiento de plataformas marítimas, etcétera, como punto estratégico del Mediterráneo dentro del club de *hubs* industriales con una superficie de dos hectáreas”. La presidenta del puerto de Cartagena también remarcó que “la terminal intermodal Barlomar será un proyecto pionero en el ámbito de la tecnología y la ingeniería. Además, está sometido a un riguroso análisis medioambien-



A.P. DE CARTAGENA

822

MILLONES
DE EUROS REQUIERE
BARLOMAR

tros de longitud y dos muelles con un calado de 34 metros de profundidad.

La futura infraestructura portuaria, reflejada en los Presupuestos Generales del Estado de 2022, supondrá una inversión de 822 millones de euros, de los que 291 millones corresponden a la iniciativa privada.

El plan director de infraestructuras del Puerto de Cartagena para el Desarrollo de la Dársena de Escombreras se encuentra en trámites de evaluación ambiental. La fase administrativa de Barlomar ya está en mar-

Fotomontaje de la terminal Barlomar en el puerto de Cartagena.

forma del vial de acceso al futuro dique de Barlomar, a la altura de la planta de Destalres que Repsol mantiene en Escombreras, para mejorar la capacidad, movilidad y accesibilidad de la carretera y facilitar el flujo de los vehículos de transporte de gran tonelaje.

La expansión del puerto de Cartagena con la terminal polivalente de Barlomar “nos va a hacer competitivos en el tráfico de mercancías en contenedores, al multiplicar por 10 la actual capacidad, superan-

tal, realizado por el Instituto Español de Oceanografía, y contempla situarse como un modelo en sostenibilidad, que empleará la electricidad generada en su totalidad con fuentes renovables”.

Finalmente, Yolanda Muñoz puso de manifiesto que “el traslado del tráfico de contenedores de la Terminal de Santa Lucía, ubicada en la ciudad, a las futuras instalaciones de la dársena de Escombreras, permitirá un desarrollo urbano conforme a la estrategia de seguir abriendo la ciudad al mar”. Un proyecto, concluyó, que “cuenta con un amplio consenso social y empresarial, donde el sector privado aporta más del 35 por ciento de los fondos necesarios para su ejecución y con el impulso del Gobierno regional, el ayuntamiento de Cartagena y Puertos del Estado”.

DICIEMBRE | MARÍTIMO

TERQUIMSA CONTINÚA SU EXPANSIÓN EN TARRAGONA

LA TERMINAL DE GRANELES LÍQUIDOS INVERTIRÁ 4,5 MILLONES EN INSTALACIONES PARA FLEXIBILIZAR LA OPERATIVA Y PROYECTA GANAR MÁS CAPACIDAD EN EL MUELLE DE LA QUÍMICA. Por **Eva Mármol**

Vopak Terquimsa invertirá 4,5 millones de euros en flexibilizar la operativa de benceno que realiza para Repsol Química en una de sus concesiones en el muelle de la Química del puerto de Tarragona.

La terminal de graneles líquidos recibe por vía marítima y por ferrocarril el benceno en una instalación con una capacidad de almacenaje de 35.000 metros cúbicos. Reexpide el producto por una tubería a la planta de Repsol Química.

Vopak Terquimsa ha pedido

la ampliación del plazo de la concesión en 12,5 años a la Autoridad Portuaria para la construcción de dos tuberías más para que las operaciones de descarga desde barcos y trenes se puedan realizar simultáneamente y de forma independiente, lo que ahora no es viable. Además, el proyecto, que está en fase de información pública, contempla que sea de doble sentido la conducción de transporte de benceno desde los tanques de Vopak Terquimsa a la planta de Repsol Química.

Culminó la última ampliación hace menos de dos años.

Con esta actuación, “aumentamos la flexibilidad de la operativa, que es lo que demandan cada vez más nuestros clientes, ya que las necesidades son más cambiantes y buscan tener alternativas a la hora de dar salida a sus productos”, señala Eduardo Sañudo, director general de Vopak Terquimsa. Una parte significativa de los 4,5 millones de inversión está destinada a instalar tecnología puntera para reducir las emisiones, que quedarán el 10 por ciento por debajo de lo exigido legalmente.

