



> El e-commerce y la Logística

> Asuntos pendientes

> La reforma de la estiba

Contenidos



- 44** Evolución de los flujos de transporte de mercancías en España
- 48** El mercado de vehículos industriales en España en 2017
- 53** El mercado español de semis se frena en seco en 2017
- 69** **FERROCARRIL 2017:** El año en que Renfe Mercancías cambió el paso

Tenga siempre a mano la revista:

Para poder leer cómodamente la revista, acerque su teléfono o tablet al código QR que se muestra a la izquierda y podrá leer la revista en línea o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador, para leerla cuando desee.

Hay que tener instalada la app correspondiente para leer códigos QR.
Son gratuitas y las puede obtener en internet.

También podrá acceder al contenido completo en www.cadenadesuministro.es



4	Buscando la productividad Francisco Aranda-UNO
8	Los principales retos de 2018 para el sector logístico José Estrada-CEL
10	La logística y el transporte mueven el mundo Banca Sorigué-CONSORCI ZONA FRANCA
12	La logística, arma de competitividad relevante Alejandro Sánchez-AECOC
14	40 años de historia Enric Ticó-FETEIA
16	Retos de cara a 2018 Yves Delmás-SEUR
20	Balance 2017 y proyecciones 2018 Carlos Castán-AEUTRANSFER
22	Luces y sombras Arancha Mur-ANFAC
24	Recuperar derechos sociales José A. Fernández-CC.OO.
26	2017: Año de trámite en lo legislativo pero no en lo judicial Luis A. García Villar-ROGERS & CO
28	Reflexiones en blanco y negro Juan Gatnau-ASTRAE
30	Retos del transporte de mercancías por carretera en 2018 Ovidio de la Roza-CETM
34	Sigamos sumando Marcos Basante-ASTIC
36	El dumping social, asignatura pendiente del transporte de mercancías por carretera para 2018 Juan José Gil-FENADISMER
38	El transporte frigorífico confía en un 2018 mejor Juan Manuel Sierra-ATFRIE
40	2017, un mal ejercicio Manuel Pérezcarro-FROET
42	El gran reto del transporte español Jaume Esteve-WTRANSNET
46	Lastres de un sector en la senda de la recuperación Emilio Cardero-UGT
50	2018 será un año de transición Julio Viartola-ASFARES
52	Pasión por los vehículos de transporte del siglo XXI Karlos Martínez-LECITRAILER
54	2018 será un año de corrección para los frigos Alejandro Pérez-SOR IBERICA
56	Los puertos, ante la revolución industrial 4.0 José Llorca-PUERTOS DEL ESTADO
60	Calendario sin reglamento Antolín Goya-COORDINADORA
62	Panorama del sector marítimo y perspectivas a medio plazo Manuel Carlier-ANAVE
64	Más velocidad para el SSS Pilar Tejo-SPC SPAIN
68	Renfe Mercancías: Transformación de la operativa ferroviaria Abelardo Carrillo-RENFE MERCANCIAS
72	El transporte intermodal durante 2017 Andrés Herbada-UOTC
74	Un déficit infraestructural ferroviario importante Joan Amorós-FERRMED

Editorial

El año en el que e-commerce volvió a cambiarlo todo

La logística y el transporte viven una revolución en los últimos años. El auge del comercio electrónico ha venido a trastocar el ya de por si frénico ritmo de trabajo de un sector del que depende gran parte de la economía y que a pasos agigantados se está viendo convertido en un segmento de actividad con un altísimo componente tecnológico.

Si antes la trazabilidad era un elemento fundamental, ahora que la logística se ha convertido en la cara que ven los clientes, este componente se torna en factor fundamental, no solo para la gestión de stocks, la previsión de la demanda u otros trabajos puramente de gestión de la cadena de suministro, sino que también se ha vuelto una herramienta más de marketing, un valor añadido que aportar a los consumidores o una ventaja competitiva en un mundo hiperconectado.

2017 ha sido un año intenso para la logística y marcado por una vuelta a volúmenes anteriores a la crisis, aunque aún persisten ciertos rastros de la crisis que parecen quedarse ahí para recordar situaciones que no pueden volver a repetirse.

El año pasado se ha cerrado con incrementos en los volúmenes de mercancía movida a través de todos los modos de transporte y, de manera destacada, por carretera y mar, ambos muy relacionados con el sector exportador.

Así mismo, transcurridos tres meses de 2018, parece que la tónica de crecimiento se mantiene, a pesar de las incertidumbres que agitan el panorama político español y las amenazas proteccionistas que penden sobre el comercio internacional.

Por lo que respecta a la logística y el transporte, 2018 trae importantes cambios tanto a nivel empresarial como legislativo que implicarán nuevos retos para un sector que sabrá salir airoso del trance.

Número 8 - Abril 2018
Depósito Legal: M-8324-2018

EDITA
Cadesum Digital, SL
cadenadesuministro.es
Avda. Machupichu 19, of.209 - 28043 Madrid
Tel: 917 16 19 38
info@cadenadesuministro.es

EQUIPO
Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Jefe de redacción: Laureano Vegas
Redacción: Lucía Jiménez.

IMPRIME
Jacomil Artes Gráficas, SL

@2018 www.cadenadesuministro.es



Buscando la productividad

Las empresas de logística son una de las plataformas más importantes de aportación de competitividad de la nueva economía. La recuperación de los niveles de actividad en las empresas del sector se ha ido consolidando y afianzado a lo largo de 2017, pero sin estar acompañado de una recuperación de los beneficios.

Por eso, el siguiente desafío, es que las empresas recuperen la rentabilidad y 2018 debe estar marcado por este objetivo. Sólo así haremos que la crisis forme parte del pasado.

Nuestras empresas están experimentando una evolución positiva de fuertes demandas, aunque complicadas, pero no todas han dejado la crisis atrás, porque los márgenes continúan siendo muy ajustados.

La recuperación económica ha sido asimétrica, por lo que no todas las empresas reflejan la misma situación en sus cuentas de resultados. Y todo esto tiene un reflejo en el empleo. Mientras este panorama no cambie, las dificultades continuarán y la recuperación no se habrá completado.

En términos macroeconómicos, ya hemos recuperado los niveles de PIB previos a la crisis, pero todavía no se han recuperado ni precios, ni salarios, ni empleos. Además, a todo esto, hay que sumar el hecho de que el mercado ha cambiado dramáticamente y para hacer frente a la nueva de-

La digitalización mejora la productividad de las empresas y va a marcar la evolución de la economía de una manera brutal y a una velocidad cada vez mayor, pero necesariamente debe ir acompañada de la recuperación de la rentabilidad empresarial.

manda es necesario hacer fuertes inversiones en tecnología.

Este año el desafío es mejorar esos índices para avanzar en la consolidación de nuestro sector a nivel micro y, como consecuencia de ello, favorecer la creación de empleo en un nuevo marco de flexiseguridad. Tenemos que adaptar, junto con los sindicatos, el marco laboral a la nueva situación.

El esfuerzo de las empresas de logística está siendo espectacular. La gran apuesta del sector por la digitalización y las nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia y la productividad ha convertido a la logística ya en un sector tecnológico.

La digitalización mejora la productividad de las empresas y va a marcar la evolución de la economía de una manera brutal y a una velocidad cada vez mayor. A su vez, nos abre una ventana de nuevas oportunidades con una capacidad de desarrollo espectacular para la generación de valor añadido a la economía, pero necesariamente debe ir acompañada de la recuperación de la rentabilidad empresarial.



Perspectivas para 2018

Logística

La explosión del comercio electrónico condiciona la evolución presente y futura del sector logístico en un marco de expansión de la economía. Frente a ejercicios anteriores, en el que la logística había sido el talón de Aquiles del comercio electrónico, en 2017, por primera vez, las empresas del sector han solucionado unos volúmenes espectaculares con solvencia.



Logística 2017

El e-commerce le marca el paso a la logística en 2017

La explosión del comercio electrónico condiciona la evolución presente y futura del sector logístico en un marco de expansión de la economía. Frente a ejercicios anteriores, en el que la logística había sido el talón de Aquiles del comercio electrónico, en 2017, por primera vez, las empresas del sector han solucionado unos volúmenes espectaculares con solvencia.

El ejercicio 2017 se abrió con una **temporada navideña marcada por una serie de carencias** que lastraron la evolución del comercio electrónico precisamente en su momento álgido y, sin embargo, **se cerró con un éxito logístico precisamente cuando más se necesitaba**, ante uno de los picos de actividad estacional de mayor actividad del año y con crecimientos disparados.

El **Black Friday** ha marcado la actualidad del sector logístico en los dos últi-

mos meses de 2017, que esperaba mover **dos millones de paquetes diarios durante una semana de máxima actividad**, que marca el comienzo de una temporada de infarto hasta el mes de enero. Este espectacular incremento del número de envíos ha ocasionado atascos y retrasos en la carga aérea en algunos ae-

ropuertos.

El e-commerce imparable

Según un primer balance, **Amazon habría sido el principal triunfador en el comienzo de 2017**, pero el e-tailer estadounidense no se conforma y puso

“ El comercio electrónico transformará la industria aérea mundial de cara a 2020 e, incluso, las necesidades de suelo logístico para las entregas de última milla. ”



en marcha su plan para la campaña de Navidad, que consiste en la contratación de 2.700 empleados en España, mientras que MRW manejaba unas previsiones para incorporar a 1.800 en total.

En octubre, ya había estudios que adelantaban que **las ventas de comercio electrónico crecerían un 14% en 2017 en Europa**, según un estudio elaborado por la *Ecommerce Foundation* en el que también se destaca que **en los países del sur de Europa**, el ascenso de **las ventas de comercio electrónico en 2017 será de un 18%**.

El impacto que está viviendo el sector con las entregas de comercio electrónico extiende sus efectos al transporte aéreo, en el que, según un estudio, **el comercio electrónico transformará la industria aérea mundial de cara a 2020** e, incluso, las necesidades de suelo logístico para las entregas de última milla asociadas al e-commerce.

El ritmo de crecimiento del e-commerce es innegable. Por ello, **la Unión Europea está decidida a acabar con las prácticas que limitan las compras on-**

line en función del lugar de residencia del comprador. **En España, el comercio electrónico representa ya el 11% de las compras realizadas en el país.**

De hecho, uno de cada cuatro internautas ha comprado por Internet en el primer semestre de 2017, la misma cifra de usuarios que pagaría más por envíos inmediatos. El 70% aboga por las entregas flexibles y **en el caso del sector retail, la mayoría prefiere recibir el producto en 24 horas, sin ningún coste extra.**

Tal es el tirón del comercio electrónico, que impulsa también el empleo: en el sector del transporte y la logística, **dos de cada tres nuevos empleos han estado relacionados con el e-commerce en 2017.**

También la **entrega en consignas** está experimentando un gran desarrollo, ya que permite al cliente acudir a por el producto en el momento que quiera una vez esté disponible, evitando los posibles problemas en la entrega domiciliaria. El propio **Amazon ha instalado ya más de 120 taquillas de este tipo en 30 ciudades españolas**, en la línea de DHL, que está actualmente centrada en expandir su red europea de 'Packstations'.

Algo se mueve en el Retail

De igual modo, el comercio electrónico tiene su **impacto sobre los formatos comerciales** que, a lo largo de 2017, han

ensayado diferentes experimentos como los realizados por **Inditex, que está probando en prueba en tiendas de Zara para automatizar las entregas**, Amazon que finalmente trajo sus consignas a España, el proyecto de UPS para la logística de última milla, consistente en **la entrega a domicilio de paquetería mediante bicicletas con un remolque motorizado** o el flamante Tesla Semi para probarlo en varias ciudades de Estados Unidos.

“En 2017, dos de cada tres nuevos empleos en el transporte y la logística han estado relacionados con el e-commerce.”

Así mismo, **Consum** ha empezado a probar el **reparto de mercancía refrigerada con vehículos eléctricos en Valencia**, mientras que Seur ha incorporado 100 Fiat Fiorino a GNC para las entregas urgentes en Madrid y Barcelona y, en igual sentido, Carrefour va a empezar a emplear tractoras eléctricas para el desplazamiento de semirremolques.

DIA, por su parte, ha constituido una **sociedad conjunta con la francesa Casino**

(sigue en página 11)





Los principales retos de 2018 para el sector logístico

En 2018, celebramos el 40 Aniversario del CEL sirviendo a la profesión y a la actividad logística. Seguimos acompañando a las organizaciones en su camino a la excelencia, a través de nuestro amplio programa de actividades y participación en las grandes ferias del sector como el SIL o *Logistics*. Todo esto, con el firme propósito de continuar reforzando la Logística como uno de los principales sectores de la economía española.

A igual que en 2017, abordamos esta etapa bajo el paraguas de la Industria 4.0, con proyectos enfocados a la transformación digital y la irrupción de las nuevas tecnologías como el *Big Data*, el *Blockchain* o las distintas aplicaciones del *Internet de las Cosas*. Desde el CEL vamos a apoyar a empresas y profesionales en este camino de transformación, con un enfoque basado en el uso de las nuevas tecnologías, la colaboración sectorial y la sincronización de procesos.

Además, en 2018, presentaremos casos de estudio y guías de mejores prácticas; abordaremos nuevos comités sectoriales y grupos de trabajo que traten procesos de innovación y mejora de la eficiencia desde una perspectiva de sostenibilidad.

En el ámbito de la formación, además de seguir apostando por la certificación internacional de APICS, los programas de mayor nivel en logística, como el nuevo CPIM, especializado en Operaciones y el CLTD, en Logística y Transporte, ofreceremos contenidos adaptados a

En 2018, celebramos el 40 aniversario del Centro Español de Logística, sirviendo a la profesión y a la actividad logística, con el firme propósito de continuar reforzando la logística como uno de los principales sectores de la economía española.

las necesidades actuales de los profesionales, a los nuevos actores en este panorama altamente tecnificado que configura el e-commerce y sus retos de Distribución Urbana de Mercancías.

En cuanto a grandes eventos, la primera cita del CEL será el Congreso de Logística Hospitalaria, que este año cumple su quinta edición y que reunirá a más de doscientos directivos del sector sanitario público y privado. En esta ocasión, en torno a la Automatización de Almacenes.

El 18 de abril, los Premios CEL se convertirán en una gran fiesta. La edición XVIII del galardón de mayor prestigio del sector, seleccionará los proyectos más significativos del año en el ámbito de la gestión logística, investigación académica y sostenibilidad.

Y el 24 de mayo, el XL Congreso CEL, uno de los principales puntos de encuentro del sector, donde de nuevo asistirán ponentes de prestigio nacional e internacional, con especial énfasis en las nuevas tecnologías y proyectos disruptivos.

