



cadena de suministro

número 31
mayo 2022
número 31
mayo 2022

www.cadenadesuministro.es



X ANIVERSARIO - Premios 10 a la Excelencia en Logística y Transporte

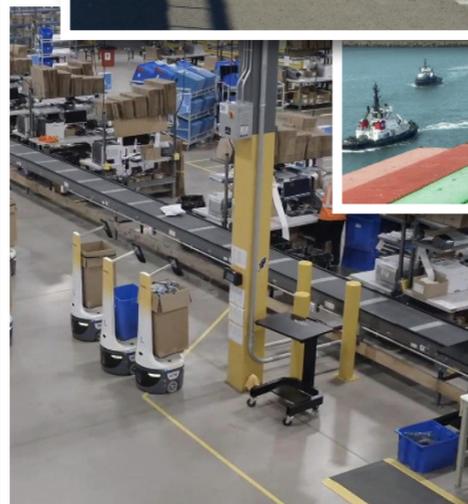
Contenidos

- 4 **Editorial:** Ricardo Ochoa de Aspuru, director general Cds
Diez años, una década, toda una historia
- 6 *1 Edición 2022*
Premios 10 a la Excelencia en Logística y Transporte
- 10 **Opinión:** Gonzalo Sanz, Grupo Romeu
Diez años después
- 12 *Diez años en los que el e-commerce se hizo un hueco en el planeta*
La década prodigiosa del comercio electrónico
- 14 **Opinión:** Arancha Mur, Anfac
La nueva movilidad, un reto de toda la cadena de valor
- 16 *Patrocinio de Alerce*
Alerce, la tecnología al servicio de la optimización logística
- 20 *Entrada de nuevos actores en el mercado*
Inmologística: de la oscuridad del almacén a la estrella de la inversión
- 22 **Opinión:** Julio Gómez Pomar, EcoRail
Las autopistas ferroviarias y la intermodalidad
- 27 *Patrocinio de Plataforma Central Iberum*
Plataforma Central Iberum, 10 años de trayectoria logística de éxito
- 28 **Opinión:** Heike de la Horra, Webfleet
Título de artículo destacado de ese año
- 30 *Transaher, 35 años de servicio*
Transaher, adaptación e innovación al servicio del cliente
- 32 *Fusiones y adquisiciones en el sector logístico*
Caminos de concentración
- 34 **Opinión:** Juan Miguel Sánchez, Consejo Nacional de Transporte Terrestre
Atrapados en el tiempo
- 38 *Patrocinio de Ford Trucks*
Ford Trucks, cinco años de garantía sin límite de kilometraje
- 41 Aspor Engineering, la ingeniería especializada en logística
- 42 José María Alaña, consejero delegado de Pulsar Properties
"De naves industriales a edificios sostenibles y de vanguardia"
- 44 *El transporte por carretera está dominado por pequeñas empresas*
¿La secular atomización del transporte de mercancías?
- 46 **Opinión:** Carmelo González, Comité Nacional de Transporte por Carretera
No nos podemos permitir bajar la guardia
- 50 *Patrocinio de Usyncro*
La imprescindible digitalización y colaboración logística
- 53 **Opinión:** Jaime Colsa, Palibex
Por el buen camino
- 54 *Ewals apuesta por la multimodalidad*
La multimodalidad es la nueva normalidad
- 56 *Cadena de suministro complejas y alargadas*
¿Freno a la globalización?
- 58 **Opinión:** Jesús Lacasia, Gran Europa
10 años para frotarse los ojos
- 62 **Opinión:** Cristian Oller, Prologis
¡A por otros 10 años!
- 63 *Patrocinio de Trilux*
Trilux, o cómo aplicar la sostenibilidad en logística a través de la iluminación
- 64 *Patrocinio de Andamur*
Viaja con Andamur en tus rutas por Europa
- 66 **Opinión:** Alberto García de Castro, ID Logistics
La logística no es importante, es imprescindible
- 68 *Causas y soluciones*
Las dificultades del transporte intermodal en España

- 70 **Opinión:** Fernando Cascales, abogado
Difícil momento para el transporte público de mercancías por carretera
- 75 *Patrocinio de Lecitrailer*
Fabricante de semirremolques con vocación europea
- 76 *Patrocinio de Fieldeas*
La gestión logística para Fieldeas, se convierte en un servicio tecnológico
- 78 *Avances y dificultades en el camino hacia las cero emisiones*
La carrera por la sostenibilidad en la logística y el transporte
- 80 **Opinión:** Jordi Espín, Transprime
Cómo sobrevivir al entorno BANI
- 83 *Patrocinio de MAN Truck & Bus*
MAN Truck & Bus, proveedor de gama completa para todas las necesidades
- 86 *Ecós de la crisis sanitaria*
El papel de China en las cadenas de suministro
- 88 **Opinión:** Jorge Palacios, Motorscopio
¿Cuándo volverá a parar el transporte por carretera?
- 91 *Patrocinio de OnTurtle*
OnTurtle supera las 80 gasineras en su red internacional
- 93 *Patrocinio de Appunle*
Appunle, la voz del sector inmologístico en España
- 94 *Fusiones y adquisiciones en el sector logístico*
La tecnología sitúa a la logística en una nueva era
- 96 **Opinión:** Juan Manuel Martínez Mourin, AET
Hablado de innovación, la evolución de las especies
- 100 *Patrocinio de Port Barcelona*
Puerto de Barcelona, moviendo la economía del país
- 101 **Opinión:** Julian Villena, Merlin Properties
Retos y oportunidades del sector inmologístico
- 103 *Patrocinio de Mercedes*
eActros, primer camión eléctrico de producción en serie con una estrella de tres puntas
- 104 *Servicios 'end to end' para los clientes*
Las navieras, nuevos integradores logísticos
- 106 **Opinión:** Marcos Basante, Astic
Transporte de mercancías por carretera: 10 años de logros y desafíos
- 109 *Patrocinio de ICC*
ICC, enfoque multidisciplinar a medida de cada proyecto
- 111 **Opinión:** Enric Ticó, Feteia
Que no se rompan las cadenas
- 112 *Patrocinio de Aquila Capital*
Green Logistics, amplia experiencia en el sector logístico
- 113 **Opinión:** Álvaro Rodríguez Dapena, Puertos del Estado
"Compartimos el rumbo a la excelencia con toda la Comunidad Portuaria"
- 114 *Nuevas inversiones en el sistema portuario*
Los puertos españoles, vector de la competitividad para la economía española
- 116 **Opinión:** Francisco Aranda, UNO
Logística ya es valor añadido
- 119 *Patrocinio de SIL 22*
El SIL vuelve en 2022 con imagen renovada
- 121 *Patrocinio de Balearia*
Balearia, sostenibilidad y eficiencia
- 122 **Opinión:** Juan Carlos Moro, DB Schenker
Décadas de disrupción en la cadena de suministro
- 125 *Patrocinio Carrier Transicold*
Carrier Transicold, al servicio de la cadena de frío



10 años



Tenga siempre a mano la revista:

Lea cómodamente la revista de forma online o descárguela en formato PDF, acercando su teléfono o tablet al código QR que se muestra arriba. Así podrá leerla cuando desee y tenerla siempre a mano. Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden obtener fácilmente. También puede acceder a esta edición y al resto de los Monográficos de Cadena de Suministro, en: <https://www.cadenadesuministro.es/category/monograficos/>

Un vistazo a una década

- 15 *Lo mas destacado de 2011*
Nueva ministra de Fomento e intensa actividad de Competencia
- 23 *Lo mas destacado de 2012*
Grandes fusiones a nivel global y dificultades en el sector español
- 35 *Lo mas destacado de 2013*
El año de la (fallida) estrategia logística
- 47 *Lo mas destacado de 2014*
Llegan las alianzas navieras
- 59 *Lo mas destacado de 2015*
Llega a su final al culebrón de la compra de TNT
- 71 *Lo mas destacado de 2016*
El comercio electrónico toma el mando y las navieras aceleran
- 81 *Lo mas destacado de 2017*
La revolución del sector de la estiba
- 89 *Lo mas destacado de 2018*
A vueltas con los peajes
- 97 *Lo mas destacado de 2019*
Entra en vigor la reforma del ROTT
- 107 *Lo mas destacado de 2020*
El e-commerce, ganador inesperado en la crisis del Covid
- 117 *Lo mas destacado de 2021*
Intentos de recuperación en un año de disrupciones
- 123 *Lo mas destacado de 2022*
El transporte se levanta contra precio de los carburantes

Diez años, una década, toda una historia

En realidad fue hace once años, porque el décimo aniversario quedó atrás como consecuencia de las restricciones por la pandemia, cuando comenzó su andadura Cadena de Suministro, un nuevo medio de comunicación especializado en la logística y el transporte.

Corría el 7 de abril de 2011, una fecha muy significativa para mí, cuando se publicó la primera noticia en la nueva web www.cadenadesuministro.es. Porque se trataba, inicialmente, de un medio puramente on-line, quizás el primero con este enfoque 100% digital en el panorama de la prensa especializada española dedicada al sector de la logística y el transporte, tan amplio y tan diferente y diverso.

¡Una muy buena idea esto de que sea digital!, me decían al principio. Y con el tiempo, ¡mira a dónde hemos llegado, con esto de la digitalización!

Y esa, era otra de las señas de identidad de Cadena de Suministro. El de un planteamiento informativo con amplitud de miras, que abarcaba todos los modos de transporte, con sus respectivas industrias. De visión 360° y de transversalidad, que nos iba a ofrecer una aproximación a la realidad de este apasionante sector.

“El 7 de abril de 2011 comenzaba su andadura Cadena de Suministro, un nuevo medio de comunicación especializado en la logística y el transporte”.

Esto nos ha permitido en todo este tiempo, considerar todas las “fricciones” que se producen en un sector tan complejo, donde interrelacionan clientes, operadores, carriers y una amplia ‘fauna’ (en el buen sentido), sin cuyo concurso sería imposible a día de hoy, que una compra efectuada desde nuestro móvil y desde cualquier lugar, llegue a nuestra casa en cuestión de horas, sin que seamos conscientes de todo lo que ha sucedido para que el gesto de un click en una pantalla, llegue a buen fin.

Y todo, desde la independencia y la autoridad que nos da el hecho de haberlo llevado a la práctica sin el patrocinio o el tutelaje de nadie. Ni de fuera ni de dentro del sector. A cara descubierta y a calzón quitao. Por eso, no admitimos lecciones de nadie. Porque sabemos lo caro que es levantarse cada mañana, sin saber qué nos deparará ese nuevo día.

Como en otros proyectos, los inicios fueron difíciles, de mucho esfuerzo y de aprender todos los días. Afortunadamente, eso sigue siendo de aplicación a día de hoy. La curiosidad y el deseo de aprender no pueden faltar en la vida de nadie, pero mucho menos en la de un periodista y emprendedor que se precie de serlo.

En el 2011, en España se hablaba de si la salida de la tremenda crisis del 2008 iba a ser en V, en L o en W. El tiempo nos mostraría, que la salida fue... muy lenta. Pero la ilusión y el objetivo en el horizonte lo puede todo. Y aquí estamos hoy, contra viento y marea, 10+1 años después.

Nos guiaba, entonces como ahora, un propósito claro: ofrecer información de calidad y objetiva. Con una aproximación rigurosa a los hechos, y sin contaminaciones de enfoques personalistas, que acaban por desvirtuar el propósito inicial de “informar”. Si lo hemos conseguido, es algo que no nos corresponde decir a nosotros.

En estos años hemos ido ganando profundidad y, al contrario que otros, hemos realizado el camino contrario al de la mayoría, y desde lo digital hemos abordado el editar en papel nuestras ‘Ediciones Especiales’, con un planteamiento de profundizar en un asunto, con el sosiego que, muy a menudo, la dinámica de la actualidad diaria no te permite. Apostamos por estos monográficos, que han crecido en número y en relevancia para los propios profesionales de los sectores diseccionados y que aportan información estadística, análisis y una aproximación en profundidad, gracias en gran medida al conocimiento que comparten con nuestros lectores todos los verdaderos especialistas que tienen a bien colaborar con nosotros.

En paralelo, nos hemos hecho un importante hueco en las redes sociales, con un gran número de seguidores tanto en Twitter, con más de 15.000 seguidores, como en LinkedIn, donde ya estamos en los 1.600. Otra forma de llegar con nuestras noticias diarias a un perfil de lector más amplio.

A su vez, la web de Cadena de Suministro, que desde 2019 tiene una nueva versión totalmente renovada que se lanzó justo una semana antes del inicio “oficial” de la pandemia, confinamiento incluido, registra un creciente número de usuarios, lectores habituales, y de visitas, con un promedio de tiempo en cada página de más de cuatro minutos. Esto confirma que muchos profesionales del sector, nos hayan elegido como medio de información de referencia y que acuden a la cita diaria, para mantenerse informados. Algo que nunca agradeceremos lo suficiente, más aún en un momento como el actual, en el que abunda una oferta informativa desmedida, que muchas veces genera más ruido que otra cosa.

Y no quiero olvidar el esfuerzo que ha supuesto, el haber mantenido desde el primer día, el envío diario de las tres ediciones de los boletines de noticias, segmentadas y clasificadas para los diferentes perfiles de nuestros lectores, que no han dejado de sumarse desde los inicios.

Unas “newsletters” que llegan diariamente a la bandeja de entrada de miles de lectores, gracias al esfuerzo y a la dedicación de un equipo, sin el que todo esto hubiera sido imposible. Gracias Laureano. Gracias Lucía. Gracias Jesús. Y gracias a otros muchos que han aportado su granito de arena a lo largo de estos años.

Sin embargo, no nos detenemos aquí. Queremos estar más cerca de nuestros lectores, del sector en el que nos movemos y al que nos debemos. Por eso, desde hace ya varios años también hemos empezado a organizar reuniones y encuentros en los que básicamente se comparte conocimiento.

En estos diez años (u once, como se prefiera), la logística y el transporte han vivido una auténtica revolución, hasta convertirse en actividades conocidas y reconocidas por el gran público, en las que el componente tecnológico es algo crucial.

Aun así, pese a los avances técnicos, estamos convencidos de que un sector lo construyen personas que estable-

cen relaciones y vínculos entre sí, que colaboran y discrepan, que aprenden, que trabajan codo con codo. Que se ven y sienten al otro próximo. Algo a lo que no podemos renunciar, nosotros que somos animales de sangre caliente y que como pertenecientes a la cultura mediterránea, necesitamos el contacto directo con el otro. No permitamos que con la sobreabundancia de tecnología que nos rodea, y que nos ayuda, nos lo arrebaten.

“Como en otros proyectos, los inicios fueron difíciles, de mucho esfuerzo y de aprender todos los días, algo que afortunadamente sigue siendo de aplicación a día de hoy”.

Cadena de Suministro forma parte de este sector con orgullo desde hace diez años y seguirá adelante para informar y, al fin y al cabo, compartir tendencias, ideas y novedades con la humildad del primer día que proporciona el hecho de saber que nunca se acaba de aprender.

¡Muchas gracias a todos los que contribuíis a que esto sea así!



Ricardo Ochoa de Aspuru
Director general de Cadena de Suministro



Número 31 - mayo 2022

Depósito Legal: M-8324-201

EDITA

Cadesum Digital, SL
www.cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, -
28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenedesuministro.es

EQUIPO

Director General: Ricardo Ochoa de Aspuru
(rochoa@cadenedesuministro.es)
Director: Laureano Vegas
Redacción y departamento multimedia: Lucía Jiménez.
Maquetación y diseño: Jesús de Lasheras.

IMPRIME

EXCE
@2022 www.cadenadesuministro.es

Reconocimiento y agradecimiento

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE



La instauración de estos galardones busca premiar el desempeño de aquellos profesionales, empresas e instituciones que han destacado en su trayectoria, para beneficio del sector entero del transporte y la logística y de la sociedad en su conjunto. Aquellos que se merecen un 10.

Siempre es una buena idea instaurar unos premios, si se hace desde la convicción de que su objetivo debe ser reconocer y agradecer, además de premiar en un reconocimiento público a personas e instituciones que, por experiencia, han dejado huella en un sector.

Sin embargo, los reconocimientos también pueden caer en la injusticia que supone ensalzar a unas personas frente a otras.

Sin querer caer en ninguna injusticia, la cifra era redonda, coincidía con la primera década de existencia de Cadena de Suministro y hubo que elegir.

En todos los casos se ha hecho con cabeza pero sobre todo con corazón, sin ningún orden de prelación y en términos de absoluta igualdad.

Jorge Palacios

Veterano periodista independiente con una dilatada carrera a sus espaldas.

Jorge Palacios es uno de los periodistas más veteranos del sector del transporte y el vehículo pesado. Palacios ha cimentado su larga y consistente trayectoria profesional en diversos medios de comunicación en los que siempre ha dejado constancia de su buen hacer y de su olfato para señalar lo verdaderamente importante, que le han permitido desarrollar análisis que unas veces han sido duros como el acero y otras más benévolos, pero siempre atinados y alejados de los compromisos.



Mari Luz Cobos (Grupo Transaher)

Una de las pocas directivas en un sector marcadamente masculino, que ha liderado la expansión de la compañía.

Mari Luz Cobos es el ejemplo de la constancia y el buen hacer, la demostración práctica de que la logística necesita a las mejores mujeres, tanto como a los mejores hombres.

Con su trabajo, Cobos ha sabido guiar a Transaher para progresar hacia una empresa de referencia en el panorama logístico español, en una entidad con más de 1200 profesionales, 46 plataformas de distribución en España y Portugal, 250.000 m2 de almacenes y más de 800 vehículos de distribución en plaza y larga distancia.

Constancia y rigor durante casi quince años al frente de un operador que marca el paso que ha vivido la evolución logística en España en las últimas dos décadas.



Foro MADCargo

Asociación para la promoción de la carga aérea en el aeropuerto de Madrid.

Durante la pandemia, la carga aérea ha demostrado la capacidad que tiene un modo de transporte con volúmenes muy pequeños, pero de importancia crucial para mercancías de alto valor añadido o, en este caso, de importancia capital para intentar superar una crisis sanitaria.

El Foro MADCargo aglutina a profesionales pertenecientes a todos los sectores de la industria de la carga aérea.

En su nueva etapa, dos profesionales han sido clave en la evolución de la institución: su presidente, Jesús Cuéllar, y su vicepresidente primero, Javier Arán, que han trabajado para que la organización aporte un aire fresco y moderno, buscando aportar valor que permitan comprender una operativa compleja y exigente.

Fernando Carreras

Grupo Carreras es una empresa zaragozana familiar con proyección internacional.

El Grupo Carreras es una parte fundamental de la logística y el transporte en España. Desde Zaragoza, esta compañía, inicialmente de transporte de carretera, se ha situado entre los principales operadores logísticos nacionales.

Desde que en 1933 la familia Carreras comprara su primer camión, un Beldford de segunda mano y de tres toneladas, hasta el momento actual, cuando el grupo cuenta con 2.100 empleados y factura 295 millones de euros, la empresa ha sabido mantener ese sello familiar.

Al frente, ahora, está Fernando Carreras, como consejero delegado del operador aragonés. Ante sí, retos de gran calado como continuar su desarrollo en el sector industrial o impulsar su ya potente presencia en Francia





Carmelo González (CNTC)

Ha llevado el peso de las recientes conversaciones del sector del transporte por carretera con el Gobierno

El presidente del Comité Nacional del Transporte es bilbaíno, pero lleva Aragón en el corazón.

González es, además, de un empresario de éxito, un profesional que ha decidido dedicar una parte esencial de su poco tiempo a defender a un sector muchas veces despreciado.

González es esa persona que dice sus verdades sin alzar la voz, porque cuando se va con la razón por delante no hacen falta voces, ni aspavientos, solo paciencia para negociar y eso implica tanto saber escuchar al de enfrente, como saber convencerlo con argumentos y sin consignas. A veces se ha intentado hacer de menos a quien busca conciliar posiciones, pero las paces más duraderas se construyen sobre el trabajo abnegado de personas así.



Ismael Clemente (Merlin Prop.)

Cercano y afable, ha conducido a Merlin Properties a lo más alto de la inmologística.

Ismael Clemente es el fiel reflejo del éxito de la Inmologística en España. De igual modo, también lo es Merlin Properties, una socimi creada desde cero a su imagen y semejanza que ha sido testigo del pujante papel que ha ido labrándose paso a paso la logística entre los inversores.

Clemente es, además, la imagen clara de cómo convertirse por derecho en paradigma de un sector, de cómo crear equipos extraordinariamente productivos y de cómo tener las ideas claras y la expresión certera para decir las cosas como son, no como parecen.

Adolfo Utor (Balearia)

Con la sostenibilidad como bandera, ha transformado la naviera y la ha internacionalizado

Balearia es un ejemplo de cómo una gestión bien llevada a cabo acaba dando sus frutos. El negocio naviero no es cosa sencilla precisamente, y menos en España, nación de larga tradición marinera.

Su presidente, Adolfo Utor, ha conseguido llevar a este grupo valenciano desde las cenizas humeantes de la extinta Flebasa a una compañía que es líder mundial en sostenibilidad y que, además, ha actuado con responsabilidad incluso en los momentos más difíciles, como bien saben en las islas Baleares.

En este sentido, Utor es una muestra de cómo el sector logístico y de transporte puede convertirse en una actividad sostenible desde el punto de vista medioambiental, sin renunciar en ningún caso ni a la innovación, ni al riesgo.



Jaime Colsa (Palibex)

Obsesionado por la calidad y convencido de que con un buen equipo se llega muy lejos.

Jaime Colsa es un ingeniero santanderino apasionado por tres cosas: las motos, el arte y la logística.

Su talante emprendedor le ha llevado a insuflar un soplo de aire fresco en el sector logístico español con la fundación de Palibex.

Colsa es abierto, franco, culto y, también, irónico. Su pasión por el arte, por la innovación le lleva a comunicar sus proyectos con pasión desbordante, esa misma pasión que le ha llevado a acercar el arte urbano a las instalaciones logísticas y a los semirremolques de los camiones.

El consejero delegado de Palibex es la prueba palpable de que la logística no es un sector aburridamente ajado, sino un bullir de ideas frescas, de proyectos por venir, de una capacidad desbordante por transmitir alegría.

Fernando Leciñena Lafuente (Lecitrailer)

De su mano y con su empuje, ha llevado a Lecitrailer a liderar el mercado español de semirremolques, con amplia presencia en Europa

La familia Leciñena es sinónimo de tradición industrial. Desde Aragón, Fernando Leciñena ha sabido producir semirremolques que se encuentran entre los más afamados de toda Europa, ligeros, resistentes... Una buena inversión, vamos.

En este empresario zaragozano se esconde una persona aguerrida, curtida y vivaz, una de esas personas con centenares de historias que contar y de las que aprender. Porque no todo se reduce a contar con un producto, sino que, además, hay que estar en contacto con los clientes, interesarse por sus necesidades y ponerles en las manos un servicio amigo. Sobre estas bases no es de extrañar que la zaragozana de Casetas también se haya lanzado a conquistar Europa.



Miguel Angel Miguel (Grupo Mahou)

Logístico por convicción y por trayectoria, lidera el proyecto de digitalización del mayor grupo cervecero español

Miguel Ángel Miguel es uno de los grandes profesionales del sector logístico español. A una profunda formación suma una experiencia profesional envidiable y una vocación por la innovación que ha volcado en múltiples proyectos.

Su paso del área de logística y cadena de suministro en Mahou San Miguel al de transformación constituye una señal más de cómo ha evolucionado la logística, como ha conseguido pasar de ser una labor oscura que se hacía en lúgubres almacenes a convertirse en una actividad que aporta un valor estratégico para la gestión empresarial. Sin duda esta transformación tiene mucho que ver con la labor que han hecho, hacen y seguirán haciendo un grupo de profesionales con cada vez mejor formación y de los que Miguel Ángel Miguel es un referente.

Diez años después

El camino fue siempre una constante en la poesía del gran poeta Antonio Machado, como concepto del gran viaje, el camino como presente, recordando ese pasado, aunque nunca es fácil volver la vista atrás, pero teniendo siempre presente que se hace camino al andar.

Los medios de comunicación sectoriales juegan como los masivos, un papel fundamental en la generación de información fidedigna y en el fortalecimiento de la cohesión sectorial. El desarrollo de un sector dinámico y moderno depende de alguna manera del impacto que los medios sean capaces de generar en el mismo, a través de una difusión correcta y ética, tanto del conocimiento como de las actividades generales de comunicación.

Hace diez años, en un momento en el que algunos medios habían virado peligrosamente hacia la comunicación masiva olvidándose de que una audiencia sectorial saludable requiere unos medios en donde la lógica de mercado, de la competición y del conflicto no debe distorsionar su función, un soplo de aire fresco y digital, Cadena de Suministro, surge de la mano de un gran referente, Ricardo.

Diez años después, parafraseando al gran Andrés Calamaro, "te vuelvo a encontrar en algún lugar, no te olvides que soy distinto de aquel, pero casi igual" pero lo cierto es difícil imaginar lo que hoy representa la logística sin la contribución de Cadena de Suministro.



GONZALO SANZ
Consejero delegado del Grupo ROMEU

Hace diez años, fue un gran punto de partida en la maratón del reconocimiento, no sólo de la profesión sino también del sector al conjunto de la sociedad.

Diez años después, aunque con luces y sombras, Ricardo, podemos decir que estamos muy cerca de la meta y que el medio que tu diriges ha contribuido a hacer camino al andar.

Gracias, viene del latín gratia, reconocimiento, sólo hay un exceso muy aconsejable en el mundo: el exceso de gratitud, gracias es posiblemente la palabra más mágica de nuestro diccionario, Hoy, aquí y ahora, me permito hacer uso de esa magia para agradecerte a ti Ricardo y a todos los que formáis parte de la gran familia Cadena de Suministro, el buen hacer, la dedicación, el compromiso y el comportamiento ético, que en estos diez años han contribuido de forma significativa a lo que hoy somos y a lo que vendrá

“ Diez años después, parafraseando al gran Andrés Calamaro, “te vuelvo a encontrar en algún lugar, no te olvides que soy distinto de aquel, pero casi igual”

Diez años después, “no se puede vivir de otra manera, porque si no la gente ni se entera, diez años después mejor decir que callar”.
Andrés Calamaro.

VGP SPAIN

¿Buscas una solución? ¡Aceptamos el reto!

La nueva ubicación para sus actividades logísticas e industriales

VGP PARK CIUDAD DE LA IMAGEN



- Aprox. 25.850 m² de naves logísticas y semi-industriales
- Certificación BREEAM Very Good
- Acceso directo a la SE-20 y la autopista A-4 (Madrid)
- Muy cerca de la circunvalación (SE-30) con acceso directo a la ciudad de Sevilla

VGP PARK SEVILLA DOS HERMANAS



- Cerca de 39.000 m² de naves logísticas y semi-industriales
- Certificación BREEAM Very Good
- A tan solo 2 km del cruce entre a la autovía A-4 (Madrid-Sevilla) y la SE-40
- A 13 km, por vías rápidas, del centro de Sevilla



VGP Naves Industriales Península, S.L.
Carrer de Còrsega, 301-6º-1ª
08008 Barcelona
contacto@vgpparks.eu
+34 900 109 088
www.vgpparks.eu



Diez años en los que el e-commerce se hizo un hueco en el planeta

LA DÉCADA PRODIGIOSA DEL COMERCIO ELECTRÓNICO

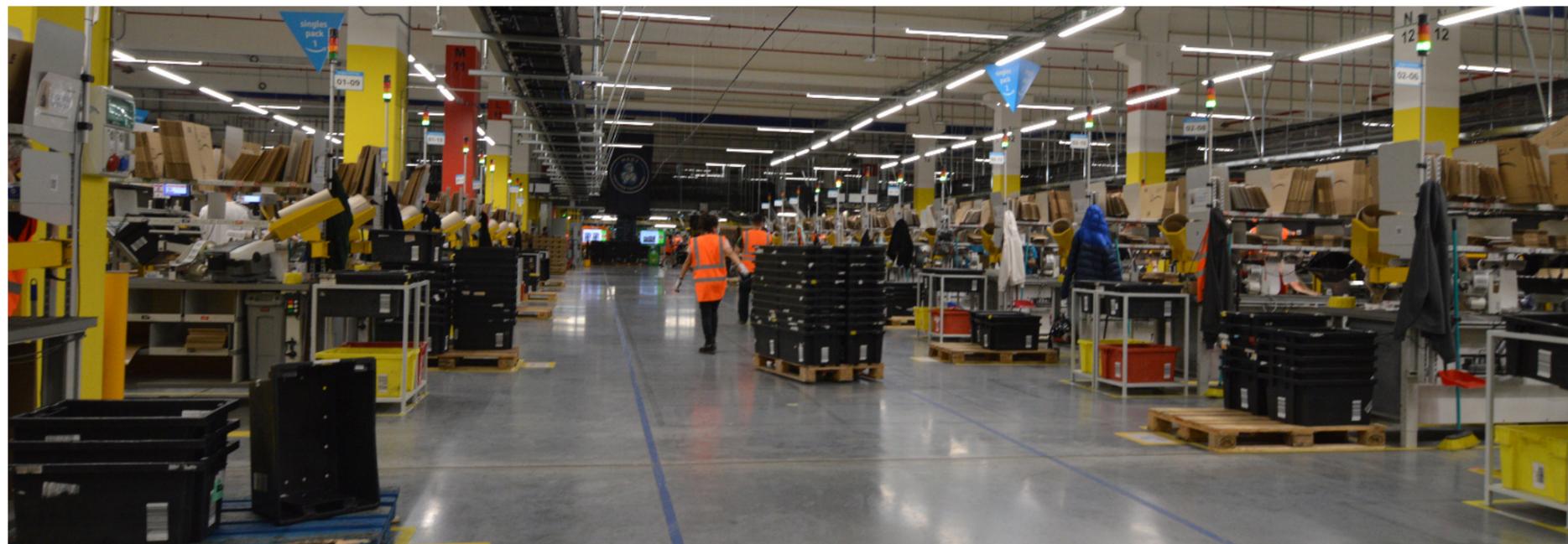
En diez años, el comercio electrónico ha pasado de ser una actividad residual a marcar el paso de toda la actividad logística, obligando a introducir cambios en la operativa, el almacenamiento, el uso de la tecnología, las instalaciones, e incluso los modelos laborales en el sector.

Ahora el comercio electrónico es una constante en la vida de gran parte de las personas.

Sin embargo, hace diez años, el canal online estaba en pañales y parecía coto cerrado para ciertas mercancías, principalmente productos culturales y tecnología.

Una década después, el comercio electrónico tiene una penetración casi universal y ha llegado a segmentos de mercado que parecían terreno vedado, como la alimentación y los productos frescos.

Toda esta transición se ha ido produciendo gradualmente y ha tenido diversos efectos, tanto sobre el propio mercado, como sobre la operativa.



Nuevos actores

En primer lugar, el auge del comercio electrónico ha implicado la aparición de toda una serie de operadores que han pasado de ser iniciativas marginales a convertirse en algunas de las mayores empresas por capitalización del planeta.

Son los casos de los Amazon, Alibaba, Rakuten, JD.com o Zalando, entre otros, que han conseguido acaparar, según informes recientes, gran parte de la cuota del mercado del e-commerce global.

En este sentido, según la Unctad, las cuatro plataformas on-line más grandes, Alibaba, Amazon, JD.com y Pinduoduo, aumentaron sus ingresos en un 70% entre 2019 y 2021.

Al tiempo, la cuota en las ventas totales de las trece principales plataformas globales de e-commerce ha pasado del 75% en 2018 a superar el 80% en 2021.

En paralelo, también se ha producido una concentración de este mercado en los países más avanzados. Así, por ejemplo, China copa más de la mitad de las ventas del canal on-line de todo el mundo, mientras que los Estados Unidos suma otro 30% de las ventas en internet en el planeta.

Además, parece que esta tendencia a la concentración en el e-commerce global parece que se intensificará en los próximos años, empujada principalmente por el auge del comercio electrónico transfronterizo.

El declive del correo postal

En paralelo a estos avances del canal online, el correo postal se ha ido convirtiendo en

una actividad residual y, progresivamente, los envíos postales están siendo sustituidos por entregas de paquetería, principalmente en envíos domiciliarios.

Esta circunstancia ha condicionado también la evolución de los principales operadores postales públicos, que están en el camino de transformarse en operadores logísticos.

Cambios en operativa e instalaciones

Por otra parte, el comercio electrónico también ha transformado radicalmente el modo en que se diseña y se lleva a cabo la actividad logística.

Con el e-commerce han cambiado los pesos medios de los envíos, la frecuencia y la velocidad de las entregas, que se ha acelerado hasta extremos que algunos califican de insostenibles.

“ El comercio electrónico ha obligado a la logística a buscar soluciones más rápidas y eficientes.

De igual modo, el e-commerce también ha intensificado la competencia y ha obligado a muchas empresas a competir por volúmenes, más que por precios.

Incluso, el e-commerce ha alterado el esquema estacional de trabajo en el sector, introduciendo nuevas fechas clave como el 'Black Friday', el 'Cyber Monday' o el 'Día del Soltero', entre otros, que concentran grandes volúmenes de envíos en pocos días y obligan a

Con el auge del comercio electrónico, el cliente se coloca en el centro de un nuevo modelo omnicanal.

realizar inversiones cuantiosas en instalaciones, personal y equipos.

Además, el comercio electrónico ha llegado incluso a poner patas arribas los modelos laborales.

Incluso las propias instalaciones están evolucionando. En el mercado inmológico dominan los desarrollos de proyectos de naves cross-dock y el sector busca acercar los stocks para ganar eficiencia y rentabilidad a las ciudades, que son el principal mercado para el comercio electrónico.

Por otra parte, los almacenes también se adaptan a las ingentes necesidades de personal que requiere la logística del e-commerce, con aparcamientos gigantes, localizaciones en zonas con acceso en transporte público y aprovechamiento de áreas de almacenamiento en entreplantas o con instalaciones multinivel.

Así mismo, la velocidad en el tratamiento de la mercancía del e-commerce implica un impulso para la automatización de las instalaciones logísticas.

En esta misma línea, el comercio electrónico ha impulsado el uso de las nuevas tecnologías en la actividad logística.

El canal on-line necesita tener un control exhaustivo de la trazabilidad de la mercancía llegando hasta la unidad, tanto para informar a los consumidores finales, como para afinar costes o adecuar servicios a la demanda.

En definitiva, el comercio electrónico ha puesto al cliente en el centro de un modelo en el que todos los canales convergen para ofrecer prácticamente cualquier producto, servido en cualquier lugar y a cualquier hora del día. ●

La **nueva movilidad**, un reto de toda la cadena de valor

La transformación hacia la nueva movilidad es una realidad muy presente del sector de la automoción. Desde hace más de una década atravesamos una transición que se está acometiendo en todos los niveles de la cadena de valor del sector. Tanto fabricantes de automóviles como de componentes, así como otros agentes tienen que afrontar un proceso en el que nuevas tecnologías y materiales entran en juego.

Todo esto sería un proceso natural de evolución de cualquier sector, si no fuera porque a este contexto hemos de añadirles diferentes factores que nos han condicionado tanto en el ámbito productivo como de mercado y, por supuesto, en la cadena de suministro. La pandemia por el Covid generó un importante golpe en todos los ámbitos económicos e industriales con consecuencias directas y especialmente intensas para el sector. El parón industrial, condicionó el mercado y la producción, y, posteriormente como consecuencia de esto, la escasez de microchips, pieza clave para los nuevos vehículos, agravó la situación.

Es evidente que atravesamos un periodo de recesión económica derivada de esta pandemia. Actualmente, nos enfrentamos a un contexto que además se ha visto empeorado con el conflicto en Ucrania. Un factor relevante ya que vuelve a afectar a toda la cadena de valor y de suministro de la automoción, tanto con la escasez de ciertas materias primarias o compo-



ARANCHA MUR
Directora del área
económica y logística
de ANFAC

ponentes, como cables, aluminio, níquel o paladio y por el aumento de los costes energéticos, derivado de las sanciones económicas impuestas a Rusia, principal exportador de gas y petróleo a Europa.

En las últimas semanas, además hemos podido ver como una huelga de portavehículos y de transporte general ha marcado el ritmo del mercado y de la producción.

Todo ello, pone de manifiesto la importancia de la cadena de suministro de una industria que funciona bajo un sistema de aprovisionamiento "just in time". Los retos son grandes y obligan a buscar soluciones a todos los que integran la cadena de valor y no sólo coyunturales, sino estructurales.

“ Los retos son grandes y obligan a buscar soluciones a todos los que integran la cadena de valor y no sólo coyunturales, sino estructurales.”

En este sentido, debe destacarse por un lado la necesidad de mejorar la eficiencia del transporte, con aumentos de capacidad en todos los modos y, por otro, la relocalización de determinados componentes de la nueva movilidad, para lo que el Perte VEC es una pieza fundamental. La velocidad en impulsar estas y otras medidas son la clave para seguir contando con un sector del automóvil fuerte y relevante en Europa y en el mundo.

Qué pasó en



El año 2011 ha venido marcado por importantes movimientos empresariales en diferentes ámbitos, así como por el impacto que ha tenido la actividad de las autoridades de la Competencia en varios segmentos de actividad, como el transporte marítimo o el transporte de mercancías por carretera.

NUEVA MINISTRA DE FOMENTO E INTENSA ACTIVIDAD DE COMPETENCIA

NUEVA MINISTRA DE FOMENTO E INTENSA ACTIVIDAD DE LAS AUTORIDADES DE COMPETENCIA

2011 es el año en que ETA anunció el cese de sus inmorales atentados. De igual manera, ese año fue también el del terrible tsunami que golpeó Japón dejando dañada irreversiblemente la central nuclear de Fukushima. Además, en 2011 fallecía Steve Jobs, un personaje crucial

en la evolución tecnológica de principios del siglo XXI. Por otra parte, este mismo año se produjo la operación militar estadounidense que acabó con la vida de Bin Laden, mientras que en Suecia otro terrible atentado terrorista de ultraderecha sacudía al país nórdico.

E N E R O

Fusión empresarial

INTERMEC COMPRA VOCOLLECT

El año 2011 se abrió en el sector logístico con una operación empresarial de calado.

Intermec ha anunciado la firma del acuerdo de compra de la compañía Vocollect a la firma de inversión Riverside Partners y de inversores privados, con el objetivo de ampliar su oferta de soluciones y aplicaciones en los entornos de almacén y potenciará su posición en soluciones de software.



VÍA LIBRE A LA AUTOPISTA DEL MAR BILBAO-SANTANDER-REINO UNIDO

La Comisión Europea subvencionará con 5.570.957 euros el proyecto de Brittany Ferries para una autopista del mar que una los puertos de Bilbao y Santander con el británico de Portsmouth.

Esta línea, que podrá disfrutar de esta subvención durante 48 meses, será la segunda de sus características que opere en el Norte de España. En septiembre del pasado año ya inició su andadura la autopista del mar entre Gijón y Nantes-Saint Nazaire, que en estos seis meses de funcionamiento ha colgado el cartel de completo.

No han tenido, sin embargo, la misma suerte otras dos autopistas del mar que tenían a Gijón como protagonista, como fueron los proyectados por los puertos de Cork en Irlanda y de Rotterdam en Holanda y Gdansk en Polonia.

Brittany Ferries pretende aprovechar un nuevo barco ro-pax que adquirió a principios de 2010, de forma que que el barco toque dos veces por semana el puerto de Bilbao y una el de Santander, lo que implica hacer tres viajes en cada sentido a la semana.



F E B R E R O

Operación de integración

PROLOGIS Y AMB SE FUSIONAN

El dinamismo empresarial mantenía su continuidad en febrero con un nuevo movimiento de integración.

Esta vez eran AMB Property Corporation y ProLogis las que se han fusionado para constituir uno de los principales grupos propietarios, operadores y desarrolladores de bienes inmuebles a nivel global, con más de 55,7 millones de m² de activos logísticos distribuidos en 22 países con unos activos por valor de 33.491 millones de euros.

M A R Z O

Unión Europea

NUEVO LIBRO BLANCO DE TRANSPORTE DE LA UE

La Comisión Europea ha presentado a finales de marzo el nuevo Libro Blanco de Transporte.

El documento constituye un elemento crucial de las instituciones europeas para lograr un sistema competitivo de transporte que aumente la movilidad, elimine los principales obstáculos en zonas clave y potencie el crecimiento y el empleo.

Expediente

COMPETENCIA PERSIGUE A LAS NAVIERAS QUE OPERAN EN EL ESTRECHO

La Comisión Nacional de la Competencia abre expediente sancionador contra un total de 14 compañías navieras que operan entre la Península y Marruecos, por un posible acuerdo de reparto de mercado y fijación de precios y/o condiciones comerciales, en el servicio de transporte marítimo de pasajeros.

A B R I L

Nueva empresa

ABERTIS CONSTITUYE LA NUEVA SABA INFRAESTRUCTURAS

Abertis termina el proceso de reorganización de sus diferentes

áreas de negocios y crea la nueva Saba Infraestructuras, en la que agrupa aparcamientos y parques logísticos.

Integración empresarial

IBERIA Y BRITISH AIRWAYS UNEN SUS NEGOCIOS DE CARGA

Iberia y British Airways, han anunciado que tras el proceso de fusión, las operaciones de carga de ambas compañías se integrarán y pasarán a dirigirse como una sola unidad de nego-



APROBADA LA NUEVA LEY DE PUERTOS

En septiembre de 2011, el Consejo de Ministros daba el visto bueno a una nueva reforma de la Ley de Puertos, aprobada en 2010.

Entre otros aspectos, el nuevo texto refundido de la Ley de Puertos otorgaba mayor autonomía a las Autoridades Portuarias y apostaba por la autosuficiencia económico-financiera de cada una de ellas.

De igual manera, el texto legal también pretendía incentivar la competitividad del sistema portuario español y potenciar tanto las plataformas logísticas de la ribera mediterránea, como la Red Transeuropea de Transporte.

La reforma de la Ley de Puertos acometida en 2011 pretendía dar mayor autonomía a cada autoridad portuaria.

cio, que reportará a International Airlines Group (IAG), el holding resultante de la fusión, aunque ambas compañías mantendrán sus marcas actuales.

El negocio conjunto se situará entre las diez mayores compañías aéreas de carga del mundo.

M A Y O

Cambio legal

PROYECTO EN MARCHA DE REFORMA DE LA LOTT

Cadena de Suministro publica en exclusiva el texto íntegro del Proyecto de Ley de modificación de la LOTT, que introduce importantes cambios en la ley de 1987, con el fin de mejorar la calidad y competitividad de los servicios de transporte.

Operación de compra

GEFCO SE HACE CON GRUPO MERCURIO

Grupo Gefco ha completado la adquisición del 70% de las acciones del Grupo Mercurio, compañía dedicada al transporte y la distribución de vehículos en Italia y a nivel mundial.

La adquisición permite al operador intensificar su desarrollo en logística para el automóvil y

ALERCE, LA TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE LA LOGÍSTICA

Desde comienzos de siglo, las nuevas tecnologías están transformando la actividad logística y de transporte. En los últimos años se han multiplicado los productos para mejorar procesos, trazabilidad, control, costes y calidad en toda la cadena de suministro.

Sin embargo, las empresas del sector logístico y de transporte necesitan partners que entiendan a la perfección el negocio y las necesidades de un sector que avanza a pasos agigantados, para que puedan contar con herramientas flexibles, parametrizables y personalizables.

Con el fin de conseguir una alineación estratégica entre las herramientas

tecnológicas y los operadores Alerce trabaja a partir de tres pilares básicos de actuación, como son las inversiones en I+D+i, experiencia y flexibilidad.

Por un lado, Alerce orienta sus inversiones tecnológicas para poder atender a las nuevas necesidades del sector. Así mismo, por otro, la compañía cuenta con equipos expertos que conocen a la perfección los requerimientos necesarios en cada caso. Y, finalmente, la flexibilidad de sus herramientas permite una correcta adaptación a la operativa.

Todo ello es crucial para que las tecnologías puedan desplegar todas sus capacidades y que los operadores

logísticos y de transporte puedan aprovechar su rendimiento para mejorar su operativa, optimizar el servicio y obtener mayores beneficios.

De esta manera, empresas tecnológicas como Alerce están en condiciones de dar un paso más allá y, dejando de lado un papel como mero proveedor, puedan ocupar un papel clave como consultores y como partners tecnológicos, labores con las que la compañía logra adaptarse a las necesidades de cada cliente específico.