La compañía seguirá apostando por la dársena catalana y proyecta ganar más capacidad para productos químicos con una nueva ampliación. Será la cuarta en el muelle de la Química. Su objetivo es acabar de definir el proyecto el próximo año y, en la medida de lo posible, empezar las obras antes de que acabe. La estibadora ha ganado 57.700 metros cúbicos de capacidad en los últimos años con una inversión de 34,1 millones de euros. Culminó la última ampliación a principios del año pasado.

La terminal ha alcanzado una ocupación del 98 por ciento de su capacidad para almacenar productos químicos. La

tercera ampliación, vinculada a la nueva planta de cloro de Covestro, ha generado inicialmente un tráfico nuevo de 80.000 toneladas para el puerto de Tarragona durante este ejercicio. Un tráfico nuevo que podría llegar a las 200.000 toneladas anuales cuando esté a pleno rendimiento la planta de la química, que todavía no ha inaugurado.

Las instalaciones de Vopak Terquimsa en el puerto de Barcelona tenían colgado, al cierre de esta edición, el cartel de ‘completo’. A diferencia de la terminal de Tarragona, destinada sobre todo a productos químicos, la de Barcelona tiene más capacidad para productos petrolíferos.

Ganar capacidad en Barcelona, “está en estudio, pero no es una decisión que hayamos tomado, ya que es un mercado diferente al de Tarragona”, añade el directivo.

Vopak Terquimsa tiene una cuota residual del ferrocarril en su terminal de Tarragona. Y no va a suponer un cambio la conexión al UIC de la dársena catalana, ya que, “aunque lo hemos pedido, no está previsto que llegue un ramal en ancho de vía internacional al muelle de la Química”.

34,1

MILLONES
INVERTIDOS PARA
GANAR MÁS
CAPACIDAD



MÁS DE 650.000 M3

Vopak Terquimsa cuenta con 680.000 metros cúbicos de capacidad entre las dos terminales que tiene en los puertos de Tarragona y Barcelona.

Las instalaciones de Tarragona suman **470.000 metros cúbicos** con la última ampliación, de los que **320.000 metros cúbicos** son para almacenar productos químicos y **150.000 metros cúbicos** para almacenar hidrocarburos.

La terminal de Barcelona cuenta con una capacidad para **210.000 metros cúbicos**, de los que **150.000** son para petrolíferos y **60.000** para químicos.

Vopak Terquimsa está formada al 50 por ciento por la española **Exolum** y la holandesa **Royal Vopak**. Opera en ambos puertos desde hace más de 50 años.



Un momento de la inauguración oficial de las nuevas instalaciones de TMC en el puerto de Cartagena.

DICIEMBRE | MARÍTIMO

TMC REFUERZA SU ACTIVIDAD EN EL PUERTO DE CARTAGENA

EL OPERADOR INAUGURA SUS NUEVAS INSTALACIONES PARA ALMACENAMIENTO DE GRANELES SÓLIDOS, CON UNA CAPACIDAD TOTAL DE 160.000 TONELADAS. Por **Alfonso Alday**

Terminal Marítima de Cartagena (TMC), participada por los grupos Erhardt, Noatum Maritime (ahora en manos de Abu Dhabi Ports Group) y Nogar, ha inaugurado de forma oficial sus nuevas instalaciones para almacenamiento de graneles sólidos en el puerto de Cartagena. La nueva nave, de 24.000 metros cuadrados, dividida en ocho compartimentos independientes, de 3.000 metros cuadrados cada uno, dispone de una capacidad total de 160.000 toneladas.

Las instalaciones, que han absorbido una inversión de 15 millones de euros, aportan “una mayor agilidad en las operativas de descarga, transporte, pesaje y almacenamiento de las mercancías de los barcos graneleros”, según destacan desde el operador.

El almacén está destinado, principalmente, a mercancías a granel para consumo humano y animal y trata de dar respuesta al crecimiento de este tráfico en el puerto de Cartagena.

De hecho, los graneles sólidos, con cerca de 6 millones de toneladas hasta el pasado mes de octubre, fueron las mercancías con mayor subida, con un 27,3 por ciento más que en el mismo período de 2021. “El cereal representa el 45 por ciento del total de los graneles sólidos,

con 2,46 millones de toneladas procedente de Brasil, Estados Unidos y, sobre todo, de Ucrania”, remarcó la presidenta del puerto de Cartagena, Yolanda Muñoz.