Sin duda, tenemos por delante un año lleno de grandes retos y proyectos, dirigidos a reforzar el papel de la Logística como sector generador de empleo y referencia en esta nueva etapa de transformación digital.



Nosotros sí llegamos

NUEVO SERVICIO PBX 10

10:00

En su afán por seguir acortando los tiempos de tránsito y modernizando el sector, Palibex ha puesto en marcha un nuevo servicio de entrega con el compromiso horario más exigente en envíos de mercancía paletizada. Tras los servicios **expres** (24 h), **económico** (48 h), **a.m.** (antes del mediodía) y **PBX Hoy** (en el mismo día) llega **PBX 10** para los clientes más madrugadores.

PBX
www.palibex.com

**Blanca Sorigué,
directora general del
Consorci de la Zona Franca de
Barcelona y del SIL.**



La logística y el transporte mueven el mundo

El sector de la Logística y el Transporte supone el 7,8% del PIB español, abarca unos 800.000 lugares de trabajo y movió un volumen de negocio aproximado de unos 110.000 millones de euros el año pasado. Estos datos nos dan buena cuenta que estamos hablando de uno de los sectores con mayor peso dentro de la economía española junto al turismo y la construcción. Y cada vez tendrá más peso, no sólo en España sino en todo el mundo. Por eso podemos afirmar que hoy más que nunca la logística y el transporte mueven el mundo.

Las principales empresas mundiales, como puede ser el caso de Amazon, Apple o el mismo Inditex basan el éxito de su modelo de negocio en la logística. El Director de Logística es una figura clave dentro del organigrama de cualquier empresa y hoy en día ya no se entiende que no forme parte del Comité de Dirección.

La proyección del sector de la logística y del transporte es imparable e inmejorable de cara a este 2018 y a los próximos años aunque debe adaptarse a una serie de retos que marcarán su futuro. La formación de personal cualificado que sepa adaptarse a los nuevos desafíos a los que debe hacer frente el sector, la digitalización de la logística y el transporte y su impulso en materia de sostenibilidad y medio ambiente, son retos a los que deberemos dar respuesta este 2018.

La adaptación a las nuevas tendencias del e-commerce, un mercado que en nuestro país cuenta con un volumen de negocio de más de 25.000 millones de euros, demandará mayor exigencia logística. El 17% de los casos de pérdida de un cliente se debe a una entrega deficiente y la baja flexibilidad de horarios y lugares del pedido. Por tanto, la adecuación de tiempos y condiciones de entrega adaptadas a las necesidades de los clientes se convierte en uno de estos retos

a los que hay que dar respuesta. Este aspecto es fundamental pues el comercio electrónico está creciendo en Europa a un ritmo del 14 % en el último año.

Todo ello provocará también que todos los eslabones de la cadena de suministro deban estar conectados y coordinados. Al mismo tiempo la flexibilidad de los horarios y de los recursos se convierte en un aspecto clave en la optimización del transporte y de la logística.

La adaptación a las nuevas tendencias del e-commerce, un mercado que en nuestro país cuenta con un volumen de negocio de más de 25.000 millones de euros, demandará mayor exigencia logística.

Por último, el sector también deberá afrontar otros retos como es el caso del impulso de la intermodalidad. Esto es necesario para una correcta coordinación y planificación que evite sobrecostes provocados por ineficiencias entre modos. Al mismo tiempo a corto plazo deberemos de dar respuesta a los perjuicios para los ciudadanos derivados del transporte (contaminación, ruidos, congestión) para mitigar estos efectos negativos.

Siendo conscientes de todos estos retos que tenemos por delante, la logística y del transporte se erige como el sector clave de la economía moderna por lo que su crecimiento será imparable en el futuro. Este año el SIL, la Feria Líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa, la cual tengo el honor de dirigir, celebrará su 20 Aniversario mostrando las últimas tendencias, soluciones y productos del sector y dando respuesta a todos los retos que se nos plantean con los principales líderes del sector.

¡Les espero a todos del 5 al 7 de junio en Barcelona!



para la gestión de servicios logísticos bajo el nombre de *CD Supply Innovation*, tendrá su sede en Madrid y funcionará como un laboratorio de innovación.

La contratación crece en logística

El auge del comercio electrónico también ha tenido su reflejo en la evolución de la contratación y el empleo en el propio sector logístico. Así lo demuestra el hecho de que, pese a que *las afiliaciones a la Seguridad Social en el transporte y almacenamiento apenas crecieron en noviembre*, el empleo asociado al reparto de correo, mensajería y paquetería sí que ha presentado un buen tono, con un incremento en la contratación de un 6% en noviembre.

Especialmente en este mes se ha producido un *ligero repunte en la contratación de mensajeros*, mientras que, por contra, la contratación de carretilleros descendió un 7% y, de igual modo también *se ha registrado un incremento en las cifras de paro en el sector de un 1% en noviembre*.

En este sentido, según el primer balance, Amazon incorporó a 2.700 empleados en España. En este contexto de crecimiento de la actividad, otros grandes operadores logísticos han apostado definitivamente por el comercio electrónico, como demuestra la *rápida expansión de la división Parcel de DHL*, que en

marzo comenzaba a operar en España y Portugal, o la apuesta por el *nuevo servicio 'CityLogin' de FM Logistic*.

Al tiempo, Maersk Line, se ha asociado con Alibaba, el otro gigante del e-commerce, *Amazon, ha fortalecido su negocio marítimo* y gana peso en mercados como la distribución de piezas de automoción.

De igual modo, la carga aérea también ha visto un incremento de su volumen gracias a la *urgencia que marca el comercio electrónico en las entregas*. Dentro del ámbito de la carga aérea, tanto los datos registrados en los últimos meses reflejan incrementos que, en el caso del volumen movido por los aeropuertos españoles alcanza crecimientos del 16% en noviembre, como de las previsiones, que anuncian ascensos superiores al 4% en 2018 para el sector en todo el mundo.

En el caso del *operador postal público Correos*, el comercio electrónico ha actuado, en cierto modo, como paracaídas ante la brutal caída que registra el correo ordinario. En este terreno, la entidad pública también ha sido noticia recientemente por la decisión del Ministerio de

Fomento de *mantener la financiación del Servicio Postal Universal*, suspendiendo así el recorte previsto en los Presupuestos Generales del Estado, que ascendía a 60 millones de euros.

Esta situación ha suscitado *polémica que aún continúa por sus efectos en el empleo del operador postal público*, en el que los sindicatos mantienen el pulso a Correos, sobre todo en su filial de paquetería express, donde se convocaron dos jornadas de huelga para los días 14 y 21 de junio, “*por la precarización de las condiciones de trabajo*” denunciada a principios de ese mismo mes. Mientras tanto, continúa el debate en torno al recorte presupuestario para el Servicio Público Universal, que según Fomento “*no afecta a los trabajadores*”.

La ‘cuestión catalana’

Otro de los temas centrales de la última mitad de 2017 ha sido el *impacto de la crisis independentista catalana en el mercado logístico español*, que ha

(sigue en página 13)

“ La carga aérea también ha visto un incremento de sus volúmenes a nivel mundial gracias a la urgencia que marca el comercio electrónico en las entregas de algunos productos en épocas del año muy concretas ”



La logística, arma de competitividad relevante

El sector del gran consumo ha tenido una evolución positiva en 2017 con un crecimiento tanto de ventas (4,2%) como de unidades (2,5%). La recuperación económica del país tira ya del consumo. Por debajo de estos buenos datos sigue habiendo una gran transformación impulsada por el cambio del consumidor y una lucha permanente por la competitividad entre fabricantes y distribuidores. Hay una serie de factores que hacen que la logística, para hacer llegar los productos a los consumidores, sea cada vez más, compleja, como arma de competitividad relevante.

Los principales retos del gran consumo están en la mayor proximidad al consumidor (multiplicación de formatos de tienda y puntos de venta más pequeños); multicanalidad; entregas más pequeñas y también unitarias; ampliación de portfolio de productos y formatos de venta (tanto en tiendas como online); aparición de nuevas familias (ecológicos, gourmet, étnicos, saludables, etc.); ampliación del surtido en los retailers o surtidos muy locales; y, finalmente, la sostenibilidad.

Para que la cadena de suministro dé respuesta a esta situación compleja sin perder negocio, las empresas siguen enfocando sus esfuerzos e inversiones en mantener lo que sigue siendo básico: puntualidad y fiabilidad en las entregas, y adaptación a las necesidades del cliente.

Estos tres elementos pasan por encima de los costes que, aunque importantes, se valoran en un grado de relevancia inferior. El aumento persistente de la tensión de las cadenas de suministro end-to-end hace más importante no fallar, ser fiable, porque llegar tarde o no entregar justo lo requerido tiene un impacto que se amplifica a lo largo de la cadena pudiendo llegar a paralizarla.

El segundo nivel donde las empresas están muy activas (más del 80% de las empresas), incorporando tecnología o mejora de procesos, es en la mejor previsión de la demanda y planificación de la respuesta de todas las áreas de la empresa (fabricación, distribución, comunicación); la optimización de los costes de transporte; y la mejora del proceso de comunicación de incidencias en la recepción.

En línea con estos retos, desde el área de logística y transporte de AECOC vamos a impulsar este año aspectos como:

- Implantación de RAL de albarán estándar y de documento de confirmación de recepción. El objetivo es agilizar los procesos logísticos y administrativos de la entrega y los rechazos de mercancía.

- Nuevas capacidades de transporte. Conseguir el aumento de la masa máxima a 44 toneladas para aumentar la productividad de car-

gadores y transportistas un 11% y reducir las emisiones.

- Sostenibilidad: Impulso de la reducción de las emisiones en la logística y el transporte de cargadores y transportistas. La iniciativa *Lean&Green* incluye a empresas comprometidas con la reducción de emisiones un 25% en 5 años, con planes auditados y certificados.

Los principales retos del gran consumo están en la mayor proximidad al consumidor, la multicanalidad, entregas más pequeñas y la sostenibilidad.

- Cumplimiento normativo, transparencia y seguridad del transporte. Impulsar la transparencia en toda la cadena, en el cumplimiento normativo del transporte y la coordinación de actividades empresariales en materia de seguridad. Simplificar la gestión a través de la plataforma entre cargadores y transportistas AECOTRANSP.

- Distribución Urbana de Mercancías: Trabajamos con los ayuntamientos para construir una distribución urbana eficiente y sostenible, adecuando a las necesidades de los puntos de venta, consumo y ciudadanos. Impulso de zonas de carga y descarga, aumento de masas máximas, distribución nocturna, regulaciones de acceso por contaminación adecuadas, etc.

2018 ofrece otros retos. La demanda de transporte lleva tres años creciendo al 6%, y continuará, de forma que empieza a notarse un desequilibrio de la oferta, faltando conductores tanto para transporte internacional como nacional. La carretera tiene que ser capaz de crecer ya que el ferrocarril no es una alternativa. Y el crecimiento pasa por más inversión y por hacer la profesión de conductor más atractiva.

Hay otras mejoras que interesan al transporte, que llevamos dos años trabajando con el CNTC con una mentalidad muy abierta de win-win. Son un conjunto de medidas que supondría un beneficio de 1.200 M€ anuales para los transportistas, como reducir los plazos efectivos de pago a través de sanciones por morosidad, obligación de aplicar las cláusulas del gasóleo, aplicación efectiva de indemnizaciones por paralización en las operaciones de carga y descarga, refuerzo de la acción directa, etc. Pero, la falta de voluntad para llegar a un acuerdo sobre el cómo y cuándo de las 44 toneladas me temo que pone en riesgo la materialización de estos beneficios, a pesar de los ofrecimientos para blindar que las 44 toneladas sean win-win, graduales en su implantación y ligadas a las anteriores medidas.

“ **UNO ha defendido que la Distribución Urbana de Mercancías “debe ser considerada un servicio público y prioritario”.** ”

marcado la salida de importantes empresas catalanas hacia otras regiones, movimiento que tiene y **tendrá consecuencias en el ámbito de la gestión logística**, tras la declaración unilateral de independencia, con la consiguiente aplicación del artículo 155 de la Constitución Española y la toma de control del Gobierno de España de la gestión del gobierno autonómico.

Este movimiento supuso que **el Ministerio de Fomento asumiera la gestión directa de las infraestructuras autonómicas**, incluyendo algunas empresas públicas catalanas que operan en el terreno de la logística y el transporte.

Dentro del ámbito estricto de las empresas de logística, el último trimestre viene marcado por el pico del comercio electrónico, tal y como ya se ha indicado y la necesidad de que todo salga adelante sin mayores problemas.

La 'DUM' y la omnicanalidad

La distribución urbana de mercancías (DUM) es un tema muy relacionado con el auge del comercio electrónico y el **impulso que está viviendo la omnicanalidad**,

como una tendencia con la que los diferentes sectores comerciales buscan adaptarse a los **cambios que se están produciendo en las exigencias de los consumidores** y los hábitos de consumo.

La importancia de este segmento de actividad logística es tal que **UNO ha defendido que la DUM “debe ser considerada un servicio público y prioritario”**, ante las restricciones que el Ayuntamiento de Madrid planea para los vehículos contaminantes.

En este sentido, **Barcelona prohibirá la circulación de las furgonetas matriculadas antes de 1994**, y en Madrid, cuyo ayuntamiento ha presentado sus medidas para mejorar la DUM, las particularidades del reparto en las ciudades han vuelto a ser objeto de análisis.

El proyecto de Barcelona parece más coherente que el de Madrid, ya que el de la capital de España basará sus restricciones en el ecoetiquetado de la DGT y podría dejar fuera a un gran número de furgonetas en un espacio demasiado corto de tiempo.

Mientras tanto, una solución por la que se ha venido apostando los últimos años, **la distribución nocturna, parece no convencer a algunos de los actores implicados**.

En este contexto, la aportación de la patronal UNO será promover la aplicación de un **código de buenas prácticas en la distribución urbana** y la creación de una escuela de repartidores.

Así mismo, en este sentido, es importante **tener en cuenta las modificaciones que introducen normativas como el ROTT, a nivel nacional**, y otras como el nuevo 'Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático', que incide directamente en la Distribución Urbana de Mercancías en Madrid.

El papel de las energías alternativas

También en relación con la distribución urbana de mercancías y con el transporte sostenible, **2017 ha sido un año de impulso para las energías alternativas**.