Esta transformación es clave a la vista de la incorporación al sector logístico y de transporte de soluciones tecno-

lógicas cada vez más complejas y evolucionadas, como el 'Big Data', la inteligencia artificial o el análisis predictivo, entre otras.

Con todas se busca estar en condiciones de atender a los nuevos requerimientos del sector, como una capacidad para anticiparse a la demanda o el incremento de volúmenes, manteniendo la necesaria rentabilidad empresarial.

En logística, el control de los datos y de la información asociada a las operaciones en la logística y el transporte es el factor fundamental que separa el éxito del fracaso, la rentabilidad de la improductividad y, en definitiva, la capacidad para adaptarse a las necesidades de los clientes.

La tecnología implica contar con he-



rramientas que multiplican la productividad, que generan una ventaja competitiva en el mercado, pero para poder aprovechar las inversiones en este campo es imprescindible contar con colaboradores de confianza, como Alerce, con capacidad para adaptarse a la reali-

dad de cada empresa, aportar las soluciones cada compañía necesita en cada momento concreto y acompañarla en un camino que también implica un profundo cambio cultural hacia un nuevo nivel de competitividad, eficiencia y productividad.



continuar con la diversificación de su cartera de clientes. Así mismo, las sinergias generadas con Mercurio permitirán a Gefco mejorar la competitividad de su red Europea y avanzar en su crecimiento a nivel mundial.

J U N I O

Ferrocarril

NUEVA ESTRUCTURA EMPRESARIAL PARA RENFE MERCANCÍAS

El Consejo de Ministros da el visto bueno en junio de 2011 a un nuevo modelo de explotación de servicios de Mercancías y Logística de Renfe Operadora que supone la segregación de la actividad y la creación de tres nuevas sociedades mercantiles, especializadas por mercados, Multi, Iron y Contren a las que se une una cuarta sociedad ya existente como es Pecovasa.

“El Consejo de Europa adopta la Euroviñeta con el voto en contra de Italia y España.”

Inicio de operaciones

PALL-EX IBERIA INICIA SU ACTIVIDAD DE DISTRIBUCIÓN DE PALETERÍA

La compañía de distribución express de mercancía paletizada, Pall-Ex Iberia, inició su actividad en la Península y Baleares a primeros de junio.

La llegada del operador de palettería a España y Portugal se anunció en noviembre de 2010, como consecuencia del acuerdo entre el Grupo Damm y la compañía Pall-Ex UK que dio lugar al nacimiento de Pall-Ex Iberia.

Fusión

PROLOGIS Y AMB COMPLETAN SU FUSIÓN

AMB Property Corporation y ProLogis cierran su proceso de fusión, creando con ello uno de los principales grupos propietarios, operadores y desarrolladores de bienes inmuebles a nivel global. ProLogis posee en torno al 60% de las acciones ordinarias de la nueva compañía, mientras que AMB se queda con el 40%.

EXPEDIENTE SANCIONADOR CONTRA CETM Y TRANSCALIT

La Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia ha incoado un expediente sancionador contra CETM y TRANSCALIT por una posible conducta anticompetitiva, consistente en recomendar a sus respectivos asociados repercutir en los precios del transporte la

subida del precio del gasoil.

Casi de manera inmediata, La CETM aclara que su actividad siempre se ha ceñido a la legalidad vigente y ha cumplido de forma estricta la normativa en vigor por lo que presenta recurso para evitar que se le imponga una sanción.



J U L I O

Cargadores

AECOC PRESENTA UNAS RECOMENDACIONES PARA MEJORAR EL TRANSPORTE

Al hilo de los acuerdos del 19 de abril suscritos entre transportistas y cargadores, Aecoc como asociación que representa a cerca de 25.000 empresas, presenta una serie de recomendaciones que tienen por objeto lograr la buena marcha del transporte de mercancías en nuestro país.

SEPTIEMBRE

Unión Europea

VISTO BUENO A LA EUROVIÑETA

El Consejo de Europa adopta la Euroviñeta con el voto en contra de Italia y España, dando el visto bueno al texto que había sido acordado por el Parlamento Europeo y el Consejo ha sido aprobado por el Consejo en segunda vuelta.

O C T U B R E

Una nueva asociación

UNO SE PRESENTA EN SOCIEDAD

La nueva UNO, asociación que agrupa a operadores logísticos, se presenta en sociedad tras su reciente creación en la edición 2011 de la feria Logistics de Madrid.

NOVIEMBRE

Movimiento en la industria

VOLKSWAGEN SE HACE CON LA MAYORÍA DEL CAPITAL DE MAN

Volkswagen ha dado un paso crucial para convertirse en uno de los principales actores del sector de vehículos industriales en Europa con su posición como accionista mayoritario en MAN.

El movimiento anticiparía futuros movimientos del conglomerado en este ámbito.

Multas de Competencia

MULTAS PARA TRANSITARIOS Y NAVIERAS

A mediados de mes, la Comisión Nacional de la Competencia (CNC), por un lado, ha multado con 16 millones de euros a las navieras de la línea Algeciras-Ceuta.

Por otra parte, este mismo organismo también ha expedientado a tres empresas con 1.184.000 euros por su participación en el cártel de transitarios.

D I C I E M B R E

Nueva ministra

ANA PASTOR, NUEVA MINISTRA DE FOMENTO

A finales de año, Ana Pastor asumía la titularidad del Ministerio de Fomento, en el nuevo Ejecutivo presidido por Mariano Rajoy. Pastor, mujer de confianza del presidente gallego es, además, una política con una larga trayectoria política que incluye su paso por el Ministerio de Sanidad.



Nueva terminal inermodal

INAUGURADA LA TERMINAL INTERMODAL DE MONZÓN

La terminal, gestionada por el Grup Samca, cuenta con el apoyo de Renfe Mercancías a través de su filial Logirail, que dispone de

“La Comisión Nacional de la Competencia multa con 16 millones de euros a las navieras de la línea Algeciras-Ceuta.”

un 10% de su accionariado.

Se trata de una instalación de 60.000 m2 de superficie que dispone de dos vías para trenes con una longitud de 520 metros, más una vía de maniobra que podría ampliarse hasta cuatro.

Alianza marítima

ALIANZA ENTRE MSC Y CMA-CGM

Dos de las principales navieras del planeta decidieron a finales de 2011 sellar una alianza estratégica para colaborar en las rutas entre Asia, Europa, África y Suramérica.

El acuerdo supuso en su momento un vuelco para el mercado internacional del transporte marítimo de contenedores, toda vez que el movimiento les permitiría acercarse a las capacidades de Maersk e incrementar la calidad en sus servicios.



Promoviendo Infraestructuras Logísticas desde 2002

Entrada de nuevos actores en el mercado

INMOLOGÍSTICA: DE LA OSCURIDAD DEL ALMACÉN A LA ESTRELLA DE LA INVERSIÓN

Los activos logísticos han demostrado en los últimos años que se encuentran entre los más resistentes dentro de la situación económica global, lo que ha llevado a la entrada de nuevos actores en el mercado que antes no participaban en el entorno logístico, en muchos casos procedentes del retail.

Los volúmenes de inversión global en el ámbito industrial y logístico se han disparado en los últimos años, colocando a este sector en el centro de las estrategias de inversión en el mercado del Real Estate.

Existe un nivel de demanda sin precedentes, en gran parte motivado por el crecimiento del e-commerce y el impacto de la pandemia, así como las nuevas formas de distribución, pero además esta clase de activos han demostrado que se encuentran entre los más resistentes dentro de la situación económica global, llegando incluso a salir fortalecido el sector tras la crisis desatada por el Covid-19.

Aunque tradicionalmente, los almacenes venían siendo instalaciones poco atractivas, con entornos agresivos, llenos de movi-

En el año 2021, el mercado logístico ha sido el más activo.

miento, la logística ha dado un giro importante y ha pasado de estar arrinconada en la oscuridad a jugar un papel determinante en la competitividad de cualquier empresa.

Cambio de estrategia

No obstante, con tantos inversores reequilibrando sus estrategias de asignación de activos hacia el sector industrial, la competencia por los activos finales seguirá siendo enorme en los próximos años, según apuntan desde Savills Aguirre Newman.

La fortaleza de los datos del comercio electrónico está repercutiendo directamente en el mercado logístico por su implicación directa con los operadores on-line, los retailers y las empresas de mensajería, pues el mayor volumen de trabajo de estas empresas



conlleva la necesidad de aumentar sus espacios dedicados a logística.

Precisamente este crecimiento del e-commerce está llevando a la búsqueda de nuevos centros de operaciones más allá del circuito habitual de la zona centro y Cataluña, para poder reducir los tiempos de entrega.

La contratación de espacio logístico destinado al e-commerce sigue creciendo.

mente a la adquisición por parte de Bankinter de la cartera logística de Montepino, pero sin incluir dicha operación, el aumento sería del 12%.

Igualmente, la consultora lleva tiempo destacando la entrada de nuevos actores que no tenían exposición logística, en muchos casos procedentes del retail, sin olvidar la entrada de fondos asiáticos en la logística española.

CBRE, por su parte, sitúa la inversión en el entorno de 2.200 millones de euros, lo que supone un aumento de un 53% respecto al volumen registrado en 2020. En 2022 será difícil igualar el volumen de inversión alcanzado en 2021 debido fundamentalmente a la escasez de producto, pero el inmolegístico se mantendrá como el tipo de activo que tendrá una mayor revalorización.

12% tasa de penetración media del e-commerce en el mercado europeo, en 2020.

El atractivo de la logística se basa, por tanto en la consideración de actividad esencial por su rol para abastecer las ciudades, por el cambio en los hábitos de consumo y por el incremento del e-commerce, que aún cuenta con gran potencial de crecimiento en España por su escasa penetración frente a la de otros países europeos.

Actualmente, la tasa de penetración, situada en un 8,7% en 2020, es mayor que la de países vecinos como Portugal (7,6%) o Italia (7,9%) y está muy cerca de los niveles de Francia, con un 9,2%, pero por debajo de la media europea, situada en el 12%, según refieren en CBRE.

Fuertes datos de inversión

En el año 2021, el mercado logístico fue el más activo, con más de 2.600 millones de inversión según Savills, que representaron el 24% del total terciario y supusieron el máximo de toda la serie histórica.

En la comparativa interanual, se produjo un crecimiento del 65%, debido principal-

“Con tantos inversores reequilibrando sus estrategias de asignación de activos hacia el sector industrial, la competencia por los activos finales seguirá fuerte en los próximos años”.

Respecto a la influencia que está teniendo el e-commerce, en uno de sus últimos informes apunta que la contratación de espacio logístico destinado al comercio electrónico en España alcanzó el 34% en el primer trimestre de 2021, mientras que durante todo el 2020 fue de un 28% y un 17% en 2019.



Las **autopistas ferroviarias** y la intermodalidad

Es un hecho bien conocido que el transporte ferroviario de mercancías en España está muy lejos de tener las cuotas de participación que se dan en otros países europeos. Si tomamos, por ejemplo, los datos del documento "La Estrategia Indicativa de desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria" del MITMA, el porcentaje de toneladas/km transportadas en ferrocarril respecto de las toneladas/Km totales, apenas representa, en 2019, un 5%; frente a un 17% de media en la UE. Como señala el propio informe: "Para el caso de España, la reducida cuota modal del transporte ferroviario de mercancías se debe principalmente a la competencia con el transporte por carretera, que acapara el 95% del total de mercancías transportadas a nivel nacional".

Ante este dilema, las autopistas ferroviarias representan la mejor estrategia posible en España para incrementar significativamente la cuota modal del ferrocarril. La autopista ferroviaria no compite, sino que colabora con la carretera facilitando el transporte de larga distancia y utilizando el camión para la distribución radial y de capilaridad. El transporte por carretera va a tener que hacer frente, antes o después, a la internalización de los costes externos ambientales y de mantenimiento de las infraestructuras: Derechos de emisión, peajes, impuestos medioambientales, etc, porque así lo irá exigiendo el calendario fijado por la UE y la lógica económica. Aquí, el ferrocarril, a través de los servicios de autopistas ferroviarias, será su aliado y no su competidor.



JULIO GÓMEZ-POMAR
Presidente de EcoRail
Ex Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

“ La autopista ferroviaria no compite, sino que colabora con la carretera facilitando el transporte de larga distancia ”

Corredores como el Algeciras-Zaragoza-La Llagosta hacia el noreste; Algeciras-Zaragoza-Jundiz hacia el noroeste; Valencia-Madrid-Frontera portuguesa; o Almería-Murcia-Valencia-Frontera francesa, son idóneos para la implantación de estos servicios de autopistas ferroviarias, por su distancia y por la densidad de los tráficos. Las conexiones ferropor-tuarias en funcionamiento y la planificadas serán también críticas para ello.

Debemos también felicitarlos de que el Mitma esté considerando el desarrollo de las autopistas ferroviarias como estratégicas para el crecimiento del ferrocarril de mercancías. La prioridad dada a las obras de infraestructuras necesarias, fundamentalmente la medición y ampliación de gálibos por un lado y el impulso a través de la asignación de fondos europeos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, es una buena prueba de ello.

Verdaderamente, tenemos en estos momentos una oportunidad única de transformar el mapa actual del transporte y la logística en España, revertiendo los modos de transporte hacia un modelo más sostenible y razonable, aprovechando que tenemos unas buenas infraestructuras ferroviarias que hay que poner en valor y un sistema portuario eficiente al que se está dotando de conexión ferroviaria. No podemos desperdiciarlo.

Qué pasó en



El 2012 fue un año de fuertes vaivenes, con movimientos empresariales a nivel internacional que implicaron a gigantes como Gefco, UPS o TNT. En España, varias empresas sufrían dificultades que acabaron por llevarles a la desaparición.

GRANDES FUSIONES A NIVEL GLOBAL Y DIFICULTADES EN EL SECTOR ESPAÑOL

GRANDES FUSIONES A NIVEL GLOBAL Y DIFICULTADES EN EL SECTOR ESPAÑOL

2012 marcó un antes y un después para la monarquía española. Los escándalos de Botsuana y del caso Nóos pasan factura a una Institución que hasta ese momento parecía intocable. Ese mismo año diversas huelgas

sacudieron el panorama laboral español. Así mismo, en noviembre tuvo lugar la tragedia del Madrid Arena. En los Estados Unidos, Barack Obama es elegido para un segundo mandato como presidente del país.

ENERO

Cambio de nombre

SDF CAMBIA SU NOMBRE A STEF IBERIA

Con la llegada de 2012, el operador francés especializado en logística refrigerada adopta STEF como nuevo nombre y marca única europea para todas sus divisiones en los ocho países en los que está presente.



Justicia

EL CÉNTIMO SANITARIO, ANTE LA JUSTICIA EUROPEA

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y el Tribunal Superior de Galicia han planteado ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea una cuestión prejudicial para que analice la posible ilegalidad del céntimo sanitario, por considerarlo contrario a la normativa europea en materia de fiscalidad sobre los carburantes.

FEBRERO

Navieras

LA G6 ALLIANCE ADELANTA SUS NUEVOS SERVICIOS

Las navieras de la G6 Alliance ha anunciado que su compromiso de colaboración para realizar los servicios entre Asia, Europa y el Mediterráneo comen-

zarán a funcionar en la primera semana de marzo, un mes antes de lo previsto.

La G6 Alliance se creó en diciembre de 2011, tras el acuerdo entre las navieras APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, Nippon Yusen Kaisha y Orient Overseas Container Line.

Integración empresarial

UPS HACE UN SERIO INTENTO POR HACERSE CON TNT

TNT Express comunicó en febrero el rechazo a la oferta de adquisición de su rival estadounidense UPS por un valor estimado de 4.900 millones de euros, aunque se mantiene la disposición a continuar con las negociaciones.

Sin embargo, en marzo, la empresa de mensajería estadounidense UPS ha comprado finalmente a su rival holandesa TNT Express tras lanzar una oferta de 9,5 euros por acción, lo que valora la compañía en 6.770 millones de dólares, el equivalente a 5.160 millones de euros, según ha informado el grupo en un comunicado. La operación se financiará con 3.000 millones procedentes de la tesorería de UPS, además de emitir nueva deuda para el resto.



SEUR CUMPLE 70 AÑOS

Con motivo del 70 Aniversario de la creación de Seur, la compañía referente del transporte urgente y la logística en España y Portugal, ha sido recibida en Audiencia por S. M. el Rey, en el Palacio de la Zarzuela.

Con esta audiencia privada, Seur inicia una serie de actos que se prolongarán a lo largo del presente año y que se enmarcan en la celebración del 70 Aniversario de la compañía. Para conmemorar la fecha, Seur ha editado un libro, que recoge los hitos que han marcado la historia de la compañía a lo largo de estos siete decenios.

Este libro, titulado «70 años de entrega SEUR» ha estado coordinado por Josep Tàpies, director de la cátedra de Empresa Familiar del Iese, y está prologado por Antonio Garrigues Walker.

El origen de Seur se remonta a 1942 cuando un grupo de emprendedores, liderado por Justo Yúfera, impulsó una idea que marcaría el inicio de un proyecto, que se ha convertido en referente de todo el sector. La idea era tan simple como ingeniosa para aquellos años: transportar puerta a puerta paquetes o documentos, con un planteamiento de servicio a medida.



En febrero TNT rechaza la oferta de UPS y en marzo UPS compra a su rival holandesa por 6.770 millones de dólares

CREA TU PROPIA RUTA

Líder en soluciones y software de Transporte, Logística y Courier

Más de 30 años en el sector y una amplia experiencia internacional nos avalan como el principal partner tecnológico de su negocio. Nuestra Suite de productos de transporte y logística es la más completa y avanzada del mercado, y le permitirá integrar todo tipo de soluciones en su proceso de gestión del transporte, desde optimización de rutas y Track&Trace, hasta gestión de almacén, la gestión documental o el control operativo global.

www.alerce-group.com

M A R Z O

Competencia

DUDAS EN LAS VINCULACIÓN ENTRE RENFE Y ADIF

La Comisión Nacional de la Competencia estudia el sector ferroviario español con el propósito de determinar con detalle los posibles obstáculos a la competencia efectiva en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril. Cree que podría existir un conflicto de intereses por la proximidad que tienen Renfe y Adif.

Transporte

LLÁCER Y NAVARRO EN CONCURSO VOLUNTARIO DE ACREEDORES

El Juzgado de lo Mercantil Número 1 de Valencia ha declarado el concurso de acreedores de las sociedades del Grupo Llácer y Navarro. Por lo tanto, la suspensión de pagos no solo afecta a la sociedad Llácer y Navarro sino también a sus dos filiales, Oliva Logística y Transportes Canyaes.

Después de una inspección laboral, el Ministerio de Trabajo ha considerado que los camioneros que la empresa Oliva Logística contrataba como autónomos debían estar en plantilla, y por lo tanto ha multado a la empresa.

A B R I L

Sentencia judicial

SENTENCIA QUE DECLARA ILEGAL LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE POR DEBAJO DE COSTES

Una sentencia del Tribunal Supremo declara ilegal la contratación del transporte por debajo de costes.

En el auto, el Alto Tribunal desestima el recurso de casación interpuesto por una empresa cargadora considera competen-



cia desleal la imposición de precios a los transportistas por debajo de costes.

Paro patronal

CONVOCADO PARO EN EL TRANSPORTE

Diversas asociaciones empresariales del sector del transporte convocan un paro patronal para el 29 de abril, en protesta por los altos precios del gasóleo.

M A Y O

Llegada a España

AMAZON EMPIEZA A TRABAJAR EN SU PRIMERA PLATAFORMA ESPAÑOLA

Amazon firma el contrato de arrendamiento para su nueva plataforma logística de Madrid.

El octavo centro logístico europeo de Amazon, que se instalará en San Fernando de Henares, Madrid, cuenta con 25.000 m² de superficie, con 2.500 m² destinados a oficinas.

En las instalaciones se llevarán a cabo actividades de almacenaje, logística, distribución y transporte de sus mercancías a la península.



Operación de venta

PSA ABRE PROCESO DE VENTA DE GEFCO

El grupo PSA Peugeot Citroën tiene previsto finalizar la venta

parcial de su filial de logística y transportes, Gefco, para el próximo mes de julio, dentro del plan de desinversiones con el que se pretende atajar las pérdidas y generar unos ingresos de 1.500 millones de euros.

La operación culminaría en noviembre con la entrada de los ferrocarriles rusos RZD, que se harían con un 75% del operador por 800 millones de euros.

J U N I O

Palets

COMPETENCIA INVESTIGA A VARIAS EMPRESAS DEL SECTOR DE PALETS DE MADERA

La Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha realizado inspecciones en las sedes de varias empresas y entidades del sector de los palets de madera en España. Aunque no se dan detalles de qué empresas se trata, "existen sospechas de posibles prácticas anticompetitivas en este sector", consistentes en acuerdos de reparto de mercado y fijación, de forma directa o indirecta, de precios y de otras condiciones comerciales de dicho mercado en el territorio nacional.

La difícil situación económica ha afectado a algunas grandes empresas del sector logístico y de transporte en España.

TOQUERO, EN VENTA

A mediados de 2012 salía a la venta una de las empresas más tradicionales del portavehículos español.

En junio, la compañía comunicaba a sus principales clientes, entre ellos Gefco, la posible operación que incluiría además el alquiler de la campa de San Fernando de Henares.

La venta de la división de transporte de Grupo Toquero se inscribe en el contexto «difícil» por el que atraviesa el transporte de portavehículos, que ha provocado últimamente que otras compañías, como es el caso de Saturn o Trive, hayan cesado su actividad de portavehículos.

El acuerdo de venta también incluiría el alquiler de la campa que Toquero explota en la localidad madrileña de San Fernando de Henares. En principio, la venta también incluiría a las filiales que el Grupo Toquero tiene para esta actividad en Portugal, Autotrans, y en Francia, a través de Toquero France.



Cierre

OCHOA CESA SU ACTIVIDAD

A finales de junio de 2012, Transportes Ochoa ha cesado completamente su actividad en todos los centros de trabajo de España y está desviando las mercancías hacia otros operadores logísticos, como Azkar, DHL Express o TDN y no se está prestando servicio a sus clientes e, incluso, les está «recomendando» que envíen sus cargas a través de otras empresas.

J U L I O

Investigación

COMPETENCIA INVESTIGA A LA COMUNIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

La Comisión Nacional de la Competencia ha ampliado la investigación que lleva a cabo en el expediente sancionador contra la comunidad logística del Puerto de Valencia a las terminales de depósitos TCV Stevedoring Company, S.A.; Marítima Valenciana, S.A. y su sucesora Noatum Ports Valenciana, S.A.U. y Mediterranean Shipping Company Terminal Valencia, S.A., por participar en acuerdos sobre las indemnizaciones a los transportistas por la demora en las operaciones.

Cambio accionarial

MOVIMIENTOS EN EL ACCIONARIADO DE MRW

Después de varios años en los que los resultados económicos de MRW cayeron por debajo de la media del mercado, los accionistas mayoritarios, la familia Corrales, fundadores de la compañía y propietaria del 59% de la misma, y apoyados por la familia Rillo, otro de los fundadores y propietarios del 15% de las acciones, ha negociado con Francisco Martín Frías.

PLATAFORMA CENTRAL IBERUM, 10 AÑOS DE TRAYECTORIA LOGÍSTICA DE ÉXITO

Plataforma central Iberum se consolidada como la principal plataforma Logística de la península. Hacemos un recorrido por su evolución en estos 10 últimos años. Una década que ha dado unas cifras muy relevantes dentro del sector y que nos permiten valorar la aceleración que se ha producido en este periodo.

Plataforma Central Iberum ya nació como un concepto de éxito. En la actualidad cuenta con una ocupación de aproximadamente el 70%, con 1 millón de m² de techo construido, y una inversión de 700 millones de €, lo que demuestra que el mercado de la logística encuentra su mayor punto de atracción, en el centro de la península ibérica, en PCI, con una evolución al alza año tras año.

El factor más influyente en este dinamismo empresarial ha sido el decidido empeño en crear un espacio logístico e industrial que fuese capaz de integrarse, de forma natural con los valores medioambientales, sociales y ecológicos que la sociedad reclamaba. Este elemento identitario de los desarrollos llevados queda patente tanto en PLATAFORMA CENTRAL IBERUM, como en su último proyecto: PLATAFORMA CENTRAL IBERUM MULTIMODAL, desarrollado manteniendo su concepto de parque eco industrial enfocado al ahorro energético y las nuevas tecnologías, para una logística más sostenible. Tanto las obras de urbanización, como las naves del proyecto, contarán con la certificación Breeam, demostrando ser un

ejemplo de sostenibilidad medioambiental. Una realidad que ha supuesto un hito sin precedentes a nivel nacional. PCI Multimodal se define por unas cifras record, 1,5 millones de m² urbanizados en 14 meses, más de 0,6 millones de m² de viales ejecutados, con 0,5 millones de zonas verdes, dentro de los 5,5 millones de suelo bruto desarrollados en estos últimos 10 años.

Plataforma Central Iberum ha conseguido posicionar el eje de la A-42 como la mejor alternativa en la zona centro peninsular, generando lo que ya empieza a intuirse como el corredor de la Sagra, con acceso directo desde la autovía A-42 y estará conectado con las principales redes de comunicación.

Este enorme esfuerzo adicional ha permitido una diferenciación que ha sido compartida por muchas compañías. Una situación excelente que goza de cada vez de mayor interés por parte de los inversores internacionales, actualmente se encuentran operando en Plataforma Central Iberum y Plataforma Central Iberum Multimodal empresas potentes en el sector logístico y de la alimentación, como son TOYOTA, HEXCEL FIBERS, MICHELIN, FM LOGISTIC, AMAZON, CEBA, GXO, SEUR, DHL, CBL, PAN MILAGROS, CARRERAS, CORREOS EXPRES, AIRBUS o DIA, y cuya cifra de empleos supera los 5.500 puestos de trabajo, se prevén nuevas implantaciones marcando un ritmo muy positivo de crecimiento (4.500 nuevos trabajadores).



Opinión

La **inteligencia de datos** dará forma a la nueva movilidad

Cadena de Suministro ha cumplido 10 años acompañando al sector del transporte y de la logística como testigo privilegiado de los cambios que se han vivido durante este tiempo.

Diez años en los que todo ha cambiado: hemos soportado una pandemia, se han producido movilizaciones sin precedentes, tanto en España como en otros países, los costes de combustible han alcanzado precios desorbitados, el e-commerce ha explotado obligando a las empresas de reparto a reinventarse, las ciudades han establecido zonas de bajas emisiones, y el diésel ha pasado de ser la referencia a ser considerado un mal a evitar.

En los próximos diez años los retos son variados y muchas las posibilidades. En la actualidad, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades, y para 2030 se prevé que esta cifra aumente al 60%. Hasta el 30% de la congestión y las emisiones de CO₂ actuales proceden de los camiones urbanos, y se espera que el impacto del comercio electrónico no haga más que aumentar. Es obvio que esta rápida urbanización y la creciente demanda de movilidad provocarán una congestión del tráfico insostenible, un aumento de los costes de entrega y unos niveles inaceptables de contaminación.

Podemos esperar que en los próximos 10 años ocurran más cosas que en los cien años anteriores. A veces los cambios se hacen realidad más lentamente que sus predicciones, pero cuando llegan su impacto es mayor y más rápido de lo que se esperaba. Y el impacto en la industria del automóvil es enorme.



HEIKE DE LA HORRA

Director de Ventas de Webfleet para España y Portugal

Todos hemos oído que la nueva era de la movilidad será conectada, autónoma, compartida y eléctrica. Esto describe la dirección de nuestro viaje a medida que la tecnología y las tendencias de comportamiento social prometen abordar los retos fundamentales de la movilidad.

Pero nada de esto será posible sin los datos que permitirán cambiar el modelo actual de propiedad de los vehículos y permitir que se compartan.

Las plataformas telemáticas como Webfleet desempeñarán un papel fundamental a la hora de ayudar a las flotas no sólo a descarbonizarse, sino a afrontar los nuevos retos de este nuevo entorno de movilidad 3.0.

Las necesidades fundamentales de las flotas no cambian: mejorar su eficiencia operativa y el servicio al cliente, reducir su coste total de propiedad, seguir cumpliendo la nueva normativa de transporte y elevar el nivel de seguridad de los conductores. Pero el contexto será diferente. Surgirán nuevos modelos de negocio basados en la movilidad, veremos vehículos técnicamente más avanzados, una creciente automatización, la escalada del Internet de las cosas y las comunicaciones entre vehículos.

La inteligencia de datos será la clave para que las empresas tomen las decisiones correctas en el momento adecuado, ya sean conectadas, eléctricas, autónomas o incluso compartidas.

Y así, a medida que el mundo de la movilidad cambia, la telemática y la tecnología de gestión de flotas cambiarán con él.

SEPTIEMBRE

Transporte

NUEVAS CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El Boletín Oficial del Estado ha publicado la Orden ministerial con las nuevas Condiciones Generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Dicha Orden sustituye a la anterior normativa reguladora, que data del 25 de Abril de 1997, a fin de adaptarse a las novedades introducidas por la Ley 15/2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

OCTUBRE

Short sea shipping

ACUERDO PARA LA AUTOPISTA DEL MAR VIGO-SAINT NAZAIRE

El presidente del gobierno español, Mariano Rajoy y su homólogo francés, François Hollande, han acordado en el marco de la Cumbre hispano-gala la puesta en marcha de manera inmediata de la Autopista del Mar que unirá Vigo con las ciudades galas de Nantes y Le Havre.

NOVIEMBRE

Movimiento

ALLOGA SE HACE CON T2PICKING

Alloga pone en marcha un nuevo centro logístico en Madrid y también ha adquirido a la compañía T2Picking.

DICIEMBRE

V.I.

DAF PRESENTA LA NUEVA SERIE XF

Daf ha presentado la nueva gama de camiones XF Euro 6 cuya producción comenzará en la primavera de 2013. La nueva serie XF de Daf incorpora un nuevo chasis, un nuevo motor Paccar MX Euro 6 con menor consumo de combustible.

Investigación

COMPETENCIA INVESTIGA EL FRIGO

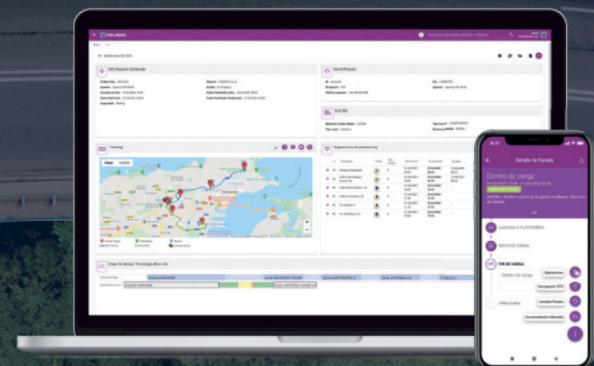
La Comisión Nacional de la Competencia (CNC) anunció el inicio de la investigación de posibles prácticas anticompetitivas en el mercado del transporte frigorífico de mercancías por carretera, llevando a cabo inspecciones simultáneas en varias empresas y asociaciones del sector.

“Durante todo el año ha ido coleando la operación de compra de TNT por UPS.”

SUPPLY CHAIN VISIBILITY

Monitoriza, optimiza y gestiona, de principio a fin, todas tus operaciones de logística y transporte con FIELDEAS Track and Trace

· ETA: 09:30
· Estado: En progreso
· Tipo carga: Entrega parcial 2/8 bultos
· Incidencia: Retención



Transaher, 35 años de servicio

Transaher, adaptación e innovación al servicio del cliente

En sus 35 años de historia, Transaher ha ido amoldándose a las nuevas necesidades que han ido surgiendo en un mercado logístico en constante evolución. La compañía ha adaptado su flota e instalaciones para estar en condiciones de ofrecer servicios logísticos y de transporte con un elevado valor añadido.

Más de 35 años de servicio y dedicación a las necesidades de los clientes han marcado el camino de Transaher.

La empresa especializada en servicios de transporte y logística con sede central en la localidad madrileña San Fernando de Henares se ha posicionado como partner logístico de referencia de las principales marcas de electrónica de consumo, climatización, automoción, neumáticos o alimentación y bebidas.

Fundada en 1984, actualmente cuenta con 46 hubs en España y Portugal, más de 250.000m² de almacenaje, una flota de más de 1.500 vehículos y una cifra de ventas que se situó en 139 millones de euros al cierre de 2021.

En este tiempo ha experimentado un desarrollo constante con el que se ha ido adaptando a las nuevas demandas del mercado y, al mismo tiempo, ampliando la oferta de servicios de la compañía, con el fin de potenciar la logística integral los servicios de logística integral, especializados en entregas de grandes superficies y flujo tenso, entregas 'same day', repartos de última milla para e-commerce voluminoso y con un especial foco en los servicios de transporte internacional.

Gracias a esta filosofía de adaptación y crecimiento, Transaher cuenta con una amplia cobertura internacional para el servicio de transporte y distribución de mercancías en 35 países a través de asociaciones con las redes de distribución más importantes de Europa. El operador tiene ubicado en Barcelona su hub internacional con 14 salidas y llegadas diarias para conectar con toda Europa, con especial foco en Francia, Italia, Bélgica y Alemania.

Todos estos servicios en la Unión Europea se llevan a cabo con la misma herramienta de trazabilidad y gestión que le permite ofrecer un servicio integral en Europa con una misma filosofía de flexibilidad y calidad de servicio homogénea.

Además, la compañía está especializada en servicios a Islas, con embarque diario a Baleares desde los puertos de Valencia y Barcelona, realizando excelente servicio desde la delegación propia de Palma y contando con un equipo dedicado en exclusividad a soluciones aduaneras de Canarias con un trato diferencial y una gestión directa y personalizada garantizando un servicio excelente contando con el certificado OEA que les acredita como Operador Económico Autorizado. En el último año, además la oferta en

Islas, se ha ampliado con almacenaje, realizando logística integral para algunos clientes, tanto en Baleares como en Canarias.

Red propia y amplia flota

Más de 1.500 vehículos constituyen la amplia flota de la compañía, adaptada a diferentes necesidades y requerimientos logísticos. En la flota conviven vehículos de todas las características para poder ofrecer un servicio de recogidas y entregas adaptado a cualquier necesidad y preparada para realizar entregas de cualquier dimensión y necesidad de ayuda a la descarga o entregas con requisitos especiales.

La compañía cuenta también con una de las redes de distribución exclusivas mejor conectadas de España a Portugal con salidas diarias a los puntos más importantes del país vecino, lo que les permite servir en 24 horas en todo el país a través de sus seis delegaciones garantizando una completa cobertura y capilaridad, así como una

trazabilidad total y una comunicación directa en el mercado luso.

Sumado a ello, Transaher está apostando por transformar su flota de forma más eficiente y respetuosa con el medio ambiente. Para ello ha incorporado varios duotrailers, mientras que, en paralelo, trabaja en la conversión de su flota incluyendo camiones de gas comprimido y vehículos eléctricos, con la intención de reducir la huella de carbono en de sus procesos logísticos.

Transaher cuenta actualmente con un espacio de 250.000m² en sus 12 centros logísticos ubicados en Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca y Valencia.

Los servicios de logística dedicada con total especialización a las necesidades de los clientes, unido a la coordinación perfecta con su propia red de transporte, hacen de la división logística una parte fundamental del éxito de la empresa.

Inversión constante en tecnología

Transaher realiza inversiones constantes en tecnología como manera de garantizar la excelencia en el servicio, ahora tiene en marcha un proyecto de predicción de la demanda mediante inteligencia artificial, un proyecto de seguimiento documental y de servicio basado en block chain y un proyecto

Transaher ha incorporado duotrailers a su flota.



de última milla con entrega predictiva.

Nuevas aperturas

El centro de Alicante es la más reciente inauguración. Una instalación con 6.000 m² de cross-docking que ha sido puesta en marcha en 2021 con el objetivo de absorber el "enorme crecimiento" que la compañía está teniendo en esta provincia además de en

Transaher cuenta con una flota de más de 1.000 vehículos y con una red de 46 hubs en España y Portugal.

todo el área de Levante. Tras ello, Transaher prepara ahora nuevas aperturas en Barcelona, y Valencia, así como una ampliación de su plataforma de Murcia y de Tarragona. Todos estos proyectos se completarán a lo largo de 2022 y principios de 2023 y vendrán acompañados por distintas inversiones en tecnología, así como la implementación de nuevas soluciones de trazabilidad sobre las que actualmente ya está trabajando.





Fusiones y adquisiciones en el sector logístico

CAMINOS DE CONCENTRACIÓN

En los últimos años, el sector logístico y de transporte ha visto operaciones de fusión y compra de prácticamente todos los colores, a medida que el sector gana complejidad y se convierte en una actividad con un fuerte componente tecnológico y sometida a un proceso paralelo de transformación energética.

En el sector logístico conviven grandes corporaciones, con pequeñas empresas y autónomos. Unos y otros juegan papeles cruciales para que la economía funcione como un reloj.

Además, la transformación digital que vive el sector ha introducido una **mayor complejidad y mayores necesidades de músculo financiero**, especialmente en algunos segmentos, en los que, además, se viven complejos procesos de transformación energética y de adaptación a nuevas realidades comerciales.

Como consecuencia, durante lo que llevamos de siglo se han ido sucediendo **movimientos de concentración empresarial** que en algunos momentos estaban guiados por fondos de inversión que veían en la logística y el transporte campo abierto para generar rentabilidad.

Sin embargo, años después son **los propios protagonistas del sector**, aunque algunos de ellos lo integran siquiera tangencialmente, los

que protagonizan importantes fusiones con las que alumbrar nuevos actores capaces de gestionar cadenas de suministro de manera integral, por complejas y alargadas que sean.

Por un lado, en el sector se han producido durante los últimos años operaciones de fusión **dentro de cada uno de los sectores**, como, por ejemplo, las protagonizadas por FedEx y TNT o la de DSV y Panalpina.

“ El sector está ganando complejidad para adaptarse a nuevos hábitos de consumo en un entorno altamente tecnológico. ”

Aquí en **España** también se han producido movimientos de este tipo, como, por ejemplo, las habidas entre GLS y Redyser, la de DPD con Seur y Tipsa, la de ID Logistics con Logiters o la de Zolve con Logifrió.

Las operaciones tienen lugar entre actores de diferentes sectores

De igual manera, en el **sector naviero** también se han producido fusiones y adquisiciones en los últimos años, como la de OOCL por Cosco o la de Hapag-Lloyd por CMA-CGM.

En **España**, estos movimientos han tenido como protagonista a Trasmediterránea, que ha pasado de estar en manos de Acciona a ser parte del grupo canario Armas.

En paralelo, los grandes grupos navieros protagonizaron también una **frenética carrera** a mediados de la década pasada, en tiempos en que los fletes eran bajos y las pérdidas algo común, para establecer fuertes alianzas que les han permitido estrechar un fuerte control sobre los flujos marítimos internacionales.

De igual modo, algunas de ellas también han emprendido en los últimos años un camino sin vuelta atrás para aprovechar esa posición, con la intención de convertirse en potentes **integradores** con tentáculos que se extienden a diversos segmentos de la actividad logística.

En **esta línea**, por ejemplo, debe leerse la compra de Ceva Logistics o la más reciente de Gefco, ambas por cuenta de la naviera CMA-CGM, así como las múltiples inversiones que realiza Maersk. De igual manera, MSC también ha realizado movimientos empresariales, con especial incidencia en el ámbito del transporte ferroviario de mercancías, buscando la intermodalidad más natural en el segmento portuario, que es la que tienen el mar y el ferrocarril.

Por otra parte, en el **ámbito industrial** también se han producido importantes movimientos empresariales.

Así, en el campo de los **vehículos industriales**, Volkswagen ha concentrado sus nego-

cios de pesados en Traton, mientras que, en sentido contrario, Daimler ha dado más autonomía a su negocio de camiones, que cotiza por su cuenta en Bolsa.

A la vez, también estaría en marcha una operación relacionada con Iveco, mientras que en otros segmentos de la automoción también es de destacar la **aparición de Stellantis**, como marca que aúna al grupo PSA y a Fiat, conglomerado que también produce vehículos comerciales.

En **otros ámbitos**, destaca la compra de Asti por ABB, la integración de Konecranes y Cargotec, la de ZF y Wabco o las absorciones llevadas a cabo por Alpega en el segmento de bolsas de carga.

Así mismo, por último, hay que hacer referencia al crecimiento, esta vez desde el punto de vista orgánico especialmente, que están experimentando algunos **operadores del comercio electrónico**, como Amazon o Alibaba, que han proyectado en los servicios logísticos su estructura para estrechar el control de la cadena de suministro para el comercio electrónico.

De igual modo, y también relacionado con el comercio electrónico, el papel de los **tradicionales operadores postales** está transformándose radicalmente, a medida que van abandonando un correo tradicional francamente menguante, para centrarse en negocios logísticos asociados con la paquetería, mayormente, pero también en la carga aérea o en otros servicios logísticos, incluyendo las nuevas tecnologías.

En definitiva, el sector **gana complejidad** a medida que se transforma en un servicio con un fuerte componente tecnológico y con una competencia a escala global. ●



Atrapados en el tiempo

Mis felicitaciones a Ricardo Ochoa y a Cadena de Suministro, por su aportación, en estos más de diez años, a la información rigurosa del transporte de mercancías y la logística. Necesitamos medios especializados que nos trasmitan con fiabilidad los hechos y nos ayuden a comprender la dimensión de la realidad.

Sabemos que, en medio de esta realidad compleja, de vez en cuando ocurren situaciones que no sabemos explicar, no todo responde a silogismos y ecuaciones.

La mente y la consciencia deben ir abriéndose a aceptar hechos incomprensibles. Así, en los últimos años, hemos asistido a sucesos como la pandemia, un volcán en La Palma, la guerra injusta contra Ucrania (envío toda mi solidaridad hacia este país que he conocido bien en proyectos internacionales en los que he colaborado), los altos precios de la energía y, cómo no, la explosión social de algunos grupos, como los recientemente vividos en el transporte de mercancías en España.

Decía que necesitamos quien día a día cuente el relato de los sucesos más significativos de la actividad del transporte y la logística, y lo acabamos de comprobar con el reciente conflicto y el paro convocado por una minoría marginal e irresponsable; desgraciadamente hemos visto cómo los medios generalistas, e incluso económicos, ni siquiera se percataban de quién era quien, y se confundían en su análisis, torpe y equívoco.



JUAN MIGUEL SÁNCHEZ GARCÍA
Vocal del Consejo
Nacional de Transporte
Terrestre

Muchos, con ese conflicto, hemos sentido la sensación de estar atrapados en el tiempo. Una vez más se ha mostrado a unos pequeños empresarios, con su debilidad y sus carencias, lanzando a la sociedad un castigo injusto y añadido a las dificultades que todos sufrimos; sus modos forman parte de una vieja cultura caduca y violenta, aprendida de movimientos sociales del siglo XX, que son incapaces de comprender y dar alternativas a lo que sucede en el transporte.

Estas acciones que hemos vivido, después de muchos años, reflejan una mezcla de perplejidad sin respuesta y de oportunismo, y no añaden valor a un sector económico ni a la evolución de las profesiones, y lideran un espíritu populista y reactivo hacia los cambios tecnológicos y sociales.

“ Necesitamos quien día a día cuente el relato de los sucesos más significativos de la actividad del transporte y la logística, y lo acabamos de comprobar con los hechos más recientes ”

Pero lo cierto es que no estamos atrapados en el tiempo, y aunque la esencia de la actividad permanece -y se dirige a situar y resituar mercancías-, poco a poco, también se van modificando los elementos de la actividad del transporte de mercancías, y eso merece ser observado para comprenderlo y anticiparse.

Qué pasó en



El año 2013 viene marcado por movimientos en algunas empresas públicas. El Ministerio de Fomento diseñó este año la que habría de ser la primera Estrategia Logística de España, un instrumento que, sin embargo, sirvió de bien poco y que languideció hasta desvanecerse.

EL AÑO DE LA (FALLIDA) ESTRATEGIA LOGÍSTICA

EL AÑO DE LA (FALLIDA) ESTRATEGIA LOGÍSTICA

2013 será recordado siempre como el año en que se hundió el Prestige frente a las costas coruñesas, dejando un rastro de contaminación.

Ese mismo año la Justicia imputó a la infanta Cristina y se cerró el rescate bancario, mientras el país pugnaba por salir a duras penas de la crisis financiera que se generó en 2008.