TMC ofrece servicios portuarios y soluciones logísticas para la industria agroalimentaria,

Descarga de 115.000 toneladas de maíz, trigo y cebada ucraniana.

en la dársena de Escombreras, donde cuenta con dos grúas autopropulsadas y tres básculas. Entre las primeras operativas de la compañía en sus nuevas instalaciones destaca la reciente descarga de 115.000 toneladas de maíz, trigo y cebada ucraniana del buque “Maran Excellence”, uno de los de mayor capacidad que ha atracado en los muelles de Cartagena.

Las nuevas instalaciones han absorbido una inversión de 15 millones



Al acto de inauguración del almacén asistieron la alcaldesa de Cartagena, Noelia Arroyo, el consejero de Fomento de Murcia, José Ramón Díez de Revenga, y la presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena, Yolanda Muñoz.

DICIEMBRE | CARRETERA

EWALS CARGO CARE PONE EL FOCO EN ANDALUCÍA

EL OPERADOR DE TRANSPORTE SE MARCA COMO OBJETIVO POSICIONARSE CERCA DEL PUERTO DE ALGECIRAS, EN LA ZONA DEL ESTRECHO, PARA EXTENDER SUS SERVICIOS MULTIMODALES EN TODA LA PENÍNSULA, AL TIEMPO QUE MANTIENE SU EXPANSIÓN INTERNACIONAL. Por Alfonso Alday

Ewals Cargo Care, filial española de la multinacional neerlandesa del mismo nombre, continúa su expansión en el mercado ibérico dentro de la hoja de ruta trazada para reforzar la actividad y extender los servicios multimodales en toda la Península Ibérica.

El operador de transporte por carretera se ha marcado como objetivo de cara a 2023 “atacar Andalucía, con un desarrollo comercial y operativo para impulsar los flujos de importación y exportación”. Así lo avanzó a este periódico Pedro López, director regional sur de Ewals Cargo Care. López puso el foco en la futura autopista ferroviaria entre el puerto de Algeciras y Zaragoza, que explotará Rail & Truck Strait Union, cuya puesta en marcha está prevista para 2024. “Es una oportunidad de crecimiento”, recaló. “Si se consolida el tren, tiene sentido ir haciendo mercado, con especial atención en Sevilla, Córdoba, Málaga y la zona del Estrecho, porque al final es un viaje internacional, con ramificaciones posteriores a los puertos de Santander y Bilbao o a la autopista ferroviaria de Le Boulou”, añadió el directivo de Ewals.

En una primera fase, la compañía desarrollará el mercado andaluz desde Madrid, con el objetivo de abrir delegación cerca del puerto de Algeciras, en una segunda etapa, si finalmen-

te cuaja este proyecto. “Se trata de replicar en Andalucía el modelo de expansión llevado a cabo en España, con especial atención en los dos corredores ferroviarios, mediterráneo y atlántico”, explicó López.

El nuevo proyecto encaja como un guante con la estrategia diseñada por la compañía, que se ha consolidado como operador de transporte doméstico, una actividad que era residual hasta que apostó por los tráficos locales en 2015. Un plan que está dando sus frutos, hasta el punto de que el mercado peninsular, incluido los tráficos entre España y Portugal, donde desembarcó a finales de 2017 con la apertura de una delegación en Oporto, representa más del 25 por ciento de la actividad de la compañía, recordó el directivo. Además, proyecta ampliar su capacidad de transporte para la realización de flujos domésticos, en línea con la estrategia del grupo en Europa, con el objetivo de hacer frente a la falta de conductores, “un quebradero de cabeza para las empresas de transporte por carretera”, subrayó López.

Expansión internacional

En clave internacional, otro de los ejes de crecimiento de la compañía, la estrategia de Ewals Cargo también contempla el desarrollo del corredor Italia-Portugal, a través de los puer-

Ganará capacidad para hacer frente a la falta de conductores



Operativa intermodal de Ewals Cargo Care.

tos de Valencia y Barcelona, así como reforzar su presencia en los países del sureste de Europa, como Turquía, Grecia, Hungría, Macedonia o Georgia, entre otros. Un proyecto en el que ya ha empezado a dar sus primeros pasos, seleccionando perfiles. “Estamos viendo las opciones con colaboradores que pueden realizar el servicio para conocer el mercado y ver las diferentes opciones en cuanto a tránsitos y garantías. Si cristaliza este proyecto, desarrollaremos este mercado con cajas propias”, concluyó el directivo.