Es por ello que los gobiernos de los diferentes países están tratando de **impulsar el uso de vehículos eléctricos** o de

(sigue en página 15)





40 años de historia

Para los transitarios este año ha sido el año del crecimiento. FETEIA-OLTRA mantiene una actividad intensa en favor de nuestras empresas asociadas. Nuestra masa asociativa ha crecido, habiendo certificado un aumento global de las empresas comprometidas con nuestra organización. Este crecimiento es el resultado de las iniciativas que se llevan a cabo desde las 20 asociaciones territoriales de Transitarios.

El año 2017 ha sido un año con profundas contradicciones, pero lo valoramos de forma muy positiva, al haber conseguido unos volúmenes de negocio sensiblemente superiores a años anteriores. A su vez, estamos preocupados por el enquistamiento de los principales problemas que nos afectan institucionalmente: falta de políticas de promoción de la competitividad logística, dificultades de los PIF...

Creo que las empresas de nuestro colectivo han demostrado una vez más un alto nivel empresarial, gestionando satisfactoriamente estos difíciles años de crisis económica.

Para el 2018, año que afrontamos con ilusión, conseguiremos el relanzamiento definitivo del comercio exterior de nuestro país, que permita a nuestra sociedad recuperar cotas del estado del bienestar.

Seguiremos potenciando la formación profesional y

continua de los empleados de nuestro colectivo, que redundará en mayor competitividad de las empresas Transitarias; así como insistir ante las distintas Adminis-

Estamos preocupados por el enquistamiento de los principales problemas que nos afectan institucionalmente: falta de políticas de promoción de la competitividad logística, dificultades de los PIF.

traciones para que la Ventanilla Única Aduanera (VUA) sea una realidad en nuestro país, estando convencidos será un procedimiento y herramienta muy eficaz y rentable para las empresas de comercio exterior, y para toda la economía productiva del país.

Hoy, somos pieza clave de la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera de España: por las manos del transitario se mueve el 87% del comercio exterior español. Nuestros transitarios crean y mantienen más de 40.000 puestos de trabajo directo, facturan (y pagan sus impuestos) más de 13.000 millones de euros, gestionan más de 8 millones de metros cuadrados de almacenes. Somos, en definitiva, uno de los pilares de la economía productiva de nuestro país.

Para terminar, quiero comunicar que el 20 de septiembre vamos a celebrar nuestro 40 aniversario como colectivo y esperamos que estéis todos presentes.



“ Los operadores tratan de adaptarse a las cambiantes necesidades, tanto logísticas como en materia de sostenibilidad. ”

energías alternativas. En España, se ha **aprobado en Plan Movalt**, cuyas ayudas se solicitaron en el mes de diciembre.

En noviembre, han sido **muchos los operadores que han apostado por un transporte más sostenible**, como **Correos**, que ha invertido 900.000 euros en la adquisición de **35 furgonetas eléctricas**, ha iniciado las pruebas con cuatro camiones de autogas y ha optado por deshacerse de cerca de 1.000 vehículos que no se adecúan a su estrategia actual. **Seur, anuncia el aumento en un 8% su flota de vehículos a gas**, que asciende a 250 unidades.

Por su parte, ya circula el primer camión híbrido de Dascher por la capital española. Mientras, **DHL ha reservado 10 unidades del camión eléctrico y semiautónomo Tesla Semi** para probarlo en varias ciudades de Estados Unidos.

Además, en línea con estas iniciativas por la sostenibilidad, conviene destacar el **proyecto de UPS para la logística de última milla**, consistente en la entrega a domicilio de paquetería mediante bicicletas con un remolque motorizado.

Por ello, los operadores están tratando de adaptarse cada vez más a las nuevas

necesidades, tanto en el ámbito logístico como en materia de sostenibilidad.

Unos llegan y otros se van

En lo tocante a empresas, 2017 marca **nuevos episodios en la agonía de Unipost**, que, en los últimos meses, tienen que ver con el comienzo del proceso de liquidación de la sociedad, debido a la drástica reducción de su volumen de negocio.

Por otro, **en TDN se ha producido el re-**

greso de la familia Fernández Somoza a la primera línea de gestión, a través de **Susana y Belén Fernández Paradela**, hijas del histórico Luis Fernández Somoza, que han desplazado a Carlos Francisco Are-mayo.

Así mismo, si bien es cierto que más de la mitad de las empresas logísticas han aumentado su plantilla durante el 2017, algunas empresas del sector viven un mejor momento que otras.

Así, **Palibex ha celebrado sus cinco años de éxitos** encarando nuevos proyec-tos, mientras el **Grupo Carreras sigue creciendo, esta vez con la adquisición de una participación mayoritaria del operador francés Transeco**.

Adicionalmente, **Azkar ha dado paso a Dachser** al concluir su integración ini-ciada en 2013, y Alibaba, al informar del desarrollo de más un millón de furgone-tas y trasladar su interés de implantar en Barcelona su 'hub' logístico para Europa.

Por otra parte, 2017 también ha sido el año en el que el Tribunal General de la UE ha anulado el rechazo de la Comisión a la compra de TNT por UPS.

En esta **coyuntura empresarial expan-siva**, los precios de los servicios logísticos han evolucionado al alza en el tercer tri-mestre de 2017, excepto en el caso del transporte marítimo de mercancías, que retrocede, al tiempo que se ha registrado un retroceso de los costes laborales en las actividades puramente logísticas. □





Retos de cara a 2018

2017 ha sido para Seur un año lleno de grandes retos. Cerramos el ejercicio manteniendo nuestra posición de líderes del sector, ganando cuota de mercado en todos los segmentos, en especial en comercio electrónico e Internacional, dos de nuestros principales ejes de negocio.

Para Seur, el cliente se sitúa en el centro de nuestra estrategia y 2017 ha sido, sin duda, un año de consolidación de esta visión. En este sentido, hemos puesto en marcha numerosos proyectos diseñados por y para nuestros clientes: desde el lanzamiento del servicio de super urgencia 'Seur Now', creando una unidad de negocio específica que no para de crecer; la expansión de la red 'Pickup', donde los destinatarios pueden recoger sus envíos en las más de 1.400 tiendas de conveniencia; hasta nuestra fuerte apuesta por la logística urbana, con una importante inversión en hubs urbanos y la incorporación de la mayor flota de vehículos eléctricos del sector.

Por otro lado, el compromiso con la sociedad y el entorno ha seguido marcando un 2017 en el que ya estamos entregando 170.000 envíos al mes con vehículos ecológicos y hemos incorporado a nuestra

La gestión de la última milla que nos permita acortar tiempos de entrega y seguir profundizando en la inteligencia del destinatario, con el objetivo de conocer sus preferencias y adaptar el servicio a ellas, serán las claves del éxito en el sector.

red de arrastre una flota de 16 megatrailers, que además de ayudarnos a mejorar en eficiencia, también nos permiten reducir nuestras emisiones de CO2. Pero esto no es todo, y es que en el terreno de lo social, *Fundación Seur* ha alcanzado en 2017 el millón de euros recaudados con su proyecto estrella, 'Tapones para una nueva vida', ayudando a más de 130 niños de toda España a mejorar su calidad de vida.

Un año con balance positivo, que nos sitúa en la mejor posición para afrontar los retos del 2018, donde una gestión de la última milla que nos permita acortar tiempos de entrega a la vez que minimizamos nuestro impacto en el medioambiente, así como seguir profundizando en la inteligencia del destinatario, con el objetivo de conocer sus preferencias y adaptar el servicio a ellas, serán las claves del éxito en el sector.



Perspectivas para 2018

Inmologística

Las grandes operaciones vuelven tras la crisis a un mercado muy polarizado en unos pocos frentes, mientras el resto de comunidades tratan de impulsar la actividad a través de grandes parques logísticos que atraigan a nuevas empresas a su territorio.



Inmobiliaria 2017

Madrid y Valencia, con el permiso de Barcelona, dominan un sector muy activo

Las grandes operaciones vuelven tras la crisis a un mercado muy polarizado en unos pocos frentes, mientras el resto de comunidades tratan de impulsar la actividad a través de grandes parques logísticos que atraigan a nuevas empresas a su territorio.

El mercado inmobiliario español sigue creciendo a pasos agigantados. La **inversión en 2017 ha superado los 1.505 millones de euros en 2017**, lo que representa un 85% más que la alcanzada en 2016 y supone un **récord histórico absoluto**.

La consolidación del crecimiento económico y la progresiva mejora de la demanda, disponibilidad y rentas de alquiler han **impulsado el mercado de in-**

versión, que debido a la escasez de oferta en Madrid y Barcelona, ha mostrado su **interés por los mercados secundarios**, como el de Zaragoza o Valencia.

Esta situación también ha **elevado la actividad por parte de inversores en cuanto a la adquisición de suelo**, tanto

para el desarrollo de proyectos especulativos como de proyectos 'llave en mano'.

Mientras, la **tasa de rentabilidad inicial para los activos más 'prime'** se ha situado **por debajo del 6%**, aunque en alguna operación puntual, se ha situado en el 5,5%, manteniendo una suave ten-

“ La promoción a riesgo se ha consolidado en 2017, año en el que los niveles de contratación han dejado la oferta de activos logísticos bajo mínimos. ”

“ En Madrid y provincias limítrofes como Toledo y Guadalajara se han registrado numerosas y destacadas operaciones sobre suelo logístico en 2017, aunque la sorpresa la ha dado el fuerte crecimiento registrado en la Comunidad Valenciana. ”



Nuevo desarrollo para Amazon, actualmente en construcción, en la Plataforma Central Iberum en el municipio toledano de Illescas.

urbanos para los bienes de baja rotación, cada vez más **compañías se decantan por instalaciones próximas a las grandes ciudades** desde donde poder distribuir sus productos de forma más rápida y eficiente, en línea con los nuevos requerimientos de los clientes, que cada vez más, quieren **tener sus compras en tregadas en el menor tiempo posible**.

Madrid y Zona Centro

En el área central de la geografía española, y en particular en la capital española y sus alrededores, el año comenzaba con **la llegada de Calidad Pascual a la plataforma logística Casa blanca de Rockspring** en Torrejón de Ardoz, que también ha alquilado **21.000 m²** a **Miquel Alimentació**, que acaba de cambiar su denominación por la de FM Good Ibérica en la que es su sexta plataforma en la península ibérica.

La apuesta del fondo británico **Rockspring por los desarrollos a riesgo** ha que-

dado clara con su plataforma en **Los Galvianos, en Getafe**, cuyas instalaciones de **56.000 m² eran alquilados en su totalidad por Amazon**, a mediados de año, dentro su estrategia de crecimiento, que le exige ampliar su capacidad logística en una carrera que parece no tener fin.

Precisamente junto a la nave de Amazon, Inbisa **iniciaba la construcción para Invesco de una nueva plataforma**, que contará con casi 30.000 m² construidos, repartidos en **dos edificios de 15.000 m² que pueden subdividirse a su vez en hasta seis módulos** de unos 2.500 m² y que estará lista para el mes de junio de 2018.

También en esta localidad de Getafe, P3 Logistic Parks finalizaba la **ampliación de la nave de temperatura controlada de Montfrisa** mientras que Amazon ha puesto en marcha un nuevo centro para ofrecer entregas más rápidas a sus clientes.

(sigue en página 23)





Balance 2017 y proyecciones 2018

Cerramos 2017 con sus luces y sus sombras, por un lado con nuestra satisfacción de contribuir como empresas a la recuperación económica y al aumento de la actividad del transporte y, por otro, con la negativa de los transportistas a negociar un gran acuerdo para que este incremento en la actividad suponga a una mejora en la competitividad del transporte de mercancías.

La importancia que la implantación de las 44 toneladas tiene para muchos cargadores choca con la oposición de los representantes de las empresas transportistas para los que no existe acuerdo ni contrapartida suficiente que justifique su apoyo a esta medida.

La falta de conductores y el aumento de la actividad demanda un incremento de las masas. Esta medida es positiva para España, como recogen los estudios realizados por instituciones independientes como INECO y la UPC, que cuantifican su beneficio económico entre 278 y 471 millones de euros, y el medioambiental en una reducción del 5% de emisiones. Tampoco se precisa inversión en flota y, el impacto de la medida afectaría sólo al 4% del volumen de transporte, cuando el crecimiento de la actividad es superior a esta cifra.

¿Por qué, cuando las ventajas son tan manifiestas los transportistas, no quieren llegar a un acuerdo? Esperamos que en este 2018 se resuelva la incógnita y, sobre ella, sea posible cimentar un nuevo escenario de negociación. En cualquier caso, y como las 44 toneladas son importantes para la economía y la sociedad, continuaremos trabajando para que los reguladores encaren esta realidad como ya lo han hecho los países de nuestro entorno.

Y seguiremos con nuestra mejor voluntad de colaborar con el sector del transporte para abordar otros retos, como son la revisión del Observatorio de Costes, la simplificación y racionalización de la Coordinación de Actividades Empresariales, el CMR electrónico, etc.

También ha comenzado el año con el aumento del precio

del gasóleo y la cuestión de los peajes y desvíos obligatorios. Como representantes de empresas socialmente responsables, entendemos que debe revisarse la financiación de las infraestructuras, pero debería asegurarse que ello no repercuta únicamente en el transporte de mercancías, y que los fondos recaudados se destinen realmente al mantenimiento y mejora de las carreteras.

La importancia que la implantación de las 44 toneladas tiene para muchos cargadores choca con la oposición de los representantes de las empresas transportistas para los que no existe acuerdo ni contrapartida suficiente.

La Comisión de Puertos ha comenzado su andadura, con nuestra participación, y estamos convencidos de la importancia del trabajo que allí se realizará para la competitividad del transporte marítimo, favoreciendo a la economía española en su actividad exterior y en su conversión en la plataforma logística del sur de Europa.

Por otra parte, el transporte ferroviario de mercancías debería tener mayor prioridad, con más inversiones fuera del corredor mediterráneo, mejorando especialmente su conectividad con los otros modos.

Y no hay que olvidar que el transporte por vía aérea ha sido la estrella del año 2017, y todo apunta a que seguirá creciendo en 2018, teniendo otro modo de transporte cada vez más competitivo.

Como organización, Aeutransfer comienza 2018 con un nuevo Comité Ejecutivo, con la voluntad de consolidarnos como representantes de los cargadores, de seguir participando en los foros en que defendamos los intereses de los usuarios de transporte, de colaborar con la administración y de tender nuestra mano a los transportistas para reconstruir un acuerdo que mejore el transporte.



“Plataforma Central Iberum se diferencia claramente del resto de espacios de suelo industrial y logístico”

2017 ha sido para Plataforma Central Iberum el año de la consolidación del proyecto de crear la mejor y más sostenible área logística de la zona centro peninsular. Para medir y darle volumen al balance y conocer las perspectivas de 2018, hablamos con Miguel Ángel González Naranjo, director adjunto de PCI, y gestor de un equipo que ha sabido presentar una oferta única que es referencia a nivel nacional e internacional.