A nivel internacional, el apellido Snowden y todas las revelaciones sobre espionaje a gran escala acapararon gran parte de las portadas, compartiendo espacio con Malala, una niña afgana que con un coraje envidiable ha plantado cara a los talibanes para luchar por su derecho a la educación.

E N E R O

Ferrocarril

FEVE DESAPARECE

El BOE ha publicado la desaparición de la empresa Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) y su integración en Renfe y Adif.

Veto Europeo

LA UE VETA LA FUSIÓN DE UPS Y TNT



La Comisión Europea ha comunicado el veto a la operación, en virtud del Reglamento Comunitario de Concentraciones, de adquisición de TNT Express presentada por UPS. La Comisión ha considerado que esta unión habría restringido la competencia en 15 de los estados miembros, entre los que no se encontraría España, del servicio de entrega urgente de paquetes pequeños a otros países europeos.

F E B R E R O

Autónomos

CAMBIOS EN EL TIEMPO DE TRABAJO DE LOS AUTÓNOMOS

El Consejo de Ministros ha

aprobado un Real Decreto sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

Se trata de una norma cuyo ámbito de aplicación se refiere expresamente al transporte por carretera de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos sea superior a 3,5 toneladas.

M A R Z O

Navieras

CANCELADA LA FUSIÓN DE HAPAG-LLOYD Y HAMBURG SÜD

El acuerdo de fusión entre Hapag-Lloyd y su rival Hamburg Süd se ha cancelado por la falta de un acuerdo sobre los términos de la transacción.

Los inversionistas de Hapag-Lloyd aseguraron en un breve comunicado que la familia Oetker, encargada de Hamburg-Süd, habían pedido que las conversaciones de fusión llegaran a su fin.



Semirremolques

LECITRAILER COMPRA CARROCERÍAS EGA

Lecitrailer compra Carrocerías Ega y da un paso más en su posicionamiento como fabricante total. Con esta adquisición, Lecitrailer sigue con su estrategia de crecimiento continuo, consolidándose como líder indiscutible del mercado español, y uno de los grandes fabricantes europeos.



YA HABÍA POLÉMICA CON LOS PEAJES EN 2013

Los peajes y el coste del mantenimiento de la red viaria española no es cosa de hace dos días.

De hecho, las iniciativas de este tipo tienen solera y aparecen de manera recurrente en el panorama político español con el mismo patrón: el Gobierno sondea y la oposición hace el papel de indignada representante de una sociedad acostumbrada a usar una red viaria sin tener que pagar por ella.

En el primer trimestre, el equipo de Ana Pastor al frente del Ministerio de Fomento ya manejaba planes para tarifificar de algún modo la circulación por las vías de alta capacidad del país.

En la mente de los políticos estaba fresco la reciente incorporación de peajes en Portugal y esa posibilidad se veía como una golosana fuente de ingresos para la Administración, exactamente igual a lo que sucede ahora mismo.

También entonces, la ministra de Fomento, Ana Pastor, en aquel momento salía a desmentir que se fueran a instaurar peajes, pese a que diversos miembros de su equipo lanzaban globos sondas para ver cómo respiraba la sociedad española.

Sin embargo, lo cierto es que los proyectos han existido desde hace años, que la línea política en la Unión Europea al respecto es meridianamente clara y, también, que ningún gobernante ha tenido los arrestos suficientes como para implantar algún tipo de pago por uso en las vías de alta de capacidad del país, que conforman una de las redes más densas de Europa y del mundo.

SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

En **MERLIN** damos respuesta a las necesidades de nuestros clientes con **soluciones a medida** y un servicio integral.

Potenciamos la **innovación y la sostenibilidad**, para desarrollar activos logísticos modernos, eficientes y de calidad, acompañando al cliente en todo su desarrollo logístico.



FORD TRUCKS, CINCO AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

Con más de 60 años de experiencia en el diseño, desarrollo y producción de vehículos industriales pesados, Ford Trucks es, en la actualidad, uno de los líderes mundiales del sector, con presencia en todos los continentes.

La compañía, que fue lanzada en 1960, es la responsable de míticos modelos del transporte como el Ford Transcontinental y el posterior Ford Cargo; ambos camiones que marcaron un hito en sus respectivas épocas y que se recuerdan por su resistencia, potencia y confort de rodadura. El heredero directo de estos grandes modelos es el F-MAX, un vehículo que logró el premio "Camión Internacional del Año" en 2012 y que, desde entonces, se ha convertido en el mejor representante de los valores de la compañía.

En la actualidad, Ford Trucks cuenta con una amplia gama de modelos que incluye cabezas tractoras, rígidos de carretera y de construcción, con pesos totales superiores a las 18 toneladas y que destacan por su calidad, durabilidad y eficiencia, con opciones adecuadas para satisfacer las necesidades de todo tipo de clientes.

Una de las claves del éxito internacional de la gama de camiones pesados de Ford Trucks es su excelente TCO, fruto de unos ajustados costes de adquisición y mantenimiento, intervalos de revisión alargados que se combinan con una oferta personalizada de paquetes de mantenimiento y el uso de tecnologías de ahorro de combustible. Un conjunto de elementos que hacen de los camiones Ford Trucks la opción más inteli-

gente para cualquier negocio.

A todas estas ventajas, se suma el hecho de que Ford Trucks es la única marca del mercado que ofrece 5 años de garantía sin límite de kilometraje para todos sus vehículos de carretera y tractores; una medida que ejemplifica el lema de la compañía, Compartimos la carga, así como una clara demostración de la confianza de la marca en la calidad de sus modelos.

Ford Trucks entró en el mercado español a finales de 2012 y cuenta ya con una red de concesionarios con 24 puntos de servicio, ofreciendo plena cobertura nacional con instalaciones de primer nivel y un equipo humano altamente cualificado, con una larga experiencia en el sector transporte. Además, la asistencia en toda Europa, Norte de África y Oriente Medio queda asegurada a través de la extensa red de concesionarios con que cuenta Ford Trucks.

El balance de los primeros 24 meses se salda, por el momento, con una cuota del mercado español del 1,6%, y más de 500 clientes que valoran principalmente la comodidad de la cabina y el bajo consumo del F-Max, además de la potencia del motor EcoTorq de 500 cv y su polivalencia. Actualmente las matriculaciones del F-Max suponen el 70% del total, que se complementa con la gama Legacy de rígidos, que comienzan a verse rodar por las carreteras y municipios españoles.

En 2022 está previsto tener unidades carrozadas llave en mano, con el fin de tener disponibles unidades completas carrozadas listas para llevar.



A B R I L

Ferrocarril

SNCF GEODIS ENTRA EN EL CAPITAL DE COMSA RAIL TRANSPORT

Comsa EMTE y SNCF Geodis, rama logística y de transporte de la empresa nacional de los ferrocarriles franceses, han alcanzado un acuerdo por el que la compañía francesa entrará en el capital de la empresa ferroviaria Comsa Rail Transport (CRT).

La operación se materializará mediante la adquisición por parte TFH, filial para la actividad de mercancías de SNCF-FRET, del 25% del accionariado de Comsa Rail Transport. De esta forma, la sociedad francesa dispondrá de un representante en el consejo de administración de CRT.

M A Y O

Integración



EL GRUPO CORREIOS DE PORTUGAL UNIFICA LOS CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN DE TOURLINE EXPRESS Y CTT EXPRESSO

Tourline Express, filial del grupo Grupo CTT Correios de Portugal, ha reorganizado su máxima estructura de gobierno, en un movimiento corporativo pensado para impulsar el desarrollo empresarial, ganar en competitividad dentro de un mercado fuertemente atomizado y mejorar la eficiencia en los procesos, tanto logísticos como de gestión del negocio, según señala la compañía.

Así, la empresa paquetera ha anunciado la renovación de su Consejo de Administración, que será el mismo que el de su homóloga portuguesa, CTT Expresso

Operación de compra

NORBERT DENTRESSANGLE COMPRA FIEGE EN ITALIA ESPAÑA Y PORTUGAL

Esta nueva adquisición viene a reforzar la línea de crecimiento mediante adquisiciones que el grupo francés inició en 2007 con la compra de la británica Christian Salvesen por 365 millones, en su apuesta por situarse entre los principales proveedores logísticos mundiales.



J U N I O

Navieras

BALEARIA IMPULSA EL PRIMER PROYECTO PARA PROPULSAR FERRIES CON GAS EN ESPAÑA

Balearia ha cerrado un acuerdo con la empresa Rolls-Royce para el desarrollo del proyecto de remotorización de tres fast ferries para que puedan utilizar GNL, gas natural licuado, en lugar de gasóleo.

Además, la compañía también ha firmado un acuerdo con la ingeniería Cotenaval, que será la encargada de coordinar la ejecución de estos proyectos y velar por su óptimo progreso.

Parque logístico

PLATAFORMA CENTRAL IBERUM, EL PRIMER



ÁREA INDUSTRIAL SOSTENIBLE DE ESPAÑA

La Plataforma Central Iberum, PCI, localizada en el término municipal de Illescas, es un nuevo área industrial y logística de más de 3,5 millones de m² promovida por la compañía española Urban Castilla la Mancha.

Katoen Natie y Gazeley son los dos proveedores de espacios logísticos que han apostado por el primer parque ecoindustrial a nivel nacional y uno de los pocos de Europa, que ha sido reconocido por la Unión Europea al ser beneficiario del programa Life+.

Illescas inició su proceso para convertirse en un importante polo logístico en el centro peninsular en 2013.

J U L I O

APPUNLE
ASOCIACION DE PROMOTORES PROPIETARIOS Y USUARIOS DE NAVES LOGISTICAS DE ESPAÑA

BROOKFIELD PROPERTY PARTNERS ENTRA EN EL CAPITAL DE GAZELEY

La entrada de Brookfield en el capital de Gazeley obedece al objetivo de transformar al promotor inmobiliario desde su posición actual como una empresa de desarrollo de almacenes de logística a ser un gestor integral de activos de logística.

El promotor inmobiliario canadiense Brookfield Property Partners ha anunciado la adquisición de un primer paquete de aproximadamente el 30% del capital de EZW Gazeley Limited, compañía integrada en el holding Dubai World's Economic Zones World Group, en la que representa la primera desinversión importante en los últimos años. Gazeley, ligada en sus orígenes al retailer norteamericano Wal-Mart, fué adquirida por Dubai World en 2008 por más de 300 millones de libras.



Operador ferroviario

RENFE SE DIVIDE EN CUATRO SOCIEDADES

A finales de junio se da el visto bueno a un nuevo modelo empresarial de Renfe Operadora, que prevé la constitución de cuatro nuevas sociedades mercantiles estatales: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, y Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

La entidad pública empresarial Renfe Operadora, propietaria del 100% del capital social de las nuevas sociedades, actuará como matriz del grupo con funciones corporativas y de servicios.



SEPTIEMBRE

Correo

PRIVATIZACIÓN DE ROYAL MAIL

El Gobierno británico ha anunciado que tiene la intención de proceder a la privatización del grupo Royal Mail «en las próximas semanas». Si bien aún no

se han detallado las fechas en las que esto se vaya a llevar a cabo ni se haya decidido sobre el porcentaje de la empresa que quiere vender.

La operación culminaría con una salida a Bolsa en octubre.

Multas de Competencia

MULTAS PARA 17 EMPRESAS DE

LA PRIMERA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA

El Ministerio de Fomento presentó en noviembre de 2013 la que era la primera Estrategia Logística de España.

En este sentido, la Estrategia Logística de España, elaborada por el Ministerio en colaboración con las Comunidades Autónomas y representantes del sector, tiene como objetivos fundamentales, aumentar la competitividad de la industria a través del desarrollo de una red intermodal, de potenciar el papel de España como hub de mercancías y de reducir los costes logísticos.

También persigue lograr un sistema de transporte multimodal, seguro, eficiente y sostenible, que conecte carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

De igual modo, el documento también detalla 18 actuaciones prioritarias de la Estrategia, para mejorar la actividad logística en el país.

La primera Estrategia Logística desarrollada por el Gobierno supuso un soplo de aire fresco que, sin embargo, acabó por desinflarse.



TRANSPORTE DE CONTENEDORES

Competencia ha multado a 17 empresas de transporte de contenedores y a la patronal madrileña del sector

El organismo regulador considera probado que hubo recomendación colectiva de precios por parte de la patronal de Contenedores de la Zona Centro además del acuerdo entre empresas relacionadas con el transporte de contenedores promovido por la misma asociación en el año 2011.

OCTUBRE

Aéreo

A VUELTAS CON LA PRIVATIZACIÓN DE AENA

El Gobierno diseña un plan para la venta de hasta un 60% del capital de Aena Aeropuertos

La selección de inversores de

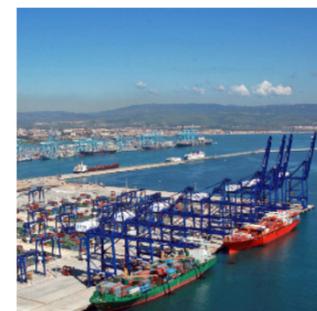
referencia, cuya participación estará entre un 5% y un 10% del total, se realizará mediante un concurso restringido, que constará de dos fases.

NOVIEMBRE

Terminales

HANJIN QUIERE SALIR DE TTI ALGECIRAS

La naviera surcoreana Hanjin Shipping está planeando vender el 49% de la TTI Algeciras, para superar la crisis de liquidez que muestran sus datos desde 2008. Esta no sería la única acción, ya que también se podría vender la terminal que posee en el puerto de Busan. Con estas maniobras, la compañía podría conseguir 300 mil millones de euros, que permitiría solventar este problema.



DICIEMBRE

Correo

PORTUGAL PRIVATIZA EL CORREO

La venta en Bolsa del 70% de los Correos estatales portugueses (CTT), supone la cuarta mayor operación de privatización desde el rescate financiero del 2011, por la que el Estado lusitano ha ingresado 580 millones de euros.

La operación se ha cerrado con una demanda que ha superado en nueve veces a la oferta y se ha llevado a cabo a través de una Oferta Pública de Venta de acciones, por la que se han colocado un total de 105 millones de acciones a 5,52 euros por acción.



ASPOR ENGINEERING, LA INGENIERÍA ESPECIALIZADA EN LOGÍSTICA

ASPOR Engineering es una ingeniería especializada en proyectos y servicios de mantenimiento integral de edificios y plataformas logísticas. La compañía está dedicada al diseño de activos para los sectores logístico, terciario e industrial.

Esa especialización le ha permitido abordar los diferentes proyectos desde dos perspectivas diferentes: por un lado, la elaboración y redacción de proyectos desde su fase inicial hasta la entrada en funcionamiento de los edificios y, por otro, el mantenimiento completo de las instalaciones durante toda su vida útil.

El objetivo principal de la empresa es garantizar la viabilidad técnica y económica de las operaciones a través de la optimización estructural de los edificios con un preciso estudio de protección contra incendios, la optimización de los espacios para garantizar los máximos rendimientos y el modelado de los edificios proyectados mediante tecnología BIM.

En ese sentido, la ingeniería dispone del Sistema de Gestión de Activos IBM Máximo Asset Management, que es el software líder del mercado mundial los últimos 20 años y el que permite una mejor implementación de la metodología BIM.

Aunque parezca obvio, no todos los edificios envejecen de igual manera, y uno de los objetivos de ASPOR es alargar su vida útil más allá de su periodo de amortización, evitando su deterioro y prolongando el valor

del activo.

La experiencia de las personas que forman su equipo junto con el uso del Gemelo Digital y el software IBM Máximo, permite a la empresa ofrecer un servicio que cumple con los más altos estándares de calidad y una planificación de las actividades que permite afrontar todos los retos con la mínima interferencia en el día a día de sus clientes, adaptándose a sus necesidades y proponiendo las soluciones más eficaces para mejorar su día a día en cuanto a bienestar y confort en sus instalaciones.

Así, desde la perspectiva de los proyectos, Aspore presume de desarrollar cada uno de ellos de una forma minuciosa, cuidando especialmente las descripciones, las justificaciones técnicas de cada disciplina, las mediciones concisas y el modelo BIM con el que generan unos planos detallados y de calidad.

Para ello, en cada nuevo reto, ponen en marcha un proceso ordenado y bien estructurado que vienen implementando a lo largo de los últimos 15 años.

Actualmente, y desde estas dos líneas de negocio, la empresa ofrece servicios como estudios previos de implantación, anteproyectos, proyectos, dirección de obra y coordinación en materia de seguridad y salud, Project Monitoring, Due Diligence, legalización de actividades y registro industrial de instalaciones y construcción y Project Management.

José María Alaña, consejero delegado de Pulsar Properties

“DE NAVES INDUSTRIALES A EDIFICIOS SOSTENIBLES Y DE VANGUARDIA”

En el 20 aniversario de Pulsar Properties, su consejero delegado, José María Alaña, analiza cómo ha evolucionado el sector logístico en España, qué papel juega la compañía y sus proyectos de futuro, con una especial atención a la rehabilitación de activos antiguos, como una expresión más de adaptación a las necesidades de los clientes

José María Alaña, consejero delegado de Pulsar Properties, es uno de los personajes clave en el panorama logístico español. Grandeza y humildad forman parte del día a día de las personas que ha contribuido para que la construcción industrial y logística sea la joya en que se ha convertido hoy en día.

- **Cadena de Suministro:** ¿Cuál es el germen de Pulsar? ¿Cómo nace y qué objetivo tiene?

- **José María Alaña (JMA):** Aunque Pulsar Properties cumple 20, en realidad comenzamos a trabajar en el sector en el año 1988 en Azuqueca de Henares. Con la primera sociedad que constituimos en Guadalajara, desarrollamos naves industriales modulares (de 200 a 5.000 m²), que construíamos en parques empresariales de calidad.

A finales de los 90 observamos que las empresas productoras del centro de Europa empezaban a externalizar el almacenaje de sus productos terminados y de los componentes que les suministraban sus proveedores y nos dimos cuenta de que había que dar un salto, para conseguir atraer a esas empresas logísticas a Guadalajara, creando nuevos espacios, en los que pudieran desarrollarse y expandirse con sus nuevos grandes proyectos logísticos.

Los almacenes tenían que adaptarse a las nuevas exigencias del mercado emergente: tener mayor altura, ser modernos y tener suficientes muelles, ya que comenzaba a aumentar el tráfico de contenedores desde diferentes partes del mundo. Creíamos que en España se necesitaba invertir en esta nueva actividad y aunque había pocas compañías nacionales que se dedicaban a la logística, estaba claro que iba a ser un sector en auge y el Corredor del Henares su mejor destino.

La creación de Pulsar Properties en el 2002, responde a la necesidad de incorporar nuevos equipos, crear nuevos espacios, atraer nuevos accionistas e inversores, para ser capaces de dar

respuesta a nuevos retos.

- **CdS:** ¿Cómo ha evolucionado el sector logístico desde entonces?

- **JMA:** El sector logístico ha evolucionado muchísimo, principalmente a raíz de la aparición y desarrollo del e-commerce y el auge de las nuevas tecnologías.

Destacaría principalmente la evolución del propio producto: La nave ha pasado de ser un almacén, a ser un edificio logístico sostenible con todo tipo de prestaciones y con diseños vanguardistas en muchos casos.

Mencionaría también la entrada en este mercado de inversores institucionales, nacionales e internacionales, que han visto en la inmovilística, un valor refugio.

Dentro de esta evolución, somos muchos más jugadores en el partido. Se ha ido profesionalizando, internacionalizando e institucionalizando. Es evidente que hay un acceso a mejor financiación, que hace que el sector logístico sea clave en la inversión financiera.

- **CdS:** En España hay muchos inmuebles obsoletos, ¿qué papel juega la reconversión de activos en el sector logístico español?

- **JMA:** En mi opinión La reconversión de este tipología de activos juega un papel clave actualmente.

Muchos de estos activos se han quedado obsoletos por el paso del tiempo o vacíos por la

La rehabilitación de inmuebles industriales y logísticos juega un papel clave por operatividad y sostenibilidad.



crisis. Algunos de ellos son claramente aprovechables, sólo necesitan una actualización para volver a formar parte de la cadena de suministro y recuperar la generación de riqueza que había en la zona.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad, rehabilitar es un concepto muy asociado a éste término. Y darle una segunda vida a recursos ya utilizados, es una manera, a mi juicio ideal, de contribuir a ser sostenible.

- **CdS:** ¿Qué proyectos de futuro tiene Pulsar en marcha?

- **JMA:** Nuestros planes de futuro a medio y largo plazo, se centran en la gestión urbanística y desarrollo de nuevos suelos, tanto en el ámbito logístico, como en el industrial, en la participación en nuevos proyectos y en la estructuración y gestión de operaciones con terceros, a través de nuestras sociedades participadas y por supuesto, en la rehabilitación.

- **CdS:** Pulsar es una empresa siempre abierta a la colaboración con otras empresas, ¿cómo se articulan estas colaboraciones y qué significan para la empresa?

- **JMA:** Pulsar Properties, promueve acuerdos de Joint Venture con distintos socios, nacionales e internacionales con el fin de unir fortalezas de diferentes empresas, aprovechando las sinergias individuales y convertirlas en nuevos proyectos de desarrollo.

Los acuerdos que alcanzamos no dejan de ser una fuente de expresión del conocimiento, permitiendo a nuestros equipos una progresión exponencial, al unir diferentes maneras de pensar, de trabajar, conocer otros mercados, etc.

- **CdS:** Además, Pulsar es una empresa que establece fuertes vínculos con las Administraciones para sacar adelante los proyectos, ¿cómo se afrontan estas relaciones?

- **JMA:** Hemos hecho promociones en diferentes comunidades autónomas, entre ellas: Cataluña, País Vasco y Castilla-La Mancha, en las que hemos encontrado siempre colaboración.

“Es imprescindible que las Administraciones vean en los actores del sector logístico interlocutores serios y comprometidos.”

Partimos de la base de que Pulsar Properties se siente vinculada al territorio en el que desarrolla sus proyectos, considerando que la colaboración público privada, es un eje vertebrador para el desarrollo económico y social.

Es fundamental, por tanto, que haya voluntad política de la Administración, tener los medios adecuados para agilizar las tramitaciones y ayudar a obtener de las compañías las garantías y ayudar a obtener de las compañías las garantías de suministros, para que proyectos de larga duración salgan adelante con garantías y seguri-



Pulsar Properties presta especial atención la colaboración a partir de una estrategia win-win sobre la que construir proyectos a partir de sinergias individuales.

dad jurídica. Como, además, es imprescindible que las Administraciones vean en los actores del sector logístico interlocutores serios y comprometidos, abiertos a colaborar en proyectos que son generadores de empleo y riqueza.

Concretamente, Castilla-La Mancha es un ejemplo de comunidad autónoma, que considera la logística como sector económico estratégico regional.

- **CdS:** Pulsar es una empresa con alma y trabaja en diversos programas de responsabilidad social, ¿cómo se articulan?

- **JMA:** A través de la Fundación Pulsar, con un modesto presupuesto, colaboramos con otras fundaciones, organizaciones, asociaciones, etc. con el firme propósito, de aportar nuestro granito de arena, gracias al esfuerzo de su Patronato, al entusiasmo y generosidad de los voluntarios y a las donaciones desinteresadas que se reciben.

Participamos activamente en programas nacionales e internacionales de inserción de jóvenes a través del deporte, colaboramos con escuelas de apoyo extraescolar, organizamos algunos eventos para niños y adultos con fines altruistas, concedemos becas de formación y apoyamos a otras instituciones en la construcción de escuelas en países del tercer mundo, etc.

- **CdS:** ¿Cuál diría que es la clave de vuestro éxito?

- **JMA:** No sé si decir "clave del éxito" es la palabra apropiada. Nosotros seguimos aprendiendo día a día y las nuevas generaciones que se están incorporando a nuestra estructura siguen nuestra filosofía. Humildemente creo que somos una pequeña empresa, que a base de mucho esfuerzo y trabajo, consigue desarrollar alguna que otra pequeña gran cosa. Nos gusta seguir en contacto con todas las personas, con las que nos relacionamos, especialmente clientes y proveedores y juntos comentar nuevas ideas y propuestas que sean interesantes para todos. Nuestra estrategia siempre es win-win. ●



El transporte por carretera está dominado por pequeñas empresas

¿LA SECULAR ATOMIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS?

El transporte de mercancías por carretera es un sector de empresas pequeñas. En los últimos diez años apenas se ha producido variación en la estructura de un sector que, sin embargo, mira al futuro sin un relevo y acuciado por la falta de conductores.

Es uno de los tópicos del sector: El transporte de mercancías es un sector muy atomizado, con empresas pequeñas.

Además, esta frase suele completarse con otra más: el pequeño tamaño de los transportistas **dificulta su capacidad para negociar** las condiciones de los servicios, y de manera particular los precios.

Todo ello es verdad, los últimos registros del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana reflejan que la media de vehículos autorizados por empresa es de **4,41 en el caso del transporte pesado**.

El registro hace una década era de **3,59**.

En el caso de los **vehículos ligeros** el registro es aún menor, con una media de 2,15 unidades por empresa. Diez años antes era de 1,93.

En la evolución de estos registros conviene tener en cuenta que entre 2008 y 2014 dismi-

nuyó la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional **a causa de la crisis financiera internacional** y también porque en 2008 se canjearon por ámbito nacional las de ámbitos comarcal y local.

Posteriormente, **en 2015 cambia la tendencia** y comienza a aumentar la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional.

Las empresas de un vehículo, las más abundantes

Si se tiene en cuenta la distribución del número de empresas, **son mayoría las empresas que tienen solamente un vehículo autorizado**, algo que es más acentuado en vehículos ligeros que en pesados.

En concreto, **un 52,9% de las 60.717 empresas** de transporte pesado público que hay en España este año tienen un único vehículo, con lo que suman 32.122.

En el caso del **transporte ligero**, 37.524 tienen

solo una unidad, con lo que suponen un 69,6% del total de 53.885 del país.

En enero de 2011, las empresas de transporte pesado con un solo camión eran un 48,3% del total. Dentro del transporte ligero, las de una única unidad hace una década contabilizaban un 67,8% del total.

Consecuentemente, en este período **ha crecido el porcentaje de las empresas de un solo camión** y, al tiempo, se ha reducido ligeramente el porcentaje de empresas de transporte ligero con un solo vehículo.

Poco peso en la flota de las empresas más pequeñas

Sin embargo, al mismo tiempo, pese a que las empresas de un único vehículo son las más numerosas, solo tienen **un 12,4% de la flota** total de transporte pesado autorizado en España.

El dato parece **estancado en torno al 12% desde 2018**.

“Las empresas de transporte pesado con un único vehículo son el 52,9% del total, pero tienen solo un 12,4% de la flota de camiones.”

Así mismo, en el caso del **transporte ligero**, este porcentaje asciende hasta el 33,3%.

Como consecuencia, parece que las empresas más pequeñas concentran poco volumen de flota, sobre todo a la vista de que las **empresas con más de cinco camiones** han pasado de ser un 53,6% del total en 2011 a suponer un 66,8% este 2022, aunque en ese período ha crecido el número total de empresas de transporte pesado en España

En definitiva, las variaciones **se producen con lentitud** en un mercado con una estructura bien definida que varía poco con el paso del tiempo.

Implicaciones

Además de la escasa capacidad de negociación con los clientes, el tamaño de empresa condiciona la **competitividad del sector**, algo especialmente sensible en un mercado que se juega a nivel europeo y en el que la comercialización de los servicios debe realizarse a mayor escala.

De igual modo, el tamaño de flota está relacionado con la **capacidad de inversión** de las empresas de transporte, algo que, a su vez, también está vinculado con la sostenibilidad de los vehículos y con su antigüedad.

De hecho, las estadísticas oficiales, en esta misma línea, confirman que la **edad media de las tractoras** para transporte nacional se ha incrementado de los 6,7 años de 2011 hasta los 7,8 de este 2022.

En paralelo, la **edad media de los vehículos rígidos** para servicios nacionales también ha pasado de los 9,6 años de 2011 a los 14,1 de este año.

Estos incrementos de la edad media del parque pesado español indican que el sector tiene un **amplio margen de mejora en términos de sostenibilidad medioambiental**, algo a tener en cuenta especialmente a la vista de las ayudas del plan europeo de recuperación.

Por cerrar el círculo, puede también concluirse que las empresas más pequeñas **presionarían los precios** a la baja.

En todo caso, el mercado parece que tiene sitio para **diferentes opciones** empresariales.

Sin embargo, también ofrece dudas de cara al futuro cómo se estructurará el sector a medida que los autónomos de mayor edad vayan abandonando progresivamente el transporte, en un **escenario de escasez de profesionales** del volante, con unas condiciones de trabajo que parecen no atraer a los jóvenes para que den un relevo adecuado. ●

MEDIA DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA



No nos podemos permitir **bajar la guardia**

Antes de nada, para poder poner en valor lo conseguido, deberíamos echar la vista atrás. Son muchos los años durante los que las organizaciones que conforman el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) se han visto en cierto modo ninguneadas por los diferentes ministros con los que hemos tratado de adecuar las normativas que son de aplicación a un sector distorsionado por múltiples factores, como la atomización, pero en especial por la desigualdad a la hora de la negociación de las condiciones de contratación.



CARMELO GONZÁLEZ
Presidente del
Comité Nacional de
Transporte por
Carretera

Nuestra actividad fue considerada durante la pandemia como esencial; pero la realidad ha demostrado que somos imprescindibles, entre otras cosas gracias a la predisposición de los profesionales que conforman las empresas y este importante aspecto ha de marcar las relaciones con nuestro sector desde ya.

Quiero remarcar, la unidad del CNTC. Esto no quita que puedan existir diferencias de criterio a la hora de abordar los diferentes temas por parte de las distintas asociaciones que la conforman. Sin embargo, el mensaje ha sido único, de ahí la fuerza que esto aporta en una negociación.

Esa historia, más llena de más sombras que luces en los últimos años, ha tenido un PUNTO DE INFLEXION tras el acuerdo trascendental que se produjo el pasado 17 de diciembre de 2021 entre el MITMA y el CNTC. Acuerdo tramitado por vía de urgencia con la publicación del RD 3/2022 en el mes de marzo lo que nos permiten poner en

valor aspectos de especial relevancia para el sector.

A los puntos recogidos en ese Real Decreto Ley, hemos de sumar otros compromisos básicamente económicos alcanzados a finales de marzo, en gran medida como consecuencia de la grave situación económica que atraviesa el sector tras los años de pandemia, de trabajar por debajo de costes y muy especialmente por el incremento brutal del coste de los combustibles.

Pese a la importancia de los acuerdos, en este momento de especial incertidumbre no nos podemos permitir bajar la guardia ni relajarnos de modo que junto con el MITMA debemos desarrollar tanto esos acuerdos, como otros puntos que a lo largo de muchos años el sector ha reclamado y que no vamos a olvidar poner encima de la mesa con el fin de poner en valor el sector.

El transportista, como cualquier otra actividad empresarial debe percibir la compensación correspondiente para cubrir sus costes, con independencia de su margen de beneficio.

“ Nuestra actividad fue considerada durante la pandemia como esencial; pero la realidad ha demostrado que somos imprescindibles ”

Y es por ello, que no me quiero olvidar de los cargadores, con los que nos sentaremos en la línea en la que siendo lícito que cada uno defienda sus intereses, no es menos cierto que nos necesitamos todos y que también deben ser protagonistas a la hora de poner en valor el transporte.

Qué pasó en



El 2014 ha sido un año en el que se han producido grandes movimientos entre las principales navieras del planeta para construir alianzas. Además, algunas empresas españolas, como Unipost y Buytrago, han pasado largos meses en el alambre.

LLEGAN LAS ALIANZAS DE LAS NAVIERAS

LLEGAN LAS ALIANZAS DE LAS NAVIERAS

2012 ha sido el año de la abdicación de Juan Carlos I y la consiguiente proclamación de Felipe VI como nuevo Rey. Ese mismo año también fallecía Adolfo Suárez, personaje clave en la Transición.

Por otra parte, en 2014 se convocó una consulta separatista

en Cataluña.

En el ámbito internacional, Rusia se anexionaba Crimea, en lo que con ojos de hoy en día se antoja como germen de lo que se vive ahora mismo en Ucrania. Mientras Cuba y los Estados Unidos recuperaron sus relaciones diplomáticas.

ENERO

Canal de Panamá



SACYR SUSPENDE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

El consorcio encargado de la ampliación del Canal de Panamá liderado por la española Sacyr Vallehermoso, Grupo Unidos por el Canal (GUPEC), ha anunciado este miércoles que suspenderá las obras ante la imposibilidad de llevarlas a cabo a los costes pactados inicialmente en el contrato.

Ferrocarril

RENFE Y ADIF SE SEGREGAN EN VARIAS SOCIEDADES CON EL INICIO DEL AÑO

Las compañías ferroviarias públicas Renfe y Adif se reestructurarán con el cambio de año de forma que la operadora se convertirá en un 'holding' del que dependerán cuatro sociedades filiales, mientras que el administrador de infraestructuras segregará a una nueva empresa los activos, los negocios y la deuda relacionada por la Alta Velocidad.

FEBRERO

Automoción

BERGÉ AUTOMOCIÓN TOMA EL CONTROL DE MITSUBISHI ESPAÑA

Bergé Automoción ha formalizado

la toma de control de Mitsubishi Motors Coporation (MMC) importador y distribuidor de Mitsubishi en el mercado nacional, tras recibir la pertinente autorización de las autoridades de Competencia para la compra de un 76% de su capital social de la distribuidora de Mitsubishi en España, que pasa a formar parte del grupo Bergé.

GNL

EL PUERTO DE BILBAO ACOGE LA PRIMERA ESTACIÓN DE SUMINISTRO DE GNL Y GNC SITUADA EN UN PUERTO EUROPEO

El grupo HAM ha abierto recientemente la primera estación de suministro de Gas Natural Licuado (GNL) y comprimido (GNC), situada en un puerto europeo, concretamente en el puerto de Bilbao, dentro de la zona de servicio Portuol. Desde esta área, cada año se dispensa más de 15 millones de litros de diésel, que es el combustible principal hasta ahora, a los vehículos de transporte que operan en el puerto.

MARZO

Concurso

BUYTRAGO CESA LA ACTIVIDAD Y ENTRA EN PRECONCURSO

Tras una semana con muy poca actividad y después de no «haberse cumplido los objetivos para poder reiniciar la actividad», tal y como había comunicado la



FCC LOGÍSTICA DA PASO A LOGITERS

La operación de venta de FCC Logística, se ha cerrado la finales de febrero de 2014 por un importe de 32 millones, lo que permitirá a FCC reducir su endeudamiento en 27 millones.

Se da así por finalizada una operación que comenzó en octubre de 2013, cuando el fondo de capital riesgo Corpfin, que había mostrado su interés en el operador logístico del grupo FCC, iniciaba el proceso de "due diligence" para analizar el estado real de la compañía.

El cambio de manos de FCC Logística supondrá la subrogación de los cerca de 3.300 trabajadores que tiene la división, que cuenta con 44 centros operativos en España y dos en Portugal, en Lisboa y Oporto, que suman más de 800.000 m2 dedicados al almacenaje y que opera una flota de más de 500 vehículos. La facturación en el último ejercicio, según FCC, ha sido de 250 millones.

Esta venta se inscribe en el marco del plan estratégico de FCC con horizonte 2015, que contemplaba un programa de desinversiones por 2.200 millones que se extienden a los activos considerados no estratégicos, fundamentalmente FCC Energía, Realia o Globalvía.

El grupo considera que Corpfin Capital aportará a FCC Logística, que a partir de ahora se denominará Logiters, el respaldo de un grupo financiero de referencia.

La constructora por su parte se centra en su negocio principal y da un nuevo paso para abandonar aquellas líneas que no forman parte de su estrategia empresarial.

Una DieselCard para todo tipo de carburante

y servicios **OnTheWay** en su ruta por Europa



Peajes



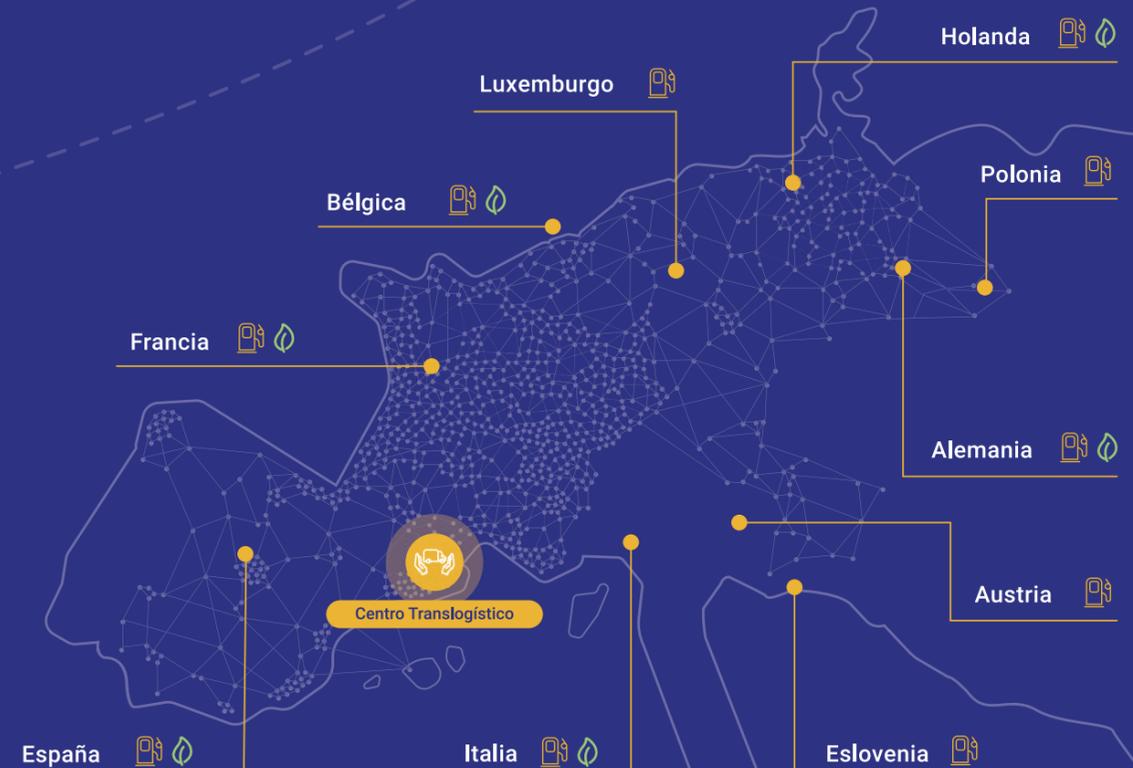
Centro Translogístico



EESS Gas



Parking vigilado



USYNCRO, LA IMPRESCINDIBLE DIGITALIZACIÓN Y COLABORACIÓN LOGÍSTICA

En estos 10 años de Cadena de Suministro hemos visto cómo desde sus páginas acompañaban la evolución del sector. La revista ha crecido con nosotros mientras ofrecía la frenética actualidad en la que vivimos.

En una década, más allá de la incertidumbre extrema, hemos sido testigos de grandes avances en el ámbito tecnológico, en los profesionales y, en especial, en el valor percibido de nuestra actividad.

Ya en 2022, en un contexto de retos constantes, podemos afirmar con rotundidad que formamos parte de un sector clave. La importancia de la logística y su impacto transversal en la industria y el consumo, nunca habían sido tan evidentes. Por ello, como desarrolladores de soluciones para sincronizar la supply chain, asumimos nuestro papel como garantes de la eficiencia y la sostenibilidad y nos sumamos a la celebración de los 10 años de Cadena de Suministro con una llamada a la colaboración de todos los profesionales.

Colaboración y sostenibilidad

Buscamos la sostenibilidad de la actividad logística y el transporte en base a la colaboración de los actores. La digitalización de los trámites y el encuentro en un mismo espacio digital, reducen considerablemente el impacto en el medio ambiente del proceso logístico de envíos. Esto permite eliminar la producción de papel y sustituir los

desplazamientos.

Los objetivos son: aportar transparencia a todos esos procesos manuales; seguridad, mediante el uso de un código único generado por tecnologías como Blockchain y sincronización a toda la cadena de suministro.

Adicionalmente, la digitalización de las operaciones también ha permitido incorporar la creación de documentos electrónicos como los Smart Contracts, el eCMR o el eBL, en orden a garantizar el cumplimiento de la inminente Ley europea eFTI de obligatoriedad para la digitalización del transporte a partir de 2024.

La democratización de la tecnología

Así, tecnologías que parecían solo al alcance de unas pocas multinacionales con muchos recursos, se ponen a disposición de la pyme dando acceso a mercados cada vez más globales.

Con el uso de Blockchain y un enfoque basado en la colaboración, se abren ante nosotros nuevos modelos de negocio, oportunidades y, sobre todo, una mejora de la competitividad de manera drástica.

Nos encontramos en un momento en el que las mismas administraciones tienen la actitud de impulsar el cambio hacia la digitalización. No podemos dejar pasar esta oportunidad. ¿Estás con nosotros?

¡Enhorabuena Cadena de Suministro! ¡A por diez años más de innovación y trabajo en equipo!



empresa, como consecuencia de las escasas recogidas y «de no poder garantizar la salida de las mismas», a mediados de marzo la empresa comunicaba a los clientes que no se realizarían recogidas, dando por finalizada la actividad «de momento», con el compromiso de realizar las entregas de las pocas mercancías que quedan en las dependencias de las delegaciones.

A B R I L

Paquetería

DESAPARECE TOURLINE EXPRESS

Desde primeros de mes, Tourline Express y CTT Expresso, ambas empresas propiedad al 100% de CTT Correios de Portugal, presentan una oferta de servicios única para toda la Península Ibérica. Las dos empresas pasarán de este modo a contar con los mismos servicios, independientemente del país de destino de los envíos, con el objetivo de incrementar el flujo comercial entre España y Portugal.

Correos

CORREOS EXPRESS, LA NUEVA CHRONOEXPRES

Correos Express releva a la antigua Chronoexpres y que se mantendrá como una empresa diferenciada e independiente dentro del grupo Correos, se ofrecerá una única cartera de productos de paquetería, que trabajará con dos redes de transporte distintas: la urgente de Correos Express y la red de transporte habitual de Correos.



Adquisición

MEDIAPOST GROUP AMPLIA SU RED LOGÍSTICA CON LA ADQUISICIÓN DE DISPATCHING

Dispatching, compañía que ha pertenecido al Grupo Pérez y Cía ha sido adquirida por Mediapost Group, filial del grupo La Poste, con el objetivo principal de aumentar nuestra penetración en la logística promocional y comercial en sectores tan relevantes como el Gran Consumo, Editorial, Laboratorio y Farmacéutico.

M A Y O

DGT

LA NUEVA LEY DE TRÁFICO ENTRA EN VIGOR

A primeros de mayo entra en vigor la nueva Ley de Tráfico, con la que el Gobierno ha tratado de corregir algunas disfunciones de la ley anterior sobre las que no se ha actuado hasta ahora, realizando adaptaciones o modificaciones centradas en aspectos que en los últimos años no han sido tan prioritarios.

Operación de compra



VOLKSWAGEN SE HACE CON MÁS DEL 90% DE SCANIA

Con este acuerdo, el fabricante alemán espera fortalecer la integración operativa de Scania, MAN y los vehículos industriales de Volkswagen, por lo que permitirá el uso común de recursos y competencias den-



tro del grupo Volkswagen.

De esta forma, Volkswagen pasa a controlar el 90,47% de las acciones de Scania, tras la suma de los títulos adquiridos y los que ya poseía en la firma escandinava, lo que representa el 96,26% de los derechos de voto.

Cambio de denominación

BROOKFIELD AGRUPA SUS ACTIVOS LOGÍSTICOS INDUSTRIALES BAJO LA MARCA IDI GAZELEY

Brookfield Property Partners ha anunciado la creación de una nueva marca para su plataforma logística global, denominada IDI Gazeley, valorada en más de 2.500 millones de euros.

La nueva marca, parte de Brookfield Logistics Properties, incorpora bajo una única identidad corporativa los activos logísticos industriales a nivel internacional de las empresas Industrial Developments International (IDI) y Gazeley, que fue adquirida en su totalidad por el fondo canadiense en junio de 2013.

J U N I O

Marítimo

FINAL PREMATURO PARA LA ALIANZA P3

El Ministerio de Comercio de China ha anunciado su decisión de no aprobar la Alianza P3, basándose en las reglas que regulan la concentración de empresas en el país asiático. La Alianza P3 era un acuerdo realizado entre las navieras MSC, CMA CGM y Maersk Line para operar sus buques de forma conjunta.