ADN INTERMODAL

El operador desembarcó en Valencia en 1993, de la mano de Johnson Controls (ahora Adient), proveedor de Ford. El grupo abrió posteriormente instalaciones en Barcelona y Zaragoza e, incluso, llegó a realizar operaciones logísticas dentro de la planta catalana de Nissan. **Con la crisis de 2008**, la compañía agrupa su actividad en Barcelona y centra su negocio en la carretera. **En 2016**, con la recuperación de la actividad, inicia una nueva etapa en España con el reto de consolidar su posición en el eje Mediterráneo, impulsar el corredor Atlántico y reforzar su presencia en el norte de España. Abre instalaciones en Pamplona, Madrid y Oporto. **Con vocación intermodal** desde sus inicios, actualmente, el 75 por ciento de las operaciones de la multinacional familiar son intermodales y el 25 por ciento restante, exclusivamente por carretera. Realiza unos 5.000 viajes diarios, que hace en un 50 por ciento con medios propios y el otro 50 por ciento con operadores subcontratados en exclusiva. **Cuenta con una flota** de 3.600 semirremolques y 550 camiones propios, además de 800 vehículos de terceros.

ENTREVISTAS



JESÚS VÁZQUEZ ALMUIÑA
Pdte. de la Autoridad Portuaria de Vigo

“Necesitamos suelo para nuevos proyectos”



JUAN CARLOS MORO
Dir. gral. de DB Schenker Iberia

“Vamos a crecer sustancialmente en logística”



MARÍA TENA
Dir.ª Logística y Transporte de Aecoc

“Los cargadores pagan la carga/descarga al transporte”



JAIME COLSA LANZA
Fundador y CEO de Palibex

“La logística se ha puesto en su sitio”



MANUEL LAGE
Secretario general de Aessgan

“El biogás es la solución, con mayúsculas, para el transporte pesado”



ADOLFO UTOR MARTÍNEZ
Presidente de Baleària

“Volveremos a navegar a gas, su alto precio es coyuntural”



ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA
Presidente de Puertos del Estado

“Me gustaría preservar la pluralidad”



PERE NAVARRO
Del. Esp. del Estado en el CZFB

“Somos una locomotora económica”



JUAN MANZANEDO
CEO y socio fundador de Logisfashion

“Tenemos a Estados Unidos como objetivo estratégico”



ERNESTO MTZ. DE CABREDO
Dir. gral. de ETS - Red Ferroviaria Vasca

“Las empresas están abocadas a utilizar cada vez más el ferrocarril”

ENTREVISTAS



MARCOS BASANTE
Presidente de Astic

“Los acuerdos con el Gobierno suponen un antes y un después”



JOSÉ MIGUEL TORTAJADA IBÁÑEZ
Dir. gral. HMM en España y Portugal

“Vamos a aumentar nuestra capacidad en el Mediterráneo”



PABLO GÓMEZ
Dir. gral. para Iberia de FM Logistic

“El ‘Fit for 55’ se va a quedar en un voluntarismo”



JOSÉ MARÍA ARNEDEO MEDINA
Pdte. Atfrie y gte. Armesa Logística

“Cargadores y transportistas deben tener libros abiertos”



RICARDO BAGEN
Pdte. Air Cargo Club Barcelona

“Volveremos a recuperar la carga desviada a otros aeropuertos”



CARLOS CASTÁN
Presidente de ACE

“Transportar cuatro toneladas gratis no va a ocurrir”



PHILIPPE DUCELLIER
CEO de Generix Group España

“La digitalización es incuestionable”



FRANCISCO BAREA
Pdte. Puerto de Ferrol-San Cibrao

“El acceso ferroviario hará crecer nuestro *hinterland*”



JOSE IGNACIO ZUDAIRE
Presidente de BH2C

“El ‘Fit for 55’ necesita neutralidad tecnológica”



SONIA GARCÍA DÍAZ
Presidenta de Asetrabi

“Un nuevo paro en el transporte no es la solución”

CRÓNICA SOCIAL

Tras dos años de restricciones, había ganas de ‘mascarillas fuera’ para volver a vernos las caras. Y se notó en 2022, con un carrusel de ferias y eventos. Encuentros a los que se sumó Transporte XXI con la distribución, *in situ* -y *online*-, de sus productos editoriales, algunos en

inglés, como ‘Cool Logistics’ y ‘Spanish Ports’. Unos especiales que junto a los Libros Blancos y el ¿Quién manda?, se han consolidado gracias a la gran acogida de los profesionales. En estas páginas se recoge solo una pequeña muestra de los numerosos eventos sectoriales.