¿Qué balance hace del 2017?

Para Plataforma Central Iberum, el 2017 ha sido un especialmente positivo, principalmente por tres razones.

La primera es que hemos consolidado nuestro modelo, en el sector inmobiliario, siendo la mejor alternativa logística del centro peninsular, por el que ya han apostado nuevas empresas que valoran las ventajas que les aporta su implantación en PCI, en total en este 2018 se han superado los 530.000 m² de venta de suelo logístico e industrial.

La segunda razón es porque hemos creado un producto muy estable y de larga duración, el 80% de nuestras ventas han sido con destinatario de actividad, es decir son los usuarios definitivos de instalaciones logísticas e industriales los que apuestan por nosotros, detrás de ellos vienen los promotores-inversores, esto hace que sea una plataforma llena de actividad y por un largo plazo.

La tercera razón es porque hemos podido demostrar que es posible hacer un área logística e industrial con factores medioambientales sostenibles, y que hay compañías que lo valoran de forma diferencial y positiva, marcando una referencia en el sector, no solo nacional, sino, también internacional.

¿Qué beneficios aporta la localización de PCI en Illescas?

Para las compañías logísticas e industriales que busquen una ubicación en la zona centro peninsular, Illescas es un lugar privilegiado y estratégico, por sus magníficas conexiones, por distancias a Madrid y al resto de la península ibérica. Nuestra ubicación, con conexiones Norte-Sur y Este-Oeste privilegiadas y su cercanía a las zonas industriales y comerciales de Madrid son valores indiscutibles. Asimismo, una mano de obra cualificada y de calidad, una Administración colaborativa y las posibilidades de crecimiento, son aspectos muy valorados y atractivos.

¿Cuáles son los factores diferenciadores de PCI?

Desde el inicio de su actividad, Plataforma Central Iberum se ha posicionado con un claro liderazgo, diferenciándose claramente del resto de espacios de suelo industrial y logístico, en primer lugar, por sus parcelas de hasta 480.000 m² que ofrecen la máxima flexibilidad, adaptadas a las necesidades de cada proyecto. Además su diseño arquitectónico y urbanístico, con sus amplias avenidas y rotundas, facilitan al máximo el tránsito de los camiones y de los vehículos especiales, así como la integración de carriles bici y punto de recarga para automóviles eléctricos. Por último, su concienciación con el medioambiente y la sostenibilidad, incorporando procesos de ahorro energético como el control del ciclo del agua y sistemas urbanos de drenaje, así como iluminaciones LED y huertos urbanos con los que aprovechar todos los recursos del entorno.

¿Previsiones para 2018?

Principalmente nuestros objetivos para este 2018 pasan por seguir siendo la alternativa elegida por las empresas que están buscando un lugar donde implantarse. De hecho, tenemos como perspectiva de inicio para este año 2018, cerrar tres proyectos con usuario final que totalizan 205.000 m² de suelo, dos logísticos y uno industrial.

Por otro lado, y de acuerdo con nuestro compromiso medioambiental y el desarrollo sostenible, seguiremos apostando por las técnicas urbanísticas más adecuadas para lograr nuevos recursos que permitan a las empresas implantadas aprovecharse de estas ventajas.



Miguel Angel González,
director general
adjunto de PCI



Luces y sombras

La logística en el año 2017 para el sector de la automoción, y para otros muchos, ha estado marcada por el conflicto de la estiba, desatado a raíz de las movilizaciones y huelgas llevadas a cabo al llegar la liberalización del sector.

Los meses de conflicto supusieron muchos inconvenientes en el sector, tanto para la distribución como para el aprovisionamiento, y llevó a las empresas a tener que soportar sobrecostes en su cadena logística.

El asunto de la estiba todavía no está hoy completamente cerrado y, de momento, la nueva normativa no ha dado los resultados esperados.

Una de buenas noticias logísticas para el sector es la consolidación del uso de los llamados "megatrucks". Estos se han revelado como muy útiles y, una vez que sus rutas estén plenamente desplegadas y su utilización afianzada, supondrá una mejora en costes que hará más competitiva a la industria de automoción.

Y de mejora de competitividad también hablamos con la introducción en los Presupuestos Generales del Estado 2017 de las inversiones necesarias para mejorar los corredores de acceso a varios puertos.

Cuando terminen las obras, los puertos de Santander, Pasajes, Sagunto y Barcelona, entre otros, habrán mejorado su accesibilidad. Estos son algunos de los más utilizados por parte de las marcas fabricantes de vehículos con plantas en Es-

paña.

Para el año 2018 queda trabajo por hacer en la logística relacionada con la industria de automoción. En primer lugar,

Una de las buenas noticias logísticas para el sector es la consolidación del uso de los llamados "megatrucks", que se han revelado como muy útiles y, una vez que sus rutas estén plenamente desplegadas, supondrá una mejora en costes.

han de seguirse potenciando las "inversiones quirúrgicas" en el ferrocarril dentro de los corredores que usa la industria del automóvil. Éstas suponen pequeñas cuantías, frente a los elevados desembolsos habituales en inversiones de ferrocarril, pero reportan grandes beneficios. Hablamos de incrementar la longitud de los trenes de mercancías y de aumentar su frecuencia.

Si hablamos del transporte por carretera, tenemos que seguir avanzando en la capacidad de los camiones. Por ejemplo, permitiendo que se alcancen los 4,5 m de altura máxima para la carga general. Con esta nueva norma se mejoraría el transporte de determinadas piezas de gran volumen y poco peso, como es el caso del automóvil.

Por último, el reto para 2018 en cuanto a transporte marítimo, está en seguir reduciendo las tasas portuarias y conseguir unos puertos con mayor flexibilidad de uso.

No obstante, el mayor desarrollo que llevará a cabo el e-tailer será **en la Plataforma Central Iberum, donde ha adquirido recientemente 240.000 m² de suelo**, que estará finalizada en los primeros meses del verano de 2018. Precisamente, en este 'ecopolígono' localizado

en el municipio toledano de Illescas, ya se ha iniciado la tercera fase de las obras de urbanización.

Además, en mayo Merlin Properties inauguraba oficialmente sus instalaciones en la localidad de Cabanillas del Campo, en Guadalajara, adquiridas a Inversiones Montepino, donde ya se han instalado XPO, Logista y Luis Simões. Con una superficie de **202.600 m², supone el mayor desarrollo logístico en España desde 2007**, un hito muy destacado para la socimi, que en su plan de desarrollo para 2018 se marcaba como objetivo la **inversión anual de 240 millones de euros en 12 nuevas naves logísticas** cercanas a la A-2 y la A-4 de Madrid.

También en el **área del Corredor del Henares**, se iniciaban las obras de la **primera fase de Prologis Park San Fernando de Henares**, que contará con 90.000 m² de edificios logísticos. En la misma localidad, San Fernando de Henares, **Segro** y

“ El mercado catalán se reactivó al comienzo del ejercicio, pese a la ausencia tanto de activos disponibles como de suelo para nuevos desarrollos. ”

la canadiense Public Sector Pension Investment Board han **adquirido 5,3 hectáreas de suelo, que actualmente ocupa**

Groupe Cat en régimen de alquiler y que corresponden a la campa que en su día formó parte de la red de plataformas de Toquero Group.

En este contexto, **Axiare Patrimonio ha completado la adquisición de la segunda fase de su parque logístico**, con una superficie bruta alquilable de 60.000 m², e Inbisa ha iniciado el desarrollo de **un centro para GreenOak** con una superficie total construida de 38.255 m².

Continúan a buen ritmo las obras que para Inditex están desarrollando un nuevo centro en la localidad alcarreña de Marchamalo, que está previsto que entren en servicio a finales de 2018. En esta misma localidad, **ProEquity ha asesorado a Desarrollos Tecnológicos Logísticos sobre la venta de 355.000 m² de suelo**, en la operación de suelo logístico más importante del año.

El despertar del mercado en la Comunidad Valenciana

Sin duda, Madrid ha registrado numerosas operaciones destacadas, aunque la verdadera sorpresa de 2017 ha sido la Comunidad Valenciana y principalmente, el entorno de **la ciudad de Valencia, donde la demanda de espacios logísticos se ha incrementado por encima del 35%**. La Generalitat trabaja en una ley para impulsar los espacios logísticos e industriales de la región, como consecuencia del aumento de la demanda y los numerosos proyectos existentes en la zona, entre los que conviene señalar **Ciudad Circuito, donde se instalarán, entre otros, el Grupo Lar y Lidl, así como el nuevo centro de Amazon en Paterna**.

En su caso, el **Parque Logístico de Valencia, PLV**, avanza de forma imparable en su desarrollo, al amparo de la admi-

(sigue en página 25)





Recuperar derechos sociales

Para CCOO, el año 2017 ha sido un año donde la incipiente recuperación económica no se ha traducido en la recuperación de los derechos laborales o sociales recortados e impuestos por la crisis y potenciados por la reforma laboral y que han sufrido los trabajadores y trabajadoras asalariadas en España. En el ámbito del Sector del Transporte de Mercancías y la Logística no ha sido una excepción a la tónica general, al contrario, no se ha recuperado y se ha visto incrementado el deterioro de las condiciones. En ello ha incidido, esencialmente la persistente paralización generalizada de la negociación colectiva, sobre todo sectorial, y que en algunos casos lleva desde el año 2010 sin renovación de algunos convenios colectivos. Esta paralización y la firma indiscriminada, y cabe decir que fraudulenta en la mayor parte de los casos, de convenios de empresa, nos presenta un sector de actividad precarizado, con salarios desactualizados, ausencia total de derechos laborales y extralimitados en obligaciones para los trabajadores con abusivas consecuencias disciplinarias. Depreciación de las condiciones laborales y también del sector de actividad que se convierte en marginal y depreciado sin ningún reconocimiento al valor estratégico y profesionalidad del mismo. Y precisamente creemos desde CCOO, que uno de los grandes retos que tiene el 2018 para el sector, es dinamizar la negociación colectiva con el objetivo de erradicar la precariedad que suponen estos convenios, y fundamentalmente la que proviene de las empresas multiservicios que son la principal fuente de este grave problema de explotación o incluso esclavitud moderna. Las multiservicios, junto la prioridad aplicativa del convenio de empresa, favorecen el dumping social y algunas de las nuevas realidades laborales basadas en el fraude y la deslaboralización.

La logística y el transporte, por la puerta de la precarización que sufre su personal, se está convirtiendo en un sector menospreciado sin la adecuada valoración de quien lo contrata. Un círculo vicioso que relegará al sector como baluarte de la precarización y del modelo productivo no cualificado, no estratégico y sin considerarle ningún valor añadido, sino marginal. Para ello CCOO actuará con todas las herramientas sindicales y judiciales a su alcance para intensificar la lucha por la recuperación

de lo arrebatado a las personas trabajadoras. Con este objetivo, vigilará que se cumplan los convenios sectoriales en la contratación tanto de las empresas públicas, conforme a la nueva Ley de Contratos del Sector Público, como en las empresas privadas, recogiendo cláusulas que obliguen al cumplimiento de las subcontratas de lo estipulado en los convenios sectoriales, impiadiendo el intrusismo y el dumping social; denunciando y exigiendo la responsabilidad solidaria de clientes y subcontratistas que sin convenio legal están practicando fraude laboral y fraude de cotizaciones a la Seguridad Social. Otro gran reto, será estar vigilantes ante cambios normativos y reglamentarios que se nos anuncian dentro del ámbito sectorial de transporte por carretera que precarizarán e incluso pondrán en riesgo la salud de nuestros

Se hace necesario establecer un salario mínimo para la conducción en España que impida el "dumping social interno".

conductores y conductoras. Normas, que siendo en gran parte objeto de debate en el ámbito europeo, evidentemente las acciones de CCOO se harán conjunta y coordinadamente con las organizaciones sindicales europeas y bajo las federaciones en las que nos organizamos en dicho ámbito, ETF europea e ITF a nivel mundial, en las que se participa de manera activa. En esa línea nos opondremos, con todas las herramientas legales a nuestro alcance, a cambios como los que se nos anuncian del reglamento 561/95, que permitan a las empresas aumentar y flexibilizar horas de conducción en contra del necesario tiempo de descanso. La lucha contra la competencia desleal, no está en permitir que todos precaricen las condiciones de trabajo, sino muy al contrario, en dignificarlas y controlar que se cumplan. En esa misma línea estaremos en posiciones que permitan a los trabajadores de la conducción sean considerados dentro de la directiva de trabajadores desplazados. Para ello también se hace necesario establecer un salario mínimo para la conducción en España, y que impida el "dumping social interno" que se viene practicando, deslocalizando ficticiamente a trabajadores a aquellas provincias donde los convenios son económicamente más bajos.

nistración regional, que trata de impulsar su ocupación.

En el PLV ha adquirido una parcela de 50.275 m² la valenciana Nederval y **Prologis ha inaugurado un plataforma de 23.473 m²**, la primera construida a riesgo en Valencia en los últimos años, **en la que se ha instalado TSV Logistics**.

Conviene resaltar también el **desbloqueo de la Zona de Actividades Logísticas**, la ZAL de la ciudad portuaria, tras un largo proceso que se ha dilatado a lo largo de 23 años. Para ello, ha sido necesario un acuerdo entre el Ayuntamiento y el puerto de Valencia, que prevé poder **iniciar la fase de recepción de propuestas** por parte de las empresas interesadas.

En este sentido, la **Entidad de Infraestructuras** de la Generalitat Valenciana (EIGE), ha abierto recientemente el plazo para la presentación de ofertas al **concurso público para la venta de 33.300 m²** de suelo industrial logístico. También a lo largo de 2018 está previsto sacar el pliego para la **concesión del aparcamiento para vehículos pesados** en una parcela de 46.800 m².

varios municipios valencianos se han ofrecido a lo largo del año para acoger la ZAL. Entre ellas, se encuentra Chiva, cuyo consistorio ha ofrecido a la Autoridad Portuaria una zona de 10.000.000 m² a 30 kilómetros del recinto portuario. También numerosas empresas y

asociaciones han presentado sus alegaciones para **apoyar oficialmente esta infraestructura**, como Propeller Valencia, que durante la fase de información pública del proyecto, ha pedido que se acelere su puesta en marcha.

En cuanto a **Parc Sagunt, Mercadona ha formalizado la compra de varias parcelas para construir allí su mayor centro logístico en España**, cuyas obras pretende concluir en 2018. Además, Grupo Arnedo ha anunciado que ocupará una parcela de 32.000 m² en régimen de alquiler en este área.