A través de un comunicado, los socios han expresado su decepción, aunque han afirmado que respetan la decisión del gobierno chino y detendrán los trabajos encaminados a preparar la red de la P3, que, por lo tanto, no comenzará a funcionar.

J U L I O

Navieras

MAERSK Y MSC PRESENTAN UNA ALTERNATIVA A LA ALIANZA P3

Poco han tardado algunas de las navieras de la Alianza P3 en buscar otras alternativas para tratar de reducir sus costes y los espacios vacíos en los buques. Maersk Line y MSC han firmado un acuerdo para compartir el espacio en buques, un 'Vessel Sharing Agreement' (VSA), en las rutas Transatlántica y Transpacífica entre Asia y Europa durante diez años. Este acuerdo, que se conocerá como 2M, reemplazará todos los VSAs que Maersk Line tiene en estas rutas.

En este acuerdo se incluyen 185 buques con una capacidad aproximada de 2,1 millones de TEUs.

Aéreo

EL GOBIERNO AUTORIZA LA ENTRADA DE CAPITAL PRIVADO EN AENA

El Gobierno da el visto bueno a la entrada de capital privado en Aena, permitiendo en concreto a la entidad pública empresarial Enaire, antes denominada Aena E.P.E, iniciar los trámites para el proceso de entrada de capital privado en la misma.

Finalmente, la privatización parcial de Aena se desarrollará en dos fases. La primera etapa de selección de un 'núcleo estable' de accionistas que podrán adquirir conjuntamente hasta el 21%, pasando posteriormente las acciones restantes a una Oferta Pública de Venta (OPV).

“Las navieras han realizado diversos movimientos empresariales de colaboración a lo largo de todo 2014.”

SEPTIEMBRE

Navieras

NUEVA ALIANZA 'OCEAN THREE'

CMA CGM ha anunciado este lunes 8 de septiembre el acuerdo con las navieras China Shipping Container Lines (CSCL) y United Arab Shipping Company (UASC), por el que se establece una nueva alianza denominada 'Ocean three'.

La nueva alianza refleja la tendencia actual que experimenta el sector marítimo hacia la concentración. Después del fracaso sufrido por las tres principales navieras en el transporte de contenedores, ante la negativa por parte de las autoridades chinas de permitirles la creación de la soñada Alianza P3, las navieras han seguido buscando alternativas a esta.

OCTUBRE

Carretera

SE SUSPENDEN LAS 44 TONELADAS EN CATALUÑA

La regulación por la que se autorizaba de vehículos de transporte de mercancías con 44 toneladas de MMA a circular por las carreteras de Cataluña, ha quedado sin efecto a partir del 30 de septiembre. Esta normativa fue aprobada en diciembre de 2012 por el Servicio Catalán de Tráfico y ha estado en vigor un año y nueve meses.

NOVIEMBRE

Ferrocarril

PRIMER TREN DE MERCANCÍAS DIRECTO ENTRE CHINA Y ESPAÑA

El primer tren de mercancías que unirá directamente China con España ha partido este martes, desde la ciudad oriental china de Yiwu, uno de los principales centros mundiales de fa-



bricación de productos de consumo doméstico, con destino a Madrid.

El tren, con 82 vagones, tardará 21 días en cubrir los 13.000 kilómetros de distancia entre tierras chinas y españolas, en los que cruzará otros seis países: Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania y Francia.

Navieras

CMA CGM ADQUIERE LA NAVIERA ALEMANA OPDR

La naviera alemana opera actualmente nueve servicios que

HAPAG-LLOYD Y CSAV FIRMAN UN ACUERDO DE FUSIÓN Y CONSTITUYEN LA CUARTA NAVIERA A NIVEL MUNDIAL

Hapag-Lloyd y la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), han firmado un acuerdo de fusión de sus negocios de portacontenedores, lo que dará lugar a la cuarta mayor naviera a nivel mundial.

La nueva Hapag-Lloyd contará con una flota de alrededor de 200 buques portacontenedores, cerca de 1 millón de TEUs de capacidad, volúmenes de carga transportados de 7,5 millones de TEUs anuales y volumen de negocios combinados por

sobre 9 billones de euros. La oficina principal de la compañía permanecerá en Hamburgo y, adicionalmente, contará con una sede regional en Chile para su negocio latinoamericano.

A cambio de la aportación de su negocio portacontenedores, CSAV con el 30% de la propiedad de la nueva sociedad, se convertirá en uno de los principales accionistas de Hapag-Lloyd, junto con HGV (Ciudad de Hamburgo) y Kühne Maritime.



conectan la Península Ibérica con el norte de Europa, las Islas Canarias y Marruecos.

DICIEMBRE

Megacamiones

EL GRAN CONSUMO SOLICITA LA INTRODUCCIÓN DE LOS MEGA CAMIONES EN ESPAÑA

AECOC ha solicitado al Ministerio de Fomento la aprobación del aumento de las capacidades de carga en los vehículos industriales destinados al transporte de mercancías por carretera.

Concretamente, desde la asociación solicitan la entrada en circulación de vehículos de 44 tn en España, así como la de los megacamiones de 25,25 m en configuración modular y con masa máxima de hasta 60 tn.

Del mismo modo, desde AECOC se considera también conveniente aprobar una altura máxima de los vehículos de 4,5 m, sin restricciones.

“En 2014 el sector de fabricantes de vehículos industriales se movía.”

Por el buen camino

Palibex nació para ser la red de palettería más rápida del mercado y ofrecer la mayor calidad de servicio. Y, al cumplirse nuestro X Aniversario, podemos decir sin temor a equivocarnos que lo hemos conseguido.

Contamos con los servicios más rápidos del sector y nuestro modelo operativo es el más limpio y con menor índice de roturas. Pero, además, nos propusimos un proyecto aún más ambicioso al que, poco a poco, nos vamos acercando: modernizar el transporte y la logística a través de las personas.



JAIME COLSA
Fundador y consejero delegado de Palibex

Cuando comenzamos a operar, lo hicimos afrontando el reto de adaptar a nuestro país un modelo de negocio controlado por los grandes grupos de logística internacionales.

No ha sido fácil, pero es otro de los objetivos cumplidos gracias a la red de franquiciados que nos acompaña.

A lo largo de esta década, hemos crecido a un ritmo anual medio del 20% y nos hemos expandido por todo el país. Un crecimiento detrás del que se encuentran una serie de factores diferenciadores como un exigente sistema de gestión de la calidad, un modelo de red más directo o una operativa única. Pero, por encima de todo, la clave ha sido rodearnos del mejor equipo, no solo de franquiciados, también de empleados, proveedores y colaboradores en general.

De todas las crisis que ha atravesado el sector y de las que surgirán a partir de ahora hemos salido reforzados gracias al poder del equipo. Por eso, al cumplirse nuestro X Aniversario, nos sentimos preparados para conseguir todo aquello que nos proponíamos. No en vano, en este tiempo hemos cumplido hitos que nos parecían inalcanzables como lanzar los servicios más rápidos del sector, aparecer en los medios más prestigiosos del mundo o, recientemente, ser incluidos por Forbes entre "las 75 mejores empresas para trabajar en España".

Ver a Palibex en esta lista anual de la revista Forbes, elaborada a partir de un estudio independiente de Sigma Dos, demuestra que nuestros empleados disfrutaban de su trabajo y que hemos sido capaces de crear un clima laboral y una cultura corporativa propia que les ayuda a crecer personal y profesionalmente y a ser un poco más felices.

“Comenzamos a operar afrontando el reto de adaptar a nuestro país un modelo de negocio controlado por los grandes grupos de logística internacionales”

Esa es la verdadera meta de Palibex y la forma de visibilizar el mundo de la logística para que pueda atraer el talento de las nuevas generaciones de profesionales.

Ewals, apuesta por la multimodalidad

LA MULTIMODALIDAD ES LA NUEVA NORMALIDAD

Según Pedro López Minuesa, director ejecutivo de la región Europa Sur de Ewals, la multimodalidad se ha convertido en una operativa normal y muy demandada por los clientes.

Lentamente, pero con paso firme, aupada en su capacidad para mover grandes cargas, al mejor coste y con el menor impacto medioambiental, la multimodalidad se va haciendo hueco.

En este paso adelante también han tenido mucho que ver las necesidades de los clientes en términos de RSC y de sostenibilidad, así como la legislación europea del Paquete de Movilidad, que implica un incremento de costes en un transporte por carretera que, además, se enfrenta a una escasez de conductores sin precedentes.

Todo ello hace, como explica Pedro López Minuesa, director ejecutivo de la Región Europa Sur de Ewals, que «la multimodalidad se haya convertido en una operativa normal y muy demandada por los clientes, cuando hasta hace bien poco era considerado algo un poco exótico».

Experiencia en el modelo de negocio

Sin embargo, López también señala que tras esta evolución se encuentra un modelo de negocio en el que Ewals lleva trabajando los últimos treinta años y que ha ayudado a la compañía a adaptarse mejor a la situación que ha dejado la pandemia.

En este sentido, el director ejecutivo de Ewals también hace referencia a la adaptación que ha

hecho la empresa de su modelo de transporte en la península ibérica con el fin de establecer circuitos que han permitido que se mantenga un alto nivel de servicio, mientras que, a la vez, se ha conseguido que los conductores duerman en casa el 90% de las ocasiones.

“ Pedro López asegura que realmente hay mercado para la multimodalidad y aboga por expandir las conexiones.

En definitiva, según explica López, «se trata de tener poca rotación en los medios con un coste sostenido» a través de una forma de trabajar que también se utiliza en otros grandes países europeos como Polonia o Alemania, en las que son necesarios trayectos concretos para cubrir amplias zonas de territorio.

Para ello, la península ha quedado dividida en diferentes áreas en las que se han establecido circuitos de transporte fijos que permiten una gran regularidad.

Además, la iniciativa también permite a las empresas de transporte y los autónomos que trabajan con Ewals contar con una previsión de ingre-

Ewals mueve unas 2.500 cargas al mes con origen o destino en España y Portugal.



tos regular y, de este modo, poder ajustar los costes, evitando de paso que los chóferes salgan a buscar mejores oportunidades laborales.

Hacer frente a la realidad de mercado

Pedro López reconoce también las dificultades que tiene la multimodalidad para conseguir un desarrollo adecuado en España, aunque, de igual modo, también señala que los cambios legales están haciendo que las empresas de transporte por carretera empiecen a mirar hacia la multimodalidad como una alternativa realista y eficiente.

Pese a esta carencia endémica del mercado español, Ewals ha hecho una apuesta de futuro por buscar nuevos nichos de mercado y nuevos sectores, identificando aquellos con mayores sinergias. Según López, «realmente hay mercado para la multimodalidad y si hubiera más conexiones en los puertos, mayor sería este mercado».

Hacia la diversificación

Esta realidad le ha permitido a la compañía entrar en otros segmentos más allá de la automoción que, desde hace largo tiempo, es uno de los clientes más fieles del transporte multimodal.

Así pues, Ewals cuenta a día de hoy con clientes en diferentes sectores, como los del papel, del packaging y del retail, entre otros.

«Nos dimos cuenta en la pandemia de que la dependencia de un solo sector era muy peligrosa, por lo que se está diversificando cartera de clientes y sectores de manera consciente».

En este contexto, el directivo de Ewals, que comprende los mercados español, portugués e italiano, ve el 'Brexit' como una oportunidad, aunque no exenta de problemas.

Según su criterio, «a nivel comercial hemos tenido más demanda, pero a nivel operativo la situación ha sido mala por el impacto que ha tenido entre los conductores del Reino Unido y por el incremento de los costes».

Ewals maneja en la península ibérica una flota subcontratada de unas 170 tractoras.

Con respecto al panorama actual y al futuro próximo, López hace un diagnóstico optimista, con un primer trimestre de 2022 bastante positivo porque, según sus datos, la demanda se ha seguido manteniendo.

Sin embargo, López es consciente de la incertidumbre que domina el panorama económico internacional y señala que esta situación puede cambiar en cualquier momento, aunque, por ahora, no se detecta bajada de volúmenes, ni caída en la demanda.

Ewals realiza unas 2.500 cargas internacionales al mes en la península ibérica. De ellas, la mitad salen por la costa este y la otra mitad por el noroeste.

En España y Portugal, la compañía maneja una flota subcontratada de 170 tractoras que se complementan con los 4.000 semirremolques que tiene Ewals en toda Europa.

Los principales mercados en que trabaja la empresa desde la península se encuentran en el Reino Unido, Irlanda y los países escandinavos, junto con los del Benelux. ●

Pedro López Minuesa, director ejecutivo de la Región Europa Sur de Ewals





Cadenas de suministro complejas y alargadas

¿FRENO A LA GLOBALIZACIÓN?

La pandemia ha supuesto un freno a la globalización del comercio. Sin embargo, con la crisis aún por cerrar, crecen las voces que llaman a devolver algunas industrias críticas a los Estados Unidos y Europa, mientras China juega un papel cada vez más predominante a nivel global.

Las nuevas tecnologías han llevado la globalización hacia un nuevo terreno en el que la interconexión a nivel mundial se hace casi en tiempo real.

Décadas de comercio interconectado y deslocalización de gran parte de la producción industrial desde los países más desarrollados hacia otras zonas, principalmente en el sureste asiático han hecho que el tradicional y hegemónico eje comercial que cruza el Atlántico se haya desplazado desde comienzos del siglo XXI al Índico y al Pacífico.

Desde 2019, la pandemia de covid-19 se ha convertido en una prueba de fuego para este proceso con sus pros y sus contras, pero que, a decir de muchos expertos, sin ningún género de dudas ha contribuido a aumentar la riqueza en diversas zonas del globo.

El regreso de las industrias

De hecho, con motivo de las restricciones de movilidad por cuestiones sanitarias y de las

alteraciones que se han producido en las cadenas de suministro globales, han crecido las voces que han pedido el regreso de algunos sectores productivos a Europa y los Estados Unidos, principalmente de aquellos productos básicos y más estratégicos.

Sin embargo, este proceso de reindustrialización no es sencillo de acometer, tanto por instalaciones, como por construcción de cadenas de suministro extremadamente complejas y alargadas.

“ El eje comercial mundial ha girado hacia los flujos entre China y los Estados Unidos.

Además, como constatan los datos del Índice de Conectividad Global que elabora DHL, la globalización, aunque está menos avanzada de lo que podría pensarse, también es mucho más resistente de lo que parecía y, en este mismo sentido, parece que tras caer ligeramente en 2020, pese al duro impacto de la pandemia, también muestra signos de recuperarse en 2021.

El comercio internacional parece recuperarse lentamente tras la crisis sanitaria

De hecho, parece que los intercambios que se realizan a mayores distancias, especialmente en los trayectos entre China y los Estados Unidos, han crecido más durante la pandemia que los que se realizan entre países vecinos, ámbito en el que mayormente se mueve el comercio internacional.

Queda a la espera de ver cómo afecta al comercio global la invasión rusa de Ucrania, una nueva crisis que afecta a todo el conjunto de la economía del planeta, toda vez que Rusia y Ucrania son, respectivamente, dos de los principales productores globales de petróleo y de algunos productos agrícolas fundamentales, como cereales y maíz.

China, la ¿nueva? potencia

Más allá de cuestionar la globalización, la pandemia ha puesto sobre el tapete las ingentes y estratégicas capacidades que ha ido acumulando China hasta hacerse con un lugar destacado por derecho propio en la economía mundial.

En concreto, informes estadounidenses señalan que China tiene identificado el transporte marítimo como un interés nacional vital, en el que el Gobierno ha ejercido un control cada vez más significativo.

De hecho, estos mismos análisis reflejan que los tres mayores fabricantes chinos, que son empresas públicas, controlan más del 86% del suministro mundial de chasis intermodales y esas mismas empresas fabrican más del 95% de los contenedores en el mercado mundial, según un informe oficial del Gobierno estadounidense.

Esto, según el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, condiciona profundamente el mercado pese al interés que tienen los exportadores chinos en mantener las exportaciones de mercancías.

De igual manera, el trabajo señala posibles injerencias de las autoridades chinas en los flujos internacionales de contenedores durante la pandemia con el fin de beneficiar al país en un contexto de fuerte crisis sanitaria global que ha derivado en sendas crisis sociales y económicas.

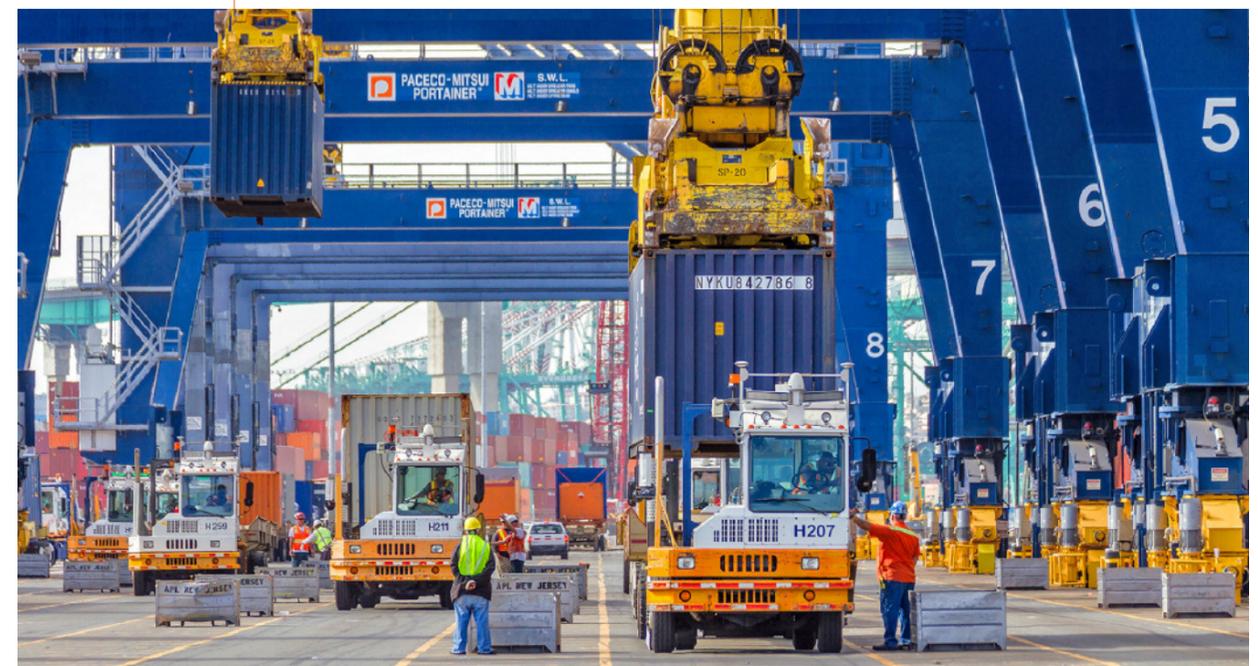
Algo parecido, aunque no tan evidente, pasa en el comercio electrónico, un segmento en el que China copa la mitad de las ventas del comercio minorista on-line, según la Unctad, con algunos de sus plataformas de e-commerce colocadas entre las que mayores volúmenes de negocio generan.

Globalización, motor de prosperidad

Tras el paréntesis de la crisis sanitaria, parece que los volúmenes de comercio internacional se han recuperado a finales de 2021.

De hecho, incluso habrían recuperado las cifras que se registraban en 2019, antes del impacto de la pandemia.

Sin embargo, la crisis parece lejos de cesar definitivamente, sobre todo con la invasión de Ucrania, aunque, en todo caso, como señala el Índice de Conectividad Global de DHL, la globalización puede actuar como acelerador de la recuperación, especialmente si se toman medidas para reparar las vulnerabilidades que ha dejado al descubierto la pandemia. ●



Diez años para frotarse los ojos

Cadena de Suministro, revista de referencia del sector logístico celebra 10 años, con un año de retraso por la condenada pandemia. Pero eso me permite hermanarme con ellos en mi décimo aniversario de acceso a la Dirección General de Gran Europa: 2012

2012 fue el título de una película cuya base era la antigua hipótesis del fin del mundo durante el año 2012, basada en las lecturas del calendario maya, cuyos inscritos narraban el fin de una era bajo cataclismos que arrasaban al mundo. Y entonces casi parecía que iba a ser así. Llevábamos tres años en los que yo decía que estábamos en una tormenta y no se veía la claridad por ningún lado, y parecía, eso, que se iba a acabar el mundo.

Y en esas circunstancias tan duras, me toca estrenar el puesto. En nuestro sector, no se hacía casi nada, no se alquilaba casi nada, pero yo veía que las rentas no bajaban tanto como en otros sectores, ni el porcentaje de vacíos era tan alto.

En la primera reunión del Consejo de la Empresa que compartíamos con Metrovacesa desde 1996, y que yo presidí en mi etapa en esa empresa, le dije al que ocupaba el que había sido mi puesto: "compararemos euro a euro, desde el 2000, la rentabilidad obtenida por cada euro invertido en oficinas o por cada euro invertido en logística". La respuesta no tenía duda. La caída porcentual de rentas fue menor, los vacíos mucho menores y la rentabilidad, por tanto, mucho mayor. Glamour, menos, pero rentabilidad mucha más.

Y cuando la tormenta amainó el sector in-mologístico emprendió un recorrido que en estos 10 años le ha llevado de ser el patito feo del sector inmobiliario a convertirse



JESUS LACASIA
Director General de
Gran Europa

en la estrella, con el efecto "pandemia" como empujón final en este desarrollo por la afección de dicha pandemia a oficinas, centros comerciales y hoteles y el despegue del comercio electrónico, con su influencia en la logística.

Viendo la tendencia, se puede comprobar que las rentabilidades han caído hasta niveles por debajo del 4%, superando a los centros comerciales y acercándose a las oficinas prime, cuando en 2012 la logística estaba en niveles del 9% con más de tres puntos de diferencia con respecto a oficinas y centros comerciales. Se ha multiplicado por más de dos la superficie promovida y alquilada

La inversión en logística ha pasado de 53 millones de euros en 2012 a 2.919 millones en 2021, y de ser marginal respecto a otros sectores inmobiliarios a ser el sector en el que más se invirtió en 2021.

Y todo esto acompañado con una llegada masiva de actores nuevos al sector, promotores, constructores, inversores nacionales y fondos extranjeros, que aún hoy siguen llegando, atraídos por estos datos y por las perspectivas de futuro positivas que hay por las diferencias de ratios que aún tenemos con otros países de nuestro entorno. Desde la óptica de 2012, para frotarse los ojos.

Pero hay algún nubarrón en el horizonte. Las rentas no han subido en la misma proporción. La compresión de rentabilidades ha permitido que los incrementos de coste de suelo, que no de construcción (hasta hace un año) no se hayan trasladado a rentas. Y desde hace un año tenemos el ambiente de subida de costes de construcción y de inflación general, y de inestabilidad por la guerra y por la pandemia, que hace que todo sea mucho más complicado de prever.

Qué pasó en



El 2015 ha sido un año de grandes operaciones de concentración en el mercado logístico europeo. Una de ellas, la de TNT llegó por fin a término después de la fallida adquisición por UPS.

LLEGA A SU FINAL EL CULEBRÓN DE LA COMPRA DE TNT

LLEGA A SU FINAL AL CULEBRÓN DE LA COMPRA DE TNT

2012 fue un año terrible en Francia por los atentados terroristas que sacudieron París en enero. Dos meses después tuvo lugar el siniestro deliberado de un avión de Germanwings.

En España, durante el ejercicio las elecciones municipales y autonómicas alumbraron un nuevo mapa político marcado también por el crecimiento que iba tomando el desafío independentista en Cataluña.

ENERO

Marítimo

SE INICIA LA LÍNEA ENTRE VIGO Y NANTES

La autopista del mar Vigo-Nantes se ha puesto en marcha a primeros de año con la introducción de una tercera frecuencia y un segundo buque por parte de Suardiá, tanto la naviera como las instituciones públicas que se han reunido en el puerto de Vigo se han mostrado optimistas en el futuro desarrollo de la línea.



Carretera

TRANSAVAL SE FUSIONARÁ CON IBERAVAL

La operación viene motivada por la ley que obliga a las sociedades de garantía recíproca a contar con un capital mínimo de 10 millones de euros, ya que el actual de Transaval asciende a 2,5 millones.

FEBRERO

Operador

DE TRANSABADELL A TSB

El impulso de la actividad internacional de Transabadell, su expansión geográfica y su nivel tecnológico y de calidad requerían un cambio en la representación de su identidad corporativa, que se ha mantenido inalterable desde hace bastantes años, para poder comunicar de forma más eficiente, actualizada y global su realidad actual.

La nueva marca TSB acompaña

ñará al operador de paquetería industrial, a partir de ahora, en el camino hacia la calidad total. Es sencilla, simple y fácil de comunicar pero, sobre todo, mantiene la personalidad de la compañía y los valores que se han ido consolidando y fomentando a lo largo de los últimos 50 años.

Semirremolques

LECITRAILER CELEBRA SU 25 ANIVERSARIO

Con una producción total en estos años que se sitúa en el entorno de las 100.000 unidades, el fabricante de Casetas forma parte por derecho propio del club de los fabricantes con dimensión "europea y total".

MARZO

Navieras

HAMBURG SÜD UNIFICARÁ SU FLOTA CON LA DE CCNI

La naviera mantendrá la marca de CCNI y algunas de sus áreas de manera independiente, pero la flota de portacontenedores se fusionará con la de la naviera alemana.

Cambio de nombre

SEUR INTEGRA SU NEGOCIO INTERNACIONAL EN LA MARCA DPDGROUP

El lanzamiento de la nueva marca DPDGroup para todo el grupo Geopost en Europa, supone la integración bajo una marca única con el objetivo de convertirse en el primer operador de transporte urgente de Europa.

No obstante en el caso de Seur, se mantiene la marca para su actividad en España, debido al



OFERTA PÚBLICA DE VENTA DE ACCIONES DE AENA

Aena ha fijado en 58 euros por acción el precio definitivo de su Oferta Pública de Venta (OPV), con el que debutará en Bolsa este miércoles 11 de febrero, sacando al mercado el 28% de su capital.

Así, el gestor de aeropuertos españoles ha establecido este lunes 9 de febrero el precio más alto de la horquilla en la que oscilaban las acciones, entre los 53 y los 58 euros, valorando en 8.700 millones de euros el total de la sociedad.

Esta horquilla de precios, fijada en un principio entre los 43 y 55 euros, había aumentado recientemente el precio mínimo por acción.

"fuerte reconocimiento" que esta denominación tiene en el mercado español, que llega al 56% en cuanto a notoriedad y a un 89% en notoriedad espontánea, e incorporará como "segunda marca" la común DPDGroup, como seña de pertenencia al grupo internacional.

De igual forma se mantienen las marcas Chronopost para el mercado francés e Interlink Express para el mercado británico

En 2015 se puso fin al culebrón que supuso la venta de la neerlandesa TNT, no sin gran controversia.

ABRIL

Operación de compra

NORBERT DENTRESSANGLE ADQUIRIDA POR LA AMERICANA XPO LOGISTICS



XPO Logistics adquirirá la compañía francesa de logística y transporte Norbert Dentressangle por 3.240 millones, según han informado ambas empresas en un comunicado conjunto.

El consejo de supervisión de Norbert Dentressangle ha aprobado por unanimidad el 'Memorandum de Entendimiento' sobre la oferta pública de compra, precisa el comunicado, según el cual se espera que la transacción se cierre en el segundo semestre de 2015.

Adquisición

MEDIAPOST GROUP AMPLIA SU RED LOGÍSTICA CON LA ADQUISICIÓN DE DISPATCHING

Dispatching, compañía que ha pertenecido al Grupo Pérez y Cía ha sido adquirida por Mediapost Group, filial del grupo La Poste, con el objetivo principal de aumentar nuestra penetración en la

logística promocional y comercial en sectores tan relevantes como el Gran Consumo, Editorial, Laboratorio y Farmacéutico.

MAYO

Navieras

MAERSK, MSC Y MOL COMPARTIRÁN BUQUES EN DOS LÍNEAS

Maersk Line ha anunciado del acuerdo alcanzado para compartir buques (Vessel Sharing Agreement - VSA) con Mediterranean Shipping Company (MSC) y Mitsui OSK Lines (MOL) en los servicios entre Asia y la costa este de Sudamérica.

JUNIO

Marítimo

LOGISFASHION REFUERZA SU POSICIÓN

Este año dio comienzo el proceso de entrada de capital privado en Aena.



INTERNACIONAL

Tras más de un año analizando el mercado colombiano, Logis-fashion inicia ahora una nueva etapa en el país latinoamericano de la mano de un importante socio local, lo que le permite contar desde un primer momento con centros logísticos en Bogotá y Cartagena.

La idea de Logis-fashion de contar con varias plataformas en el país permitirá ofrecer a sus clientes mejores tiempos de tránsito y optimizar los costes logísticos, proporcionándoles así la mejor calidad de servicio.

Intermodal

TU EQUIPO PARA PROYECTOS LOGÍSTICOS

tpf
CONSULTING

aspor
ENGINEERING



ASESORÍA DE INVERSIONES



CONSULTORÍA INMOBILIARIA



SERVICIO INTEGRAL DE INGENIERÍA



MANTENIMIENTO DE ACTIVOS

www.tpfconsultora.es
www.aspor.es

661 73 73 73 | 902 107 500

¡A por otros 10 años más!

Primero de todo, me gustaría subrayar el excelente trabajo que Cadena de Suministro ha estado realizando durante sus primeros 10 años de vida. Lo cierto es que no brindamos el tiempo que deberíamos a valorar la dedicación que ponen los medios de comunicación del sector logístico. Si bien ahora esta industria tiene el reconocimiento que se merece por parte de la sociedad gracias al extraordinario esfuerzo de los profesionales del sector durante la pandemia, la logística no tenía ni mucho menos tanta visibilidad como ahora.

Muchas cosas han cambiado durante estos últimos años. Los avances tecnológicos del sector son innegables. La sostenibilidad ya forma parte de la toma de decisiones de las empresas logísticas, que día tras día ponen de su parte para introducir relevantes innovaciones tecnológicas al mercado para reducir la huella de carbono en nuestro país. La entrada de camiones 100% eléctricos en España en los últimos dos años es un claro ejemplo de ello.

Pero también la automatización de almacenes. Según contó Cadena de Suministro hace unos meses, el mercado mundial de la logística para e-commerce creció un 20% en 2021, siendo las regiones de Asia-Pacífico, Norteamérica y Europa las más representativas en cuanto al volumen y al aumento registrado. Si bien Asia-Pacífico sigue siendo el mayor mercado de logística de e-commerce, se prevé que Norteamérica la desbanque antes de 2026. Y por eso se hace imprescindible contar



CRISTIAN OLLER
Director General de
Prologis España

con edificios logísticos totalmente preparados y conectados para acoger grandes operativas de e-commerce.

Dos datos más que apuntalan la necesidad de smart buildings que impulsen la eficiencia y la agilidad de las operativas logísticas en nuestro país. Por un lado, se prevé que en 2025 el 14% de las ventas que se realicen en España sean online, pasando de una tasa de penetración del 3,5% en 2015 y del 8,7% en 2020, lo que nos convertirá en uno de los mercados que registran un crecimiento más sólido del e-commerce en todo el mundo. Por otro lado, España fue el único país europeo donde creció el comercio electrónico en el primer trimestre de 2022. Mientras a nivel global se redujeron las compras un 3%, en nuestro país se generó un aumento del 6% entre los meses de enero y marzo de este año. Sin duda, unas cifras de las que estar orgullosos.

“La sostenibilidad ya forma parte de la toma de decisiones de las empresas logísticas, que día tras día ponen de su parte para introducir relevantes innovaciones tecnológicas”

En definitiva, el sector logístico va a seguir tirando del carro de España, de cuya economía ya es uno de los motores tractores. Desde Prologis queremos que Cadena de Suministro siga haciéndose eco de este crecimiento, que prevemos largo, constante y muy beneficioso para nuestro país. ¡A por otros 10 años más!

HUTCHINSON COMPRA EL 20% DE LA TERMINAL MARÍTIMA DE ZARAGOZA TMZ

La Terminal de Contenedores Barcelona Europe South Terminal (Best) del puerto de Barcelona, miembro del grupo chino Hutchison Port Holdings, ha adquirido el 20% de la terminal interior Depot tmZ Services, que opera la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ).

Esta adquisición permitirá a ambas plataformas ampliar su zona de influencia en España y el sur de Francia, ya que la terminal zaragozana encaja «a la perfección» con la Terminal BEST, según han indicado desde esta última.

J U L I O

Operadores

UN FONDO COMPRA LA FILIAL ESPAÑOLA DE BARLOWORLD LOGISTICS

Atrian Technical Services (ATS), perteneciente al fondo de inversión PHI Industrial, ha adquirido la filial española del grupo Barloworld, Barloworld Logistics, con el objetivo de ampliar su oferta de servicios, creando una nueva división llamada 'Atrian Supply Chain'.

Carretera

COMPETENCIA MULTA A 12 EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, ha multado con un total de 8,85 millones de euros a 12 empresas del mercado de transporte de frigoríficos por carretera y a la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida, Atrfie.

Inmobiliaria

MERLIN PROPERTIES

TRILUX, O CÓMO APLICAR LA SOSTENIBILIDAD EN LOGÍSTICA A TRAVÉS DE LA ILUMINACIÓN

Los principales retos a los que se enfrentan las cadenas de logística y distribución son la optimización de la eficiencia en todas las áreas de la cadena de valor, una mayor integración de los servicios y la precisión de los procesos.

La clave para superar estos retos está en construir una infraestructura preparada para el futuro, para ello Trilux se ha convertido en un proveedor de soluciones, que gestiona proyectos de forma integral y eficiente.

Por la alta eficiencia y vida útil prolongada, las soluciones Inteligentes interconectadas como LiveLink garantizan unos costes de funcionamiento reducidos, además de adaptarse a todas las necesidades. La interconexión de las luminarias, la combinación con sensores y la conexión a la nube abren la puerta a nuevas posibilidades de control y supervisión. La red de iluminación se puede equipar con componentes IoT mediante plug&play convirtiéndose en parte integral y motor de la digitalización.

Soluciones sostenibles en iluminación

Las ventajas que los sistemas de Trilux aportan en inmologística permiten reducir hasta en un 85 % los costes de explotación. El ahorro, la eficiencia energética y el alto grado de sostenibilidad en los procesos de certificación logran que estos espacios obtengan las certificaciones como Breeam o Leed, adaptándose a diferentes

requisitos técnicos y de conectividad. Además, las emisiones de CO₂ pueden reducirse de manera sostenible.

La solución de iluminación es un componente central de la construcción sostenible de un edificio y tiene mucha influencia sobre la obtención de las certificaciones como *Green Building*. Algunos aspectos destacados son el uso de materiales reciclables o el diseño eficaz de las luminarias a través del ecodiseño.

La sostenibilidad respecto al diseño de la instalación permite una reducción en el uso de materiales y de las propias luminarias. Además, la introducción de elementos de control, como los sensores aumentan la eficiencia.

Por otro lado, los servicios digitales de Trilux permiten la supervisión de los datos de servicio relevantes como, por ejemplo, el consumo energético durante el funcionamiento. Entre las herramientas que TRILUX pone a disposición de todos los profesionales, se encuentra la calculadora de eficacia que permite llevar un control de la sostenibilidad energética.

Una solución de iluminación limpiamente planificada también tiene en cuenta los gastos, los potenciales de ahorro y las posibilidades de financiación. Los clientes que quieren realizar sus instalaciones con balance neutro, disponen de diferentes modelos de financiación de Trilux que protegen el capital propio, manteniendo el propio margen de maniobra.





VIAJA CON ANDAMUR EN TUS RUTAS POR EUROPA

En Andamur somos especialistas en ofrecer servicios integrales al transportista en sus rutas por Europa.

Desde hace 35 años ponemos a disposición del transportista todo lo que necesita en sus rutas desde el inicio de su trayecto y hasta su regreso a casa: tarjetas de combustible, dispositivos de peajes, recuperación de IVA e impuestos especiales, formación en ruta, entre otros.

Disponemos de siete áreas de servicio propias en España, destinadas al transporte profesional y más de 700 asociadas en las principales rutas en 9 países europeos: España, Francia, Alemania, Luxemburgo, Austria, Bélgica, Eslovenia, Luxemburgo, Países Bajos y Polonia.

Nuestras áreas cuentan con una gran variedad de servicios diseñados única y exclusivamente pensando en el bienestar de los transportistas: restaurantes, hotel, tiendas, supermercado, lavanderías, parkings de seguridad e incluso, un gimnasio en Andamur La Junquera.

Recientemente se ha puesto en marcha Andamur La Junquera-Llers situada estratégicamente en el camino a la frontera y creada para reducir los tiempos de repostaje y optimizar las rutas de transporte a Europa.

Andamur ofrece también una amplia gama de tarjetas de combustible, diseñadas para cubrir las necesidades de sus clientes, sea cual sea el tamaño de su flota.

Cabe destacar, Andamur ProEurope, una única tarjeta que permite repostar en toda su red. Habilitada para realizar el pago de carburante, Adblue, GNL y GNC y parkings de seguridad Andamur. Además, conscientes de la importancia que tiene para sus clientes la seguridad, dispone de alertas antifraude y límites de seguridad. Además, con el uso de airCODE, garantizamos la seguridad total en el momento del repostaje.

En sus áreas de servicio propias, contamos con parking de seguridad en La Junquera, Pamplona y Guarromán. Además, dispone de parkings videovigilados en San Román y El Límite.

Conocedores de la importancia de favorecer una movilidad sostenible y de la creciente demanda en el sector transporte, apostamos de forma decidida por la multienergía, con un importante incremento de su red en 2021.

Hoy en día disponen de 20 estaciones multienergía en total, 7 de ellas en España. De hecho, en 2020 se convirtió en la primera empresa del sector en obtener el Sello de la Huella de Carbono. También hemos tomado la iniciativa de ofrecer a nuestros clientes un reporte de sus repostadas de combustible tradicional y gas, que les ayude a calcular el alcance 3 de su huella de carbono.

En Andamur entendemos que 'Cada Viaje Importa' y trabajamos para mejorar el día a día de los transportistas en sus rutas.

TOMA EL CONTROL DE TESTA

Merlin Properties toma el control de Testa, filial de patrimonio de Sacyr, al alcanzar el 50,1% de su capital social y de sus derechos de voto.

La adquisición de Testa convierte a Merlin Properties en la tercera inmobiliaria en activos logísticos de España.

Ferrocarril

MSC SE HACE CON LA FILIAL DE CARGA DE LOS FERROCARRILES PORTUGUESES

El Gobierno portugués ha anunciado recientemente la venta de la división especializada en carga de los ferrocarriles de Portugal, CP Carga, a la filial portuguesa de MSC, mientras que ha optado por suspender el concurso por la Empresa de Mantenimiento de Equipos Ferroviarios, EMEF. Las dos privatizaciones contaban con la oposición de los sindicatos ferroviarios.

SEPTIEMBRE

Terminales

APM TERMINALS ADQUIERE GRUP TCB

La división del Grupo Maersk que gestiona las terminales de contenedores del holding holandés, APM Terminals, ha firmado un acuerdo con Pérez y Cía para comprar su participación mayoritaria en Grup TCB.

Industria

LECIÑENA SOLICITA LA LIQUIDACIÓN

Veinte meses después de que en enero de 2014 se presentara concurso de acreedores, Leciñena ha solicitado su liquidación voluntaria al Juzgado Mercantil número dos de Zaragoza.

Inmologística

MERLIN ENTRA EN LA

ZAL DEL PUERTO DE BARCELONA

Competencia da el visto bueno a la compra por parte de Merlin del 37% de las acciones, en manos del grupo Saba y de Sepes.

OCTUBRE

Integración

DSV COMPRA EL GRUPO ESTADOUNIDENSE UTI

El operador danés DSV compra el grupo estadounidense UTI por 1.190 millones de euros

UTi Worldwide compró a su vez en 2002, el 100% del Grupo SLI - Servicios Logísticos Integrados & Unión, compañía madrileña fundada en 1977 por la familia Escario Pascual.

NOVIEMBRE

V.I.

VOLVO GROUP ESPAÑA ABSORBE A RENAULT V.I. ESPAÑA Y A RENAULT TRUCKS ESPAÑA

El accionista único de Volvo Group España, S.A.U., titular de las acciones y participaciones de Renault V.I. España, S.A.U. y de Renault Trucks España, S.L., ha aprobado la absorción de Renault V.I. España, S.A.U. y de Renault Trucks España, S.L. por parte de Volvo Group España, S.A.U..

Operadores

XPO LOGISTICS FIRMA LA COMPRA DEFINITIVA DE CON-WAY

Los operadores XPO Logistics y Con-way han suscrito el acuerdo definitivo por el que este último será adquirido com-

pletamente por XPO.

DICIEMBRE

Semirremolques

EL FONDO MIURA PRIVATE EQUITY CIERRA LA COMPRA DE SOR IBÉRICA

Miura Private Equity, la firma de capital riesgo con sede en Barcelona, ha cerrado la compra del 90% del capital de la valenciana Sor Ibérica, especializada en la fabricación de semirremolques para el transporte frigorífico..

Carretera

GUIPÚZCOA EMPIEZA A TRABAJAR EN SU PEAJE PARA CAMIONES

La Diputación Foral de Guipúzcoa ha encargado recientemente la elaboración de un informe relativo al modelo de gestión en su red de carreteras.

2015 fue un año pródigo en nuevos movimientos empresariales en el sector logístico a escala internacional.

GRAN EUROPA

PENSANDO SOLO EN EL CLIENTE

www.graneuropa.com

Opinión

La **logística** no es importante, es **imprescindible**

Si podemos destacar algún efecto positivo dentro del marco general de pandemias, conflicto en Ucrania, crisis de los semiconductores etc..., es que la sociedad en general, los consumidores de a pie como Ud. y yo, hemos cambiado radicalmente nuestro concepto de la logística. La gran mayoría, ha pasado de pensar que los productos llegan a las tiendas o directamente al consumidor por una extraña arte poco explicable, a entender que es un proceso organizado, inteligente y en el que se mezclan esfuerzos humanos con capacidades organizativas y modelos de gestión.



ALBERTO GARCÍA DE CASTRO

Director Comercial & Marketing Iberia de Grupo ID Logistics

Las empresas del sector logístico han mostrado en este periodo una capacidad realmente relevante, garantizando la viabilidad logística en muy especiales circunstancias.

El sector logístico representa el 7,9% del PIB español. Una cifra que se eleva al 10% si se añaden las actividades de carácter logístico que llevan a cabo empresas industriales, comerciales y de servicios. De forma directa genera casi un millón de puestos de trabajo y una cifra de negocio anual de 111.000 millones de euros. Teniendo en cuenta estos datos, ¿Como de importante es la Logística para nuestra sociedad?

Baste recordar que solo el bloqueo de un barco en el canal de Suez paralizó durante una semana el 12% del comercio mundial, causando retrasos en fábricas de todo el planeta. Este hecho ocasionó 8.000 millones de

euros en pérdidas por día y provocó una subida del 6% en el precio del petróleo.

Y especialmente la crisis sanitaria ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con operadores logísticos que tengan verdadera capacidad, ofrezcan garantías de servicio y puedan aportar soluciones a corto plazo como plan de contingencia ante momentos clave. Hospitales, centros sanitarios, residencias y farmacias se surten constantemente de materiales y productos que les permiten llevar a cabo su actividad (medicamentos, mascarillas, instrumental quirúrgico...).

En el contexto actual hemos visto cómo la logística y la distribución han sido un factor absolutamente fundamental a la hora de gestionar la vacunación para hacer frente al Covid-19. Ejemplo de ello son los millones de dosis de vacunas que ha distribuido ID Logistics y otros operadores en España desde finales de 2020 y que han jugado un papel imprescindible en la lucha contra la pandemia.

“ La crisis sanitaria ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con operadores logísticos que tengan verdadera capacidad ”

La sociedad en general ha pasado de tener un concepto difuminado de la Logística a contar con ella como una parte esencial del modelo de sociedad y como una garantía de nuestra calidad de vida.