Transporte XXI, coincidiendo con su 30 aniversario, estrenó formato y diseño. El equipo de directores de Grupo XXI posa con las primeras pruebas de imprenta del número que abre esta nueva etapa, recién salidas de la rotativa.



Carlos Sánchez y Clara Bouza en el stand de Transporte XXI, que no faltó a la feria Fruit Attraction, donde distribuyó sus productos editoriales ‘Logística del frío’, ‘Puertos de España’ y ‘Spanish Ports’.



Transporte XXI tampoco faltó a su cita con la Fruit Logistica de Berlín. En la imagen, el Puerto de Bilbao dando a conocer su oferta como hub de frutas y hortalizas.



Eduardo Mozo de Rosales, Gregorio Rojo, Ramiro González, Arantxa Tapia y Ricardo Barkala, en la apertura de Transmodal, foro organizado por la Cámara de Álava y la Autoridad Portuaria de Bilbao.



MSC España cumplió una feliz singladura de 40 años desde la constitución de sus oficinas en Valencia y Barcelona. En la imagen, Pasquale Formisano, Francisco Lorente, Alberto Hurtado y Carlos Ramos (hijo).

La Asociación Naviera Valenciana, que preside Vicente Boluda, celebró su 120 aniversario.



El Congreso Nacional de CETM, patronal que preside Ovidio de la Roza, congregó en Alicante a más de 600 empresarios y profesionales del sector, bajo el lema ‘Construyendo el futuro de transporte’.



La feria Breakbulk Europe reunió en Róterdam a una destacada delegación española, liderada por 19 puertos. En la imagen, responsables del Puerto de Valencia, en el recinto, donde celebró numerosos encuentros.





Foto de familia con todos los integrantes de la misión del **Puerto de Barcelona** en Tailandia, encabezada por **Javier Vidal** como vicepresidente del consejo de administración, celebrada del 22 y al 28 de octubre, y que contó con unos 40 participantes.



Jesús Cuéllar (Foro MADCargo) y **Moisés Solís** (Alacat) renovaron el acuerdo de colaboración entre ambas entidades en el marco de **Madrid Air Cargo Day**, organizado por Foro MADCargo.



Francisco López, presidente de **Gasnam**, junto a **Jaime Moreno**, director general de Transporte Terrestre (Mitma), durante la celebración del **Green Gas Mobility Summit**, que tuvo lugar en Madrid.



La **Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona** celebró el centenario de su constitución en un acto en el que demostró su poder de convocatoria. En la foto, su presidente, **Jordi Trius**, con los otros presidentes de las asociaciones de la comunidad portuaria y **Damià Calvet**.



La asociación de transporte frigorífico **Atfrie**, que preside **José María Arnedo**, eligió Oviedo para celebrar su XLV Asamblea General.



Emanuele Grimaldi, consejero delegado de Grimaldi, repasó los principales hitos del grupo durante la **XXV Convención Euromed**, celebrada en la ciudad italiana de Sorrento.



José Antonio Ferreira Dapia, director de 'Tech4Fleet', en la cuarta edición del congreso internacional **Tech4Fleet**, celebrado en Madrid.

CRÓNICA SOCIAL



Foto de familia de las 27 asociaciones que componen la **Plataforma de Promoción de los Biocombustibles**.

José Luis Romero (Anesco), flanqueado por **Mario Barros** y **Alfonso Gutiérrez**, del despacho Uría Menéndez, durante la celebración de una mesa redonda organizada por la patronal de la estiba **Anesco**.



Inauguración del **Smart City Expo World Congress**, que acogió el foro **Smart Ports: Piers of the Future**.