(sigue en página 27)



Sencillamente, soluciones inteligentes de Toyota

Manipulación más inteligente con las carretillas lean automatizadas de Toyota

La amplia gama Autopilot de Toyota automatiza la manipulación repetitiva de pallets de una manera segura y precisa. Las carretillas de interior automatizadas ofrecen una nueva dimensión de la productividad optimizando el flujo de mercancías mientras minimizan daños, tiempo y costes. También disponibles con batería de iones de litio para mayor eficiencia energética y auto-carga.

Más información en www.toyota-forklifts.es

TOYOTA

MATERIAL HANDLING



2017: Año de trámite en lo legislativo pero no en lo judicial

La liberalización de servicios, los derechos sociales y la competitividad han sido los principales pilares sobre los que ha versado la actividad legislativa en materia de transportes del pasado año.

El 2017 será recordado por la modificación del régimen jurídico del sector de la estiba para cumplir con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de diciembre de 2014 que consideró que nuestra normativa infringía la libertad de establecimiento del Tratado de la Unión.

Así, tras un primer intento fallido y una importante presión por parte de los estibadores, cuyas huelgas paralizaron en varias ocasiones los puertos, el Gobierno aprobó en mayo la nueva regulación.

La reforma no sólo llegó tarde, siendo España multada con 3 millones de euros, sino que además fue incompleta, al dejar al correspondiente desarrollo reglamentario (pendiente aún de aprobación para este año) cuestiones fundamentales como la organización de los nuevos Centros Portuarios de Empleo.

En el 2017 se habló largo y tendido sobre dumping social y competencia desleal en el ámbito del transporte terrestre. El sector estuvo muy pendiente del efecto que supondría la transposición de la Directiva europea de trabajadores desplazados. Finalmente, el Consejo de la UE decidió posponer la aplicación de dicha regulación al transporte terrestre hasta la aprobación en 2018 del denominado "Paquete de Movilidad", cuyo primer bloque normativo regulará el acceso a la profesión y al mercado, el alquiler de vehículos de mercancías sin conductor y los tiempos de conducción y descanso.

El nuevo texto del ROTT también suscitó gran expectación en las empresas de transporte. La regulación del gestor del transporte, la flota mínima, la pérdida de honorabilidad y las modificaciones del régimen sancionador estaban entre las novedades anunciadas. A pesar de que fuentes ministeriales llegaron a afirmar que el texto entraría en vigor en julio de

2017, diversas circunstancias, como el hecho de que el Tribunal de la Unión Europea se tenga que pronunciar sobre la legalidad del requisito de la flota mínima, han retrasado su aprobación para el nuevo año.

En lo judicial, noviembre de 2017 nos dejó dos sentencias

A pesar de la gran expectación creada, 2017 finalizó con dos importantes sentencias del Tribunal Supremo para los intereses de los transportistas.

del Tribunal Supremo de vital importancia para los transportistas y que cambiarán las reglas del juego en sus relaciones con aseguradoras y cargadores. Así el Tribunal Supremo reconoció que las cláusulas de debida vigilancia de las mercancías de las pólizas de seguros son cláusulas limitativas de los derechos del asegurado. Por tanto, los transportistas han de ser debidamente informados de su contenido y éstos han de aceptarlas expresamente para que sean consideradas válidas y eficaces.

Por otra parte, el mencionado órgano judicial confirmó que el derecho del transportista efectivo a reclamar el precio del porte al cargador mediante acción directa no se encuentra limitado por el hecho de que éste ya lo hubiera abonado antes al correspondiente intermediario. Por lo tanto, el cargador deberá de pagar el porte en cualquier caso al transportista efectivo de no haberlo cobrado éste.

Finalmente, ¿qué nos deparará el nuevo año?

A nivel nacional se abordará, entre otras cuestiones, el Reglamento General de Carreteras, la regulación de la actividad de consignatario, la modificación del régimen de las titulaciones de la Marina Mercante y la adaptación del servicio de prácticas al marco europeo. A nivel internacional el tema principal será, como no, el Brexit. Y es que empezaremos a ver cómo se regirá el mercado tras la separación definitiva prevista para marzo de 2019.

Las administraciones no siempre apoyan el desarrollo industrial de forma efectiva, demostrando falta de sintonía en muchas ocasiones, con lo que se proclama en un vacío discurso político, alejado de las necesidades reales.



El mercado en Cataluña se resiente

Respecto al mercado catalán, caracterizado por la **ausencia tanto de activos disponibles como de suelo para nuevos desarrollos**, se reactivó en los primeros meses del año con el **desarrollo de 80.000 m² de Prologis en Tarragona**, de los que 53.500 m² los utilizará ID Logistics para gestionar la logística de Kiabi. A ello se suma la **construcción de un centro por parte de Goodman para Leventon** en Barcelona, la misma ciudad en la que **Invesco está construyendo una plataforma de 49.500 m²** alquilable a terceros y Segro ha ampliado su parque logístico.

De la misma manera, **Lidl ha apostado por Cataluña para la edificación de su centro de distribución más grande de Europa**, que estará operativo en 2019, **Condís** ha anunciado una inversión de 5,4 millones de euros en la **ampliación de su plataforma en Barcelona** y **Amazon** ha completado las obras de una **nueva instalación en El Prat de Llobregat** para atender las demandas de las empresas de la zona.

Además, **Carrefour ha inaugurado su**

plataforma de frío en la Zona de Actividades Logísticas, ZAL, del puerto de Barcelona, desarrollada por Cilsa, que invertirá hasta 200 millones de euros en la **construcción de 450.000 m² de naves en este área**, donde ha firmado un contrato para la construcción de una nave para Alfil Logistics.

Finalmente en 2017 **se han superado los 460.000 m² de absorción de suelo logístico, de los que 145.601 m² corresponden a los últimos tres meses del año**. A pesar de la incertidumbre política, se han contabilizado 17 operaciones a lo largo del año, con cerca de **261.000 m² en proyectos 'llave en mano' o nuevos proyectos a riesgo**.

Aragón y Galicia

Como en años anteriores, **Aragón** también ha sido una de las comunidades con mayor movimiento en el mercado inmobiliario, especialmente **en sus plataformas logísticas, que ya gestiona bajo la marca 'Aragón Plataforma Logística'**.

Entre ellas, se encuentra Plaza, donde Epsa ha adquirido parcela de 40.000 m², la za-

ragozana Casa Matachín abrirá una instalación en 2019 y el Grupo BSH ampliará las suyas con un almacén de 15.000 m². Otra de las operaciones más llamativas en esta autonomía ha sido la **inversión de 800.000 euros por parte del Grupo Cortizo para renovar su centro logístico en Zaragoza**.

En este contexto, **en Galicia han promovido la ocupación de la Plisan**, cuyas primeras parcelas debían salir a la venta a finales de 2017 y en la que el puerto de Vigo anunció una inversión de más de cinco millones de euros a lo largo del ejercicio.

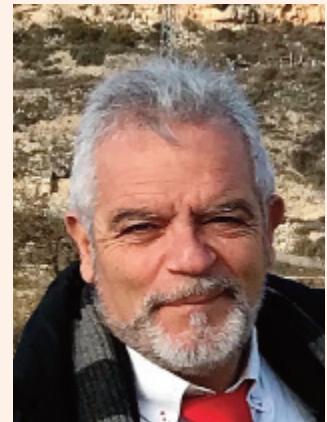
No obstante, **Inditex ha sido la mayor fuente de alegrías para la Comunidad Autónoma** en el último año, con la inversión anunciada de 57 millones de euros en la construcción de una nueva plataforma en el municipio coruñés de Laracha, que estará operativa en el verano de 2018. La Xunta ha impulsado la modificación del proyecto sectorial del parque empresarial de esta localidad con el fin de que las 26 parcelas con las que cuenta el grupo textil puedan ser **unificadas en una sola, de 218.000 m²**.

Otros desarrollos y operaciones

De la misma manera, 2017 ha sido un año marcado por el **inicio de las obras de**

“ Extremadura, Murcia y Andalucía han sido comunidades autónomas en las que se han registrado importantes operaciones inmobiliarias durante 2017, en un escenario de recuperación de la alegría inversora. ”

(sigue en página 29)



Reflexiones en **blanco** y negro

¿Es época de reflexión del año que hemos amortizado, pero los que peinamos ya una sola cana recordamos cuando se nos va la cabeza a otras reflexiones de más atrás, cuando iniciaba la andadura por estas carreteras del señor y recordaba una profesión de hombres que trabajaban duro con esfuerzo, se luchaba con una tecnología básica y era igual para todos, leyes de la competencia??, ¿Impuestos??fraudes??, seguro que sí había, pero la profesión era bien mirada y respetada, a todos los niveles empresariales, conductores, autónomos, las distancias entre si eran cortas y como antes refería ,se respetaban, tiempos dorados que viví y disfruté.

Observo en la actualidad, desde mi atalaya de oteador de dos continentes, que en un mercado Común Europeo, cargado de normas acumulativas, de los bien pensantes legisladores, la burocracia encorseta la actividad del transporte, los actores de países periféricos ingenian cada vez más estructuras socioeconómico-financieras, que les reporten ventajas competitivas con respecto a su inmediato competidor y así en cada base de juego. En nuestro país con las competencias de Transporte transferidas a las Autonomías , la Administración General , Ministerio de Fomento, Dirección General de Transportes , ha quedado como mero aparato transmisor de directrices de la CE, intentando conocer el “por qué” de los ataques del sector, de sus quejas hacia una Administración inoperante que hace dejación de funciones y no arbitra ni controla el sector, distorsionado por los neoliberalismos de las “empresas buzón”, las empresas colaborativas, las falsas Cooperativas, los falsos Autónomos, los cabotajes incontrolados y las empresas que abren y cierran entrando en concurso sin que nadie ponga coto a este desatino. Prefiero mi otro continente donde las reglas del juego son similares para todos y no hay margen ha esas ingenierías financieras que arrasan con el oficio, solo van buscando el volumen, la rentabilidad en España se hará aparecer por otro lado.

¿Dónde están los inspectores de Hacienda? ¿Dónde los de Transporte? ¿Qué controlamos en este País? Sólo las Comunidades lo saben, pero ellas, muy suyas están a lo que están, en su política particular y la Administración Central más de lo mismo.

Me comentaban hace muy poco el por qué la Dirección General de Tráfico había sido la nominada por la Oficina Económica del Gobierno, para pilotar el proyecto de los megacamiones en el Estado Español. Yo,

muy neófito en estas lides no acababa de entender que un organismo de regulación de la Seguridad Vial, tomara las funciones de ordenación del Transporte por carretera y de Industria, autorizando el Transporte de Carga divisible hasta las 60 ton en los “camiones Euro modulares”. Mi interlocutor me refirió que la DGT, aunque no competente , si podía de facto liberalizar de la mano de Autorizaciones puntuales su circulación Estatal , como un ente común o casi en todo el territorio.

En un mercado Común Europeo, cargado de normas acumulativas de los bien pensantes Legisladores, la burocracia encorseta la actividad del transporte.

Así nos va, chapuza tras chapuza en todas las lides, educación, sanidad, economía, hacienda, transporte, etc. esto no es de recibo. El sector del transporte, además de otros muchos, debe ser como era antes, como es en los países punteros europeos, competitivo y con reglas de aplicación igualitarias y escrutadas perfectamente por los órganos que deben preservar las normas y criterios de operación, limitando tanto kamikaze que hoy pulula a sus anchas en el Transporte y otras áreas de economía sumergida, que es tanto tolerada como conocida por la sociedad y la propia Administración, y que no solo daña a los sectores que distorsiona sino a la totalidad de la base social , pues su carencia de tributación es asumida por el resto de contribuyentes , soportando mas carga si cabe de unas actividades que consumen bienes públicos.

Mi voz se alza reclamando que el sector vuelva a estar en el lugar que le corresponde, que los conductores tengan un oficio reconocido, como antaño era, que las normas y leyes sean coherentes y de aplicación supervisada y para todos, que las administraciones dejen de inventar y que de una vez entremos en Europa, que estos vientos de Neoliberalismo sean analizados, antes de buscar, en ellos, unas soluciones cortoplacistas, que lo único que aportan son sinsentidos , desregulación y empobrecimiento general , además de las dudas que generan.

Las Administraciones deben de retomar sus responsabilidades, unificar criterios y luchar de una forma directa, contra las irregularidades y atropellos que en nuestro país se producen día a día y que se acaban resolviendo, en períodos de tiempo más o menos dilatados, mediante sentencias judiciales, cuando el daño ya está hecho.

la Plataforma Logística del Suroeste Europeo en Badajoz, que está previsto que finalicen en marzo de 2020, aunque ya en mayo de 2018 empezará a acoger a las primeras empresas.

La administración autonómica ha **licitado en noviembre la segunda y tercera fase de la primera etapa** de las actuaciones y ha comprometido tres millones de euros para la construcción de los accesos, además de firmar un convenio con Adif para la construcción de una terminal intermodal.

En la región de Murcia, la ZAL de Cartagena, ha sido el tema que mayor interés ha despertado a lo largo del ejercicio, especialmente **por las dudas respecto a su ubicación**, que el sector empresarial resolvería apostando por el polígono de Los Camachos y el Ayuntamiento, por Sangonera la Seca. El puerto se ha comprometido a colaborar y coordinar con el resto de organizaciones participantes la promoción, diseño y ejecución de infraestructuras viarias y ferroviarias, mientras que la Consejería de Fomento de Murcia ha licitado el Plan Especial de Infraestructuras y Ordenación de la ZAL.

Además, la administración autonómica

ha elaborado un **estudio de viabilidad que demuestra que el proyecto es viable técnica y económico**, y que ya ha atraído el interés de 118 empresas.

Por el contrario, en Andalucía el Tribunal Supremo ha **anulado la reserva de suelo para actividades logísticas y portuarias en el polígono gaditano de Las Aletas**, que había sido aprobada en Consejo de Ministros.

Mientras **en Castilla-La Mancha**, Fomento ya ha encontrado una **ubicación definitiva para la plataforma logística de Talavera de la Reina, en Toledo**, y en Asturias el puerto de Avilés ha aprobado destinar casi un millón de euros a la recuperación económica de la Zalia, después de que Puertos del Estado bloqueara la inversión que pretendía realizar el de Gijón.

Fusiones y adquisiciones

Por último, cabe señalar **algunas de las operaciones más importantes** de algunos de los principales actores del mercado inmobiliario, como **la compra de IDI Gazeley por parte de Global Logistics Properties** por 2.400 millones de euros, la **adquisición de Logicor por China Inves-**



tment por 12.250 millones o el lanzamiento de Blackstone del mayor fondo inmobiliario de Europa.