SIL Barcelona

Comunidad Autónoma Invitada
EXTREMADURA

JUNTA DE EXTREMADURA

Extremadura
avante



31 Mayo - 2 Junio 2022

LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO



FERÍA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA Y
SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

Organizado por:

ZF CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

Medio oficial:

LA VANGUARDIA

REGÍSTRATE GRATIS
HASTA EL 15 DE MAYO
www.silbcn.com

Causas y soluciones

LAS DIFICULTADES DEL TRANSPORTE INTERMODAL EN ESPAÑA

El transporte ferroviario de mercancías, que es clave para el impulso de la intermodalidad, sigue sin alcanzar una cuota modal similar a la de otros países europeos, salvo en determinadas líneas específicas o en ciertos corredores ferropuertos.

España necesita con urgencia una red intermodal eficiente. Es la conclusión a la que llegan una y otra vez los estudios realizados al respecto, pues **combinar las ventajas inherentes a los diferentes modos de transporte** permite una importante reducción de costes, al favorecer un mejor aprovechamiento de las capacidades de los sistemas de transporte, la disminución de la congestión de las redes y la contaminación, y la reducción del **consumo energético y de materias primas**.

Sin embargo, el transporte ferroviario de mercancías, que es clave para lograr estos objetivos, sigue sin **alcanzar una cuota modal similar** a la de otros países europeos, salvo en algunos circuitos específicos y en algunos corredores ferropuertos.

Según recoge un estudio de la Asociación Española del Transporte, España dispone de **infraestructura ferroviaria suficiente** para que la participación de su ferrocarril en el transporte de mercancías fuera muy superior al actual.

Además, su posición geográfica, en un extremo de la UE, y la globalización mundial, que ha dado como resultado un **mayor movimiento de mercancías a mayor distancia**, posicionan a la Península Ibérica para ser la *"plataforma logística de Europa"*, lo que debería dar como consecuencia, un mayor volumen de transporte de mercancías por ferrocarril.

Factores clave

Sin embargo, varios son los factores que han impedido hasta el momento un desarrollo como el esperado, empezando por la prioridad que se ha dado durante mucho tiempo a **las inversiones en alta velocidad** en el sector viajeros, y al abandono sufrido por las líneas convencionales.

En este contexto, en una reciente conferencia organizada por la Unión de Operadores de Transporte Comodal y la Fundación Corell, con el apoyo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, apuntaban que aunque la red de alta velocidad española ya engloba más de 3.400 kilómetros, **hay muchas líneas antiguas con poca demanda** de viajeros.

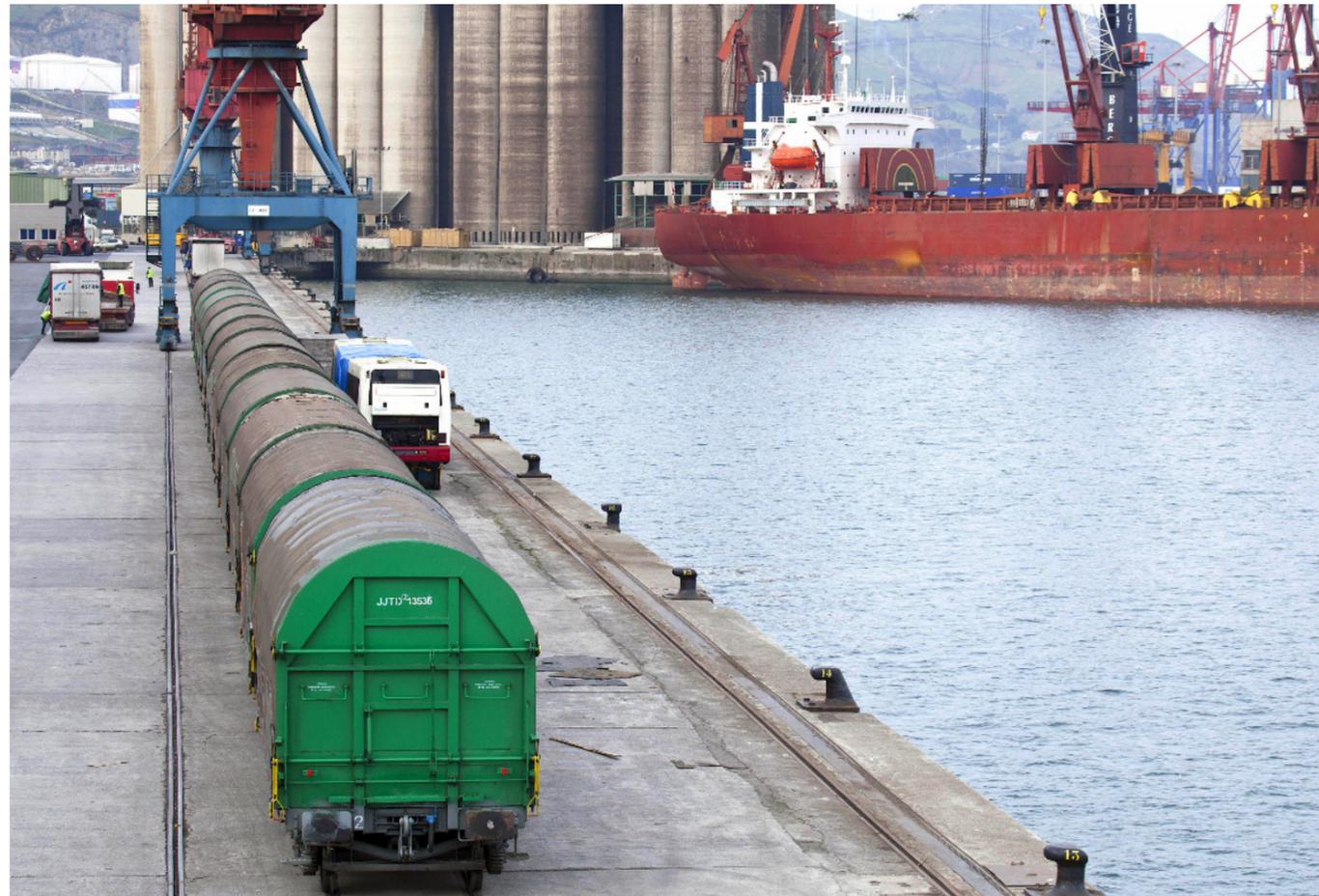
Sin embargo, esto podría suponer una oportunidad para **privatizar secciones** para el

transporte de mercancías, con el compromiso de las empresas de mantener la red en su integridad.

De este modo, los errores de una sobreinversión en larga distancia podrían aprovecharse para **optimizar el tráfico de mercancías por ferrocarril** en España y su rentabilidad, ya que el Estado no tendría que sufragar el mantenimiento.

Precisamente, en AET apuntan que la dependencia a nivel político de la empresa pública, con los **frecuentes cambios organizativos** que ello supone, supone un problema para la consolidación de un plan estratégico para el transporte ferroviario de mercancías.

La intermodalidad favorece un mejor aprovechamiento de las capacidades de los sistemas de transporte.



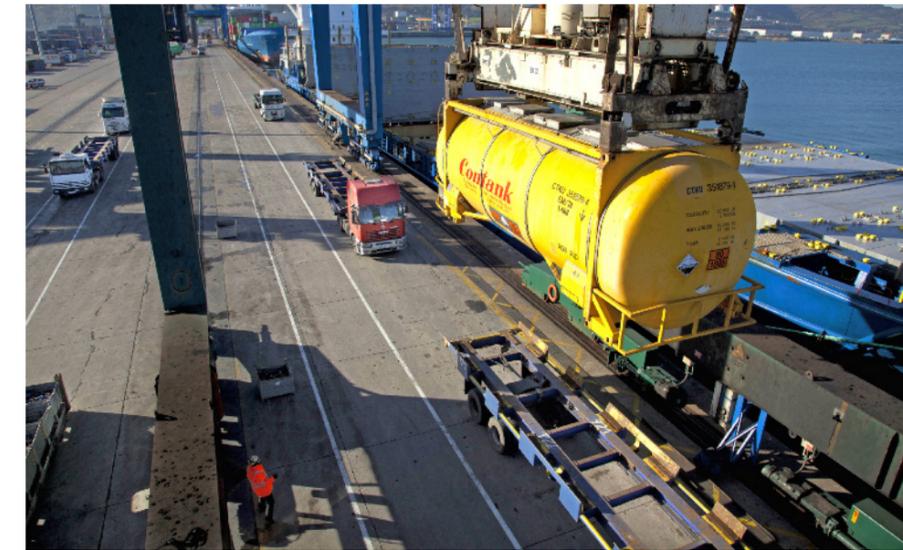
También señalan la existencia de una **amplísima oferta de carretera**, muy dispersa y por tanto muy competitiva, que arrastra al sector a rentabilidades casi nulas y que hace poco competitivo al ferrocarril.

A ello se añade la ausencia de la obligación de interiorizar los costes externos del transporte, donde el ferrocarril se manifiesta como el medio más sostenible. Por último, conviene apuntar la **falta de una oferta intermodal multicitiente** atractiva, que facilite a las empresas de transporte por carretera el acceso al ferrocarril.

Soluciones a medio plazo

De momento, el plan del Gobierno pasa por la puesta en marcha de la **iniciativa 'Mercancías 30'**, un programa de apoyo al sector que persigue aumentar su actividad y apuesta por la intermodalidad. Con él, se pretende duplicar la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías en España para 2030, para llegar al 10% desde el 3% actual.

En este sentido, el Ejecutivo considera que el transporte de mercancías en ferrocarril es casi **cinco veces más eficiente que la carretera** y sus emisiones directas son 12 veces menores en *'pauta no urbana'*.



El Gobierno destinará 75 millones en ayudas al fomento de la intermodalidad.

Para ello, se está definiendo un paquete integral de medidas a corto y medio plazo, con un importe que **superará los 8.000 millones de euros** en los próximos años, gracias, principalmente, a las inversiones previstas a través del Plan de Recuperación.

10%

objetivo de cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en España para el año 2030.

Además, dentro de su plan de ayudas para digitalizar y descarbonizar el transporte de mercancías, que contempla una inversión de 520 millones, se prevé una línea de **75 millones para el fomento de la intermodalidad**.

“ Se sigue avanzando en la puesta en marcha de nuevas terminales intermodales en España, situadas en puntos estratégicos próximos a los orígenes o destinos de las cargas, con buena accesibilidad y conectividad”.

Entre las acciones que se plantean, destaca la eliminación de barreras a la interoperabilidad ferroviaria, la adaptación de locomotoras a varias tensiones o, la construcción, mejora o adaptación de cargaderos o **terminales intermodales ferrocarril-carretera**.

Por otro lado, se sigue avanzando en la puesta en marcha de nuevas terminales intermodales en el país, situadas en puntos estratégicos próximos a los orígenes o destinos de las cargas, que cuenten con una **buena accesibilidad y conectividad**, pues es en ellas donde se desarrollan las actividades que proporcionan el valor añadido a la cadena de transporte. ●

Opinión

Difícil momento para el transporte público de mercancías por carretera

Cumple su décimo aniversario "Cadena de suministro", medio de comunicación que cubre la actualidad del sector del transporte de mercancías, y muy especialmente cuanto se refiere a la logística. Es con motivo de este aniversario que, requerido para una sucinta colaboración, junto con mi felicitación, traslado el hecho del difícil momento en que se encuentra el transporte público de mercancías por carretera.

Y ello porque no pudiendo ser objeto de limitaciones para el acceso al mercado, su atomización se está incrementando en lugar de disminuir, lo que provoca mayor dificultad para que los precios cubran los costes. No siendo viable establecer tarifas de referencia obligatorias, y siendo lícitos (doctrina del Tribunal Supremo y del Tribunal Justicia UE) los precios predatorios o por debajo de costes (reiterados Informes de la CNMC referidos al sector), independientemente de que un mismo precio puede o no ser rentable según una u otra empresa, la situación del sector es problemática.

La prometida Ley de la Cadena del Transporte puede mejorar algunos aspectos, como la limitación de la subcontratación, nueva regulación de los operadores logísticos, etc, pero no puede prescribir un precio mínimo por la realización del transporte, ni prohibir que se trabaje por debajo de costes.



FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO

Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA

Para comprobar si la relación de la empresa porteadora con el cargador o empresa de transportes que lo subcontrata, es o no lícita, habrá de examinarse cada caso concreto (posiciones de dominio, ausencia de otras alternativas, etc).

Esta problemática es común a todos los sectores en los que las pequeñas empresas, salvo por motivos de super especialización, no pueden competir frente a las grandes, que son las que imponen los precios. Nos encontramos en una economía de libre mercado, en la que no se restringe la entrada a los sectores, pero la permanencia en los mismos depende de que la empresa reúna los mínimos requisitos para poder competir con beneficios.

“ Nos encontramos en una economía de libre mercado, en la que no se restringe la entrada a los sectores ”

Pretender subsistir en un sector para el que no se tienen los elementos indispensables, lamentablemente es un error que no deben pagar los ciudadanos. Se convierten, pues, estas empresas de autónomos o muy pequeñas, en el apoyo para que otras más grandes que las subcontratan tengan un beneficio, lo que en definitiva dibuja un marco estructural diabólico.

Qué pasó en



El 2016 ha estado dominado por los movimientos realizados por las navieras a escala global, bien a través de alianzas entre ellas, o bien por medio de operaciones de compra que han dado como resultado a gigantes operadores internacionales destinados a gestionar barcos cada vez más grandes en cadenas de suministro muy complejas.

EL COMERCIO ELECTRÓNICO TOMA EL MANDO Y LAS NAVIERAS ACELERAN

EL COMERCIO ELECTRÓNICO TOMA EL MANDO Y LAS NAVIERAS ACELERAN

2016 ha sido el año en el que el Reino Unido votó el 'Brexit' y los Estados Unidos eligieron a Donald Trump como nuevo presidente.

Al tiempo, Fidel Castro falleció, mientras continuaba la

guerra en Siria y el Mediterráneo se convertía en tumba para miles de inmigrantes.

En España, se han proucido dos elecciones generales tras las que ha salido un nuevo Gobierno de Mariano Rajoy.

E N E R O

Integración

VISTO BUENO EUROPEO PARA LA COMPRA DE TNT

La Comisión Europea ha dado luz verde a la compra de TNT Express por parte de FedEx, según han anunciado ambas compañías. Después de realizar una exhaustiva investigación, la CE ha llegado a la conclusión de que la operación de compra «no plantea ningún problema de competencia». La compra se cerraría finalmente en mayo, pero la polémica aún perduraría.

ADR

DEN HARTOGH ADQUIERE INTERBULK



El operador holandés Den Hartogh ha llegado a un acuerdo con la compañía inglesa Interbulk, para su adquisición por un importe cercano a los 129 millones de euros.

Debido a las fortalezas complementarias y presencia geográfica de estas dos empresas logísticas, su unión alumbrará a uno de los tres operadores más importantes del mundo en lo que a servicios de transporte a la industria química se refiere.

F E B R E R O

Compra



PRIMEROS PASOS DEL E-TIR

La digitalización avanza, no sin grandes esfuerzos, en el sector logístico y de transporte.

No en vano, los beneficios que ofrece la transformación digital son muchos y en muy diversos campos.

En febrero de 2016, la Iru y la Comisión Económica para Europa colaboran en un proyecto puesto en marcha entre Turquía e Irán, que se ha denominado eTIR, por el que se pretende agilizar el sistema de transporte transfronterizo universal con una versión totalmente digital.

Desde hace más de 60 años, el TIR facilita y asegura los intercambios y el transporte internacional por carretera y, gracias a este sistema, los vehículos y contenedores de carga con precintos aduaneros pue-

den transitar por los países sin ser controlados en las fronteras.

En la primera fase del proyecto piloto iniciado a finales de 2015, las operaciones realizadas entre ambos países, llevadas a cabo por dos empresas de transporte que colaboran en la iniciativa, han sido un «éxito rotundo» y demuestran que el nuevo TIR «sin papeles» funciona en un entorno de tránsito real, según señalan desde la IRU.

La segunda fase del proyecto se ha iniciado en 2016 y en ella participarán más oficinas de aduanas y empresas de transporte.

En esta también se pondrán a prueba funcionalidades adicionales como el pago on-line de las garantías electrónicas o el uso de la firma electrónica.

GRUPO CAT COMPRA WALLENIUS WILHELMSEN LOGISTICS ALEMANIA

El especialista en logística del automóvil, Grupo CAT, ha adquirido Wallenius Wilhelmsen Logistics Alemania. La operación incluye a las filiales y participa-das y marca un punto de inflexión en la estrategia del Grupo CAT para convertirse en el líder indiscutible en su sector en Europa.

Reparto

“El 2016 ha sido un año de fuertes convulsiones entre las navieras, con compras y alianzas.”

REDYSER ADQUIERE EMAKERS

Redyser ha adquirido la empresa especializada en entregas e-commerce de última milla Emakers, que se caracteriza por realizar el reparto de un modo sostenible. Esta fusión supone la consolidación de las colaboraciones que ya venían practicando ambas empresas en los últimos meses

Puertos

COSCO SE HACE CON

EL CONTROL MAYORITARIO DEL PUERTO DE EL PIREO

La naviera china Cosco es el inversionista preferente en la privatización del puerto de El Pireo, el más importante del país, según han informado varios medios internacionales.

En concreto, la junta de directores del Fondo de Desarrollo de los Activos de la República Helénica ha declarado que la naviera ya ha adquirido el 67% de las acciones de la Autoridad Portuaria de El Pireo por 368,5 millones de euros.

M A R Z O

Semirremolques

KAISER ENTRA EN QUIEBRA

El fabricante de semirremolques Kaiser, especializado en la fabricación de plataformas de

remolque, bañeras y plataformas para el transporte de maquinaria, ha entrado en quiebra el febrero. Kaiser había sido comprado en noviembre de 2014 por la empresa Re-Mec.

A B R I L

Alianza

NUEVA ALIANZA MARÍTIMA, OCEAN ALLIANCE

CMA-CGM, Cosco, Evergreen Line y OOCL han suscrito un memorando para poner en marcha una nueva alianza marítima internacional, conocida como Ocean Alliance, que les permitirá ofrecer servicios más competitivos en los servicios de Asia, Europa y los Estados Unidos.

E-commerce

ALIBABA YA ES EL NÚMERO UNO MUNDIAL



NACE THE ALLIANCE

El 2016 sigue siendo año de alianzas navieras. En este sentido, Hanjin, Hapag-Lloyd, K Line, MOL, NYK y Yang Ming han anunciado su integración formal como un nuevo conglomerado comercial bajo la denominación de THE Alliance.

Todas ellas suman una capacidad combinada de alrededor de 3,5 millones de TEUs, repartidos en un total de 620 buques portacontenedores.

En su conjunto, las seis navieras suman un 18% de la flota mundial de portacontenedores en el momento de su creación. THE Alliance se constituye para operar rutas clave entre Asia, Europa y los Estados Unidos.

Avanzamos juntos

El Port de Barcelona pone a tu alcance la red logística y de servicios más avanzada. Porque cuenta con cerca de 100 líneas regulares que lo conectan con 300 puertos de los 5 continentes, 30 terminales de mercancías especializadas, terminales marítimas interiores repartidas por la península ibérica y el sur de Francia y conexión ferroviaria con Europa con ancho de vía internacional.

Todo esto, sumado al sello de calidad Efficiency Network o a la última ampliación para llegar a una capacidad de movimiento de 5 millones de contenedores anuales, hace del puerto un hub que no para de crecer y que nos hace avanzar juntos.

Port de Barcelona, el primer hub logístico del sur de Europa.



Port de Barcelona



EN VENTAS AL POR MENOR

El gigante chino Alibaba, compañía de ventas al por menor a través de internet, ha superado al grupo estadounidense de superficies comerciales Walmart en volumen anual bruto de mercancías vendidas.

La empresa, que acapara en este momento las tres cuartas partes del mercado chino, ha anunciado su nueva situación a través de un documento remitido a la Comisión de Mercados y Valores de Estados Unidos.



M A Y O

Navieras

APROBADA LA COMPRA DE NOL

CMA-CGM ha obtenido el visto bueno de la Comisión Europea para hacerse finalmente con Neptune Orient Lines, NOL.

Esta naviera asiática es la mayor del sureste asiático.

Para conseguir la aprobación del colegio europeo de comisarios, la naviera ha tenido que abandonar la alianza G6.

J U N I O

Inmologística

MERLIN SE FUSIONA CON METROVACESA

Merlin Properties suscribe un acuerdo con los accionistas de Metrovacesa para la adquisición de la compañía.

La socimi tiene la intención de integrarla posteriormente, con lo que todos sus activos quedarían adscritos a Merlin.

Como resultado la nueva com-

pañía será propietaria de una cartera diversificada y se colocará como el segundo operador por tamaño en España.

Marítimo

SE AMPLÍA EL CANAL DE PANAMÁ

Las obras de la ampliación del Canal de Panamá llegan a su fin: innumerables circunstancias que han dificultado el proyecto.

Sin embargo, finalmente un buque de Cosco ha inaugurado una obra que llega con dos años de retraso y que implican un importante salto de capacidad para la vía interoceánica.

Operación

ID LOGISTICS SE HACE CON LOGITERS

ID Logistics y el fondo de capital privado Corpfm Capital han firmado un acuerdo por el cual ID Logistics adquiere el 100% de Logiters, compañía que gestiona actualmente más de 50 plataformas logísticas con 750.000 m² de capacidad, cuenta con 3.300 empleados y ha obtenido unos ingresos de 250 millones de euros en 2015.

La adquisición está basada en un valor de compañía de 85 millones de euros, completamente desembolsados por IDL con fondos propios,



J U L I O

Postal

CORREOS CUMPLE 300 AÑOS

Un viernes, 8 de julio, de 1716, se hizo efectiva la disposición del Rey Felipe V, de convertir en



Renta Real el servicio de Correos. Desde entonces la compañía ha venido ofreciendo los servicios postales en el país, en línea con los de otros países europeos, y también afectada por el declive del correo postal como consecuencia de la universalización de las comunicaciones electrónicas.

Navieras

OOCL, COSCO Y ANL FORMAN LA A3 CON NUEVOS SERVICIOS ENTRE ASIA Y AUSTRALIA

Los tres operadores lanzarán conjuntamente nuevos servicios que unirán los 10 principales puertos de Asia Oriental con Sydney, Melbourne y Brisbane.

Industria

EUROPA MULTA A LOS FABRICANTES DE CAMIONES

La Comisión Europea ha impuesto una multa de 2.930 millones de euros a los fabricantes de camiones MAN, Volvo, Renault, Daimler, Iveco y DAF, por participar durante 14 años en un cártel de precios.

El organismo europeo impone la mayor multa por prácticas anticompetitivas de su historia al considerar «inaceptable» que estas multinacionales del sector, que representan nueve de cada diez camiones producidos en Europa, «hayan formado parte de un cártel en lugar de haber competido unos contra otros».

En el sector logístico durante el año ha destacado la compra de Logiters por ID Logistics.

Navieras

ACUERDO PARA LA FUSIÓN ENTRE HAPAG-LLOYD Y UASC

Hapag-Lloyd y UASC han firmado un Acuerdo de Fusión Comercial para unir ambas compañías, lo que situará a la naviera resultante en el quinto puesto entre las más grandes del mundo, con 237 buques, capacidad de transporte para 1,6 millones de TEUs, un volumen de transporte anual de 10 millones de TEUs y un volumen de nego-



cio de unos 12.000 millones de dólares.

A G O S T O

Marítimo

GRIMALDI ADQUIERE FINNLINES

Grimaldi ha adquirido este jueves 25 de agosto las últimas acciones minoritarias de su filial Finnlines, consiguiendo así el control del 100% de la compañía.

El grupo italiano ha decidido incrementar su participación en el operador finlandés completando un proceso de adquisición que comenzó en 2005, tras llevar a cabo una cuidadosa evaluación de varias opciones de inversión

V.I.

NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES DE SCANIA

Tras diez años y de una inversión de más de 2.100 millones de euros, el fabricante sueco ha presentado en París una nueva gama de camiones, con la que espera revolucionar el transporte por carretera.

LECITRAILER, FABRICANTE DE SEMIRREMOLQUES CON VOCACIÓN EUROPEA

Lecitrailer es el primer fabricante de remolques y semirremolques del mercado español con una cuota de mercado en 2021 del 25,64% y uno de los principales actores internacionales.

Actualmente exporta el 57% de su producción, siendo por ejemplo ocupa el tercer lugar como fabricante en Francia y en Portugal con una cuota de mercado en 2021 del 9,81% y del 8,41% respectivamente.

Además, comercializa vehículos de ocasión, alquiler de semirremolques y dispone de un amplio stock de recambios originales de todas las marcas. L

Lecitrailer es el único fabricante de Europa que dedica un 30% de su plantilla a la reparación, mantenimiento y venta de recambios a través de siete instalaciones propias localizadas en tres países, Zaragoza, Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, Lyon (Francia) y Mangualde (Portugal) con una orientación exclusiva al cliente, abiertos 16 horas al día lo que le permite estar siempre muy próximos a los clientes.

En este contexto, se están implantando los contratos de mantenimiento LT ZEN, que dan a los clientes la máxima cobertura en tranquilidad para evitar mantenimientos costosos y paralizaciones.

Dos de los puntos fuertes y diferenciales en los remolques y semirremolques de Lecitrailer son sin ninguna duda la flexibilidad a

la hora de acometer la fabricación de cualquier configuración de vehículos y la resistencia de los mismos, ya que han sido sometidos al proceso de cataforesis en los chasis, que asegura una capa uniforme en toda la superficie del chasis de imprimación KTL (e-coat) de 50 micras, la mayor protección de chasis del mercado, que permite ofrecer una garantía de 10 años contra la perforación por corrosión.

En el ADN de Lecitrailer siempre está presente hacer evolucionar los productos y gracias a la inversión constante en I+D+i, continuamente está lanzando novedades al mercado. En 2019 se produjo el lanzamiento de las nuevas bañeras de obras K-Light y K-Limit, en 2020 la nueva generación de frigoríficos Evolution y en 2021 el lanzamiento de Elite, la más completa, rentable y exclusiva gama de lonas.

Tanto el frigo Evolution como las lonas Elite han sido reconocidos como mejor semirremolque del año los dos últimos años y que han alcanzado en 2021 una cuota de mercado del 38,34% en lonas y del 21,29% en frigos.

En 2022 se ha iniciado además la comercialización de nuevos semirremolques adaptados para potenciar la intermodalidad, con las características específicas para el transporte en ferrocarril, barco y carretera.



LA GESTIÓN LOGÍSTICA SE CONVIERTE EN UN SERVICIO TECNOLÓGICO PARA FIELDEAS

En la última década, el uso intensivo de las nuevas tecnologías ha transformado la actividad logística, que ha pasado de ser un mero centro de coste a convertirse en un elemento estratégico para la competitividad de cualquier empresa.

En los últimos diez años, la logística se ha embarcado en una auténtica revolución tecnológica. Automatización, RFID, IoT, softwares de gestión de flotas o de almacenes son algunos de los aspectos en que más se ve la evolución vivida en la última década.

La digitalización de la logística y el transporte implica la progresiva desaparición de la documentación en papel, con lo que se gana en eficiencia y agilidad en el tratamiento de todos los trámites administrativos y burocráticos.

Pero la transformación digital va más allá e implica un cambio cultural de muy profundo calado en el que se necesita la imprescindible colaboración de los equipos.

Quizá, el desarrollo tecnológico que más está transformando la actividad logística y de transporte es la visibilidad de las operaciones.

A medida que la actividad logística y de transporte se ha convertido en un elemento de competitividad empresarial de primera magnitud, las empresas han necesitado tener un control exhaustivo y sin puntos ciegos de sus cadenas de suministro.

El uso de las nuevas tecnologías ha supuesto un incremento de las capacidades para recoger datos, canalizar la información y poder transformar la gestión logística en una actividad proactiva.

Además, las herramientas de visibilidad también facilitan el tránsito hacia cadenas de suministro más resilientes y ágiles, capaces de adaptarse incluso en entornos de gran incertidumbre.

A medida que las nuevas tecnologías estrechan el control sobre las actividades logísticas y de transporte, estas ganan nuevas capacidades para orientar sobre tendencias en la demanda o para reaccionar ante dificultades en la producción o el suministro.

De igual modo, la visibilidad refuerza la colaboración entre los diferentes actores de la cadena gracias al intercambio de información a tiempo real, lo que facilita la coordinación de acciones ante posibles riesgos o amenazas, así como ante cualquier incidencia.

Sin embargo, la gestión logística es una labor humana. Las herramientas de visibilidad aportan un plus de competitividad y de control, ofrecen información e indicadores clave, pero son las decisiones de los responsables las que marcan la diferencia, una diferencia que ahora más que nunca tiene su fundamento en un conocimiento estrecho y directo de todo lo que está pasando en la cadena de suministro.



SEPTIEMBRE

Navieras

QUIEBRA HANJIN SHIPPING

Tras duras dificultades y ante la imposibilidad de buscar un rescate, Hanjin Shipping va a la quiebra, con el Gobierno surcoreano maniobrando para impulsar una posible fusión con el otro gran operador del país, Hyundai Merchant Marine.

Industria

ACUERDO DE VOLKSWAGEN TRUCK & BUS CON NAVISTAR

Volkswagen Truck & Bus ha llegado a un acuerdo con Navistar International Corporation para la adquisición de un participación del 16,6% en la compañía estadounidense, a través de una ampliación de capital. El objetivo es acceder al mercado de América del Norte, donde no estaba presente hasta ahora.

OCTUBRE

Inmologística

SABA VENDE SU DIVISIÓN DE PARQUES LOGÍSTICOS A MERLIN

Saba ha formalizado el acuerdo definitivo para vender su división de parques logísticos a Merlin Properties por 115 millones de euros.

En la transacción se incluyen los activos del CIM Vallés y Lisboa Norte, así como las participaciones en el Parque Logístico de la Zona Franca de Barcelona, Sevisur en Sevilla y Arasur en Álava.

Mudanzas

COMPETENCIA SANCIONA A 15 EMPRESAS DE MUDANZAS

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha sancionado con un total de 4,09 millones de euros a 15 empresas especializadas en los servicios de mudanzas internacionales por formar un cártel.

NOVIEMBRE

Inmologística

LOGICOR COMPRA LOS ÚLTIMOS ACTIVOS DE IDI GAZELEY EN ESPAÑA

Logicor, brazo del fondo de inversión Blackstone en el mercado europeo, se ha hecho con los últimos activos que gestionaba Idi Gazeley en España por un importe de unos 70 millones de euros.

Se trata de tres activos ubicados dos de ellos en el municipio madrileño de Torrejón de Ardoz y uno más en la localidad gallega de Begonte.

Política

IÑIGO DE LA SERNA, NUEVO MINISTRO DE FOMENTO

El cántabro Iñigo de la Serna da el salto al Gobierno tras haber ejercido como alcalde de Santander desde el año 2007, como ministro de Fomento en el nuevo gabinete de Mariano Rajoy.

DICIEMBRE

Navieras

MAERSK ADQUIERE HAMBURG SÜD

Maersk Line y el Grupo Oetker han cerrado un acuerdo para la adquisición de Hamburg Süd.

La operación fortalecerá a Maersk Line como primer operador del mundo en el transporte marítimo de contenedores, donde alcanzará una cuota del 18,6%, muy por encima del 13,4%



que tiene MSC, su más inmediato competidor aunque socio en la 2M.

Semirremolques

SE COMPLICA LA VENTA DE LECIÑENA

La adjudicación del fabricante de semirremolques Lecienda, en concurso desde hace casi tres años, al grupo inversor Melgasal sin experiencia en el sector, realizada por el juzgado de lo Mercantil número dos de Zaragoza, se ha puesto en entredicho por el grupo polaco Wielton, que optaba también a la compra de Lecienda, y por la propia firma concursada, con la solicitud de revocación del auto judicial.

Iñigo de la Serna es el nuevo ministro de Fomento en el gabinete de Mariano Rajoy.

La calidad está en nuestro ADN

TIPSA

Nos gustan tus envíos

www.tip-sa.com



Avances y dificultades en el camino hacia las cero emisiones

LA CARRERA POR LA SOSTENIBILIDAD EN LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

Los nuevos límites de emisiones establecidos desde Bruselas marcan el camino a las empresas del sector, a pesar de la incertidumbre existente respecto a los nuevos combustibles que se consolidarán, que ha retrasado hasta el momento muchas decisiones de inversión.



Las empresas del sector de la logística y el transporte vienen demostrando desde hace años un fuerte compromiso con la **sostenibilidad**, un valor en alza tanto por el ahorro que supone y los beneficios que les reporta, como por la necesidad de satisfacer las necesidades de un cliente cada vez más preocupado por estas cuestiones.

El verdadero reto de este tipo de inversiones está en poder conseguir resultados en un plazo razonable con la implantación de este tipo de soluciones sostenibles sin que esta apuesta merme su **competitividad o rentabilidad**.

Es el caso de las flotas de vehículos de cero o bajas emisiones, cuya inversión inicial supone en ocasiones un freno para los operadores. Por ello, es tan importante que a través de las propias normativas en el ámbito urbano se de la **seguridad jurídica** necesaria a las empresas.

“La inversión necesaria en flotas de bajas emisiones supone a veces un freno para los operadores, preocupados por la falta de claridad respecto a los nuevos combustibles”.

Ello requiere una mayor armonización entre las diferentes administraciones para tratar de ofrecer un marco claro a los actores del transporte y la logística. En esta línea, la falta de claridad respecto a los nuevos combustibles que se consolidarán y las normas que puedan establecerse en este ámbito, ha retrasado en gran medida las **decisiones de inversión**.

Otro punto clave es el desarrollo de infraestructuras de recarga en número suficiente para

responder a las necesidades de los operadores, y situadas en los **puntos clave de las principales rutas** de transporte.

En el caso de la distribución urbana, donde las necesidades de autonomía son menores, la solución pasa en muchos casos por la instalación de estos puntos de recarga en las propias sedes de las empresas, de modo que los vehículos puedan **cargarse al terminar la jornada** y estar listos de nuevo para el siguiente turno.

También son muchas las que están optando ya por **habilitar centros de distribución** en los centros de las ciudades para facilitar las entregas de última milla y contribuir a la reducción de las emisiones.

Nuevos límites de emisiones

A pesar de las dificultades existentes para hacer el cambio hacia una logística o transporte de cero emisiones en la situación de incertidumbre actual, Europa no espera. A través del plan **'Fit for 55'**, se establecerán nuevos objetivos de emisiones en función del tipo de vehículo.

Para las furgonetas, el objetivo actual se sitúa en una **reducción del 31%** para 2030. Sin embargo, se ha presentado una nueva propuesta para endurecerlo, llegando a una disminución del 50% para dicha fecha y a la eliminación total de las emisiones de CO₂ de cara a 2035, lo que en la práctica supondría la prohibición de la venta de motores de combustión interna en toda la UE.

Por su parte, los objetivos de reducción para los camiones se sitúan en este momento en un 30% para 2030. No obstante, desde Acea apuntaban en el último trimestre de 2021 que diez países comunitarios no cuentan aún con un **punto de recarga cada 100 kilómetros** en las carreteras principales, y de hecho solamente cuatro tienen más de diez puntos en cada tramo.

“Diez países comunitarios no cuentan con un punto de recarga cada 100 kilómetros en las carreteras principales, y solamente cuatro tienen más de 10 por tramo”.

Zonas de Bajas Emisiones

En España, uno de los proyectos más destacados del Gobierno para impulsar la descarbonización es el correspondiente a las **Zonas de Bajas Emisiones**.

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética establece que los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000

habitantes que superen los valores límite de contaminantes deberán contar **antes de 2023** con zonas de bajas emisiones.

56,5 millones en ayudas previstas para fomentar un transporte por carretera seguro, sostenible y conectado.

Las nuevas Zonas de Bajas Emisiones deberán estar listas antes de 2023.

El Ministerio para la Transición Ecológica abrió en abril el **periodo de información pública** del proyecto de Real Decreto que regula estas ZBE, con fecha de finalización prevista el 13 de mayo.

En él, se recoge la jerarquía por modos de transporte que debe cumplirse a la hora de diseñar las medidas, entre las que se incluyen las **restricciones de acceso, circulación y aparcamiento** de vehículos según su potencial contaminante.



Ayudas a la descarbonización

Por su parte, en esta primavera de 2022 el Ministerio de Transportes ha publicado una convocatoria de ayudas dirigida a empresas con el fin de **digitalizar y descarbonizar el transporte** de mercancías.

Financiadas con cargo a los fondos europeos NextGenerationEU, incluyen una **partida de 56,5 millones de euros** para fomentar un transporte por carretera seguro, sostenible y conectado.

El objetivo es impulsar la construcción y mejora de **zonas de aparcamiento seguras**, y la implantación de una infraestructura de abastecimiento de combustibles alternativos para vehículos pesados.

Asimismo, se promoverá la instalación de **Servicios Inteligentes de Transporte** para el sector de carreteras en concesiones de autopistas de peaje, y la renovación o adecuación de medios y maquinaria para conseguir pavimentos sostenibles. ●

Cómo sobrevivir al entorno **BANI**

Mi más sincera felicitación a Cadena de Suministro por la labor desarrollada a lo largo de estos 11 años y mantener el nivel de rigurosidad y fiabilidad de la información. También por sostener el estándar de comunicación elevado mediante una ecuación que combina tres elementos complicados de acoplar: la difusión máxima, el canal abierto y la lucha contra la desinformación.

Es relevante comparar la coyuntura de hoy con la existente hace once años, cuando Cadena de Suministro empezó su andadura. Existe un evidente contraste, especialmente en como valoramos hoy un medio de comunicación especializado y como lo apreciábamos en aquel momento. La información logística era entonces un complemento más, en un cosmos operacional estable, que era de referencia para acreditar que el mundo continuaba siendo permanente y que sus procesos alimentaban un tráfico logístico innovador que evolucionaba con el tiempo y en sintonía con los profesionales que formaban parte de él.

Hoy, el cambio de paradigma es evidente, la información logística es vital para comprender el planeta en el que estamos, ubicarnos en la dimensión correcta y establecer las coordenadas de desarrollo de nuestras operaciones logísticas para que nuestro ámbito de desarrollo sea fructífero, no falle, y sobreviva al reto de la eterna amenaza de la disrupción constante y de paro del flujo logístico.



JORDI ESPÍN VALLBONA

Secretario General de Transprime Spanish Shippers' Council

El supply chain y todos sus procesos han pasado de la invisibilidad a la resiliencia, para terminar siendo, en la actualidad, los protagonistas y también culpables de todos los males de la sociedad contemporánea.

Captar la sintonía existente y actuar dentro del entorno VUCA (Volátil, Uncierto, Complejo, Ambiguo) ha dejado ya de ser la llave de interpretación logística para entrar de lleno en el nuevo mundo BANI (B-frágil, Ansiedad, No lineal, Incomprensible), que requiere información fiable y coordenadas constantes para transitar por el campo de minas en el que hoy las operaciones de transporte y logística se han convertido. Ello implica que su impacto en la sociedad es elevado, porque ahora todo tiende a fallar, es imprevisible, y sólo la reacción como respuesta cotidiana, no es sinónimo de supervivencia, al contrario, puede ser síntoma de deterioro de procesos.

“ la información logística es vital para comprender el planeta en el que estamos, ubicarnos en la dimensión correcta ”

Procedemos de un mundo ideal y, sin saberlo, hemos aterrizado en un prototipo de ensayo de cómo será nuevo universo logístico. Por suerte, Cadena de Suministro es referente, vigente, y continuará con su labor de luchar contra la desinformación para ubicarnos donde estamos. Gracias por ello!

Qué pasó en



La reforma de la estiba ha traído de cabeza a Fomento, a Anesco y a los sindicatos en un año en el que continúan las operaciones de concentración en el sector marítimo y en el transporte, se mantiene el debate sobre las 44 toneladas y los megacamiones empiezan a hacerse un hueco en las carreteras.

LA REVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA ESTIBA

LA REVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA ESTIBA

El referéndum de Cataluña fue la noticia clave de 2017 en España, pues sus dirigentes decidieron celebrarlo a pesar de que la consulta había sido declarada ilegal. Esto llevó a la aplicación del artículo 155 por primera vez para frenar el proceso independentista de esta comunidad.

A nivel internacional, destacan la llegada de Donald Trump al poder a principios de año en Estados Unidos, y el rápido avance armamentístico norcoreano, además de los numerosos atentados perpetrados por el Estado Islámico, entre ellos los de Manchester, Londres y Barcelona.

E N E R O

Proyecto de Transportes Riva

LA AUTOPISTA DEL MAR GIJÓN-NANTES SIGUE PARALIZADA



Tras finalizar el plazo para ponerlo en marcha, el proyecto de Transportes Riva para la autopista del mar Gijón-Nantes sigue paralizado. La empresa necesita financiación de diversas entidades bancarias y del Instituto de Desarrollo Económico de Asturias, pero en ambos casos consideran que la documentación aportada para las subvenciones no aporta garantías suficientes.

El de Sevilla se opone

EL PUERTO DE HUELVA GESTIONARÁ LA TERMINAL DE MAJARABIQUE

El puerto de Huelva se ha adjudicado la explotación de la Terminal Logística Ferroviaria de Majarabique, en Sevilla, que con 23.400 m² de superficie, acogerá un centro de carga y descarga de mercancías. Adif rechaza así el recurso del puerto de Sevilla, al entender que la adjudicación se hizo legalmente.

F E B R E R O

Diferencias en el sector

VUELVE EL DEBATE DE LAS 44 TONELADAS

La tradicional discusión con los cargadores se ha convertido en un debate interno entre los pro-

pios transportistas. Si bien algunos parecen dispuestos a ampliar la MMA a cambio de compromisos de los cargadores, como estos esperan, la oposición a las 44 toneladas ha ganado fuerza.

Distribución urbana

FM LOGISTIC LANZA CITYLOGIN

FM Logistic ha puesto en marcha la solución CityLogin, un servicio de logística y distribución urbana de mercancías de cero emisiones para las zonas urbanas. Este servicio cuenta con una red de almacenes situados cerca de las zonas afectadas por restricciones.



Hanjin Shipping desaparece de la industria de los contenedores después de la subasta de su último buque.

Para el periodo 2017-2021

NUEVAS ALIANZAS DE ALIBABA

Alibaba ha firmado un acuerdo con ZIM para la reserva de espacios en sus buques, que se suma a la colaboración con CMA-CGM, que podrá ofrecer servicios digitales a sus clientes a través de la plataforma One Touch. Igualmente, Maersk ofrece desde enero sus servicios a través de este 'marketplace' para facilitar las exportaciones de comerciantes chinos.

M A R Z O

Desaparece de la industria

LA CAÍDA DE HANJIN

Hanjin Shipping ha desaparecido por completo de la industria de contenedores después de que su último buque haya sido adquirido en una subasta en Singapur. En el transcurso de una trayectoria marcada por el crecimiento de Corea en la construcción de buques, la naviera se convirtió en la tercera del mundo en 1997, pero cayó a la novena

EL CONGRESO DICE "NO" A LA REFORMA DE LA ESTIBA

El Consejo de Ministros aprobó el 24 de febrero el Real Decreto para la reforma de la estiba, abriendo un proceso de debate previo a la aprobación en el Congreso de los Diputados. En los primeros días de marzo se palpaba la falta de apoyos del Gobierno, que recibía el beneplácito de la Comisión pero no lograba convencer al resto de partidos.

Mientras, los estibadores encontraban aliados en la oposición y en los estibadores europeos.

El 16 de marzo la reforma se debatía en el Congreso, que votó en contra. Comenzaron entonces las negociaciones para un acuerdo tripartito, y empresas y sindicatos lograron acercar posiciones.



La propuesta presentada por el mediador, que incluía la subrogación por Ley de los trabajadores, fue aceptada por el Gobierno, salvo por la petición de compensar a las empresas y abonar la diferencia salarial entre un trabajador nuevo y uno subrogado.

posición en 2016, en medio de una competencia feroz.

Dos años después

ARRANCAN LAS OBRAS DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

Las obras de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, en Badajoz han comenzado en marzo, dos años después de que se colocara la primera piedra y casi 13 años después de que se anunciara la construcción de la infraestructura. El principal impulso llegó en 2014, cuando la Junta de Extremadura se hizo cargo del proyecto.

A B R I L

Por el Tribunal Supremo

RECHAZADO EL PROYECTO DE LAS ALETAS

El Tribunal Supremo ha anulado, por ser contrario a derecho, el acuerdo del Consejo de Ministros del 13 de febrero de 2015 por el que se declaraba una reserva sobre parte de una superficie situada en Las Aletas, en el puerto de Cádiz, para actividades logísticas portuarias y de intercambio modal, así como para el establecimiento de un área logística especializada.