Francesc Sánchez, Aurelio Martínez, Annaleena Mäkilä, Álvaro Rodríguez Dapena y Isabelle Ryckbost, en la conferencia anual de la **Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO)**, celebrada en Valencia.



El presidente del puerto de Santander, **Francisco Martín**, en una de las mesas organizadas dentro de la semana portuaria de la **UIMP**.

Javier Miranda, director general de **Transporte XXI**, moderó la mesa redonda en la Sala Ágora del SIL organizada con motivo del 30 aniversario de Transporte XXI, con la participación de **Francisco Aranda, Jordi Espín, Enric Tíco y Ramón Valdivia**.





🗨️ **Elena Seco**, directora general de Anave, **Benito Núñez**, director general de la Marina Mercante, **María José Rallo**, secretaria general de Transportes y **Álvaro Rodríguez Dapena**, presidente de Puertos del Estado, en la Conferencia Anual de SPC-Spain.

🗨️ **Jordi Aycart** (Nestlé), **Carmen Puyol** (Voldis), **Carmen Calvo** (Pernod Ricard) e **Ignacio Albiac** (SEAT), en la mesa redonda de las 44 Jornadas CEL.



🗨️ Responsables de Anave y autoridades asistentes a la asamblea de la Asociación de Navieros Españoles, que preside **Vicente Boluda**.



🗨️ El presidente de Cantabria, **Miguel Ángel Revilla**, inauguró la Asamblea General de **Astic**, organización que preside **Marcos Basante**. El encuentro tuvo lugar en el Palacio de la Magdalena de Santander.



🗨️ La ministra de Transportes, **Raquel Sánchez**, a su llegada al **SIL** (Salón Internacional de la Logística y de la Manutención) para su inauguración, acompañada por el resto de autoridades.

CRÓNICA SOCIAL



🗨️ **Ángel Gil** (ALIA), **Juan Diego Pedrero** (AEFP), **Idoia Galindo** (Transfesa), **Santiago Martín** (Ejército), **David Raposo** (Marcotran) y **Julián Mata** (Renfe), en 'Rail Hub Ibérico'.

Los puertos de Bilbao, Pasaia, Santander, Gijón Avilés, Ferrol, A Coruña y Vigo compartieron estrategias en una mesa redonda protagonizada por la **Asociación de Consignatarios de Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao** (ACBE) en el marco de su centenario. ➡️



🗨️ **Jesús Vázquez Almuíña** (Puerto de Vigo), **Eloy García** (Conxemar) y **Xoán Martínez** (clúster de logística) en el certamen internacional **Conxemar**.



🗨️ La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **Raquel Sánchez**, presidió la entrega de los Premios a las Mejores Startups de **BNEW 2022**.



🗨️ **Ismael Carrón**, **Laura Vega**, **Jorge Somoza** y **Carlos Sánchez**, en una jornada de TDRJobs, celebrada en el marco de la feria **Logistics & Automation**.

Ponentes del primer **Congreso de Sostenibilidad Portuaria**, organizado por la Autoridad Portuaria de Bilbao en colaboración con la Cámara de Comercio de Bilbao. ➡️





Imagen de los ponentes del foro multimodal y representantes de BCLM. De izquierda a derecha, **Asier Varona, Juan Diego Pedrero, Inmaculada Ugarteche, Jon Zubia, Jorge Rodríguez, Javier Galarza y Jose Luis Grijalvo.**



Inauguración del XXI **Foro Nacional de Transporte de Aecoc.**

La celebración del 125 aniversario del **Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona**, presidido por **Antonio Llobet**, puso en valor el trabajo de estos profesionales.



Foto de familia de un Congreso **FETEIA** récord: 250 inscritos.



La **Alianza Europea de Corredores Ferroviarios** y las Cámaras de Comercio urgen inversiones en infraestructuras transfronterizas con Francia.



Participantes de la jornada organizada por la **Fundación Guitrans Fundazioa** en la Escuela de Ingeniería de Gipuzkoa para analizar la nueva normativa en el sector del transporte por carretera.

V FORO CORELL

El V Foro Corell es un encuentro profesional anual en el que se presenta la transformación real de la Movilidad.

CAMBIO CLIMÁTICO Y MOVILIDAD:

BALANCE 2015 / 2022 Y HORIZONTE 2035

Celebrado el 18 de
noviembre 2022
en Madrid