A ellas se añaden la **'joint-venture' entre CBRE y Montepino** para la gestión de varios inmuebles en España y el desarrollo de nuevos activos logísticos, y la **inversión de 243 millones de euros de P3 Logistics** en la compra de 11 activos en España. □

En mayo Merlin Properties inauguraba oficialmente en la localidad de Cabanillas del Campo, en Guadalajara, el mayor desarrollo logístico en España desde 2007, con una superficie de 202.600 m².





Los retos del transporte de mercancías por carretera para 2018

Durante el año 2017 se ha producido un repunte de la economía que se ha percibido en el transporte de mercancías por carretera en forma de un aumento generalizado de la facturación. Nuestra cifra de negocios en España creció en 2017 hasta los 14.600 millones de euros, lo que supone un 5,8% más que en 2016. Desgraciadamente, no podemos olvidar que también los costes han aumentado (especialmente el combustible, los peajes y los seguros), lo que unido a la pérdida de productividad que nos generan los tiempos de espera en las operaciones de carga y descarga y las restricciones de tráfico; al incremento de la competencia desleal en forma de empresas buzón, falsas cooperativas y, últimamente, de la llamada economía colaborativa; al desarrollo de una legislación de transporte cada vez más rígida; a la potenciación descarada de otros modos de transporte; al incremento de la morosidad y a la falta de sensibilidad de una gran parte de nuestros clientes, se ha generado un entorno en el que nuestras empresas no logran obtener beneficios.

El cierre de un año da pie a mirar hacia atrás, a recordar lo que ha sucedido y como ha pasado, pero yo siempre he preferido mirar hacia delante con el objetivo de intentar prever los problemas que nos encontraremos durante este año y trabajar desde ya en sus posibles soluciones.

Durante este 2018 tendremos que estar pendientes de la redacción final del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) que entrará en vigor en enero de 2019 con diversas modificaciones de importancia, como la posible pérdida de la honorabilidad si se cometan determinadas infracciones o se supera el Índice de Reiteración Infractiona, y que deberá incluir alguna medida que corrija la eliminación, por parte de la Unión Europea, del requisito de tener una flota mínima de tres camiones para acceder al mercado de transportes. En nuestra opinión, esta medida era imprescindible para que las empresas del sector adquirieran la dimensión suficiente para defenderse honrosamente en un mercado de transportes que cada vez es más agresivo. Consecuentemente, requisitos más estrictos en el resto de medidas que permiten el acceso al mercado (formación, establecimiento y honorabilidad), se hacen ahora necesarios que nunca para compensar las repercusiones negativas que esta sentencia pueda traer para el transporte español de mercancías por carretera.

Estaremos atentos al nuevo Paquete de Movilidad Europeo, que no nos gusta porque se olvida de lo más importante, que es la armoniza-

ción a todos los niveles y, porque no va a permitir la vuelta a casa de nuestros conductores, para lo que seguiremos reclamando la flexibilización del Reglamento 561 de tiempos de conducción y descanso.

También viviremos con un ojo puesto en los peajes guipuzcoanos, que pueden ser el aviso de la llegada de la eurovía a España, a la que siempre nos opondremos, pues su puesta en marcha terminaría por afectar a la competitividad de toda la economía española, encareciendo innecesariamente las exportaciones y lastrando el consumo, además de

Nos queda mucho trabajo por hacer para que se nos vea como la pieza clave para el desarrollo económico y social de España, que somos.

ser una medida tremadamente discriminatoria, pues convertiría a al sector del transporte de mercancías en el único responsable económico del mantenimiento de las infraestructuras, olvidándose de que es uno de los sectores que mayor carga fiscal soporta.

No nos olvidaremos de las 44 toneladas, que son el gran objetivo de los cargadores que no paran de presionar al Gobierno para conseguir su entrada en vigor. Los transportistas tenemos fundadas sospechas de que su aplicación no nos aportará nada positivo y si importantes aumentos de costes por el mayor consumo, mantenimiento, etc. En consecuencia, hasta que no obtengamos garantías de alguna mejorada de importancia para nuestras empresas, nos seguiremos oponiendo con firmeza a su puesta en marcha.

Y qué puedo decir de los tenders, que se han convertido en un mal endémico para el sector del transporte, que se pelea a la baja por obtener o mantener un trabajo. Además, el cargador los altera y manipula a su conveniencia, realizando tantas vueltas como considera necesarias hasta reducir más y más el precio, obviando muchas veces la calidad de servicio que va a recibir a cambio de tan poco. La CETM no va a cejar en su empeño por conseguir un trato y unas condiciones justas en unas relaciones contractuales en las que estamos obligados a entendernos.

En definitiva, todavía nos queda mucho trabajo por hacer hasta que logremos que la administración, nuestros clientes y la sociedad en general, vean al transporte de mercancías por carretera no solo como un servicio ineludible para la industria y el comercio, y como una de las principales fuentes de empleo y riqueza, sino también como la pieza clave para el desarrollo económico y social de España que somos.



Especial Perspectivas 2018

Transporte por carretera

Peajes y desvíos obligatorios a autopistas se han convertido en una de las principales losas para el sector español de transporte de mercancías por carretera que, asuntos que sin embargo, no llegan a empañar un año de franca recuperación



Transporte por Carretera 2017 Asuntos pendientes

Peajes y desvíos a autopistas de peaje, 44 toneladas, flota mínima, así como la reforma del ROTT son asuntos que han marcado el año 2017 para el transporte de mercancías por carretera y que siguen pendientes para este 2018.

El ejercicio 2017 se abrió con una temporada navideña marcada por una serie de carencias que lastraron la evolución del comercio electrónico precisamente en su momento álgido y, sin embargo, se cerró con un éxito logístico precisamente cuando más se necesitaba, ante uno de los picos de actividad estacional de mayor actividad del año y con crecimientos disparados.

El 2017 ha sido un año con un buen tono de actividad para el sector del transporte de mercancías por carretera.

Los incrementos en los volúmenes transportados registrados a lo largo del año tanto en transporte interior como en el internacional apuntan a que el sector vive un buen momento solo lastrado por la evolución de los precios que, salvo en casos concretos asociados a algunos clientes, tipos de mercancías o distancias, no aumentan o lo hacen en menor

medida que los volúmenes y los costes.

Ante esta perspectiva, las empresas de transporte españolas han optado por **ralentizar sus inversiones en equipos de transporte**.

Sin embargo, en este panorama con vientos favorables, **persisten algunos nubarrones que han sobrevolado durante todo el ejercicio** y que van a seguir mar-

“ Los incrementos de volúmenes registrados en 2017 indican que el sector vive un buen momento solo lastrado por los precios que crecen en menor medida. ”



cando la actualidad informativa del sector en 2018.

Son los asuntos pendientes del transporte para este año nuevo.

Peajes y desvíos, asuntos pendientes para 2018

Uno de estos temas, el más candente al final del ejercicio y el comienzo de 2018, tiene que ver con la implantación de nuevos peajes y el aumento en el nú-

mero de desvíos de camiones hacia vías de alta capacidad que se ha producido durante todo el ejercicio.

A finales de diciembre, **la Diputación de Guipúzcoa** finalmente dio a conocer que empezaría a **cobrar peaje a los vehículos industriales a partir del 9 de enero**, lo que dio lugar a una movilización del sector durante la primera semana de 2018 que se saldó con pocos incidentes y un seguimiento irregular, toda vez que **las principales asociaciones provinciales de transportistas de Guipúzcoa decidieron no secundar el paro**, al igual que alguna otra entidad de carácter nacional.

El sector está convencido de que el peaje de las carreteras guipuzcoanas **supone la entrada de la euroviñeta en España**, algo insólito a su entender, después de que la Administración central hubiera declarado reiteradamente que esto no pasaría.

Mención aparte merece también el **número creciente de desvíos obligatorios de camiones hacia vías de alta capacidad** debido a problemas de seguridad vial o a obras en las infraestructuras viarias. El sector siempre se ha mostrado favorable a estas modificaciones de itinerarios, **siempre que fuesen voluntarias**, por lo que se sorprende ante la avalancha de medidas que proliferan en este sentido.

Si, además, estas medidas cada vez más habituales, **se ponen en contexto con la implantación del peaje exclusivo para camiones de las autovías y autopistas guipuzcoanas**, los transportistas tienden

a pensar que se acerca el momento en que las diferentes administraciones con competencias sobre las carreteras **empezarán a lanzarse sobre el sector** con fines que consideran **fundamentalmente recaudatorios**.

“ El ROTT que de haberse cumplido los plazos, podría haber entrado en vigor en verano de 2018, no lo hará hasta 2019. ”

El TJUE y la reforma del ROTT

Otro de los retos fundamentales del sector tiene que ver con **la reforma del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres**, el conocido como ROTT, una norma esencial para la gestión de las empresas de transporte sobre el que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, recibía 'el tiro de gracia' a primeros de febrero, al conocerse la **sentencia de febrero del Tribunal de Justicia de la UE que acabó con el límite de flota mínima**, trastocando totalmente las previsiones del Ministerio de Fomento para finalizar la reforma del ROTT.

La obligación de su inclusión en el proyecto de Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, ha supuesto que **este texto legal**, inicialmente previsto para su entrada en vigor el próximo 1 de julio, **retrasa su entrada en vigor hasta el próximo 1 de enero de 2019**.

Por si no fuera bastante, otro melón importante para el sector del transporte de mercancías por carretera que podría encontrar solución en 2018 es el que tiene que ver con los **cambios en los pesos y dimensiones** de los equipos de transporte.



(sigue en página 37)



Sigamos **sumando**

Arrancamos este ejercicio 2018 con energía renovada y con el objetivo de seguir fortaleciendo nuestras empresas, que aún arrastran heridas de los años de crisis, y contribuir al crecimiento de nuestra economía en general. Los resultados nos sirven de fundamento para ello. En relación a la marcha de la economía española, creo que la creación de empleo en particular sigue siendo el mayor reto de nuestro país en estos momentos, reto en el cual el transporte por carretera tiene un gran papel que jugar y lo podríamos hacer aún mejor si los poderes públicos se pusiesen un poquito a favor.

Nuestro sector ha cerrado un 2017 afianzando la tendencia al alza, con ascensos entre el 3% y el 6% en casi todos los modos de transporte. En concreto, en el transporte internacional por carretera, se ratifica la buena senda marcada tanto en los flujos de salida como en los de entrada de mercancías, ocupando España el segundo puesto en Europa en este ámbito, por delante de países con más población y con PIB mayor que el nuestro. La actividad económica en general ha crecido, como demuestra la subida del PIB en más del 3% y, en concreto, el peso del sector exterior en nuestras cuentas nacionales ronda ya un tercio del total, situándonos como país a la cabeza europea en ese aspecto junto con Alemania. Las perspectivas son de seguir creciendo y, aunque la velocidad del PIB se moderará, no así sucederá con las exportaciones que seguirán creciendo a buen ritmo, a tenor de lo recogido en la última Encuesta de Coyuntura Exportadora, recientemente publicada por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

Pero (siempre hay un “pero”!) el aumento de nuestra actividad no acaba de tener reflejo en los beneficios que recogen nuestras cuentas de resultados. Pueden identificarse varios “culpables” como, por ejemplo, la imposición de tasas, el au-

mento del precio de los carburantes, los nuevos peajes y gravámenes junto a nuevas obligaciones legales y burocráticas, sin dejar de lado la creciente y alarmante escasez de profesionales al volante o el injusto incremento de las cotizaciones sociales que ya llevamos dos años soportando. Por no mencionar una feroz competencia en la que salen perdiendo nor-

Seguiremos batallando por la mejora de las condiciones de nuestros conductores y por el modelo empresarial de nuestros afiliados que invierten en medios y recursos propios, creando empleo y generando valor añadido al conjunto de la economía.

malmente las empresas más “cumplidoras”.

A pesar de todo, insisto, comenzamos el año con optimismo fundado respecto a la actividad, a la marcha ascendente del PIB español, antes citada, tenemos que agregar la previsión de crecimiento de la economía global y, en concreto del PIB de la U.E. en 2018. Sin duda nuestra actividad volverá a registrar crecimientos significativos. Podremos así, seguramente, superar el positivo registro de afiliación en el sector de logística y transporte que, a nivel nacional aumentó un 0,36% ¡estaremos ya el pleno empleo en el sector!

En el apartado de las “peticiones”, de 2018 espero balances saneados para nuestros empresarios y la incorporación de más conductores profesionales entre nuestras filas.

Seguiremos batallando en favor de la mejora de las condiciones de nuestros conductores, por la digitalización del sector y en defensa del modelo empresarial de nuestros afiliados, empresarios que invierten en medios y recursos propios, creando empleo y generando valor añadido al conjunto de la economía.

De la carretera a la ciudad



LeciTrailer



Nuevo
CitytrailerFrigo

Síguenos en:

Descubre más en:
www.lecitrailer.com



El **dumping social**, asignatura pendiente del transporte de mercancías por carretera para 2018

Tras unos años de inacción legal y administrativa en el ámbito del sector del transporte por carretera que padecimos en 2015 y 2016 como consecuencia de la situación de transitoriedad política vivida dichos años afrontamos el pasado año 2017 con una renovada actividad institucional en aspectos claves para el futuro desarrollo de nuestro sector, que se ha mantenido en estos primeros meses de 2018.

Así en primer lugar cabe destacar la tramitación por parte del Ministerio de Fomento de la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, reforma que debía haberse llevado a cabo hace 3 años según se recogía en la última Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobada en 2013, pero que por diferentes motivos, entre ellos las diferencias de criterio entre el Ministerio de Economía y el de Fomento sobre la regulación del sector, había obligado a dejar dicha modificación "guardada en un cajón" en el propio Ministerio de Fomento. Dicha reforma, que verá la luz previsiblemente este año 2018, va a introducir aspectos relevantes para el futuro de la actividad de las empresas transportistas, algunas de ellas de consecuencias muy preocupantes, en lo que se refiere principalmente a la reconfiguración de la gravedad de las sanciones de transporte y la pérdida de honorabilidad, así como el nuevo régimen de acceso al sector como consecuencia de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE del pasado mes de Febrero.

Por otra parte, tras finalizar sin acuerdo las negociaciones iniciadas en 2016 entre las asociaciones de empresas cargadoras y las asociaciones de transportistas que integramos el Comité Nacional de Transporte por Carretera tendentes a consensuar medidas para mejorar la comercialización y competitividad de las empresas transportistas, encallado ante la pretensión de los cargadores de aumentar el tonelaje permitido actualmente a los camiones a 44 toneladas, aunque ambas partes están llamadas a entenderse en otros aspectos de relevancia para el futuro desarrollo e la actividad del transporte y la logística en nuestro país, por lo que previsiblemente en 2018 vuelvan a mantenerse nuevos contactos.