M A Y O

Según la UE

UBER ES UNA EMPRESA DE TRANSPORTE

Así lo ha determinado el Abogado General de la Unión Europea, que entiende que en el marco del servicio mixto que ofrece, el transporte constituye la prestación principal y la que le confiere su sentido económico.

Merlin Cabanillas

INAUGURADO EL MAYOR DESARROLLO LOGÍSTICO DESDE 2007

MAN TRUCK & BUS, PROVEEDOR DE GAMA COMPLETA PARA TODAS LAS NECESIDADES

MAN Truck & Bus es uno de los principales fabricantes de vehículos industriales y proveedores de soluciones de transporte de Europa, con unos ingresos anuales de más de 11.000 millones de euros (2021).

El sector de los vehículos industriales se enfrenta a grandes retos. Se espera que los vehículos del futuro sean cada vez más autónomos, conectados en red y libres de emisiones en su funcionamiento. Estamos aprovechando esta oportunidad para reorientar nuestra empresa de forma coherente. La base para ello es nuestra estrategia *NewMAN*, que establece la dirección a seguir e implica ser una "empresa robusta", un "innovador inteligente" y un "equipo fuerte".

"Simplificar el negocio de los clientes mediante soluciones sostenibles de vanguardia" es nuestra filosofía.

Nuestra cartera de productos abarca desde furgonetas de 3 a 5,5 tn, camiones de 7,49 a 44 tn hasta vehículos pesados para usos especiales con una masa máxima de conjunto de hasta 250 tn. Esto convierte a MAN en un proveedor de gama completa que cubre todas las necesidades. También fabrica autobuses urbanos e interurbanos, autocares y chasis de autobús con la marca MAN, así como minibuses y autocares de lujo con la marca NEOPLAN. Nuestra cartera se completa con motores industriales para aplicaciones marinas, de carretera y

todoterreno, así como con servicios integrales relacionados con la movilidad.

MAN cree que el futuro del tráfico de pasajeros y mercancías en nuestras ciudades será eléctrico. Los puntos fuertes de los vehículos eléctricos se aprovechan al máximo en los entornos urbanos. No emiten emisiones a nivel local y contribuyen a mejorar la calidad del aire urbano.

Nuestro enfoque inicial en las tecnologías de cero emisiones es la batería. Los accionamientos eléctricos a batería ya demuestran su eficacia en los centros urbanos, en los autobuses y en el transporte de distribución. Nuestra nueva generación de camiones eléctricos llegará a las calles a partir de 2024.

Los vehículos autónomos supondrán una transformación radical de los modelos de negocio de nuestros clientes: la automatización cambia las reglas del juego. Por ello, MAN está colaborando con socios comerciales y de investigación para desarrollar aplicaciones de conducción automatizada.

Una de las innovaciones digitales que MAN Truck & Bus ha introducido para ofrecer a sus clientes soluciones digitales a medida se llama "MAN DigitalServices". Esto permite a los clientes de MAN ver los datos de los vehículos en tiempo real y los análisis resultantes, independientemente de su ubicación. También produce recomendaciones de actuación adaptadas específicamente a los clientes y a sus vehículos.



Merlin Properties ha inaugurado el parque logístico 'Merlin Cabanillas', que supone el mayor desarrollo logístico en España desde 2007 y cuenta con una superficie de 202.600 m², ya alquilados. Fue bautizada en un primer momento con el nombre de 'Montepino SI20' por su promotor Inversiones Montepino, que la vendió a la socimi antes de colocar la primera piedra.

Marca veterana en España
DACHSER CONCLUYE LA INTEGRACIÓN DE AZKAR

Desaparece una de las marcas más veteranas del panorama nacional, que nació en los años '30 del anterior siglo, en la localidad guipuzcoana de Lazcano, y cuya evolución ha estado ligada al desarrollo industrial de la zona, manteniéndose en estos 80 años a la vanguardia del sector.

Isla Verde Exterior

HMM COMPRA TTI ALGECIRAS

La surcoreana HMM ha comprado la terminal Total Terminal International, TTI, ubicada en el muelle Isla Verde Exterior de Algeciras, por 95,4 millones. De este modo, mejora su posicionamiento en el puerto, donde también operan Maersk, CMA-CGM, Cosco, MOL y KMarin.

J U N I O

A China Investment

BLACKSTONE VENDE LOGICOR

Blackstone ha cerrado recientemente la venta de su filial industrial Logicor a China Investment, por 12.250 millones. La filial posee una amplia red de activos en Europa, con 147.000.000 m² repartidos por 17 países, principalmente Reino Unido, Alemania, Francia y el sur de Europa. En el último año, había aumentado su cartera en España con la adquisición de

instalaciones en Madrid y Barcelona, y la compra de los activos de IDI Gazeley.

J U L I O

Participación en Transeco

EXPANSIÓN DE CARRERAS HACIA FRANCIA

En línea con su estrategia de expansión internacional, el Grupo Carreras ha adquirido una participación mayoritaria en la francesa Transeco, especializada en servicios de transporte y logística. Con sede central al sur de París, el operador cuenta con una dilatada experiencia, además de flota y naves propias.

Concurso voluntario

UNIPOST, A CONCURSO DE ACREEDORES

Desde la empresa se considera que "las actuales circunstancias del mercado y una particular aplicación de la regulación del sector postal en España" han provocado un "considerable desequilibrio" en favor de Correos.

S E P T I E M B R E

Nuevos contactos

LOS CARGADORES NEGOCIAN CON EL CNTC

Las asociaciones de cargadores y el Comité Nacional de Transporte por Carretera vuelven a la mesa de negociación. Continúan las conversaciones iniciadas en marzo de 2016 para plantear al Gobierno propuestas en la contratación del transporte, fiscalidad, reglamentación sectorial, operaciones de transporte y circulación, entre otras áreas, para mejorar la actividad.

Ya controla Cainiao

ALIBABA INVIERTE EN LOGÍSTICA

La empresa china de comercio electrónico toma el control del operador que le da soporte logístico e invertirá 687 millones de

euros para hacerse con el 51% del capital de Cainiao Smart Logistics Network Limited.

O C T U B R E

Primafrío y Réseau Primever

NACE PRIMAVER

El operador español Primafrío y el francés Réseau Primever, especializados en el transporte de frutas y hortalizas, han puesto en común sus medios y redes para ofrecer servicios de grupaje a través de Primavera, que acaba de iniciar su actividad.

Por 2.400 millones

GLP COMPRA IDI GAZELEY

El gigante logístico de Singapur ha adquirido IDI Gazeley por 2.400 millones. IDI Gazeley cuenta con un portfolio de 3.000.000 m² de instalaciones logísticas en Europa, de los que un 57% se encuentran en el Reino Unido, un 25% en Alemania, un 14% en Francia y un 4% en los Países Bajos.

Maersk logra cerrar la compra de Hamburg Sud tras la aprobación de la operación en 23 jurisdicciones.



LOS ESTIBADORES VAN A LA HUELGA

El Real Decreto-Ley para la reforma de la estiba, que en mayo por fin logró los apoyos necesarios, no fue bien recibida por los sindicatos, que aunque dieron margen a la negociación con Anesco, fueron a la huelga en junio, provocando una sangría de desvíos a otros puertos.

El 21 llegó la debacle de la patronal, cuando en plena huelga, los trabajadores no secundaron los paros en las terminales de empresas que, dejando a un lado la posición de la Asociación, habían aceptado sus condiciones.

Los estibadores llegaron a desconvocar tres jornadas para dejar a Anesco reestructurarse, una vez conocidas las primeras salidas de la patronal. La victoria de los sindicatos, que conseguían el mantenimiento del 100% de empleos, llegaría el día 29, 24 horas después de que el presidente de Anesco, Joaquín Coello, dejase el cargo.

NOVIEMBRE

Aprobada la operación

MAERSK CIERRA LA COMPRA DE HAMBURG SUD

Maersk ha completado la adquisición de Hamburg Süd un año después de iniciar la operación, que ha tenido que ser sometida a la aprobación de 23 jurisdicciones. Los 105 buques del operador pasarán a integrarse en la flota de Maersk, que contará con 773 unidades.

Primer tren de contenedores

INICIO DE LAS OPERACIONES EN PANCORBO

La terminal logística ferroviaria de Pancorbo, Telof, ha iniciado las operaciones intermodales, con la llegada del primer tren de contenedores procedente del puerto de Bilbao. Propiedad de la Autoridad Portuaria de Bilbao, se ha adjudicado su gestión a Transita y Sibport se ocupará de la operativa.

Compra STVA a SNCF

Compra STVA a SNCF

EL GRUPO CAT SE REFUERZA

El Grupo CAT sigue dando pasos para convertirse en uno de los mayores operadores en la logística del automóvil de Europa. A las incorporaciones de Trial, Toquero Express, Fleetpoint, Wallenius Wilhelmsen Logistics Alemania, VSE, Sintax Logística y CVT, suma la compra de STVA a SNCF.

DICIEMBRE

Core LNGas hive

PRIMER SISTEMA DE 'COLD IRONING' EN BARCELONA

El puerto de Barcelona ha puesto en funcionamiento la primera conexión eléctrica a un buque desde un muelle usando un motor auxi-

La justicia europea recuerda la prohibición de tomar los descansos semanales normales en el vehículo.

liar de gas natural, que sustituirá a los motores auxiliares durante su estancia en puerto. Enmarcado en el programa Core LNGas hive, participan en el proyecto Suardiaz, Siemens, HAM y Bureau Veritas.

La puntilla final

LA JUSTICIA EUROPEA Y EL DESCANSO SEMANAL EN CABINA

El Tribunal de Justicia de la UE dicta que la regulación europea "contiene manifiestamente la prohibición de tomar los periodos de descanso semanales normales en el vehículo e impone a los Estados miembros la obligación de establecer las sanciones".



Next Generation Logistics

Let's take your transport to the next level!



Ecós de la crisis sanitaria

EL PAPEL DE CHINA EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO

Las numerosas disrupciones que se vienen dando desde el inicio de la crisis del Covid-19 está llevando a las empresas a rediseñar sus redes de producción, incorporando nuevas herramientas para mejorar la visibilidad de la cadena de suministro.

La pandemia del Covid-19 ha demostrado, desde el año 2020, la gran importancia que tiene China para las cadenas de suministro de todo el planeta, poniendo de manifiesto la fuerte dependencia que sufren los países occidentales de la que es considerada como la gran fábrica del mundo.

Los fabricantes han empezado a darse cuenta de que deben rediseñar sus redes de producción global, habilitando instalaciones en lugares clave de los mercados centrales y evitando una dependencia excesiva de los centros de producción en zonas con menores costes.

Esta estrategia resulta clave para poder minimizar sus riesgos ante sucesos inesperados, como las numerosas disrupciones en la cadena logística que se vienen sucediendo en los últimos años, primero por el Covid y más tarde por la escasez de contenedores, la crisis de los semiconductores, la fuerte subida del precio de las materias primas o la guerra de Ucrania.

Precisamente ahora, la invasión de Ucrania por parte de Rusia y las medidas de aislamiento introducidas por las autoridades chinas

para contener el coronavirus en China están dificultando el comercio global de mercancías en un momento en que se empezaba a notar cierto alivio en las presiones que viven los servicios logísticos y de transporte en todo el mundo.

“ Los fabricantes han empezado a darse cuenta de que deben rediseñar sus redes de producción global, habilitando instalaciones en lugares clave de los mercados centrales ”.

Se ha podido constatar un cambio de estrategia por parte de los grandes cargadores.

En esta línea, muchas grandes empresas han aprendido de la crisis sanitaria y están optando por construir sistemas de gestión de riesgos proactivos con un enfoque en las herramientas digitales y las estrategias previamente ensayadas.

Por ello, se espera un significativo crecimiento en la adopción de herramientas para automatizar la recogida y análisis de datos, así

como de la integración de sistemas de Inteligencia Artificial, lo que permitirá mejorar la visibilidad de la cadena y anticiparse a posibles situaciones de cambio.

Priorizar la eficacia frente a los costes

Si bien es evidente que el cambio será paulatino y que China mantendrá de momento su posición como uno de los centros productivos más potentes a escala global, la paralización de gran parte de la actividad con los últimos brotes de Covid está contribuyendo a tensionar todavía más la cadena global y agudizando la inflación que sufren los consumidores de todo el mundo.

Las estrategias de relocalización siguen en la agenda de las grandes empresas, que se están viendo obligadas en los últimos dos años a re-planificar constantemente sus operaciones para evitar posibles problemas de desabastecimiento.

El objetivo es conseguir cadenas de suministro más cortas y más cercanas al cliente final, para lo que debe priorizarse la eficacia frente a los costes, y tratar de asegurar el aprovisionamiento ante posibles disrupciones.

Por ello, se ha producido una fuerte apuesta por la regionalización y localización de la base de proveedores, especialmente cuando se trata de componentes especialmente necesarios para la cadena de fabricación.

No obstante, para aquellos que siguen optando por ubicar sus centros de producción en zonas con menores costes, América central, Sudamérica, Europa del Este y África empiezan a postularse como posibles alternativas para abastecerse.

En este sentido, las empresas tendrán que poner en marcha estrategias que involucren múltiples zonas para poder construir una cadena más resiliente, pero es importante tratar de reducir al máximo las posibles disrupciones y tener un buen sistema de planificación que permita reajustar rápidamente el sistema cuando se produce algún imprevisto.

Así, para las que opten por abastecerse en diferentes mercados o por la relocalización será más fácil recuperar el control de su cadena de suministro cuando surja un problema, evitando por ejemplo los puertos que tengan problemas de congestión. Por lo tanto, podrán ser más resilientes.

En palabras de Richard Wilding, catedrático de Estrategia de Cadenas de Suministro en la Universidad de Cranfield, “si tu cadena de suministro es la misma que tenías antes del coronavirus, seguramente estás haciendo algo mal”.

Los cargadores asumen el reto

En el transporte marítimo, sí se ha podido



El objetivo es conseguir cadenas de suministro más cortas y más cercanas al cliente final.

constatar en los últimos meses un importante cambio de estrategia por parte de los grandes cargadores, que ante las dificultades para embarcar sus mercancías por la falta de contenedores vacíos en China y la congestión en los puertos estadounidenses, que impedía descargar y devolverlos hacia Asia, han optado por fletar sus propios buques.

Amazon, Ikea, Home Depot o Walmart son algunas de las grandes corporaciones que han utilizado esta práctica para tratar de garantizar el suministro de sus productos y trasladar sus cargas desde Asia en un momento especialmente delicado para la logística mundial.

“ Algunos grandes cargadores han optado por fletar sus propios buques para poder garantizar el suministro de sus productos, ante las dificultades para embarcar sus mercancías ”.

También Lidl se ha sumado a este grupo recientemente, y en su caso se ha decidido a registrar su propia compañía para el transporte de contenedores.

Tailwind Shipping Lines, como se llama el nuevo operador, le permitirá asumir una parte importante de sus operaciones de transporte que actualmente gestiona a través de diferentes navieras.

De esta manera, espera poder gestionar el creciente volumen de la producción de todas sus instalaciones de una manera más flexible a largo plazo. ●



¿Cuándo **volverá a parar** el transporte por carretera?

Ahora que comenzamos a olvidarnos de los malos momentos que, como ciudadanos comunes, llegó a hacernos pasar el reciente paro del transporte, y cuando muchos pueden haber asumido la falsa idea de que el paro se desconvocó tras haberse solucionado los problemas y reivindicaciones que llevaron a convocarlo, parece oportuno señalar que en realidad se ha solucionado muy poca cosa porque la mayor parte de los problemas que padece el transporte español por carretera son crónicos pero crónicos de hace más de 50 años por ser de muy difícil solución, salvo que se acepte un remedio tan radical como imposible de poner en marcha: que los pequeños transportistas que no ganen dinero con el ejercicio de su profesión, abandonen ésta, algo que los primeros en descartar son precisamente los grandes transportistas, que tienen en los pequeños autónomos una flota virtual de maniobra para atender las puntas de demanda.

Se me dirá que en este último paro se ha conseguido la prohibición de la carga y descarga de los camiones por parte de su conductor -algo que, de toda Europa, hasta ahora solo se ha llegado a prohibir en España y Portugal- y que se podrán modificar las tarifas en función de cómo vaya evolucionando el precio del gasóleo. Es evidente que la importancia de estos dos logros queda mermada rápidamente cuando se analiza la dificultad de vigilar y exigir su cumplimiento.



JORGE PALACIOS
Director de
Motorscopio

Y el que mejor sabe cuáles son los problemas crónicos del transporte español por carretera y conoce los puntos débiles del acuerdo que llevó a desconvocar el, por ahora, último paro es precisamente Manuel Hernández, el presidente de Plataforma, el movimiento que lo convocó, como prueba su grito a lo McArthur de desconvocatoria del paro: "¡Volveremos!".

Por eso, nuestras autoridades deberían reunirse con los representantes de los grandes transportistas para estudiar conjuntamente cuándo podría Plataforma volver a convocar un nuevo paro y tener previsto como reaccionar a él.

“ Los grandes transportistas tienen en los pequeños autónomos una flota virtual de maniobra para atender las puntas de demanda.”

Teniendo en cuenta el tremendo potencial desestabilizador que tiene desde el plano político una huelga del transporte por carretera, aparece ante nosotros una coyuntura ideal para convocar de nuevo el paro del transporte por carretera que es una posible victoria del PP o de un tándem PP-VOX en las elecciones andaluzas. La convocatoria podría ser inmediatamente después de las elecciones o, más probablemente, con un retardo de tres o cuatro meses, para dar tiempo a que se desinfla la euforia veraniega.

Qué pasó en



Los nuevos peajes y desvíos han puesto en pie de guerra al sector del transporte en un año en que se han dado a conocer los planes para nuevos proyectos logísticos en Barajas y El Prat, y en el transporte marítimo han continuado las negociaciones de la estiba.

A VUELTAS CON LOS PEAJES

A VUELTAS CON LOS PEAJES

Pedro Sánchez se ha convertido en 2018 en presidente del Gobierno tras triunfar la moción de censura a Mariano Rajoy, y se ha reactivado el Gobierno de Cataluña 218 días después de la aplicación del artículo 155. A nivel internacional, Reino Unido ha seguido negociando con Bruselas para su salida

de la UE, mientras Francia se ha enfrentado a la revolución de los chalecos amarillos por la subida del combustible. Además, China y Estados Unidos se han embarcado en una guerra comercial, después de que el país norteamericano decidiera imponer aranceles a los productos chinos.

E N E R O

Dos tarifas diferenciadas

ENTRAN EN VIGOR LOS PEAJES DE GUIPÚZCOA

El cobro de peajes para camiones en las vías de alta capacidad guipuzcoanas se ha hecho realidad, con dos tarifas diferenciadas para vehículos de entre 3,5 y 12 toneladas y para vehículos de más de 12 toneladas de MMA.

La Diputación de Guipúzcoa ha instalado tres pórticos para el cobro automático y cinco puntos de atención para que los transportistas puedan registrarse en el sistema y hacer el pago.

Por 67 millones

SAVILLS COMPRA AGUIRRE NEWMAN

La consultora internacional Savills ha comprado el 100% del accionariado de la española Aguirre Newman por 67 millones de euros a pagar durante cinco años, en línea con su estrategia de desarrollo de negocio en los principales mercados europeos.

La nueva compañía conjunta, con sede en España y Portugal, será renombrada como Savills Aguirre Newman.

F E B R E R O

De tres camiones

EL TJUE, CONTRA EL REQUISITO DE FLOTA MÍNIMA

España ha incumplido el Reglamento europeo que regula las condiciones de acceso para el ejercicio de la profesión de transportista con el requisito de flota mínima de tres camiones.

Esta norma, como afirma el Tribunal de Justicia de la UE, dicta-

mina que cualquier empresa que disponga al menos de un vehículo debe poder obtener una autorización de transporte público, sin que los Estados miembros puedan establecer un número mínimo distinto.

El Ministerio de Fomento acatará la sentencia, aunque el requisito sigue en vigor hasta que se publique la nueva normativa.

Convenio sectorial

ACUERDO PARA LA SUBROGACIÓN DE LOS ESTIBADORES

Anesco y los sindicatos han alcanzado un acuerdo para incluir en el convenio sectorial los principios por los que se debe regir el ofrecimiento de la subrogación a los trabajadores de las Sagep, para las empresas que opten por salir de ellas.



MULTA DE LA CNMC A DIEZ PAQUETERAS

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia estima que las empresas involucradas han constituido diversos cárteles para repartirse los clientes empresariales entre sí por medio de acuerdos de comercialización.

En paralelo, algunas establecieron pactos "de no agresión" para no realizar ofertas comerciales a ninguno de los clientes de su competidora.

Adicionalmente, la CNMC considera que «estos acuerdos han tenido un carácter especialmente dañino, en la medida en que encarecieron el coste de los servicios que se prestan a los ciudadanos y se mantuvieron las conductas durante un largo período», que han oscilado, entre los diez años los más duraderos hasta un año los menos.

Fomento planea nuevos desarrollos logísticos en el entorno de Barajas y El Prat.

M A R Z O

Desarrollo a 20 años vista

EL PRAT ACOGERÁ UN POLO LOGÍSTICO

Fomento acometerá un gran desarrollo de suelo para usos logísticos e industriales en los terrenos del aeropuerto de El Prat, una actuación que se plantea a 20 años vista. El plan prevé urbanizar 328 hectáreas para crear un polo logístico con 1.850.000 m² de suelo edificable que pilotará Aena y una inversión público-privada de 1.264 millones. Del total, 75 hectáreas se dedicarán a la implantación de empresas de e-commerce, y 58 para una plataforma logística.

A B R I L

Alianza japonesa

ONE COMIENZA SUS OPERACIONES

La alianza Ocean Network Express, ONE, nacida de la fusión de las líneas de contenedores de K Line, NYK y MOL, inicia sus operaciones como la sexta línea de contenedores más grande del mundo, con una flota de 234 buques que suman 1,44 millones de TEUs. K-Line y MOL cuentan con el 31%, mientras NYK ostenta el 38% de la sociedad.

Cuatro usos de suelo

NUEVO PROYECTO LOGÍSTICO EN BARAJAS

El Plan Inmobiliario del Aeropuerto de Madrid-Barajas abarcará 920 hectáreas de suelo, con una previsión de desarrollo de 562 hectáreas que podrían convertirse en 2.700.000 m² edificables, y una inversión público-privada de 2.997 millones en los próximos 40 años.

Servicios a transportistas

ONTURTLE SUPERA LAS 80 GASINERAS EN SU RED INTERNACIONAL

La firma refuerza su presencia con siete nuevos puntos de repostaje en Francia y Alemania, dos de los seis países europeos que, junto a España, Bélgica, Holanda e Italia, configuran su red de gas natural internacional.

El gas se consolida como la alternativa más sostenible para el transporte profesional, especialmente en trayectos de larga distancia. Prueba de ello, es que el parque de vehículos impulsados con esta energía alternativa sigue aumentando: solo en España, en 2020, se alcanzaron las 30.000 unidades, de las cuales un 27% correspondían a camiones de GNL, según los últimos datos publicados por Gasnam.

En este sentido, OnTurtle lleva años trabajando para impulsar una red de suministro destinada a dar respuesta a esta demanda de mercado al alza y crucial para impulsar la movilidad sostenible. Para ello, la firma ha refor-



zado recientemente su presencia en Francia y Alemania con siete nuevas estaciones de servicio para el suministro de GNL, gracias a un acuerdo con nuestro proveedor Liqvis.

Entre las nuevas incorporaciones en Francia, donde la compañía ya concentra 31 estaciones para repostaje de gas natural, destacan las estaciones de servicio Calais, en la población de Marck, y Bouc-Bel-air. En Alemania, OnTurtle ha ampliado su red con nuevos puntos de suministro para GNL en Freienbrink, Kassel, Merklingen, Langenhagen y Bönen. Todos ellos son aptos para camiones Volvo y se suman a los 8 ya presentes en la red germana.

Con estas nuevas incorporaciones, la compañía, partner de referencia para la movilidad de mercancías en Europa, cuenta ya con una red de más de 1.600 estaciones en el continente europeo, de las cuales 84 ya son para repostaje de gas en 6 países europeos.

El gas natural se está consolidando como la alternativa más sostenible para el transporte profesional.



M A Y O

Inspección en carretera

NUEVA NORMATIVA PARA LA ESTIBA DE MERCANCÍAS

Los agentes de Tráfico podrán llevar a cabo inspecciones en carretera para comprobar que, en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, el cambio de posición de las cargas entre sí o contra las paredes sea mínimo, y que no se desplacen fuera de la superficie de carga.

Pendientes de la administración concursal

UNIPOST Y TRANSPORTES SOUTO, EN PROCESO DE CIERRE

Mayo será, probablemente, el último mes en funcionamiento de Unipost, cuyos últimos despidos se producirán en junio. Mientras, el administrador concursal espera la decisión judicial para continuar con la liquidación.

TENSION EN EL TRANSPORTE POR LOS DESVÍOS Y PEAJES

El Gobierno ha aprobado en noviembre un Real Decreto-Ley que le otorga la capacidad para establecer nuevos desvíos obligatorios de camiones y cobrar peajes en las autopistas que revertían al Estado.

Al mismo tiempo, la Diputación de Guipúzcoa ha modificado la norma foral para mantener los peajes a camiones en la N-1 y la A-15, después de que el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco anulara la regulación anterior por ser discriminatoria.

Todas estas iniciativas han generado un clamor de todo el sector, que en lo que respecta al pago de las infraestructuras siente que tiene todas las de perder.

No es de extrañar que el sector se sienta ninguneado y se plantee incluso la posibilidad de parar.



“Guipúzcoa ha modificado la norma foral para poder mantener los peajes a camiones.”

Transportes Souto, en su caso, encara la fase de liquidación a falta de que la administración concursal proceda a enajenar los bienes de la sociedad. El ERE, en cambio, debe reiniciarse para evitar defectos de forma.

J U N I O

Aprobado por Competencia

ARMAS COMPRA TRAS-MEDITERRÁNEA

Acciona y Naviera Armas han firmado el acuerdo de compra-venta del 92,71% de acciones de Trasmediterránea, después de que Competencia aprobara la operación a condición de reorganizar algunas líneas en las que ambos prestan servicio. Esto ha llevado a Armas a negociar con FRS para que opere la ruta Motril-Melilla y Huelva-Canarias.

En las autopistas

FOMENTO LIBERALIZARÁ LOS PEAJES AL TÉRMINO DE SU CONCESIÓN

El Gobierno liberalizará los peajes de las autopistas cuya concesión de 50 años termina entre 2018 y 2021, que se incorporarán a la red pública. El proceso afectará a la AP-1 entre Burgos y Armiñón, la AP-7 entre Alicante y Tarragona, y la AP-4 entre Sevilla y Cádiz. La primera concesión concluye el 30 de noviembre, y las otras en diciembre de 2019.

Releva a Íñigo de la Serna

ÁBALOS, NUEVO MINISTRO DE FOMENTO

El secretario de Organización del PSOE, José Luis Ábalos, será el nuevo ministro de Fomento. Diputado nacional desde hace cuatro legislaturas, toma el relevo de Íñigo de la Serna.

J U L I O

Sustituye a José Llorca ORNELLA CHACÓN,

PRESIDENTA DE PUERTOS DEL ESTADO

Ornella Chacón será la nueva presidenta de Puertos del Estado, en sustitución de José Llorca. Ha sido consejera de Obras Públicas y Transportes de Canarias y miembro del Consejo del puerto de Las Palmas.

Superará los 400 buques

COSCO COMPRA OOCL

Cosco ha cerrado la compra de OOCL, tras el visto bueno de las autoridades chinas de competencia. Así pues, abonará 6.300 millones de dólares a OOIL para la incorporación de la línea, con lo que contará ahora con capacidad para 2,9 millones de TEUs.

Proceso iniciado en 2017

FUSIÓN DE COLONIAL Y AXIARE

Colonial ha culminado su fusión con Axiare, un proceso iniciado tras la adquisición del 86,6% a través de una OPA en 2017. La operación implica la extinción de Axiare mediante su disolución sin liquidación y la transmisión de su patrimonio al comprador.

S E P T I E M B R E

Más de 60 innovaciones

NUEVO ACTOS DE MERCEDES

El nuevo Actros, presentado en Berlín, cuenta con el primer sistema de asistencia a la conducción parcialmente automatizado del mundo en un camión producido en serie. Otra de las innovaciones es la quinta generación del Asistente de Frenado Activo.

O C T U B R E

En Guadalajara

BANDERAZO DE SALIDA PARA PUERTA CENTRO

Echa a rodar Puerta Centro-Ciudad del Transporte, un proyecto

de más 2.000.000 m² entre Marchamalo y Guadalajara, en el que tienen presencia asegurada Luís Simões y el puerto de Tarragona. Contará con conexión al ferrocarril Madrid-Zaragoza-Barcelona y una terminal con capacidad para trenes de más de 750 metros.

N O V I E M B R E

Multa de siete millones

COMPETENCIA REVIENTA LAS NEGOCIACIONES DE LA ESTIBA

Competencia ha finalizado el expediente sobre la modificación del IV Acuerdo de la estiba, fijando una multa de más de siete millones, al estimar que se restringe la libertad de contratación y se coarta la libertad de las empresas de participar en sociedades de estiba.

D I C I E M B R E

En manos del Parlamento

ACUERDO PARA EL PAQUETE DE MOVILIDAD



Los ministros europeos de Transporte han logrado un acuerdo para impulsar el Paquete de Movilidad, ahora en manos del Parlamento Europeo. Pese a que se ha logrado desatascar el proyecto, ha habido críticas desde diversos sectores: desde los cargadores, hasta los propios sindicatos.

Negociaciones de Fomento

NUEVAS CONEXIONES PARA EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Tras las negociaciones de Fomento en el Consejo de Ministros de Transporte de la UE, el Corredor Mediterráneo incluirá las líneas Sagunto-Zaragoza y Madrid-Valencia.

APPUNLE, LA VOZ DEL SECTOR INMOLOGÍSTICO EN ESPAÑA

La Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Naves Logísticas de España, Appunle, no ha dejado de crecer desde su nacimiento en el año 2019, si bien no fue constituida hasta marzo de 2020, con un total de 18 socios.

En la actualidad, ya suma 34 integrantes, que defienden la necesidad de una interlocución directa con la Administración para que se conozcan sus opiniones y poder defender sus intereses profesionales, además de resolver eficazmente los problemas que afecten al desarrollo de su actividad.

Su objetivo es ser la voz del sector inmo-logístico en un momento en el que se están gestando grandes cambios normativos que afectarán a la construcción y uso de las naves logísticas.

De hecho, surgió precisamente con la intención de que en la revisión del Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales, la logística se contemplase de forma separada de lo industrial.

La organización detectó ya entonces la existencia de 17 regulaciones e interpretaciones diferentes de la norma, a razón de una por cada Comunidad Autónoma, en un panorama en el que cada jefe de servicio y cada técnico municipal también está en condiciones de imponer su propia interpre-

tación del texto legal.

De igual modo, Appunle se ha comprometido a actuar para intentar acortar los plazos en los trámites administrativos, y de manera particular, en las licencias de obra, para poder facilitar así la inversión. Para ello, buscan concienciar a los representantes políticos de la necesidad de ganar agilidad para poder adecuarse a la realidad del mercado y no entorpecer las posibles inversiones que puedan realizarse en el país.

Entre sus últimos pasos, destaca la presentación de ciertas sugerencias al borrador para la regulación de la distribución urbana de mercancías que ha hecho el Ayuntamiento de Madrid, para incluir un estudio de tráfico para dar el visto bueno a las parcelas de uso logístico.

En este sentido, señalan que la flexibilidad a la hora de decidir dónde se ubicarán las instalaciones logísticas de una ciudad es algo esencial.

Juan José Vera, de Montepino, preside en este momento la Junta Directiva de la Asociación, mientras que Jesús Lacasia, de Gran Europa, ocupa el cargo de secretario, y Alejandro Rumayor, de Logicor, el de tesorero. Por su parte, los vocales son Antonio Roncero, de CBRE Global Investors y Jean-Louis Eugene Joseph Douanne, de ID Logistics.





Fusiones y adquisiciones en el sector logístico

LA TECNOLOGÍA SITÚA A LA LOGÍSTICA EN UNA NUEVA ERA

La logística se ha convertido en una actividad con un fuerte componente tecnológico, en un servicio que no solo mueve y almacena mercancía, sino que genera y maneja un ingente volumen de datos e información de gran importancia estratégica. Muchas nuevas tecnologías han llegado al sector para quedarse, pero lo que está por venir es aún más apasionante.

Desde hace un par de décadas, la tecnología está transformando radicalmente la logística y el transporte.

El cambio es de tal magnitud que estos dos sectores ya no se entienden sin su actual componente tecnológico.

En este sentido, podríamos decir que la logística y el transporte ya no son simples actividades consistentes en mover y almacenar mercancías, sino que, además, también manejan grandes volúmenes de datos que, adecuadamente canalizados, generan información de alto valor estratégico para todos los actores que componen la cadena de suministro.

Aupados en esta tendencia, la logística y el transporte han dejado atrás concepciones empresariales en las que aparecían como simples centros de coste, para convertirse en vectores para la mejora de algunos aspectos críticos,

como la atención al cliente o la capacidad para adaptarse a los requerimientos de la demanda, algo que es especialmente importante en momentos de alta incertidumbre y volatilidad como los actuales.

Tres campos para los avances

En este sentido, la evolución tecnológica propone avances para el sector logístico en tres ámbitos complementarios, como son la operativa, la gestión empresarial y la sostenibilidad.

En el campo de la operativa los desarrollos tecnológicos se aplican a diversos campos de la actividad logística, que van desde el almacén a la gestión de flotas. De igual manera, también se están produciendo avances muy destacados en automatización y robotización.

Por otra parte, en el terreno de la gestión empresarial, todo lo relacionado con la eliminación del papel en la documentación logística y de transporte

se está imponiendo sin prisa, pero sin pausa.

Sistemas como el e-CMR, el e-TIR, la firma electrónica, cada uno de ellos en sus situaciones concretas han llegado para quedarse y marcar un paso más en la agilización de la operativa, asociados a un importante un cambio cultural.

De igual manera, la tecnología Blockchain parece que supondrá un paso clave en la descentralización en el tratamiento de la información, aportando unos elevados niveles de seguridad.

Asimismo, inteligencia artificial, sensorización, torres de control, gemelos digitales y técnicas de Big Data, entre otros, permiten realizar una gestión de volúmenes de datos cada vez mayores a tiempo real, con lo que ofrecen grandes posibilidades para conseguir una visibilidad integral e instantánea de la cadena de suministro.

“ Muchos anticipan el impacto del metaverso en las operaciones logísticas y de transporte, que se convertirán en nexos entre el mundo real y el virtual.

Finalmente, en el campo de la sostenibilidad se están produciendo numerosos avances, que van desde el uso de elementos para el ahorro de emisiones y la reducción de los consumos energéticos en instalaciones logísticas, hasta los avances que se están produciendo en las motorizaciones de los vehículos.

En este ámbito concreto, mientras el transporte por carretera avanza imparable hacia la electrificación, aunque de manera un tanto heterogénea, y con la vista puesta en el hidrógeno como solución de futuro para la

larga distancia, en el transporte marítimo también se ha producido un cambio de gran calado con combustibles en bajo contenido de azufre, biocombustibles, y, de manera especial, el GNL, aunque también con otros desarrollos relacionados con el amoníaco e incluso el hidrógeno.

Mejoras que aporta la tecnología

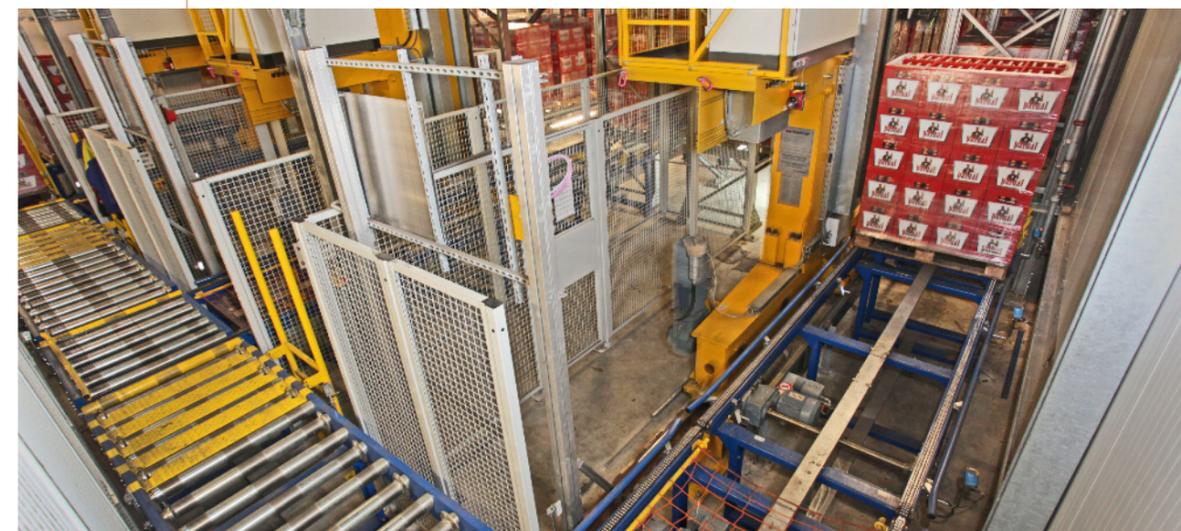
Todos estos avances tienen un impacto sobre la productividad, la atención al cliente y la rentabilidad de los operadores logísticos y de transporte.

La mejora de la operativa y el uso de indicadores clave permite incrementar la productividad y, consecuentemente, prestar una mejor atención a las necesidades de los clientes, que se colocan en el centro de atención para las cadenas de suministro, en un entorno marcado por importantes cambios en los hábitos de consumo y un mercado que cada vez se juega más en un espacio omnicanal, en el que los consumidores buscan los productos en internet y los compran en espacios físicos, o, a la inversa, acuden a tiendas para comparar y después piden los artículos para que se los hagan llegar directamente a sus casas.

La tecnología también extiende los cambios a los espacios de venta que, a su vez, han empezado a jugar un rol clave también como ubicaciones para stocks avanzados y con uso cada vez más inmersivo de las nuevas tecnologías, con lo que se busca generar una nueva experiencia de compra más personalizada.

Precisamente, quizás, el futuro de la logística esté en el metaverso, tanto por las posibilidades que ofrece para la formación, el aprendizaje o como campo de pruebas para desarrollos y operativas, como para conectar de manera decisiva ese futuro universo digital con el mundo real. ●

La automatización permite mejorar la productividad y reducir errores en operaciones logísticas y de transporte.



Hablando de **innovación**, la evolución de las especies

La teoría que Charles Darwin planteó en el siglo XIX con el tiempo ha ido ganando solvencia hasta convertirse en irrefutable. Algunos de los puntos más interesantes para mí y en los que voy a basar este artículo: los recursos son limitados; sobreviene una lucha por la supervivencia; los menos adaptados a los nuevos tiempos tienen menos probabilidades de sobrevivir; esto da como resultado cambios para adaptarse. Este es el proceso de selección natural.



JUAN MANUEL MARTÍNEZ MOURÍN

CEO de Eurogestión
Vicepresidente de la
Asociación Española
de Transporte AET

Trasladando estas reflexiones a las organizaciones, podemos encontrar una enorme similitud en sus principios básicos. Es normal, ya que las organizaciones son principalmente conjuntos de personas actuando de un modo, teóricamente, coordinado.

Hablo de organizaciones donde se incluye a empresas, estados, partidos políticos, sindicatos o asociaciones.

Dos siglos después de su formulación lo primero que ha cambiado, aplicando la teoría a las organizaciones, es la rapidez con la que se produce la evolución, especialmente acelerado todo por las crisis.

Ya sean estas financieras como la del 2008, pandémicas como la del COVID, de las cadenas de suministro como la que provocó la anterior con los agravantes del atasco en el canal de Suez o las consecuencias del Brexit, o la actual cuando aún no habíamos salido de las anteriores debida a la invasión Rusa a Ucrania que está agravando la preexistente crisis energética.

Consecuencias inmediatas son por ejemplo la tremenda velocidad con la que se están produciendo cambios de enfoque en innovación, principalmente en el campo de la transformación digital, enormemente trascendente.

Son continuas las noticias relativas a iniciativas en este terreno, en grandes empresas, organismos públicos y administraciones, Pymes y microempresas.

Las organizaciones y asociaciones empresariales de todo tipo se han sumado a esta corriente para facilitar e impulsar los cambios, con más o menos acierto y se me ocurren muchos ejemplos.

Las claves del éxito o fracaso residen principalmente en las capacidades, perfiles y habilidad de sus dirigentes. En nuestro sector las calificaría de debilidades.

Urge un cambio de paradigma y mucho más de capitanes de estos barcos, con capacidad de liderar con energía, motivación y aptitudes acordes con los tiempos.

Ya saben lo que dice el refrán, "camarón que se duerme, se lo lleva la corriente"

Sirva esta reflexión como homenaje al editor de este medio por su continuo esfuerzo en estos últimos 10 años para mantenernos informados y motivados a diario a todos los que vivimos el sector.

Enhorabuena Ricardo.

Qué pasó en



La reforma del ROTT y los preparativos para el Brexit han sido parte protagonista de un contexto en el que también destacan las negociaciones para el V Acuerdo Marco de la Estiba. Además, avanza los procesos de concentración e integración en el sector logístico, con numerosas fusiones y adquisiciones en estos 12 meses.

ENTRA EN VIGOR LA REFORMA DEL ROTT

ENTRA EN VIGOR LA REFORMA DEL ROTT

Los preparativos para la salida de Reino Unido de la Unión Europea, prevista para principios de 2020, se han sucedido este año, con especial incidencia en todo lo relacionado con las relaciones comerciales con el este país. Mientras tanto, ha continuado también la guerra comercial entre Estados

Unidos y China. En España, la actualidad política ha estado vinculada a las elecciones generales de noviembre, que ganó el PSOE de Pedro Sánchez, aunque tuvo que pactar un gobierno de coalición con Podemos. Además, la sentencia del 'Procés' provocó numerosas protestas en Cataluña.

E N E R O

Sector del vehículo terminado

ECHA A ANDAR LA NUEVA BERGÉ GEFCO



La nueva Bergé Gefco, surgida como joint venture, inicia sus operaciones en el segmento de servicios logísticos para vehículo terminado en España, una vez ratificado el acuerdo entre ambos grupos y recibidas todas las aprobaciones pertinentes. Mientras, Gefco sigue dando pasos firmes para su salida a Bolsa.

Cuatro proyectos

NUEVA PLATAFORMA DE INVERSIÓN PULSAR IBERIA LOGISTICS

KKR, Round Hill Capital y Pulsar Properties han lanzado una nueva plataforma de inversión en logística, a través de una joint-venture llamada Pulsar Iberia Logistics. El nuevo instrumento ya ha formalizado la compra de cuatro proyectos logísticos, de los que tres se encuentran en Madrid y otro está ubicado en Barcelona.

F E B R E R O

De VIIA

PRIMERA AUTOPISTA FERROVIARIA DE ESPAÑA

VIIA ha iniciado un nuevo tráfico internacional de autopista ferroviaria mixta para semirremolques y contenedores entre la terminal barcelonesa de Can

ENTRA EN VIGOR LA REFORMA DEL ROTT

Una vez aprobada por el Gobierno, en febrero entraba en vigor la reforma del ROTT, con importantes novedades en relación con el acceso al mercado, el baremo sancionador o la aparición de la figura del gestor de transporte.

En cuanto a los primeros efectos, algunos han sido los esperados, pero otros han afectado especialmente un sector de por sí asfixiado. Por ejemplo, muchas tarjetas de transporte han sido suspendidas temporal-

mente y eliminadas de forma automática. Por otra parte, el ROTT no cuenta el descanso semanal en cabina como tiempo de descanso, por lo que los agentes de tráfico han empezado a controlar el descanso en cabina y a sancionarlo de forma retroactiva.

Además, la nueva norma obliga a unificar los servicios de notificación electrónica. En este sentido, Fomento buscará coordinar con las Comunidades Autónomas la aplicación de la reforma del ROTT.



Tunis y la localidad de Bettembourg, en Luxemburgo. La tracción en el tramo español hasta la frontera francesa corre por cuenta de Renfe Mercancías, mientras que a partir de Perpignan la tracción es realizada por SNCF.

M A R Z O

A través de Rangel

CORREOS ENTRA EN EL MERCADO PORTUGUÉS

En su primera operación en el exterior, Correos ha comprado a través de la filial Correos Express, el 51% del operador portugués Rangel.

La operación necesita el visto bueno de Competencia, y la autorización del Gobierno, dado que Correos es una empresa pública, dependiente del SEPI.

Fomento busca coordinar con las Comunidades Autónomas la aplicación de la reforma del ROTT.



Sustituye a Ornella Chacón

SALVADOR DE LA ENCINA, PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO

Tras la dimisión de Ornella Chacón, Salvador de la Encina ha sido elegido como nuevo presidente de Puertos del Estado. Parlamentario con experiencia durante siete legislaturas, ha ocupado entre otros los cargos de director general de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

A B R I L

A través de una OPA

DSV COMPRA PANALPINA

DSV y Panalpina han alcanzado un acuerdo definitivo para que la danesa se haga con la helvética, a través de una oferta pública de adquisición por todas las acciones de Panalpina que cuenta con el respaldo de los dos consejos de administración.

El valor de la transacción se sitúa en los 4.600 millones de francos suizos, unos 4.118 millones de euros, con la intención de que se convierta en una de las mayores empresas de logística y transporte del mundo.

Pasa a ser un integrador

CMA-CGM COMPRA EL 98% DEL CAPITAL DE CEVA

Con el cierre definitivo de la OPA lanzada por CMA-CGM sobre Ceva Logistics a primeros de abril, la naviera francesa ha logrado alcanzar un 97,89% del capital del operador suizo. Con esta operación, el grupo galo se convierte en un integrador logístico capaz de ofrecer un amplio rango de servicios de gestión de la cadena de suministro.

M A Y O

Desde mediados de mayo

EL REGISTRO DIARIO DE LA JORNADA YA ES OBLIGATORIO

Desde el 12 de mayo, las empresas tendrán que realizar el registro diario de la jornada de sus asalariados, con horas de inicio y terminación de la jornada, y conservar los datos cuatro años.

Se quiere poner fin así a las horas extra sin cobrar, especialmente en la hostelería, la restauración y el comercio.



APROBADO EL REAL DECRETO QUE DESARROLLA LA REFORMA DE LA ESTIBA

El Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto que desarrolla el marco legal en el sector de la estiba. El texto recoge la posibilidad de acordar en el convenio colectivo la subrogación obligatoria de los trabajadores en las empresas que abandonen las Sagep.

También se ha incluido una modificación de la Ley de Empresas de Trabajo Temporal, para determinar las especificidades de los Centros Portuarios de Empleo.

Por otro lado, se ha reforzado la capacidad de las empresas en la organización del trabajo, otorgando protagonismo a la negociación colectiva. En cuanto a la formación, se permite el uso del contrato de aprendizaje.

CIMALSA

Innovació en Logística i Mobilitat al servei de les empreses i les persones

Impulsem i gestionem plataformes logístiques multimodals, amb un model de gestió propi i en col·laboració públicoprivada.

PUERTO DE BARCELONA, MOVIENDO LA ECONOMÍA DEL PAÍS

Es hora de celebrar. Cadena de Suministro cumple 10 años ofreciendo formación especializada de valor sobre logística y comercio internacional, acompañando al sector en un periodo en el que hemos experimentado una increíble transformación marcada, primero, por la globalización económica y, después, por las continuas disrupciones que las cadenas de suministro enfrentan con tesón y colaboración. En nombre del Port de Barcelona, enhorabuena por este aniversario.

Estamos en un año marcado por la incertidumbre pero también por el inicio de un nuevo ciclo de crecimiento. En nuestro caso, la Comunidad Portuaria demostró durante la pandemia la capacidad de adaptarse a situaciones adversas, trabajando para garantizar la vida de nuestros conciudadanos. Ahora, el Port de Barcelona sigue trabajando para acelerar la recuperación económica, situándose como uno de los puntales del crecimiento económico.

Este crecimiento se basa en la innovación y la sostenibilidad, los grandes ejes que se recogen en el IV Plan Estratégico. La digitalización de la actividad nos permite dar respuesta rápida a las disrupciones que aparecen cada vez con más frecuencia y ayuda, sin duda, a que la Comunidad Portuaria se adapte con éxito al cambiante escenario internacional. El uso generalizado de las nuevas tecnologías, es imprescindible para ser una infraestructura más eficiente, global y competitiva.

El otro gran pilar del crecimiento del Port de Barcelona y de su Comunidad Por-

tuaria es la sostenibilidad desde sus tres vertientes: ambiental, económica y social. En lo social, trabajamos desde la formación para reforzar nuestra posición como generadores de empleo estable y de calidad. Excelente ejemplo es el Instituto de Logística, que será el centro de formación profesional de referencia para el sector en Cataluña.

La sostenibilidad económica se centra en incrementar la competitividad mediante la diversificación del negocio portuario, la diferenciación de la oferta de servicios y la ampliación de nuestra área de influencia.

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, impulsaremos la transición energética para descarbonizar la actividad portuaria, al tiempo que mejoramos nuestra intermodalidad, incrementando la oferta ferroviaria y de autopistas del mar para generar cadenas logísticas más eficientes y competitivas.

En los próximos años seguiremos trabajando en proyectos ya en marcha, como la reordenación de la actividad de contenedores en la zona sur y la de cruceros en el muelle Adosado; el impulso al distrito tecnológico vinculado con la economía azul; o los nuevos accesos, entre otros.

Seguiremos avanzando en la transformación del Port de Barcelona para ser la gran infraestructura, física y tecnológica que nuestro país necesita: multimodal, innovadora, resiliente y digital. Una infraestructura motor de la economía para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Un puerto sostenible, eficiente y competitivo para encarar los nuevos retos con garantía de éxito.



ración o la alimentación. En el transporte por carretera, el registro de los tiempos de trabajo existe desde 2007, cuando entró en vigor la norma que regula las jornadas de trabajo en el sector.

El uso del tacógrafo es válido como registro de la jornada de los conductores profesionales.

Gigantes del e-commerce

GUERRA COMERCIAL ENTRE AMAZON Y ALIBABA



En lo que parece un trasunto de la guerra comercial y de aranceles entre Estados Unidos y China, Amazon y Alibaba parecen enfrascados en competir por hacerse con un mercado de escala global, que no para de crecer y que evoluciona a un ritmo vertiginoso.

Mientras el gigante chino del e-commerce apuesta por extender su negocio fuera de su país, la norteamericana continúa profundizando para conseguir una gestión integral de su canal on-line y se refuerza en más segmentos.

Afecta a 4.000 trabajadores

III CONVENIO DE PUERTOS Y LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

El nuevo Convenio Colectivo, que regula las condiciones laborales de más de 4.000 trabajadores, hace hincapié en la promoción profesional y la formación y recupera diferentes compromisos sociales del anterior convenio relacionados con permisos, jubilaciones con relevo y el plan de igualdad, entre otros.

De igual modo, apuesta por la formación y la carrera profesional de los trabajadores.

Retos y oportunidades del sector inmologístico

El sector logístico afronta un escenario complejo derivado del conflicto en Ucrania y los confinamientos en los principales puertos marítimos en China, lo que está impactando en la cadena de suministro global. Y estas distorsiones se producen cuando todavía no nos habíamos recuperado de la situación derivada del COVID, con una escasez de componentes electrónicos básicos y su consecuente impacto en oferta y demanda de espacios logísticos.

Todo ello ha provocado un cambio de tendencia que ha llevado de un modelo de global-sourcing a uno más apoyado en proveedores locales y en el que los buffers de stock se ven como una palanca de seguridad en lugar de una ineficiencia de costes, aumentando la demanda de metros cuadrados logísticos.

Sin embargo, desde el punto de vista del desarrollo inmobiliario surge el interrogante del efecto que tendrán el alza de precios de las materias primas y de la luz en los costes de edificación de naves logísticas. La volatilidad en el precio del pool eléctrico va a incentivar aún más la apuesta por proyectos relacionados con la sostenibilidad.

En MERLIN Properties siempre hemos estado a la vanguardia de la industria. Nuestra capacidad para hacer proyectos a medida, la tipología de naves que tenemos en cartera, nuestras iniciativas en materia de eficiencia energética y sostenibilidad y

nuestra importante huella geográfica son algunos de los factores que nos ha situado en el "Top of Mind" de los operadores y retailers cuando piensan en sus necesidades logísticas.



JULIÁN VILLENA

Director Asset
Management
Logística

Con estos ingredientes, creemos que la flexibilidad de las instalaciones para operaciones en continuo crecimiento, las infraestructuras de carga eléctrica para la reconversión de flotas y la mejora de la eficiencia energética marcarán la diferencia en los proyectos logísticos este año. Todo ello con las miras puestas en el gran reto a futuro: la integración de los proyectos de última milla cuya dinamización se verá acelerada por las restricciones de circulación y el auge del e-commerce.

Precisamente, otra clave en el futuro del sector es la digitalización. Es fundamental que seamos capaces de predecir el futuro usando la Inteligencia Artificial y el Big Data y poder digitalizar la cadena de suministro como lo ha hecho el sector retail.

“La volatilidad en el precio del pool eléctrico va a incentivar aún más la apuesta por proyectos relacionados con la sostenibilidad.”

Este futuro prometedor ha motivado que el interés de los inversores en logística siga al alza, permitiendo que el mercado esté desarrollando naves nuevas y mejor adaptadas para poder responder a las necesidades de los clientes de forma más eficiente y sostenible.

J U N I O

Plataforma Central Iberum

AQUILA CAPITAL ENTRA EN EL MERCADO INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL

La Plataforma Central Iberum ha acogido la mayor operación realizada en España en los últimos años. Aquila Capital ha entrado en el sector inmo-logístico español a través de su promotora AQ Acentor, con la compra de 50 hectáreas en la ampliación de PCI, en la que Urban Castilla La Mancha ha desarrollado 3.500.000 m² de suelo logístico.

J U L I O

A la AP-68

ANULADO EL DESVÍO PARA CAMIONES EN LA N-232 Y LA N-124

El Tribunal Supremo ha anulado el Real Decreto que desviaba obligatoriamente a los camiones desde la N-232 y la N-124 a su paso por La Rioja a la autopista de peaje AP-68, por ser una medida no justificada.

Estima, a instancias del recurso de Grupo Logístico Arnedo, que la medida carecía de

cobertura legal tanto en la fecha como en la justificación, y considera que ni la contaminación acústica, ni la congestión ni la siniestralidad en carreteras convencionales justifican el desvío.

Apuesta por la conectividad

EL IVECO S-WAY TOMA EL RELEVO DEL STRALIS

Iveco presenta el S-Way, el nuevo camión de la gama pesada 100% conectado, que supone el fin de un ciclo de innovación que comenzó con el Stralis XP. Se trata de un camión pensado alrededor del conductor, con un alto nivel de conectividad y funcionalidad.

Desarrollos inmo-logísticos

NUEVA JOINT-VENTURE DE VGP Y ALLIANZ

VGP y Allianz han puesto en



“Los disturbios en Cataluña por la sentencia del ‘procés’ han tenido un alto coste para el transporte.”

marcha una ‘joint venture’ que alcanzará los 7.100 millones de euros en diversos desarrollos logísticos en Europa. El vehículo se centrará en la compra de activos prime desarrollados por VGP en Austria, Italia, Países Bajos, Portugal, Rumanía y España.

S E P T I E M B R E

En la Ampliación Norte

ADJUDICADA LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE VALENCIA

El Consejo de Administración del puerto de Valencia ha otorgado a TIL, participada por MSC, la construcción y explotación de la terminal de contenedores de la Ampliación Norte. La idea es transferir a la nueva terminal el volumen de operaciones en la terminal actual y cerrar la instalación en 2026 o 2027.

Abelardo Carrillo se jubila

NUEVA DIRECTORA DE RENFE MERCANCÍAS

M^a del Carmen Rincón es la nueva directora de Renfe Mercancías, en sustitución de Abelardo Carrillo, que accederá próximamente a su jubilación tras tres décadas en el operador.

O C T U B R E

Protestas por el ‘procés’

LAS MOVILIZACIONES SEPARATISTAS CATALANAS PONEN EN JAQUE AL TRANSPORTE

Los cortes de carreteras y los disturbios en Cataluña desde la sentencia del Supremo en relación con el ‘procés’ están teniendo un alto coste para el transporte. Los bloqueos devuelven a los transportistas de la zona y a los que hacen internacional a una situación de indefensión ante una medida que se repite recurrentemente y que ha encontrado el respaldo de los chalecos amarillos en Francia.

N O V I E M B R E

Pendiente de Competencia

ACUERDO DE LA ESTIBA PARA SU NUEVO MARCO NORMATIVO

La comisión negociadora del V Acuerdo Marco ha firmado el acta de los acuerdos alcanzados entre sindicatos y patronal, junto a los técnicos propuestos por el Gobierno.

El acuerdo ha evitado la huelga convocada por Coordinadora y sirve para iniciar la fase de consultas ante Trabajo y Competencia. En lo que respecta a los convenios colectivos locales, que han de firmarse antes del 31 de diciembre, adaptados al nuevo marco normativo, Coordinadora ha hecho un llamamiento para acometer la negociación.

D I C I E M B R E

En España

EL CRECIMIENTO DEL E-COMMERCE

Finaliza 2019 con un nuevo incremento del e-commerce, que sigue actuando como un sólido tractor para el sector logístico. Hasta un 71% de los españoles ha realizado compras por Internet en Navidad, en un escenario en el que contrasta el fuerte crecimiento de los envíos de paquetería con el desplome de los servicios postales. Además, un 56% de las pymes ya ha probado los envíos de última milla.

A partir de 2020

LOS PUERTOS ABONARÁN EL IMPUESTO DE SOCIEDADES

Los puertos españoles están finalizando el proceso de adaptación para hacer frente al pago del Impuesto de Sociedades.

La Comisión Europea ha archivado el expediente contra España por el trato fiscal favorable hacia los puertos, después de que las autoridades españolas se comprometieran a aplicar este impuesto.

eACTROS, PRIMER CAMIÓN ELÉCTRICO DE PRODUCCIÓN EN SERIE CON UNA ESTRELLA DE TRES PUNTAS

En 2021, Mercedes-Benz Trucks presentó en primicia mundial el camión eActros de batería eléctrica para vehículos de distribución urbana. Con el primer camión eléctrico de producción en serie que cuenta con una estrella de tres puntas, Mercedes-Benz Trucks está entrando en una nueva era y remarcando simultáneamente su claro deseo de hacer realidad el transporte de mercancías por carretera sin CO₂.

La batería del modelo eActros de producción en serie está equipada con paquetes de tres o cuatro baterías, cada uno con una capacidad de energía de alrededor de 105 kWh. La máxima capacidad de la batería de 420 kWh2 permite alcanzar autonomías de hasta 400 kilómetros1. La pieza central tecnológica del camión eléctrico es la unidad de accionamiento – un eje eléctrico rígido con dos motores eléctricos integrados y transmisión a dos velocidades.

El bajo nivel de ruido también posibilita las entregas nocturnas. Contrariamente al camión diésel, las vibraciones son significativamente inferiores. El eActros tiene una capacidad de carga de hasta 160 kW: Si se conecta a una estación de carga normal de 400A de CC, los paquetes de tres baterías necesitan algo más de una hora para car-

garse del 20 hasta el 80 por ciento.

Con el objeto de ayudar a las empresas de transporte en cada paso en su migración hacia la eMobility, Mercedes-Benz Trucks ha integrado el eActros en un ecosistema que también brinda asesoramiento y servicios, así como una gama de soluciones digitales para incrementar la utilización de la capacidad del vehículo y optimizar el coste total de propiedad.

Con el Multimedia Cockpit Interactive, que viene de serie en el eActros, el conductor permanece informado sobre el nivel de carga de las baterías y la autonomía disponible, así como del consumo de energía actual y promedio. Además, los gestores de flotas pueden utilizar las soluciones digitales del portal Fleetboard para controlar su flota con eficacia.

Asimismo, también está disponible con Mercedes-Benz Complete. Igualmente, se incluye siempre una asistencia intensiva al cliente a través de Mercedes-Benz Uptime. Como parte de ella, el tele diagnóstico supervisa continuamente el estado de varios sistemas del vehículo incorporados en el camión en tiempo real. Vinculando los requisitos de reparación y mantenimiento, reduciendo las de visitas no planificadas al taller.



EL TRANSPORTE TEME LAS CONSECUENCIAS DEL BREXIT

La salida de Reino Unido de la Unión Europea tendrá un tremendo impacto en el transporte por carretera, si bien el anuncio de una nueva prórroga en octubre ha dado un nuevo respiro al sector, con un principio de acuerdo que, por otro lado, también puede derivar en un acortamiento de los periodos transitorios posteriores.

La IRU pide medidas de contingencia transitorias y Francia se ha puesto manos a

la obra con un sistema aduanero inteligente. Asu vez, Eurotunnel ha trabajado con los equipos de gobierno de ambos lados del Canal de la Mancha para seguir proporcionando servicios ágiles a los 5.000 camiones diarios que utilizan la infraestructura.

En España, Froet insiste en la necesidad de flexibilizar los controles aduaneros, ante las dudas que se plantean en relación con los tiempos de conducción y descanso.



Servicios 'end-to-end' para los clientes

LAS NAVIERAS, NUEVOS INTEGRADORES LOGÍSTICOS

Maersk y CMA-CGM parecen las más interesadas en convertirse en integradores logísticos, en contraposición a la estrategia de navieras como Hapag-Lloyd, mientras que MSC ya está dando en 2022 los primeros pasos en esta dirección con la reciente compra de Bolloré Africa Logistics.

Aunque puede parecer que la diferenciación es casi imposible en la industria del transporte de contenedores y que las navieras solamente pueden competir por precio, algunas han encontrado la manera de presentarse ante los clientes como los únicos proveedores de todo lo que necesitan.

Existen algunos riesgos en la puesta en práctica de esta política, sobre todo por la posibilidad de descuidar el negocio principal y por la gran inversión requerida en materia logística, pero también es cierto que los clientes quieren cadenas de suministro más fiables e incluso empiezan a estar dispuestos a pagar más para obtener un mayor valor añadido.

Maersk y CMA-CGM, dos de las grandes navieras especializadas en el transporte marítimo de contenedores, parecen las más interesadas en convertirse en integradores logísticos. En este sentido, si su apuesta funciona, otras navieras que han apostado por centrarse únicamente en el negocio de los contenedores, se encontrarán en una posición mucho más vulnerable.

Una de ellas es Hapag-Lloyd, centrada en optimizar su red y la calidad del servicio, cuyo plan pasa por un aumento de los ingresos a través de una mayor orientación al cliente y nuevas mejoras que consigan aumentar su fiabilidad. En su caso, HMM aspira a obtener un rápido crecimiento mediante la adquisición de buques más grandes.

98% del accionariado de Ceva Logistics está desde 2019 en manos de la naviera gala CMA-CGM.

La gran apuesta de Maersk

Poniendo el foco en la evolución de Maersk en este ámbito, cabe apuntar que la danesa lleva varios años tratando de construir una cadena 'end-to-end' mediante la adquisición de diversas empresas especializadas en ciertos servicios de valor añadido.

Por ejemplo, en 2020 compró el operador logístico californiano Performance Team y KGH Customs Services, una compañía sueca especializada en servicios de gestión de comercio y aduanas en Europa.



Ya en 2021, se hizo con Visible Supply Chain Management para reforzar sus capacidades y su cadena logística, generando nuevas oportunidades de crecimiento que puedan combinarse con los modelos operativos actuales. Después llegó B2C Europe, una empresa de paquetería B2C que opera a nivel europeo y tiene su sede en los Países Bajos.

Ambas adquisiciones le darán un fuerte impulso en el campo del comercio electrónico, pudiendo establecerse nuevas sinergias que permitirán a los clientes vender sus productos a través de múltiples canales. Además, podrá diseñar una oferta más precisa para empresas de pequeño y medio tamaño.

En esta línea, ha comprado la start-up portuguesa Huub, especializada en soluciones en la nube para el almacenamiento B2C en el sector de la moda, para reforzar sus capacidades a nivel tecnológico. Una vez que su tecnología sea integrada en las soluciones existentes de Maersk para la logística del e-commerce, los clientes podrán utilizar sus modernas y sencillas interfaces y dispondrán de una única fuente de información para visualizar su stock.

Por otro lado, ha llegado a un acuerdo para la adquisición de LF Logistics, un operador especializado en servicios de 'Contract Logistics', con capacidades premium en el ámbito de la preparación de pedidos omnicanal, el e-commerce y el transporte terrestre en la región de Asia-Pacífico.

El proyecto de futuro de CMA-CGM

En el caso de CMA-CGM, que en 2019 compró casi el 98% de Ceva Logistics para reforzar sus servicios de gestión de la cadena de suministro, a finales de 2021 cerraba un acuerdo con

Los clientes demandan cadenas de suministro más fiables y empiezan a estar dispuestos a pagar más para obtener un mayor valor añadido.

Ingram Micro para la compra de acciones y activos de sus divisiones de comercio y de servicios de ciclo de vida y ya en 2022 ha entrado en el capital de la francesa Colis Privé para reforzar sus servicios logísticos de última milla.

Por otro lado, acaba de cerrar la compra de cerca de la totalidad del capital social de Gefco tras obtener el visto bueno provisional de la Comisión Europea. Asimismo, la naviera ha comprado Continental Rail a ACS por 19,9 millones de euros.

“ Si la apuesta de Maersk y CMA-CGM funciona, las navieras que solamente se centren en su negocio principal se encontrarán en una posición más vulnerable. ”

Conviene apuntar también que tanto Maersk como CMA-CGM han puesto en marcha sendas divisiones en el ámbito de la carga aérea. La de la naviera danesa, Maersk Air Cargo, ha iniciado sus operaciones en abril de 2022 y se espera esté completamente operativa en la segunda mitad del año, mientras que la de la francesa ha empezado a operar en el marzo bajo el nombre de CMA-CGM Air Cargo.

En lo que respecta a MSC, acaba de cerrar con el Grupo Bolloré la adquisición del 100% del capital Bolloré Africa Logistics, que agrupa todas las actividades de transporte y logística del Grupo Bolloré en el continente africano. Con esta operación, da un nuevo paso para reforzar su papel como integrador logístico global, en línea con lo que también están haciendo otras grandes navieras a escala global. ●

Transporte de mercancías por carretera: 10 años de logros y desafíos

Los motivos por los que miramos al pasado son múltiples y variados. La redacción de esta tribuna es una buena ocasión para constatar que hemos logrado muchos de nuestros objetivos y también que nos encontramos ante nuevos desafíos.

Las exportaciones españolas de bienes no han cesado de crecer: en 2012 se situaron en torno a los 230.000 millones de euros (22 % del PIB) y en 2021, superaron los 325.000 millones (27 % del PIB). El 67% de estas exportaciones va a la UE, con Alemania, Francia e Italia como principales destinatarios, y de esta cuota, el 75% viaja en camión. Unas cifras que demuestran que nuestras empresas de transporte internacional prestan de forma sistemática un servicio puntual, flexible, eficiente y sostenible, a pesar del avance de la competencia de los países recientemente incorporados a la UE.

En la última década, precisamente el periodo en el que he tenido el honor de presidir ASTIC, nuestro sector ha conseguido ganar pequeñas y grandes "batallas", como la "acción directa", la devolución del "céntimo sanitario", la presión a nivel comunitario contra las 'Euroviñetas', el lanzamiento del CMR digital, una ley para luchar contra la morosidad, la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores o la obligatoriedad de revisar el precio del transporte por la variación del precio del gasóleo.



MARCOS BASANTE
presidente de ASTIC
(Asociación del Transporte Internacional por Carretera)

Continuamos encontrando mil y una piedras en el asfalto, como la falta de vocaciones para ser transportista (solo en España se necesitan 15.000 transportistas); la excesiva fragmentación de nuestro sector; y en los últimos años, la pandemia, el Brexit o los desorbitados precios del gasóleo, gas natural y la electricidad.

Y también nos enfrentamos a enormes desafíos como minimizar nuestro impacto ambiental, teniendo en cuenta que a día de hoy ni los camiones eléctricos ni los propulsados por hidrógeno son viables en el transporte pesado por carretera; la vertiginosa aceleración tecnológica que vivimos; o la necesidad de poner en valor la imagen de nuestro sector para que finalmente pueda gozar del reconocimiento que se merece. Todo esto en un contexto marcado por el constante crecimiento de la demanda de movilidad que las sociedades desarrolladas están experimentando.

“ En la última década nuestro sector ha conseguido ganar pequeñas y grandes “batallas”, como la “acción directa” o la devolución del “céntimo sanitario”

Me gustaría cerrar esta tribuna con mi enhorabuena a Cadena de Suministro, un medio de referencia para los que trabajamos en transporte y logística que, después de 10 + 1 años, continúa ofreciéndonos información especializada precisa y rigurosa. ¡A por otros 10 años más!

Qué pasó en



Las perspectivas del sector logístico y de transporte para 2021 se vieron pronto truncadas por la irrupción del Covid-19 y la declaración del estado de alarma, que no obstante, ha llevado a un crecimiento sin precedentes del comercio electrónico en el país.

EL E-COMMERCE, GANADOR INESPERADO EN LA CRISIS DEL COVID

EL E-COMMERCE, GANADOR INESPERADO EN LA CRISIS DEL COVID

La declaración de la pandemia mundial del Covid-19 en marzo dio al traste con cualquier previsión anual y obligó a tomar medidas drásticas para contener la expansión del virus, incluyendo el cierre de la actividad no esencial, confinamientos, toques de queda y limitaciones a los

desplazamientos. Además, fue necesario el establecimiento de medidas socioeconómicas que permitieran reducir el impacto en este ámbito. Las farmacéuticas se afanaron en tener disponibles cuanto antes las primeras vacunas, que en el caso de España, llegaron en los últimos días del año.

E N E R O

Reivindicación histórica

EL MINISTERIO DE FOMENTO PASA A SER EL DE TRANSPORTES

Tras la formación del nuevo Gobierno, el Ministerio de Fomento, cumpliendo con una reivindicación histórica del sector, ha pasado a ser el flamante Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, en palabras del propio José Luis Ábalos, quiere convertirse en «una forma de poner en valor la actividad económica que desarrollan los transportistas y que puedan ver en este Ministerio un órgano de gestión próximo que empatice con su actividad».

Fijados por la OMI

NUEVOS LÍMITES DE AZUFRE EN EL COMBUSTIBLE MARÍTIMO



Desde el 1 de enero, el límite de contenido de azufre en el combustible utilizado a bordo de los buques que operan fuera de las zonas de control de emisiones será del 0.50% como máximo.

Este cambio podría causar una gran disrupción en la industria, un absoluto desastre o limitarse a una implementación sin sobresaltos.

Los cambios en la regulación se han traducido en incrementos de los fletes, pero no parece

existir una escasez de combustibles que cumplan con los nuevos estándares a nivel mundial.

F E B R E R O

ALMA Henares

AZUQUECA Y MECO IMPULSAN UN ÁREA LOGÍSTICA

Los municipios de Azuqueca de Henares y Meco han puesto en marcha el proyecto conjunto Área Logística Meco Azuqueca, ALMA Henares, una de las zonas de actividad económica más grandes del país.

La actuación se desarrollará sobre una superficie de 356 hectáreas, de las que 97 se encuentran en el término de Azuqueca, mientras que el resto está en Meco.

La inversión total, aportada por inversores y promotores privados, superará los 1.000 millones de euros.

Releva a Salvador de la Encina



FRANCISCO TOLEDO, NUEVO PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO

Francisco Toledo, que desde el mes de septiembre de 2015 ejercía como presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, ha sido nombrado como nuevo presidente de Puertos del Estado, un cargo en el que releva a Salvador de la Encina.

Desde Coordinadora y Anesco han querido reconocer la labor del mandatario durante el tiempo que ha ocupado esta po-



EL COVID-19, EL ESTADO DE ALARMA Y EL GRAN PAPEL DEL TRANSPORTE

El aumento del número de contagios de coronavirus ha obligado al Gobierno a declarar el estado de alarma en el país, lo que ha supuesto una fuerte tensión en las cadenas de suministro y una transformación que ha afectado a la gran distribución.

Hasta el potente segmento de comercio electrónico ha llegado a verse con el agua al cuello, ante la avalancha de pedidos de una población confinada y estresada por un posible desabastecimiento de productos que nunca ha llegado a producirse, gracias al engrasado funcionamiento del sector logístico y de transporte. De hecho, transporte de mercancías por carretera de este país está respondiendo con la disciplina, la entereza y el sacrificio que se supone al mejor de los ejércitos.

En los momentos más duros que vive el país desde la Guerra Civil, batallones de camiones utilizan las carreteras del país para abastecer a una población confinada.

La situación no está exenta de algunas dificultades, relacionadas mayormente con la escasez de equipos de protección y con ciertas condiciones del trabajo que llevan a cabo los conductores, como la realización de las labores de carga y descarga.

En lo que se refiere al transporte marítimo, un Consejo extraordinario de Ministros ha establecido la prohibición de entrada a los puertos españoles de buques de pasaje y de cruceros con cualquier origen que tengan destino en cualquiera de los puertos españoles.

Cabe recordar que en febrero, el crucero 'Diamond Princess' se convirtió en el principal foco de contagio de la enfermedad fuera de China. Sin embargo, se mantiene en los puertos la actividad de mercancías para garantizar el abastecimiento a la población, así como la entrega de material médico y de protección.

sición, así como su disposición al diálogo para afrontar los nuevos retos del sector portuario.

A B R I L

Nuevas medidas de seguridad

LA CONSTRUCCIÓN, DE NUEVO EN MARCHA

Después de la paralización sufrida en marzo por las medidas del Gobierno y la dificultad para garantizar la protección de los operarios, el sector ha ido recuperando la normalidad pero eso sí, intensificando las medidas de seguridad e higiene.

Más de un 80% de los trabajos de construcción han tomado medidas para mejorar la seguridad y la salud, y sólo un 18% no ha realizado modificaciones tras la vuelta a la actividad.



En su regreso a este mercado

PRIMERA INVERSIÓN DE PANATTONI EN ESPAÑA

El promotor norteamericano Panatton ha regresado en 2020 al mercado español y acaba de firmar la compra del primer suelo en el que desarrollará Panattoni Park Madrid Este. En su primera actuación en esta nueva etapa, levantará una nave de 28.000 m sobre un suelo de 55.000, propiedad hasta ahora de Bain Capital, situado en Torija, Guadalajara.

M A Y O

Declarados discriminatorios

NUEVA SENTENCIA QUE ANULA LOS PEAJES EN LA A-15 Y N-II

La Justicia ha vuelto a dar la razón al transporte en sus reivindicaciones contra el peaje gui-

ICC, ENFOQUE MULTIDISCIPLINAR A MEDIDA DE CADA PROYECTO LOGÍSTICO

ICC está especializada en la promoción, construcción y gestión de activos logísticos. En cada proyecto que lideramos, coinvertimos con fondos internacionales y como socio local implementamos su modelo de inversión estratégico en el mercado español, asumiendo con ellos, parte del riesgo de cada operación desde 2014.

La promoción, construcción y gestión de activos logísticos es una actividad compleja que requiere de una gran coordinación de todos los actores que participan.

En estos desarrollos es imprescindible que los proyectos se adapten como un molde a las necesidades de sus usuarios. Tanto costes, como plazo de entrega se convierten así en variables críticas para cualquier proyecto.

Por todo ello, la colaboración se convierte en un elemento central que requiere de actores especializados, con experiencia y capaces de ofrecer al mercado soluciones acordes con las necesidades actuales del mercado y adaptadas a los criterios cada vez más exigentes de los clientes.

El equipo de ICC, integrado por profesionales con una experiencia contrastada de más de 25 años en el sector, trabaja de forma estrecha con sus clientes, con un equipo multidisciplinar externo con una larga experiencia en la identificación y gestión de proyectos inmobiliarios que incluye ingenieros, arquitectos, consultores inmobiliarios, financieros, abogados y urbanistas especialistas en construcción y diseño que aporta valor a cada proyecto y es capaz de su ejecución con diligencia promoviendo proyectos de excelente calidad constructiva y rentabilidad.

ICC apuesta por relaciones comerciales estables con sus clientes. En este sentido, el enfoque de cada proyecto a medida incorpora siempre al cliente en el centro del proceso, acompañándole en todas las fases del proyecto, desde la definición técnica del proyecto de edificación e instalaciones, hasta la legalización de la nave.

Esto lleva a un modelo de construcción de muy alta calidad para desarrollar plataformas logísticas innovadoras y sostenibles.

Las últimas actuaciones se centran en la continuación del desarrollo del Parque Logístico CityDox en Torrejón de Ardoz con una nave modulable hasta cinco inquilinos de 36.081 m² de superficie, actualmente en desarrollo y que estará finalizada en julio 2022. En la misma localización, ICC ha adquirido recientemente una parcela de 50.000 m² sobre la que edificarán 28.96 m² modulables.

De igual manera, ICC también trabaja en el desarrollo de un parque logístico en la localidad madrileña de Pinto en el que sobre una parcela de 145.000 m², se levanta un proyecto de 90.045 m² con finalización de los trabajos prevista para el próximo Q4 de 2023

La empresa también está desarrollando varias plataformas logísticas en el polígono industrial del barrio madrileño de Villaverde, una de las principales zonas para el reparto de última milla en Madrid, de 22.550 m², 21.1520 m² y de 11.96 m² de superficie que estarán disponibles en el Q3-Q4 2023

En Sabadell, promueve 21.792 m² que estarán disponibles a principios del 2023

Todos estos proyectos marcan el camino futuro de ICC como socio especializado y de confianza en el desarrollo de naves logísticas.



puzcoano para camiones, con una sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que anula los peajes en la A-15 y N-1 por ser discriminatorios.

Pese a este revés, el ejemplo ha cundido en otras zonas y ahora Navarra empieza a pensar en introducir su propio peaj..

J U N I O

Estaba prevista para julio

MARRUECOS CANCELA LA OPE

El Ministerio de Exteriores de Marruecos ha cancelado la Operación Paso del Estrecho, que habitualmente se comienza a preparar en abril y requiere la coordinación de varios países e instituciones. Los preparativos son difíciles con la crisis sanitaria, a pesar de que se preveía su inicio a mediados de julio en lugar de la fecha habitual.

J U L I O

Entregas cero emisiones

LA PANDEMIA IMPULSA EL E-COMMERCE

El Pleno del Parlamento Europeo daba en julio de 2020 el visto bueno al Paquete de Movilidad. Conviene apuntar que la regulación del desplazamiento y del acceso al mercado entraría en vigor 18 meses después de su publicación, mientras que las reglas de conducción y descanso serían aplicables 20 días después de la promulgación del paquete, incluyendo las que regulan el regreso de los conductores a la base de la empresa.

Consenso en el sector

AVANZA EL MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO

El sistema portuario español ha dado luz verde a su Marco Estratégico para la próxima década, lo que permitirá hacer lde los puertos del país entornos más competitivos, seguros e im-



plicados con la sociedad, que apostarán por la digitalización, la innovación y la sostenibilidad.

Para el 27 y 28 de julio

DESCONVOCADO EL PARO DEL TRANSPORTE

El paro convocado por el Comité Nacional del Transporte por Carretera para reclamar la puesta en marcha de ciertas medidas económicas y estructurales, que estaba previsto para los días 27 y 28 de julio, ha sido finalmente desconvocado.

Transportes ha remitido antes de la reunión del Comité un borrador con una serie de compromisos para desbloquear la situación.

EL REQUISITO DE ANTIGÜEDAD MÁXIMA Y LA PÉRDIDA DE HONORABILIDAD

El Supremo abría el mes eliminando el requisito de antigüedad máxima para acceder al mercado de transporte, a instancias de Competencia, algo que ha preocupado especialmente en un sector que ve cómo van cayendo una a una las barreras de acceso.

Algunas semanas después, el Supremo ha dado la de arena, al anular la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT, que fue recurrida por el Comité Nacional porque genera una grave inseguridad jurídica.

Según Fenadismar, son decenas de miles de empresas a las que se les ha notificado del transporte, la pérdida de la honorabilidad por una infracción de las 27 especialmente graves o por tener un índice de reincidencia igual o superior a 3.



“El CNTC se levanta de la mesa de negociación con el Ministerio de Transportes y los cargadores.”

Subvenciones a la innovación

ABIERTA LA CONVOCATORIA DE PUERTOS 4.0

Puertos del Estado ha publicado las bases para la convocatoria de las ayudas Puertos 4.0, para el impulso del emprendimiento en el sector portuario. Se destinarán a proyectos que potencien la creación de un tejido de empresas emergentes o líneas de negocio de empresas que desarrollen productos, servicios o procesos innovadores para la comunidad portuaria.

SEPTIEMBRE

Sustituye a Carmen Rincón

JOAQUÍN DEL MORAL, DIRECTOR DE RENFE MERCANCÍAS

Joaquín del Moral será el nuevo director general de Renfe Mercancías, en sustitución de Carmen Rincón, que ocupará el cargo que él deja al frente de la dirección de Renfe Alquiler de Material Ferroviario. Entre 2012 y 2018, fue director general de Transporte Terrestre.

OCTUBRE

Apuesta por la logística

CAMBIO DE ESTRATEGIA DEL CORTE INGLÉS

El Corte Inglés, que está buscando alianzas para gestionar la logística de su canal de e-commerce, también aspira a convertirse en un operador logístico capaz de gestionar las cadenas de suministro de terceros para el canal on-line desde una perspectiva omnicanal.

NOVIEMBRE

Carga y descarga

SE ROMPEN LAS NEGOCIACIONES DE TRANSPORTES Y EL CNTC

Transportes lamenta que el Comité Nacional haya decidido abandonar la mesa que había

Que no se rompan las cadenas



ENRIC TICO
Presidente FETEIA

Los grandes cambios de nuestro mundo empiezan a veces en el lenguaje, en las palabras. En el Siglo XIX, el concepto “cadena” estaba íntimamente ligado a la represión, a la prisión... o incluso a algunos matrimonios desgraciados. La cadena como símbolo de falta de libertad. De atadura. “¡Mueran las Cadenas!”, decían algunos...

En pleno siglo XXI, nadie duda que el concepto de Cadena (de Suministro) se interpreta justamente en un sentido contrario: la cadena como seguridad, resiliencia, abastecimiento, apoyo a la industria productiva, a la ciudadanía.

Sin una eficiente cadena de suministro no hay libertad, no hay elección, la producción no llegaría a nuestros domicilios o fábricas... Vaya cambio, y sin que sirva de precedente, ¡en positivo!

Pero sin información, tampoco hay libertad. Libertad para tomar decisiones convenientemente informados. Libertad para elegir que medios son los más eficientes para cumplir nuestro compromiso hacia el abastecimiento global, la circulación de bienes y productos.

Como dijo Yuval Harari, en un mundo inundado de información irrelevante, la claridad es poder. Es por esto que la información que

nos ofrece Cadena de Suministro, información trabajada, estudiada y filtrada, nos permite a los Transitarios poder seguir siendo una pieza clave del comercio y el Transporte Internacional.

Conociendo las novedades del sector, los elementos positivos que podemos aplicar y los aspectos negativos a evitar. El porqué de muchas cosas que, aun siendo a veces aparentes, no somos capaces de interpretar convenientemente sin la ayuda de la información que nos provee vuestra prestigiosa publicación.

Es por ello que aprovecho vuestro décimo aniversario para agradecer esta tarea cotidiana, este apoyo fundamental que dais a nuestra toma de decisiones. Deseo que este trabajo minucioso y profesional lo podamos seguir disfrutando siempre.

“ Sin una eficiente cadena de suministro no hay libertad, no hay elección, la producción no llegaría a nuestros domicilios o fábricas ”

Un fuerte abrazo en nombre de todas las Empresas Transitarias Españolas.

GREEN LOGISTICS BY AQUILA CAPITAL, AMPLIA EXPERIENCIA EN EL SECTOR LOGÍSTICO

Durante los últimos 10 años, el sector logístico ha experimentado un gran crecimiento en nuestro país, adquiriendo nuevas tendencias y hábitos por parte de los consumidores que nunca se habían visto.

La demanda de activos logísticos ha experimentado un gran auge en los últimos dos años, en parte, debido al crecimiento exponencial del comercio electrónico, tendencia consolidada durante la pandemia debido a sus ventajas, facilidades y flexibilidad que supone al consumidor.

Esta tendencia del e-commerce ha hecho que se dispare el apetito inversor y aumente la demanda de alquiler de nuevos espacios trayendo consigo nuevas tendencias como la inversión en activos logísticos sostenibles. Esto se ha convertido en factor clave en el sector, ya que los inversores buscan este tipo de producto para cumplir con sus propias políticas de ESG.

Por otro lado, y debido a la falta de disponibilidad de suelo en las grandes capitales españolas, hemos visto cómo en los últimos años se han ido desarrollando proyectos en ciudades que gozan con ubicaciones estratégicas como Valencia o Illescas, situado en Toledo.

Green Logistics by Aquila Capital, línea de negocio de logística de la gestora de fondos alemana Aquila Capital, cuenta con una extensa experiencia en el sector logístico, con proyectos en varios países europeos desde 2012.

La evolución del negocio ha ido en aumento durante todos estos años y, en la ac-

tualidad, Green Logistics desarrolla y gestiona activos en Alemania, Italia, Portugal y España, y cuenta con una inversión acumulada de más de 729 millones de euros invertidos en una superficie de más de 879.000 m².

En la península ibérica, Green Logistics cuenta actualmente con más de 750.000 metros cuadrados de superficie logística, dentro de los cuales se encuentran los importantes proyectos de Málaga, tras la compra de 75.000 m² de suelo logístico en el Polígono Santa Teresa de Málaga, el proyecto Illescas Green Logistics Park, situado en Illescas y convirtiéndose en el primer parque eco industrial de España con certificación BREEAM y Sevilla, donde la compañía ha desarrollado importantes operaciones.

En este momento y dadas las tendencias del sector logístico, el mercado español es clave dentro de nuestra estrategia de crecimiento. España es un foco de negocio muy atractivo para nosotros a nivel logístico, donde estamos en constante búsqueda de nuevas oportunidades de inversión.

Además, durante el 2022 esperamos comenzar con las obras de dos naves en Illescas y continuar con el desarrollo del proyecto de Málaga, dando respuesta a una demanda creciente en el mercado con necesidades logísticas específicas como consecuencia del impulso del e-commerce y la falta de espacio de almacenamiento, en una zona geográfica caracterizada por la escasez de suelo para el desarrollo de proyectos y de promoción logística.



montado junto a transportistas y cargadores tras desconectarse el paro. El objetivo era abordar la regulación de las labores de carga y descarga, las 44 toneladas o los plazos de pago.

A Indra y Minsait

ADJUDICADO EL DESARROLLO DE 'SIMPLE'

Puertos del Estado ha adjudicado el desarrollo de la plataforma Simple a la UTE formada por Indra y Minsait. El proyecto, en el que participa Adif, desarrollará una plataforma que integrará la información de la actividad del transporte de mercancías y la logística en España, ampliando a todos los modos de la ventanilla única de Puertos.

Presión en el sector

COMPETENCIA VUELVE A TUMBAR EL V ACUERDO MARCO

Competencia ha realizado «observaciones» a la nueva versión del V Acuerdo Marco de la estiba, suscrito en septiembre. El informe impediría su entrada en vigor, pues el texto contiene una cláusula suspensiva que lo condiciona a que el análisis de la CNMC no exprese reservas sobre la compatibilidad con la normativa de competencia.

DICIEMBRE

Tercera fase

PROLOGIS COMPLETA LA ADQUISICIÓN DEL PORTFOLIO LOGÍSTICO DE COLONIAL

Prologis cierra la tercera fase de la compra a Colonial de un portfolio de 18 inmuebles que suman 473.000 m². En la primera fase, en 2019, adquirió 11 instalaciones que totalizan 314.000 m², y en la segunda, cinco que suman 100.200 m². En la tercera, ha adquirido dos instalaciones en San Fernando de Henares, con 59.000 m².

Opinión

Compartimos el rumbo a la excelencia con toda la Comunidad Portuaria

2022 será un año clave para el sistema portuario. Esta década será para los puertos la de la digitalización, la sincronización y el compromiso medioambiental, con el objetivo de lograr unos puertos de interés general conectados, seguros y sostenibles, y por lo tanto más competitivos.