Otra de las cuestiones de enorme trascendencia en estos últimos años, y que está de plena actualidad es la necesidad de afrontar el creciente fenómeno del dumping social que llevan a cabo empresas deslocalizadas en países preferentemente del Este de Europa y

que operan en nuestro país en una clara situación de competencia desleal que amenaza el actual tejido empresarial español del transporte por carretera, por lo que a nuestro entender España está obligada a adoptar medidas urgentes contra dicho "cáncer", que ya representa una tercera parte del transporte internacional con origen o destino a nuestro país, siendo en la actualidad la principal batalla que nuestra organización va a continuar llevando a cabo, en de-

Existe una necesidad de afrontar el creciente fenómeno del dumping social que llevan a cabo empresas deslocalizadas que operan en España.

fensa de los intereses de los transportistas españoles.

Asimismo cabe destacar las diferentes iniciativas territoriales que pretenden limitar la circulación de los camiones sobre las carreteras nacionales, las cuales se iniciaron en 2017 y previsiblemente se pretenderán incrementar en 2018. Así, de una parte, la decisión de la Diputación de Guipúzcoa de poner en marcha desde el pasado mes de Enero de un peaje sobre la N-1, y de otra parte, las iniciativas consensuadas entre diferentes Comunidades Autónomas y el Ministerio de Fomento para prohibir la circulación de camiones en diferentes carreteras nacionales y su desvío obligatorio a las autopistas de peaje, sin haber consultado previamente al sector del transporte por carretera, supone una agresión sin precedentes para un colectivo que ya contribuye sobradamente a las arcas públicas para, entre otras, financiar la construcción y mantenimiento de las carreteras, y sobre las que ahora se pretende prohibir su circulación, obligando a pagar adicionalmente por poder continuar desarrollando su actividad diaria, frente a lo cual el sector no debe permanecer pasivo.

Por último, debemos hacer mención a los anuncios que desde diferentes foros políticos se están lanzando sobre la voluntad del Gobierno de aprobar un incremento de los impuestos que gravan los carburantes, especialmente el gasóleo, con objetivos tan dispares como la mejora de la financiación de las Comunidades Autónomas o la mejora del medioambiente, lo que de llevarse a cabo supondría un encarecimiento inmediato del transporte por carretera lo que afectaría directamente a la recuperación económica de nuestro país tanto a nivel interior como exterior.

El debate de las 44 toneladas

A lo largo de 2017, asociaciones de transportistas y cargadores se han venido reuniendo sin éxito con el fin de *acercar posturas de cara a implantar en nuestro país las composiciones autorizadas a transportar 44 toneladas*.

El debate tiene gran interés y suscita *posiciones encontradas*, pese a que en nuestro entorno ya se utilizan vehículos con mayor capacidad de carga y pese a que todo parece indicar que *el transporte se dirige inevitablemente hacia camiones más grandes y con mayor capacidad de carga*, especialmente en ciertos recorridos, esencialmente en circuitos, y para su utilización con determinadas mercancías.

Sin embargo, el tema de las 44 toneladas también tiene toda una serie de *circunstancias anexas que pertenecen a los cuadernos de agravios que llevan desde hace tiempo cargadores y transportistas*.

En este sentido, es lógico que el sector

“ Las posiciones en torno a la introducción de los vehículos de 44 toneladas en España parecen muy enconadas y están más pendientes de otras circunstancias que de las que tienen que ver con la operativa de estas unidades. ”

no quiera entregar la cuchara *sin obtener nada a cambio*, aunque sean peticiones que en la mayor parte de los casos supondrían cambios legislativos difíciles de afrontar o que supondrían un largo camino.

Pese a esta realidad, lo más probable es que *el legislador acabe por tomar las riendas y tome partido*. No en vano, la Dirección General de Tráfico ya ha anunciado para este 2018 que va a *modificar el Reglamento General de Vehículos*, un cambio legislativo en el que bien podría encajar algún cambio en los pesos y dimensiones de los vehículos industriales.

Los megacamiones siguen su camino

De hecho, son *muchas y destacadas*

las empresas que cada vez apuestan más por el uso de megacamiones, como son los casos de XPO, Sesé, Palibex, Seur, Naval, Palletways y muchas otras más. De esta forma, estos operadores demuestran que quieren competir con otras empresas europeas del sector con sus mismos medios.

Según los datos de la DGT, *entre enero y noviembre de 2017 se habían otorgado 306 autorizaciones de circulación para conjuntos euromodulares*, lo que supone en la práctica multiplicar los 122 permisos concedidos para megacamiones en todo 2016 por 2,5.

De igual modo, en los once primeros meses de 2017, *los transportistas han*

(sigue en página 39)



HOLA, LOGÍSTICO

¿ENCONTRAR CAMIONES SE HA VUELTO UNA MISIÓN IMPOSIBLE?

Trabajamos por ti: > Sin quebraderos de cabeza
> Sin intermediarios

El transporte en Europa se mueve con Wtransnet



ÁNGEL CASADO – NEFARINTER S.A. - ID: 108674



wtransnet www.wtransnet.com | T. 937 349 770



El transporte frigorífico confía en un **2018 mejor**

Partimos de la base de que, a nivel comunitario, el transporte frigorífico español se sitúa entre la primera y la segunda posición del ranking, aspecto que se ha mantenido en todo el 2017.

Pero ello no oculta las dificultades que han tenido todo el transporte, nacional y europeo, debido a las condiciones climatológicas adversas que han complicado y mucho la pasada campaña.

Si recordamos, hace justo un año el transporte estaba prácticamente parado a causa del alto calor y la sequía que predominaba por entonces, y que continuó durante todo el año. Bien es cierto que tuvo arrancadas fuertes de distribución del producto hortofrutícola español, principalmente el de invernadero y congelado, hecho que se apreció en ventas y renovaciones de tractoras y vehículos semirremolques con sus correspondientes equipos del frío.

Pero esos altibajos fueron muy habituales durante el año, por lo que la campaña fue atípica; de ahí las devoluciones de vehículos innecesarios para las toneladas transportadas a la baja, que ha hecho que el resultado final de matriculaciones no haya sido bueno.

Siendo como siempre optimistas, gracias a que tenemos unos consumidores europeos fieles, que aprecian la cali-

dad del producto español, unido a la calidad de los vehículos de transporte que aportan los fabricantes y que adquie-

Nuevamente se volverá a constatar el potencial de calidad de productores, transporte y logística españolas que hará que cerremos 2018 con unos resultados distintos al pasado año.

ren las empresas de transporte, las perspectivas para este 2018 son buenas.

Las mejoras de la climatología unido al crecimiento exponencial de precios de productos marroquíes o iraníes, deriva a que el mercado europeo apueste por nuestros productos.

Las empresas transportistas españolas están preparadas para proceder a su responsabilidad. Ahora en febrero el sector ha celebrado la Fruit Logistica de Berlín, donde se ha vuelto a constatar el potencial de calidad de productores, transporte y logística españoles que hará que cerremos 2018 con unos resultados distintos al pasado año.

El posicionamiento español es innegable. Si la meteorología ayuda, volveremos a crecer en volumen de exportación. Ese es nuestro deseo y nuestro empeño.

comunicado un total de 7.785 viajes con estos vehículos y se han realizado efectivamente 4.162 expediciones, de las que 2.115 han sido viajes de ida y 2.107, de vuelta.

El 'Paquete de Movilidad'

Otro de los puntos cruciales para el transporte de mercancías que se ha ido cociendo durante 2017 y que seguirá su curso en 2018 tiene que ver con el cambio de importancia que supondrá el 'Paquete de Movilidad' para las condiciones sociales y laborales de las empresas europeas de transporte de mercancías.

Dentro de este paquete, en España ha



trabajadores desplazados que está llevando a cabo la Unión Europea y este año podría saberse si definitivamente esta norma extenderá sus efectos a los conductores profesionales.

las actitudes "más reaccionarias" de los países de Europa del Este. Un reciente estudio elaborado por el Parlamento Europeo alude también a esta falta de armonización social en el transporte europeo, considerándola la causa principal de la competencia desleal.

Salario mínimo

Conectado con la regulación de los trabajadores desplazados está también el salario mínimo, una práctica que cada vez más países europeos utilizan con el fin de garantizar que sus nacionales y los extranjeros compitan en igualdad de condiciones, lo que aplicado al transporte internacional de mercancías, puede aplastar a este sector con un *gálatas normativo y fiscal* que difícilmente podrían soportar empresas con estructuras tan afinadas como las de las

resultado bastante *polémica la posibilidad de considerar a los conductores de camión como trabajadores desplazados*, lo que supondría que algunos países podrían homologar algunas condiciones laborales y salariales de los conductores en tránsito con las del país por el que pasen los conductores.

En lo que respecta a este aspecto, la Comisión de Empleo del Parlamento Europeo ha aprobado ya su posición sobre la *reforma de las normas sobre los*

El año pasado, tanto la ministra de Empleo española, Fátima Báñez, como el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, han *reclamado soluciones específicas para el sector del transporte internacional* en la nueva legislación europea, posicionándose así del lado de las empresas del sector y frente a una parte de los representantes de los trabajadores del transporte por carretera que *han pedido al Gobierno que apoye a todos los trabajadores desplazados y no se posicione con*

(sigue en página 41)

An advertisement for SÓR (Soríberica) featuring a large white truck with red accents driving on a road at sunset. The truck has 'SÓR' branding on its side. To the right of the truck, the text 'JUNTOS EN MOVIMIENTO' is displayed in large, bold, white letters against a dark background. The background shows a sunset with clouds and palm trees. The overall theme is movement and collaboration.

Somos especialistas en frío

SÓR
FABRICANTES
DE VEHÍCULOS
FRIGORÍFICOS
DESDE
1970



www.soriberica.com



2017, un mal ejercicio

Así podrá calificarse el año 2017 para el transporte frigorífico internacional. Las condiciones climatológicas han sido, en una parte, la causa de la mala situación de las empresas.

Comenzó el ejercicio con los efectos de las inundaciones por lluvias torrenciales y posteriormente el frío intenso, lo que afectó gravemente a la producción de productos hortofrutícolas.

El año ha finalizado con un principio de la campaña de invierno muy retrasado por la tardanza en la entrada del frío en Europa.

Por otro lado, se ha producido un desajuste importante entre las previsiones de crecimiento de la oferta de cargas y lo realmente ocurrido, mostrándose excesivo el incremento de flota experimentado. El resultado ha sido que han sobrado camiones durante todo el año.

A esto debemos añadir el incremento de la competencia por parte de empresas de transporte del Este de Europa, esencialmente rumanas, búlgaras y lituanas, pero también las portuguesas, cuyos costes de explotación son sensiblemente más baratos debido fundamentalmente a los salarios y cotizaciones. A esto debe sumarse la competencia de las denominadas empresas buzón con grandes flotas en Almería y otros puntos de España.

Así las cosas, nuestras empresas han tenido grandes dificultades para obtener cuentas de resultados positivos.

Existe un malestar importante en el sector, ya que las empresas ven cómo cada vez aumentan en España sus obligaciones de todo tipo, así como las exigencias de nuevos requisitos por

Existe un malestar importante en el sector, ya que las empresas ven cómo cada vez aumentan en España sus obligaciones de todo tipo, así como las exigencias de nuevos requisitos por parte de otros países de la Unión Europea.

parte de otros países de la Unión Europea, como la prohibición del descanso semanal en cabina cuando se carece en toda Europa de infraestructuras básicas que lo permitan; la exigencia del pago del salario mínimo en otros países pero no en España respecto de las empresas extranjeras, con la cantidad de burocracia que eso acarrea; la escasez de conductores profesionales bien formados; las cada vez mayores exigencias del cliente a cambio de menos precio en el transporte, etc.

Hay una posición de dominio de las empresas cargadoras frente a las empresas de transporte. Estas últimas se ven incapaces de negociar condiciones de ningún tipo. Unas, como las demoras en la carga y descarga, que contribuirían a la eficiencia del sector y la reducción de costes para la empresa de transportes sin que se produjese perjuicio alguno para el cargador, son señal inequívoca de que el transportista carece de consideración alguna. Otras como el traslado de los incrementos de los costes al precio del transporte, el pago a 30 días o la inclusión de la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del gasóleo, son pura quimera.

Las empresas, grandes y pequeñas se pliegan a las exigencias de los cargadores porque existe una realidad en el sector: siempre hay alguna empresa que está dispuesta a aceptarlas.



Las empresas buzón, la competencia desleal y el dumping social han seguido como preocupaciones principales

empresas de transporte.

También en relación con las normativas europeas que regulan el transporte y la competencia internacional, **las empresas buzón, la competencia desleal y el dumping social** han seguido como preocupaciones principales de un sector que ve cómo las empresas de Europa del Este van ganando terreno merced a prácticas que gran parte del sector considera fraudulentas.

El impacto del Brexit

En el plano internacional, el transporte internacional sigue pendiente de la evolución de las **conversaciones que desde hace tiempo mantiene la Unión Europea con el Reino Unido** y que servirán para dibujar el escenario sobre el que se desarrollarán las relaciones futuras tras el Brexit.

En este sentido, aspectos como los trá-

mites aduaneros o una posible reducción de los **flujos de transporte de mercancías desde los países de la UE hacia Gran Bretaña** preocupan con razón a muchas empresas de transporte que transportan mercancías hacia el archipiélago britá-

“ Las condiciones de trabajo y la imagen del sector influyen de manera decisiva, a juicio de muchos, en la falta de conductores de camión que existe en España. ”

nico, fundamentalmente frutas y verduras.

De vuelta a la actualidad nacional, también ha sido inevitable que un tema político de máxima transcendencia para nuestro país como son las **tensiones independentistas en Cataluña** haya tenido su reflejo en el transporte de mercancías por carretera.

La tecnología que viene

De igual modo, **el sector del automóvil está viviendo una revolución desde el punto de vista tecnológico** que afecta tanto al propio concepto de movilidad como a la energía que mueve los vehículos. En este sentido, el transporte se está abriendo a **la electrificación de los vehículos destinados a la distribución y al uso de gas natural en la larga distancia**, al tiempo que los camiones se convierten en equipos de alta tecnología que aportan valor a través de una gestión eficiente de flotas.