ÁLVARO
RODRÍGUEZ
DAPENA

Presidente de
Puertos del Estado

La estrategia que estamos aplicando para nuestros puertos se apoya en una triple dimensión: medioambiental, económica y social. Hoy día, los propios mercados reclaman, ya no solamente una elevada relación calidad/precio, sino una serie de factores impulsados justamente desde el sector público y apoyados en la protección del interés general. Estos factores se relacionan con el buen desempeño 'verde', la seguridad y la transparencia, entre otros, los cuales se asientan en una concepción del puerto como elemento irradiador de acciones que hagan frente a la emergencia climática y eleven la calidad de vida de las personas.

La influencia de los puertos sobre las redes de transporte, logística y comercio es cada vez mayor. En materia ambiental, estamos en disposición de dar soporte a la renovación energética en curso, en paralelo con la transformación progresiva de los operadores de transporte marítimo, y el fomento del empleo del ferrocarril para grandes volúmenes de carga. En este sentido, ya se está lanzando proyectos de electrificación de muelles, de autosuficiencia energética con origen en

renovables y, en general, en el objetivo de un saldo neutro de emisiones de gases de efecto invernadero. También se está contribuyendo desde las Autoridades Portuarias para el fomento del ferrocarril de mercancías.

En la actualidad, además de ser nodos estratégicos en la cadena logística, los puertos son centros económicos, hubs de energía y de economía circular, y centros de innovación. Y seguirán siendo infraestructuras indispensables para la economía española, con un rol más amplio, primando la proactividad y anticipándonos a las demandas de los usuarios con iniciativas y proyectos que beneficien a toda la cadena logística. Para alcanzar la excelencia que buscamos, tanto en las dimensiones económica, como social y medioambiental, es fundamental la colaboración público-privada y la colaboración interportuaria.

“La estrategia que estamos aplicando para nuestros puertos se apoya en una triple dimensión: medioambiental, económica y social”

Pero los puertos españoles son sobre todo puertos para las personas, y Puertos del Estado seguirá impulsando la transformación del sistema portuario en beneficio de las personas.



Nuevas inversiones en el sistema portuario

LOS PUERTOS ESPAÑOLES, VECTOR DE LA COMPETITIVIDAD PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Iniciativas como Puertos 4.0 permitirán activar la inversión pública y privada en innovación para la transformación y fortalecimiento de las capacidades tecnológicas del transporte, la logística y los puertos.

En un periodo difícil y convulso como fue el estallido de la pandemia del Covid-19, los puertos españoles demostraron en todo momento que estaban sobradamente preparados para cumplir con su misión de abastecer a la población y a todas las industrias.

Una vez pasado lo peor, una de sus principales misiones es la de contribuir a la reactivación de la economía española, para lo que ya en 2020 se puso en marcha un plan de inversión de 1.000 millones de euros, y en 2022, se desarrolló un plan de 925 millones de euros.

Además, según el proyecto de planes de inversiones 2021-2025 del sistema portuario, en este periodo se alcanzarán los 4.750 millones de euros. Es más, teniendo en cuenta tanto la inversión pública como la privada, se llegaría a los 11.000 millones.

Fundamentalmente, estas inversiones estarán centradas en la conectividad terrestre,

la seguridad, la sostenibilidad medioambiental y la digitalización, de modo que los puertos españoles estarán en condiciones óptimas para afrontar los retos previstos para los próximos años.

Uno de los puntos clave para el futuro es el proyecto Puertos 4.0, con el que se pretende que los puertos españoles continúen a la vanguardia de la innovación. Estas ayudas tienen como finalidad activar la inversión pública y privada en innovación para la transformación y fortalecimiento de las capacidades tecnológicas del transporte, la logística y los puertos.

De igual modo, también se destinan a favorecer la generación y aplicación de nuevos conocimientos y tecnologías de carácter disruptivo, nuevos usos de tecnologías ya existentes pero todavía no aplicadas al sector logísticoportuario, así como actividades de investigación aplicada generadoras de valor añadido para la comunidad logístico-portuaria, a través de proyectos empresariales.

Precisamente en marzo de 2022, se ha abierto la convocatoria para la concesión de la nueva convocatoria de estas ayudas públicas, en la modalidad Proyectos Pre-Comerciales.

Los puertos como nodos estratégicos

Con la pandemia se puso en marcha un plan para la reducción de los costes de las operaciones portuarias, que continuó en 2021, apoyado en medidas para la reducción de las tasas y el incremento de las bonificaciones.

El objetivo para 2022, según ha explicado el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, es que los puertos sigan desempeñando su papel esencial y contribuyendo al desarrollo económico y social del país.

925 millones contemplados en los planes de inversión de los puertos españoles para el año 2022.

Este año será clave para afrontar nuevos retos por parte del sistema portuario, ya que será cuando se pondrá en marcha el nuevo Marco Estratégico, que definirá el camino para convertirse en puertos seguros, conectados, inteligentes y sostenibles.

Puertos del Estado va a dirigir la transformación del sistema portuario de titularidad estatal en beneficio de las personas en un año en el que se celebra el 30º Aniversario desde su creación.

En este sentido, es importante señalar cómo los puertos han pasado de ser nodos estratégicos de la cadena logística a conver-

tirse en centros económicos, hubs de energía y economía circular, y centros de innovación.

Y es que los puertos, principalmente en los que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte, son la clave de la conectividad internacional y tienen un gran potencial para convertirse en centros de energía limpia para sistemas eléctricos integrados y combustibles bajos en carbono.

“ Los puertos han pasado de ser nodos estratégicos de la cadena logística a convertirse en centros económicos, hubs de energía y economía circular, y centros de innovación”.

A nivel europeo, los puertos son reconocidos ya como nodos multimodales transfronterizos que sirven no solamente como hubs de transporte sino también como puertas para el comercio, los clústers industriales y los hubs energéticos.

En el caso de los de España, uno de sus principales compromisos, de hecho, es lograr minimizar su impacto ambiental y seguir dando pasos para acelerar la reducción de la huella de carbono del transporte marítimo sin ver mermada su competitividad.

Importancia del sector cruceros

Uno de los segmentos clave para los puertos españoles ha sido siempre y seguirá siendo el sector cruceros. Si bien durante la pandemia fue el tráfico que más sufrió, ahora las Autoridades Portuarias parecen decididas a recuperar las cifras de 2019, cuando se alcanzó un máximo histórico, con más de 10,6 millones de cruceristas, 4.236 buques de crucero, y una facturación superior a los 6.000 millones.

Los años de pandemia han servido para que el sector pusiera en práctica nuevas formas de gestión, centrándose en la seguridad y en la innovación para que el esperado retorno se produjera con las máximas garantías sanitarias.

La inversión pública para 2021-2025 en instalaciones y equipamientos programados para terminales de pasajeros asciende a 343,2 millones, destacando los 172,9 millones de Baleares, 42 millones de Algeciras, 24,5 de Las Palmas, 22,7 en Ceuta y 19,4 en Valencia. También en el puerto de Melilla se prevé una inversión de 13,8 millones y en Tarragona, de 11,5 millones.

Esas inversiones, unidas a las que se realizaron en los años 2019 y 2020, más de 101,8 millones de euros, totalizarán 445 millones de euros. ●

El objetivo de Puertos del Estado para 2022 es que los puertos sigan contribuyendo al desarrollo económico y social.



La logística ya es **valor añadido**

La logística es la gran protagonista del crecimiento económico. Desde que estallase la pandemia, las empresas y profesionales de nuestro sector han demostrado su excelencia y capacidad de adaptación, teniendo que replanificar de forma casi constante sus operaciones con el fin de garantizar la cadena de suministro ante la incertidumbre permanente.

En un contexto en el que la presión inflacionista es insostenible y las previsiones de crecimiento no dejan de revisarse a la baja por la caída del consumo, nuestro sector crece y genera empleo. Las empresas del transporte y la logística son las segundas con mayor avance de la contratación durante el primer cuatrimestre de este año, más de un 7,5%, y ya rozamos el millón de afiliados.

El dato no es casualidad. Es más, no hemos dejado de crecer desde que el Covid irrumpiese en nuestras vidas debido, en buena parte, al crecimiento del comercio electrónico que supuso el empujón definitivo para que nuestras empresas acelerasen el proceso de transformación digital en el que ya estaban inmersas. Así, hemos pasado de commodity a ser valor añadido. Los productos cada vez se parecen más, así que la ventaja competitiva es la garantía de la entrega y la experiencia de recepción.

Es precisamente esta metamorfosis la que está permitiendo afrontar con éxito la actual situación de colapso en el puerto de Shanghái – el de mayor tráfico del mundo- cuya actividad está en mínimos históricos. Una pará-



FRANCISCO ARANDA
Presidente de UNO

lisis que se está trasladando a los precios de los contenedores y, por ende, a la cuenta de resultados de nuestras empresas.

Nos encontramos, por tanto, dentro de una tormenta perfecta que genera un cambio de paradigma. La globalización es un hecho y sería injustificable dar marcha atrás en materia de comercio internacional, pero si queremos consolidar el sector logístico como motor de crecimiento debemos replantearnos las operativas. Las grandes tiradas de producción desde China han perdido el sentido en un momento en el que los consumidores requieren customización de los productos, junto con agilidad y eficiencia en las entregas. Por lo tanto, asistiremos a un proceso de relocalización de las industrias más cerca de donde se ubica la demanda y contar con buen posicionamiento geoestratégico junto con una potente infraestructura es clave. Por eso España puede ser un gran hub mundial logístico.

“ La logística ha pasado de ser una commodity a ser valor añadido ”

Tenemos todos los mimbres para ello. Por este motivo, la política económica debe partir de la premisa de rebajar la presión fiscal a las empresas, para que podamos seguir generando riqueza y empleo, innovando en los procesos y avanzando en la transformación digital. Sólo de este modo conseguiremos que la logística y otros sectores productivos continúen siendo el gran valor añadido que necesita la economía española.

Qué pasó en



2021 se iniciaba con grandes condicionantes para el transporte, afectado por el Covid o la salida efectiva de Reino Unido de la UE. La disrupción ha sido la palabra clave en un año donde destaca el bloqueo temporal del Canal de Suez, aunque se han dado grandes pasos en pro de la sostenibilidad en el sector, con la aprobación del paquete europeo 'Fit for 55'.

INTENTOS DE RECUPERACIÓN EN UN AÑO DE DISRUPCIONES

INTENTOS DE RECUPERACIÓN EN UN AÑO DE DISRUPCIONES

La pandemia del Covid-19 volvió a marcar la actualidad a nivel mundial en el año 2021, cuando se llevó a cabo una intensa campaña de vacunación que permitió relajar las restricciones en los diferentes países. Además, la borrasca Filomena marcó un hito histórico en

España, donde también en septiembre se produjo la erupción de un volcán en La Palma. A nivel internacional, no hay que olvidar el asalto al Capitolio en Estados Unidos a principios de año y la toma de poder de los talibanes en Afganistán.

E N E R O

Un panorama exigente

EL COVID, EL BREXIT Y FILOMENA CONDICIONAN EL TRANSPORTE

2021 comenzó con tres circunstancias que condicionaron al transporte: la pandemia, el 'Brexit' y Filomena. El temporal, de época, ha condicionado muchos servicios en el centro y el este peninsular, con camiones embolsados y dificultades de suministro, mientras los procedimientos aduaneros han seguido dificultando los trámites en los viajes a Reino Unido, como antes de Navidad.

Por su parte, la pandemia sigue generando una amplia panoplia de restricciones de circulación que dificultan el trabajo al transporte internacional.

Pacto Verde Europeo

2021, AÑO EUROPEO DEL FERROCARRIL

La Comisión Europea ha acordado que 2021 sea el Año Europeo del Ferrocarril, para contribuir a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo.

En los próximos meses se pondrán en marcha proyectos, estudios y actividades para fomentar el transporte ferroviario de personas y mercancías.

Coincidiendo con la iniciativa, en 2021 se celebrará también en España el 80º Aniversario de la constitución de Renfe.

F E B R E R O

Contra el cargador principal

EL SUPREMO AVALA LA ACCIÓN DIRECTA DEL

TRANSPORTISTA

Una sentencia del Tribunal Supremo ha avalado el ejercicio de la acción directa del transportista contra el cargador principal, aunque el intermediario que le contrató haya sido declarado judicialmente en concurso de acreedores.

Este fallo del Alto Tribunal, que se deriva de un recurso de casación que había sido interpuesto por una empresa cargadora, señala que "en la acción directa del transportista efectivo, éste exige y cobra su crédito del cargador principal porque resulta directamente obligado a ello (no por contrato, sino por la ley), incluso aunque éste haya extinguido su deuda con el intermediario".

M A R Z O

Nace GXO Logistics

XPO SEGREGA SU ACTIVIDAD LOGÍSTICA

XPO Logistics ha dividido su actividad en dos entidades independientes, mediante la escisión de su área logística en la empresa GXO, que cotiza en la Bolsa de Nueva York y en la que participan sus accionistas.

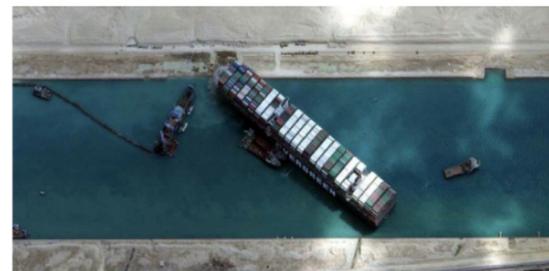
Empieza de esta forma sus operaciones con 94.000 empleados y unos 20.000.000 m² de espacio de almacenaje en 869 centros de 27 países.

Organismo portuario

A VUELTAS CON EL CONVENIO DE PUERTOS Y LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

En febrero de 2021, ha llegado al clímax la tensión entre los sindicatos y Puertos del Estado por la aplicación del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que

“Marruecos vuelve a dejar fuera de la Operación Pasao del Estrecho a los puertos españoles.”



UN BUQUE DE EVERGREEN BLOQUEA EL CANAL DE SUEZ

El bloqueo del Canal de Suez por parte de un portacontenedores de la naviera Evergreen ha puesto en jaque al sector del transporte marítimo durante el mes de marzo.

Las dificultades para desencallarlo obligaron a suspender la navegación, generando retrasos en determinados flujos y obligando a algunas navieras a redirigir el tráfico a través del Cabo de Buena Esperanza.

El bloqueo ha durado seis días, tras los cuales se ha podido liberar parcialmente el canal e iniciar la inspección del buque, así como las maniobras para ponerlo a flote. La actividad ha sido febril para lograr restablecer el tráfico en uno de los pasos estratégicos para el comercio mundial.

Una vez eliminado el tapón, ha comenzado el paso de los casi 400 buques que se encontraban esperando.

Además, la situación ha llevado a las autoridades del canal a estudiar un aumento de su capacidad para evitar incidentes que pueden obstaculizar el paso de la vía, ante el creciente uso de megaportacontenedores.

continuaba bloqueado a pesar de haberse firmado hace año y medio. Tras varias semanas de encierro por parte de los representantes sindicales en la propia sede del organismo portuario, este ha accedido finalmente a aplicar el acuerdo, incluyendo los aumentos salariales fijados en el acuerdo laboral.

A B R I L

En la red viaria española

EL GOBIERNO PLANTEA EL PAGO POR USO

El Plan de Recuperación del Gobierno ha levantado una fuerte polvareda en el transporte, al refe-

rirse al pago por uso. En concreto, indica que «es preciso desarrollar un sistema de pago por uso de la red de vías de alta capacidad que permita cubrir los costes de mantenimiento e integrar las externalidades negativas del transporte por carretera».

Además, expresa la voluntad del Ejecutivo de implantar estos peajes, pero está por decidir si afectarán a todos o solo a los vehículos pesados.

M A Y O

Hacia la neutralidad climática

EN VIGOR LA LEY DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El Congreso ha dado el visto bueno a la normativa, que aspira a reducir en 2030 de las emisiones de gases de efecto invernadero en la economía española en un 23% respecto a 1990. De igual manera, se pretende que España alcance la neutralidad climática antes de 2050 y que para entonces, el sistema eléctrico sea 100% renovable.

J U N I O

Nuevas medidas sanitarias

LOS CRUCEROS VUELVEN A ESPAÑA

A la luz de la evolución de la pandemia, el Gobierno ha levantado la prohibición para que los cruceros internacionales puedan atracar en puertos españoles.

En contrapartida, Marruecos ha vuelto a dejar fuera de la OPE por segundo año a los puertos del país, pero permitirá la llegada de algunos barcos de Francia e Italia.

A CBRE Global Investors

BANKINTER COMPRA LOS ACTIVOS LOGÍSTICOS DE MONTEPINO

Bankinter ha comprado la plataforma de activos logísticos de Montepino a CBRE Global Investors. Este grupo inversor tiene el 95% del capital social de Montepino, y Valfondo, gestor de la

EL SALÓN INTERNACIONAL DE LA LOGÍSTICA VUELVE EN 2022 CON IMAGEN RENOVADA

El Salón Internacional de la Logística (SIL) 2022, organizado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, tendrá lugar del 31 de mayo al 2 de junio en Barcelona.

La 22ª edición de la feria líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa y una de las más importantes del mundo vuelve con una imagen renovada y poniendo todos sus esfuerzos en generar negocio, el mayor número de contactos posibles y un programa de conocimiento con más de 300 speakers, 80 sesiones y 4 stages.

La innovación, sostenibilidad, el talento y la industria 4.0 y la digitalización serán los principales ejes de la presente edición del SIL que se celebrará en el pabellón 8 del recinto ferial Montjuic-Plaza España de Fira de Barcelona.

El delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) y presidente del SIL, Pere Navarro, expresa que "tenemos muchas ganas de conocer las novedades y tendencias que traerán los diferentes expertos del sector que nos acompañarán en esta edición". La presencia de altos cargos de grandes empresas, añade, "también garantiza la oportu-

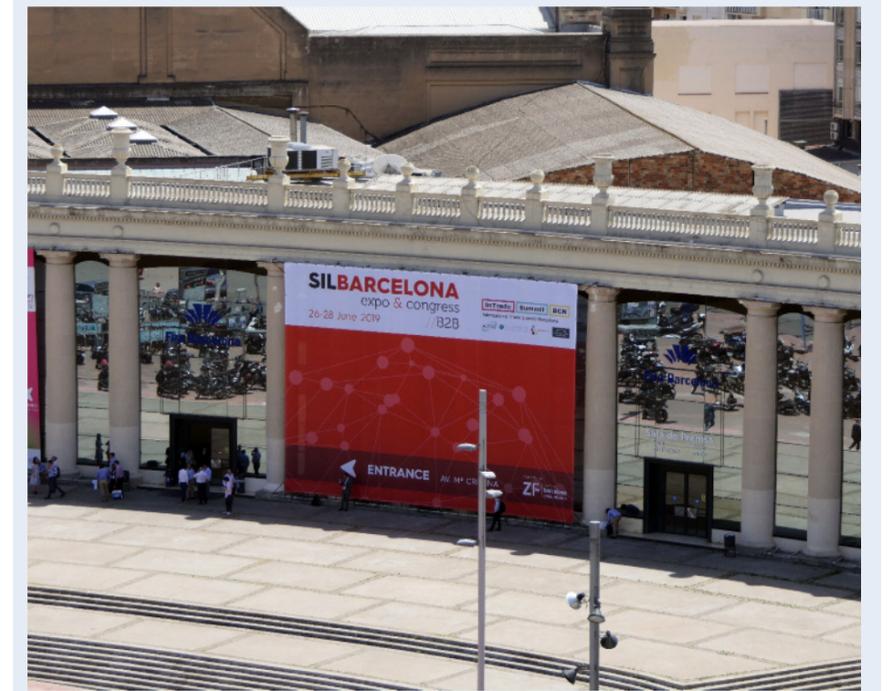
unidad de generar negocio".

Por su parte, la directora general del CZFB y de SIL Barcelona, Blanca Sorigué, destaca que "en el actual contexto marcado por una incertidumbre permanente es necesario poner en valor la importancia de todas las actividades del sector logístico. Es por ello por lo que, en esta edición, analizamos los retos globales y las oportunidades a los que se enfrentan las empresas de hoy y del futuro".

Ponentes inspiracionales, CEOs y altos cargos directivos de la industria, el retail y la logística de empresas como Bayer Service Center Barcelona, Capsa Food, Essity Iberia, Idilia Foods, Damm, Manusa, Quimidroga, Terresacalles, AWWG, Celsa Group y Boboli, entre otras, participarán en el Congreso del SIL.

Extremadura será la comunidad autónoma invitada a un congreso que se apunta será el de la recuperación tras el obligado paréntesis provocado por la pandemia.

Su elección ha estado motivada principalmente por la estrategia logística con la que se ha dotado la región y porque, como el propio Navarro asegura, esta comunidad tiene una "gran potencia" logística y también a la hora de explorar oportunidades y posibilidades en la nueva economía.



plataforma, es propietario del 5%. La cartera comprende 22 activos que suman 865.000 m² y 13 proyectos en desarrollo.

JULIO

Sustituye a José Luis Ábalos

RAQUEL SÁNCHEZ, NUEVA MINISTRA DE TRANSPORTES



José Luis Ábalos ha sido relevado al frente de Transportes por Raquel Sánchez, hasta ahora alcaldesa de Gavá.

Pedro Saura será reemplazado por Isabel Pardo de Vera como secretario de Estado.

Reducción de las emisiones

LUZ VERDE PRA EL PAQUETE 'FIT FOR 55'

Bruselas ha adoptado un conjunto de propuestas para adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, uso del suelo, transporte y fiscalidad, y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% hasta 2030. El plan contempla medidas para el transporte por carretera, aéreo y marítimo.

AGOSTO

Derechos del repartidor

LLEGA LA LEY RIDER

El Real Decreto-ley 9/2021, de 11 de mayo, conocido como la Ley Rider, ha entrado en vigor en pleno periodo vacacional. Dicha normativa, que modifica el Estatuto de los Trabajadores para garantizar los derechos laborales de aquellos dedicados al reparto en el ámbito de plataformas digitales, está centrada en la laborización de los repartidores.

SEPTIEMBRE

Operador logístico integral

SE BUSCA SOCIO PARA RENFE MERCANCÍAS

Renfe ha aprobado el inicio de un proceso de búsqueda de un socio industrial de Renfe Mercancías, para incrementar el volumen de negocio, el valor añadido de los servicios ofertados y su presencia internacional.

El operador se convertirá en un operador logístico integral.

Operará con las dos marcas

GEOPOST/DPDGROUP ACCIONISTA MAYORITARIO DE TIPSA

El acuerdo es continuación de la entrada en septiembre de 2019 de GeoPost en el capital de Tipsa y se une al acuerdo de 2012, por el que se convertía en socio mayoritario de Seur. La intención es operar en España a través de las dos marcas.

Nuevos XF, XG y XG+

DAF SE LANZA AL SEGMENTO PREMIUM

DAF ya tiene lista una nueva gama de vehículos industriales que aprovecha al máximo los cambios normativos en las dimensiones de las cabinas para ofrecer un ahorro en consumo considerable, un refuerzo de la seguridad y una significativa ganancia en el confort. Los nuevos XF, XG y XG+, llegarán a España entre octubre y noviembre.

OCTUBRE

Transporte de carga completa

ONTIME ABSORBERÁ ACOTRAL

Acotral y Ontime han llegado a un acuerdo de integración que implica la creación del mayor grupo español de transporte de carga completa. El conglomerado tendrá una facturación anual de más de 600 millones,

NUEVO IMPULSO PARA LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS

Tras la firma en el mes de septiembre de un protocolo entre Adif, la Autoridad Portuaria de Valencia y Tramesa para la puesta en marcha de una nueva autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid, que estaría lista en dos años, en octubre se ha firmado el protocolo para la puesta en servicio de la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza por parte de Adif, el puerto de Algeciras, Aragón Plataforma Logística y la empresa Rail & Truck.

El objetivo de estos dos acuerdos es articular la cooperación necesaria entre los implicados para impulsar el desarrollo de estas dos infraestructuras dentro del plazo previsto.

una flota de 3.600 unidades e instalaciones de 250.000 m².

Impulso al ferrocarril

PLAN 'MERCANCÍAS 30'

El Ejecutivo ha empezado a definir un paquete de medidas a corto y medio plazo, con un importe que superará los 8.000 millones, para aumentar la cuota del ferrocarril del 3% al 10%. La estrategia, que busca subir más mercancías al tren, tratará de impulsar la intermodalidad y la eficiencia del transporte ferroviario.

“El Gobierno tiene un plan para aumentar la cuota del ferrocarril del 3% al 10%.”

NOVIEMBRE

En España

PRIMERA PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTINIVEL

EL 7 DE ABRIL CUMPLIMOS DIEZ AÑOS DE VIDA

Cadena de Suministro cumple diez años en primera línea de la información logística y del transporte. En este periodo, la cabecera 'on-line' de referencia para el sector ha experimentado un fuerte crecimiento y ha conseguido multiplicar su audiencia.

Siempre presente en los puntos calientes de la actualidad para informar con rigurosidad de lo que acontece en el sector, también ha sabido diversificar su actividad, con la celebración de jornadas y mesas redondas, como LoginReal, consolidado como el primer encuentro inmobiliario para profesionales de la logística.

Ahora, este medio afronta una nueva etapa llena de apasionantes retos en la que será clave su compromiso con la información y con el sector.

Goodman ha entregado a DSV la primera plataforma logística multinivel construida en España, concretamente en Molins de Rei, a la que seguirá otra que desarrolla en Castellbisbal. El activo supone un ahorro del 30% de suelo consumido al poder crecer en vertical.

Liberalización ferroviaria

COMIENZA LA REFORMA DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

El Consejo de Ministros ha aprobado el proyecto de ley para modificar la Ley del sector ferroviario y mejorar su adaptación a la liberalización y al derecho de la UE.

Entre las principales novedades, se encuentran las relacionadas con los cánones ferroviarios.

DICIEMBRE

Carga y descarga

UN ACUERDO CON EL GOBIERNO EVITA EL PARO DEL TRANSPORTE

Transportes ha alcanzado un acuerdo con el Comité Nacional, que supone la desconvocatoria del paro convocado. Entre los puntos acordados, se encuentran la prohibición de la carga y descarga por los conductores, y la reducción de los tiempos de espera a partir de los cuales tendrán derecho a una indemnización. También se ha conseguido el compromiso de incorporar por Ley la cláusula de estabilización del precio del gasóleo en los contratos de transporte.

Proceso de liquidación

VGP COMPRA LOS TERRENOS DE LA NAVAL

VGP ha adquirido los suelos del antiguo astillero La Naval en la ría de Bilbao para impulsar un proyecto de revitalización de la zona industrial que abarca 280.000 m² de superficie, incluidos los edificios industriales, los diques secos y las oficinas.

BALEARIA, SOSTENIBILIDAD Y EFICIENCIA

Desde hace unos años, Balearia viene desarrollando un importante plan de inversiones que se centra especialmente en el uso de energías alternativas y la digitalización. De este modo, la naviera busca contar con un producto diferenciado y que aporte valor añadido.

La movilidad sostenible e inteligente constituyen elementos cruciales para Balearia, una compañía inspirada por la innovación y el cuidado del medioambiente, y que, al tiempo, también está profundamente implicada con el desarrollo y el bienestar de los ciudadanos.

En este sentido, Balearia es una naviera local con vocación internacional que, tras una historia de más de veinte años, se ha convertido en referente mundial gracias a su apuesta decidida por la movilidad ecoeficiente.

En su camino hacia la descarbonización, el grupo naviero cuenta con una treintena de buques, de los cuales nueve forman parte de una flota preparada para navegar con gas natural.

De igual manera, la compañía también participa en proyectos vinculados con el uso de energías renovables, como el hidrógeno verde o el biometano, con el objetivo de alcanzar una navegación cero emisiones en 2050.

Por otra parte, la transformación digital es el otro gran reto para Balearia. Como parte de su compromiso en pro de la inno-

vacación, la empresa desarrolla proyectos que colocan a las nuevas tecnologías al servicio del cliente.

Como consecuencia, Balearia ha ido incorporando una flota de 'smart ships' que ofrecen una experiencia de navegación completa y personalizada.

Además, a través de esta iniciativa, la compañía también está en condiciones de aprovechar todas las capacidades que ofrece el 'Big Data' para convertirse en una 'data driven company'.

Dentro de este mismo ámbito, Balearia trabaja en la puesta en marcha de una nueva torre de control que monitorizará la flota de la compañía en tiempo real y cuya primera fase ya se ha completado el pasado 2021.

De este modo, espera estar en condiciones de tomar decisiones ágiles y eficientes a través de la monitorización de los parámetros de navegación, para mejorar el servicio y adaptarlo a las necesidades de los clientes.

De momento ya son siete los barcos que cuentan con sensores para controlar su eficiencia energética y medir la reducción de emisiones, sobre la base de que la digitalización constituye, como señala Adolfo Utor, presidente de la compañía, «una clave para la competitividad de la empresa y también para la lucha contra el cambio climático».

En definitiva, la compañía ha hecho una apuesta por aunar modernidad y responsabilidad medioambiental sin renunciar a su esencia de naviera local con alma y valores.



Décadas de **disrupción** en la cadena de suministro

Cadena de Suministro cumple una década de vida, lo que nos invita a reflexionar sobre el estado actual de nuestra industria, que se ha revelado esencial para todos en medio de la pandemia que nos ha tocado vivir, así como sobre su recorrido y evolución en ese periodo.

Al margen de la Covid-19, que ha marcado un antes y un después, en los últimos 10 años la cadena de suministro global ha vivido una disrupción constante, en muchas ocasiones muy positiva.

DB Schenker, como compañía líder en la gestión y logística de esa cadena de suministro, cumple 150 años este 2022, compartiendo aniversario con CdS y siendo sido testigo de innumerales cambios e hitos que la han convertido en el gigante logístico que es hoy en día, y del que nos enorgullecemos.

En esos años, la aspiración de expandirnos y crecer de forma constante no nos ha abandonado, y buena prueba de ello es la adquisición reciente que hemos realizado en España de dos empresas clave que nos ayudarán a seguir ofreciendo la mejor y más amplia cobertura en la gestión del transporte y la logística.

A lo largo de los últimos años, nos hemos expandido en Europa, con la apertura constante de nuevas terminales y oficinas, desde un punto de vista cada vez más sostenible, para llegar con éxito a cada rincón del pla-



JUAN CARLOS MORO

Consejero delegado de DB Schenker en Iberia

neta. Con todo, nuestra red global de servicios terrestres, aéreos, marítimos y de logística de contratos ha hecho posible un mundo y una Europa más global y mejor conectada, en especial en la década que estamos conmemorando.

Otros hitos que nos han acompañado se encuentran claramente vinculados con la innovación tecnológica y la responsabilidad medioambiental. Nuestra aspiración, compartida con el resto de la industria, es alcanzar la neutralidad climática, que esperamos que sea una realidad en 2040 gracias a la implementación de servicios de logística verde con calado a nivel mundial.

130 países son testigo en todo el mundo en estos momentos de nuestro compromiso con la innovación y la sostenibilidad para el transporte de mercancías.

“Nuestros propósitos serán una realidad de la mano de las más de 76.000 personas que forman parte de DB Schenker.”

Nuestros propósitos serán una realidad de la mano de las más de 76.000 personas que forman parte de la gran familia que es DB Schenker, y no podemos esperar a hacer realidad una cadena de suministro más verde, sostenible y revolucionaria en la próxima década. El momento actual es retador, pero también optimista y lleno de esperanza.

Qué pasó en



El año empezaba con muchas dificultades para el sector del transporte, aquejado por la subida del precio del gasóleo y protagonista poco después de un paro que puso contra las cuerdas a las cadenas logísticas de todo el país. Mientras, en el sector marítimo, han comenzado a restablecerse al fin las conexiones con Marruecos.

EL TRANSPORTE SE LEVANTA CONTRA EL PRECIO DE LOS CARBURANTES

EL TRANSPORTE SE LEVANTA CONTRA EL PRECIO DE LOS CARBURANTES

El año comenzaba marcado por las continuas disrupciones de la cadena de suministro y el fuerte incremento en el precio de las materias primas y la electricidad. A ello se sumaba en marzo la invasión de Ucrania por parte de Rusia, lo que ha derivado en múltiples sanciones al país, que por

otra parte es uno de los principales productores de gas. Además, España se ha pronunciado sobre el conflicto del Sahara, algo que no ha gustado a Argelia, que resulta clave para el suministro de gas a nuestro país. Por otro lado, han vuelto los cierres a China con motivo del Covid.

E N E R O

Costes de la energía

TENSIÓN POR LAS TARIFAS FERROVIARIAS

Los costes de la energía eléctrica se han multiplicado por cuatro desde diciembre, lo que ha provocado que las empresas ferroviarias se hayan visto obligadas a aplicar nuevas tarifas. En el caso de Renfe Mercancías, UOTC cree que dichas condiciones expulsarán 500.000 toneladas fuera de la intermodalidad terrestre.

Con condiciones

AUTORIZADA LA EMPRESA CONJUNTA DE BOYACÁ Y SGEL

Competencia ha autorizado la creación de una empresa controlada conjuntamente por Boyacá, con un 65%, y Sgel, con un 35%. El organismo ha fijado condiciones a cumplir en los próximos tres años para evitar efectos en la distribución mayorista y el transporte de publicaciones periódicas. Esto ha llevado a Sgel a poner a la venta Celéritas.

Tip Trailer, Guillén y Wielton

CAMBIOS EN EL MERCADO DE SEMIRREMOLQUES

Tip Trailer adquiere Next-Rent a Guillén, mientras que el Grupo Wielton se hace con el negocio de producción de semirremolques de la marca levantina.

Esta última operación se ha concretado mediante la compra, en una primera fase, del 80% del capital.

F E B R E R O

Nueva etapa

APROBADA LA REFORMA DE LOS CENTROS PORTUARIOS

El Congreso ha dado luz verde al proyecto de Ley de protección de consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, que recoge la regulación de los Centros Portuarios de Empleo. Esto abre una nueva etapa en el camino hacia la firma del V Acuerdo Marco.

Fondos europeos

VÍA LIBRE AL ENLACE FERROVIARIO DE PUNTA LANGOSTEIRA

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de La Coruña ha dado el visto bueno al proyecto técnico del enlace ferroviario del Puerto Exterior, que cuenta con un presupuesto total



“ Los costes de la energía eléctrica se han disparado desde mediados de 2021. ”

de 171 millones de euros, financiados con fondos europeos’. Adif AV ya ha dado el visto bueno a la licitación del contrato de obras de ejecución del proyecto constructivo del acceso ferroviario a Punta Langosteira.

Vía libre de Competencia

DELIVERY HERO COMPRA GLOVO

Competencia ha dado vía libre a la toma de control de Glovo por parte de Delivery Hero, al no observar impacto en los mercados afectados, ni solapamiento entre una y otra empresa. Poco después, Glovo se ha reforzado con la compra de la ‘start-up’ Kitch.

EL PARO DE PLATAFORMA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

La Plataforma para la Defensa del Sector Transporte convocaba en marzo un paro indefinido, en un momento delicado para el sector por el incremento del precio del combustible. Numerosos transportistas se sumaron, unos por convicción y otros para evitar verse envueltos en incidentes violentos. Desde diferentes industrias alertaban ya de que no podrían hacer llegar sus produc-

tos a los consumidores, y la esperada reunión entre el Ministerio y Plataforma finalizaba sin acuerdo.

No obstante, sí se alcanzó con el CNTC para destinar 500 millones a compensar la subida del precio de los combustibles con una bonificación sobre lo que pagan los profesionales. El paro de Plataforma fue perdiendo apoyo y se convocó el 2 de abril.



M A R Z O

Real Decreto-Ley

NUEVAS MEDIDAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE

El Comité Nacional se muestra satisfecho por el Real Decreto Ley de medidas para la sostenibilidad del transporte, que incluye cambios en el régimen sancionador de la LOTT, en la Ley del Contrato de Transporte y en lo referente al desplazamiento de trabajadores.

La normativa ha entrado en vigor en marzo, salvo la prohibición de las labores de carga y descarga por los conductores, operativa el 2 de septiembre.

Más competitividad

SE MODIFICA LA LEY DE PUERTOS

El Gobierno ha aprobado la modificación de la Ley de Puertos para mejorar la competitividad del sector marítimo y portuario. Entre otras cosas, se quiere mejorar la tramitación de diferentes expedientes de las Autoridades Portuarias, como son los de proyectos de obras, revisión de acuerdos, contratos y cumplimiento de trámites medioambientales, e incorporar como servicio portuario el suministro de combustible.

Los Conesa siguen al frente

APOLLO COMPRA EL 49% DE PRIMAFRÍO

El fondo estadounidense Apollo cierra la compra del 49% de Primafrío, en una operación que se espera cerrar a mediados de año, una vez obtenga el visto bueno de las autoridades de competencia. Los hermanos Conesa seguirán siendo accionistas mayoritarios y continuarán al frente de la empresa murciana.

Antes de que acabe 2022

XPO SE DESHARÁ DE SU

CARRIER,

AL SERVICIO DE LA CADENA DE FRÍO

El transporte a temperatura controlada es uno de los segmentos de actividad más exigentes. El mantenimiento de la cadena de frío en estos envíos constituye todo un reto y uno de los elementos imprescindibles de los operadores más especializados y exigentes.

Desde hace más de medio siglo, Carrier Transicold ayuda a mejorar el transporte y envío de cargas con temperatura controlada con una línea completa de equipos y servicios para el transporte refrigerado y la visibilidad de la cadena de frío.

La compañía proporciona soluciones de cadena de frío saludables, seguras y sostenibles, ofreciendo a los clientes conectividad y visibilidad avanzadas con el objetivo de ofrecer innovación para reducir los residuos y garantizar que las mercancías sensibles a la temperatura lleguen en condiciones óptimas a sus destinos en todo el mundo.

Como parte de ese esfuerzo, Carrier Transicold ha desarrollado la plataforma telemática Lynx Fleet, que ofrece visibilidad, control e inteligencia de la cadena de suministro de principio a fin.

Esta herramienta supervisa de forma inteligente sistemas frigoríficos conectados desde cualquier lugar del mundo, proporcionando información vital sobre los productos que se están transportando y los vehículos que los transportan.

Además, la empresa también ha lanzado al mercado el primer sistema de refrigeración eléctrico completamente

autónomo, el Vector eCool.

Este avanzado sistema convierte la energía cinética generada por las tractoras en electricidad, que luego se almacena en una batería para alimentar el equipo frigorífico.

A su vez, este circuito cerrado crea un sistema totalmente autónomo que no produce emisiones directas de dióxido de carbono o partículas contaminantes, de tal modo que, cuando el equipo frigorífico funciona con alimentación de batería, el sistema de gestión de energía se enciende automáticamente cuando la carga alcanza un determinado nivel, iniciando el generador para recargar la batería y garantizar la capacidad de refrigeración completa.

A través de la innovación en equipos y mediante la incorporación de sistemas de gestión que permiten un control efectivo y a tiempo real, Carrier Transicold pone a disposición de los especialistas en el transporte a temperatura controlada equipos que garantizan un control exhaustivo de la cadena de frío, con menores costes energéticos y una reducción de las emisiones contaminantes, con el fin de mantener bajo control la huella de carbono de las actividades logísticas y de transporte.

De esta manera, Carrier Transicold impulsa una cadena de frío más saludable, segura y sostenible, con la finalidad de satisfacer las demandas de una cadena de suministro en rápida evolución.



FILIAL EUROPEA

XPO Logistics se deshará de su filial europea para convertirse en un especialista en carga fraccionada dentro del mercado norteamericano antes de finales de 2022. Además, ha cerrado un acuerdo para vender su negocio de transporte intermodal en Norteamérica a STG Logistics.

Colaboración público-privada**APROBADO EL PERTE DEL SECTOR NAVAL**

El Consejo de Ministros ha aprobado un Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica enfocado a la industria naval, para transformar la cadena de valor del sector, dotado con 1.460 millones.

Cambio de denominación**ONTIME INTEGRA A TRANSPORTES GALLASTEGUI**

Casi un año y medio después de comprar Transportes Gallastegui y pocos meses después de tomar el control de Acotral, Ontime ha culminado la integración de la guipuzcoana, que ha cambiado su denominación por Ontime Plataforma Noreste.

A B R I L**Apertura a nuevos segmentos****CMA-CGM COMPRA GEFCO**

CMA-CGM ha cerrado la adquisición de cerca de la totalidad del capital social de Gefco. Con esta operación, da un nuevo paso en su proceso de transformación para convertirse en un potente integrador logístico global, abriendo las puertas hacia nuevos segmentos.

Marítimo y carretera**VETO A LOS TRÁFICOS DE RUSIA**

La Unión Europea ha acordado

un veto total a los transportistas de mercancías por carretera rusos y bielorrusos que operan en la Unión, con excepciones para bienes de primera necesidad. De la misma manera, se ha decretado una prohibición de entrada en puertos de la UE a los buques con pabellón ruso.

Nuevas líneas de negocio**MAERSK Y CMA-CGM IRRUMPEN EN LA CARGA AÉREA**

Maersk ha puesto en marcha su rama de negocio dedicada a servicios de carga aérea, Maersk Air Cargo, que se espera esté completamente operativa en la segunda mitad del año. Poco antes, en marzo, CMA-CGM iniciaba sus operaciones con la división CMA-CGM Air Cargo.

La navarra desaparece**OLANO INTEGRA A****SUSCRITO POR FIN EL V ACUERDO MARCO DE LA ESTIBA**

La comisión negociadora en el segmento de la manipulación portuaria de mercancías ha suscrito el 8 de abril, el V Acuerdo Sectorial Estatal de la Estiba tras el consenso alcanzado entre las organizaciones sindicales y empresariales del sector.

Anesco se muestra satisfecha porque el documento, según su criterio, «adapta las disposiciones convencionales al marco jurí-

dico español y comunitario, así como a las novedades introducidas por la recientemente aprobada reforma normativa de los Centros Portuarios de Empleo y a la reforma laboral».

Por su parte, desde Coordinadora definen como «un momento histórico» la firma del texto, que ha sido remitido al Ministerio de Trabajo para su publicación en el BOE.

**TRANSPORTES OTEIZA**

Olano integra por completo a la navarra Transportes Oteiza, que desaparece para formar parte del grupo vascofrancés tras más de cuarenta años de historia. Fundada en 1975, dispone de una base en el polígono Comarca 2 de Esquiroz, cerca de Pamplona, de 10.000 m².

Desbloqueo de las relaciones**VUELVEN LOS TRÁFICOS MARÍTIMOS CON MARRUECOS**

Tras el desbloqueo de las relaciones diplomáticas entre España y Marruecos, han comenzado a restablecerse de manera ordenada las conexiones marítimas que dan servicio a los puertos marroquíes de Tánger-Med, Tánger ciudad, Nador y Alhucemas. En paralelo, el Ministerio de Salud marroquí ha puesto en marcha un protocolo sanitario para los viajeros.

“Se ha decretado la prohibición de entrada en puertos de la UE a buques de pabellón ruso.”

Gracias a todos
por el éxito de LoginREAL21

loginREAL'22

Os esperamos en la Tercera Edición
martes, 25 de octubre de 2022

LA EVOLUCIÓN CONTINÚA NUEVO RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10

LA APUESTA DEFINITIVA



CONSIGUE HASTA UN 10% DE AHORRO DE COMBUSTIBLE CON TU
RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10

Rentabiliza tu negocio con un mayor ahorro de combustible y más kilómetros en la carretera

En 2021 tras escuchar a nuestros clientes, lanzamos las nuevas gamas TCK, introduciendo numerosas mejoras para el confort de conducción y la seguridad como la nueva columna de dirección de tres puntos y las luces LED.

Ahora, en 2022, damos un paso más hacia la excelencia con el nuevo **Renault Trucks T-Energy 10**. Este nuevo camión está **equipado con nuestro motor de eficacia probada de última generación**, que se adapta perfectamente a las necesidades específicas de tu actividad.

Pero esto no es todo, el nuevo motor Euro VI Step E de 13 litros no está solo, gracias al nuevo Turbocompound junto con la evolución de nuestra **caja de cambios Optidriver y la mejora y optimización de los periféricos del motor, te permitirá obtener una mayor eficiencia** en el día a día con **ahorros de combustible de hasta el 10%**.

Además, en combinación con el contrato de servicio **Excellence Predict** obtendrás también la **mayor disponibilidad** de tu herramienta de trabajo.

El éxito de tu negocio está a tu alcance, **¿estás preparado para la máxima rentabilidad?**

Infórmate aquí de todas las novedades



T-ENERGY 10

renault-trucks.es