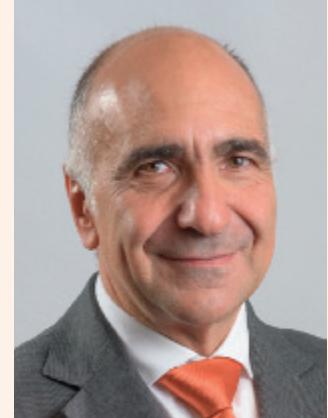
Todo este proceso también tiene su punto de marketing, algo que un fabricante como **Tesla ha sabido explotar a nivel mundial con un revolucionario camión del que apenas se conoce un proto-**

tipo

pero que ha atraído la atención de algunas de las más importantes empresas de transporte y logística a nivel mundial. Sin embargo, en este panorama de transformación que van a vivir los vehículos industriales en los próximos años, 2017 también ha sido el ejercicio en que las autoridades europeas han impuesto

(sigue en página 43)





El gran reto del transporte español

El sector del transporte de mercancías por carretera, tras años de recesión económica, durante los cuales ha tenido que adaptarse y superar muchos obstáculos, se enfrenta ahora a grandes retos.

La escasa cohesión legislativa en Europa, el quebradero de cabeza que le supone a los flotistas cumplir con las exigencias de documentación por parte de sus clientes, la falta de conductores profesionales y, más recientemente, la liberalización del acceso a la profesión, ponen la guinda a un escenario que se presenta cuanto menos complicado. Todo ello en un momento donde la actividad en el transporte ha incrementado notablemente aunque, paradójicamente, ha venido acompañada de un aumento de la morosidad.

Sin embargo, de todos los retos que tenemos encima de la mesa hay uno que obligará a cambiar el modo en que cargadores, operadores logísticos y transportistas se relacionan. Hablamos de la modificación del código penal sobre la responsabilidad de las sociedades y personas jurídicas (Compliance) la cual ha aflorado una creciente sensibilización de las empresas por ejercer un mayor control sobre sus proveedores en materia de documentación.

Un escenario que, pese a afectar a otros sectores, trasladado al transporte se complica ante la dificultad de homologar un alto número de colaboradores y la falta de estandarización de

requerimientos por parte de la industria.

La situación se agrava cuando nos encontramos con el mer-

Es necesario crear un transporte hiperconectado que ponga fin a la duplicidad de información y a la multiplicidad de plataformas.

cado spot, donde la flexibilidad es imprescindible. Las empresas que han hecho el paso de homologar su flota y la de sus proveedores habituales, se encuentran que ante colaboraciones esporádicas tienen que aflojar las exigencias para dar una respuesta ágil a su cliente.

A pesar de ello, la buena noticia es que todo inconveniente constituye una oportunidad de mejora y, en este caso, se presenta la oportunidad de trabajar en el fortalecimiento del vínculo entre logísticos y transportistas, el modo en que se relacionan que comentábamos al principio, construyendo relaciones en las que ambas partes obtengan un beneficio.

Un reto ante el cual la tecnología jugará un papel decisivo a la hora de aportar soluciones, no en vano, amén del respaldo de la Administración y la estandarización de procesos, es necesario crear un transporte hiperconectado que ponga fin a la duplicidad de información y a la multiplicidad de plataformas. Un transporte, en consecuencia, más eficiente.

una histórica sanción a varios fabricantes de camiones involucrados en un **cártel para alterar los precios de los camiones**, cuya primera consecuencia es la presentación de miles de reclamaciones a los fabricantes por parte de los transportistas que han comprado camiones, **por el perjuicio económico causado durante años** y cuyas primeras sentencias por parte de los tribunales están al caer.

También en el plano nacional, a finales de 2017, **Fomento ha dado a conocer las líneas principales que guiarán la inspección de transporte** durante este 2018 y que se centrará en el control de las empresas buzón y grandes centros de carga y que **supondrá la revisión de 2.885.814 jornadas de trabajo de los conductores profesionales** durante 2018.

La escasez de conductores

“En 2018 la inspección de transporte se centrará en el control de las empresas buzón y grandes centros de carga, lo que supondrá la revisión de 2.885.814 jornadas de trabajo de los conductores profesionales.”

En el plano laboral, otro de los debates del sector en los últimos meses tiene que ver con la **escasez de conductores profesionales**. En este sentido, lo cierto es que las condiciones de trabajo y la imagen del sector no consiguen atraer a los profesio-



Otro de los debates del sector en los últimos meses tiene que ver con la escasez de conductores profesionales.

nales de la conducción que, en gran parte de los casos, **prefieren tener trabajos que les permitan compaginar su profesión con su vida familiar**.

Parece este el principal motivo por el que la falta de conductores se nota más en algunos sectores que en otros, y **muy**

aspectos, pretende convertir a Renfe Mercancías en un operador logístico multimodal, a través del establecimiento de una **alianza comercial con un socio del sector logístico** (muy posiblemente una naviera) y, por otra parte, también prevé ayudas públicas para facilitar el trasvase de carga desde la carretera al ferrocarril.

El sector no ha visto esta medida con buenos ojos y pide que no discrimine a un modo de transporte que viene demostrando desde hace largos años su eficiencia y flexibilidad.

Así las cosas, **2018 llega con gran cantidad de temas pendientes del año anterior**. Muchos de ellos podrían encontrar solución en los próximos meses, mientras que otros dependen, en unos casos, de negociaciones muy enquistadas y, en otros, de voluntades que escapan al ámbito del transporte. □

especialmente en aquellos en que se recorren más largas distancias.

De igual modo, y también en el plano nacional, a final de año, el Ministerio de Fomento ha dado a conocer un **plan estratégico para impulsar el transporte ferroviario de mercancías** que, entre otros





Evolución de los flujos de transporte de mercancías en España

El año 2017 ha marcado un buen nivel de actividad para el transporte de mercancías por carretera en España, con buenos registros especialmente en el transporte internacional que también se han visto acompañados por el aumento en los movimientos interiores de mercancías.

El ejercicio 2017 ha marcado un **ciclo expansivo** para los volúmenes de mercancías transportadas por carretera en España, según refleja el Informe sobre flujos de transporte de mercancías elaborado por Wtransnet.

Se detectan notables crecimientos en tanto los tráficos de mercancías de exportación como de importación, así como de los movimientos dentro del país, algo que denota un **buen tono de actividad económica**, en consonancia con otros indicadores.

Según las ofertas de cargas publicadas en la Bolsa de Cargas de Wtransnet, durante el 2017 se movieron un total de

3.816.009 cargas únicas en España, hecho que significó un incremento de la actividad del 40% respecto al 2016.

Del volumen total de cargas con origen y/o destino territorio español, un **63% son de transporte nacional mientras que el 37% correspondió a rutas internacionales**, una proporción que no ha variado respecto al año anterior.

En cuanto al **transporte internacional**, los datos más sorprendentes los encon-

tramos en la actividad exportadora, es decir, en las ofertas de cargas con origen España y destino el resto de Europa, cuyo número de ofertas ha aumentado un contundente 65% respecto al 2016.

También nos encontramos con un **crecimiento notable de la importación**, siendo el crecimiento interanual de cargas con origen Europa y destino España del 27%.

En cuanto al transporte nacional, lejos

“ Del volumen total de cargas con origen o destino en territorio español, un 63% fueron para transporte nacional, mientras que el 37% correspondió a servicios internacionales. ”

CARGAS DE IMPORTACIÓN 2017			
PAÍS DE DESTINO	OFERTAS DE CARGA	PARTICIPACION	VARIACION
Francia	109.956	39%	8%
Italia	66.572	18%	8%
Portugal	53.045	15%	13%
Alemania	48.834	13%	14%
Holanda	18.362	5%	13%
Bélgica	15.533	5%	16%
Reino Unido	5.811	2%	55%
Austria	4.263	1%	84%
Polonia	1.458	0%	-4%
RESTO	6.986	2%	35%

de haberse frenado el *flujo de mercancías interprovincial*, nos encontramos que las ofertas de cargas han crecido un 40%.

Exportación

Volviendo a la exportación, cuyo crecimiento durante el 2017 ha sido, como ya hemos mencionado en el apartado anterior, del 65%, nos encontramos que los principales países receptores de mercancía han sido, por este orden: **Francia, Portugal, Alemania, Italia y Reino Unido**.

Francia y Portugal, dos habituales importadores de productos españoles, fueron el destino durante el año pasado del 44% y el 29% de las ofertas de cargas de exportación españolas, y mantienen así el primer y segundo puesto del ranking con un crecimiento interanual del 78,6% y un 67% respectivamente.

Pese a que todos presentan un crecimiento de la actividad más que remarcable, entorno al 70%, cabe destacar el crecimiento extraordinario de las ofertas de cargas con destino **Italia** con un 82%

más de actividad que en 2016.

Importación

En cuanto a las cargas de importación, aquellas con origen el resto de Europa y destino España, pese a haber presentado un crecimiento más discreto (27%) siguen su evolución positiva con **Francia, Italia, Alemania y Portugal a la cabeza** de los principales orígenes de la mercancía que llega al territorio español.

Por volumen, en 2017 **el 39% de las importaciones españolas tuvieron su origen en Francia**, mientras que Italia aca- paró el 18%, Alemania el 15% y Portugal cerca del 13%.

En cuanto al crecimiento interanual, nuevamente destaca la actividad de **Italia** como país exportador en el mercado español que, con un crecimiento del 8%, arrebata una segunda posición histórica a Portugal, por detrás de Francia.

El país luso, pese a haber crecido un 13% respecto al año anterior, se sitúa esta vez en cuarto lugar, por detrás de Alemania y justo antes de Holanda y Bél-

gica, que presentan un crecimiento medio del 14%. Remarcables también los flujos con **Reino Unido y Austria**, cuyas cargas de retorno a España han crecido un 55% y 84% respectivamente, aunque en el global de importaciones españolas ocupen el 1,5% del total.

Transporte nacional

Ya en España, si nos fijamos en los tráficos exclusivamente nacionales, observamos un aumento del 40% de las ofertas de cargas en perfecta armonía con las ofertas de camiones, cuyo crecimiento ha sido del 30%.

Por autonomías, Cataluña, Comunidad Valenciana y Andalucía, encabezan el ranking de principales orígenes de las ofertas publicadas en Wtransnet con destino nacional. Sin embargo, aquellas comunidades autónomas que presentan

“ Los principales receptores de mercancías españolas por carretera fueron en 2017 Francia, Portugal, Alemania, Italia y el Reino Unido. ”

un mayor crecimiento de la actividad, comparándola con 2016 y excluyendo territorio insular y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, son Extremadura, Murcia y Comunidad Valenciana, seguidas de cerca por Aragón, Cantabria y Galicia. Si bien es cierto, que en general, **todas las regiones españolas presentaron un crecimiento en torno al 40%**.

Transporte Internacional: resto de Europa

Mención aparte tienen los flujos de transporte entre el resto de países europeos, de cuyas estadísticas excluimos España. Durante el 2017 se publicaron **3.025.674 ofertas de cargas con origen y destino Europa**, un 24% de actividad res-

CARGAS DE EXPORTACIÓN 2017			
PAÍS DE DESTINO	OFERTAS DE CARGA	PARTICIPACION	VARIACION
Francia	258.925	44%	79%
Portugal	172.402	29%	67%
Alemania	48.593	8%	82%
Italia	43.261	7%	68%
Reino Unido	14.895	3%	54%
Bélgica	14.664	2%	84%
Holanda	13.442	2%	76%
Polonia	4.328	1%	47%
Suiza	3.664	1%	77%
RESTO	17.395	3%	60%



Lastres de un sector en la senda de la recuperación

El transporte de mercancías por carretera y la logística continúan, según confirman las cifras, en una senda de crecimiento que se inició hace cuatro años.

Siendo esta la realidad desde un enfoque macroeconómico, también lo es que, en sí misma, no es síntoma exclusivo que determine la competitividad, rentabilidad y buena salud del sector. Seguimos padeciendo lastres que condicionan los citados factores y que deben corregirse en 2018. Reseñemos algunos.

El discurso empresarial sobre la escasez de conductores cualificados tiene su causa en la pérdida de atractivo de la profesión por su pobre remuneración. Las empresas compensan la formación y cualificación de los conductores con: salarios a la baja, jornadas irregulares –sin compensación por exceso de jornada– y contratación de trabajadores de Europa del Este en condiciones muy precarias y por menos salario.

Esta es una realidad que dibuja un escenario poco alentador para un sector que pretende vestirse con los ropajes de la modernidad pero compitiendo con técnicas del siglo pasado. El transporte de mercancías por carretera debe depurar a aquellos que no aportan valor añadido al sector y están compitiendo deslealmente.

Otro de los objetivos debe ser la mejora de las condiciones de descanso que deben fomentar las empresas para sus

conductores, siendo más eficientes en la organización y programación de la carga de trabajo con el fin de que estos

El discurso empresarial sobre la escasez de conductores cualificados tiene su causa en la pérdida de atractivo de la profesión por su pobre remuneración: esta es una realidad que dibuja un escenario poco alentador para el sector.

profesionales puedan conciliar la vida laboral y familiar.

En el ámbito internacional, exigir a los Estados miembros de la UE una dotación mayor de infraestructuras y servicios para aquellos profesionales del transporte que se ven obligados a realizar una parada de 45 horas fuera de sus domicilios, haciendo compatible un mejor descanso con la necesaria vigilancia de la carga transportada; en definitiva, más áreas de servicio: perimetradadas, vigiladas y con instalaciones de restauración y hospedaje.

Por último, dos objetivos que son recurrentes en nuestra estrategia sindical: la unificación de criterios en los diversos convenios de transporte por carretera que conviven en nuestro país y, sobre todo, negociar un marco normativo de ámbito estatal para el sector logístico que reconozca, definitivamente, las particularidades de esta actividad específica.

CARGAS OFERTADAS POR COMUNIDAD AUTÓNOMA 2017

COMUNIDAD AUTONOMA	CARGAS	VARIACION
Cataluña	375.418	16%
Comunidad Valenciana	359.826	15%
Andalucía	245.030	10%
Castilla y León	234.392	10%
Madrid	233.213	10%
Castilla La Mancha	202.371	8%
País Vasco	185.108	8%
Aragón	160.259	7%
Galicia	90.157	4%
Murcia	77.075	3%
Navarra	74.757	3%
Asturias	59.503	2%
Extremadura	49.791	2%
Cantabria	36.463	2%
La Rioja	30.108	1%
Islas Canarias	707	0,03%
Ceuta	370	0,02%
Islas Baleares	349	0,01%
Melilla	22	0,001%

pecto al ejercicio anterior.

Francia, Alemania e Italia encabezan la lista de principales ofertantes de cargas con destino el resto de Europa. Un escenario prácticamente idéntico si nos fijamos en qué países ocupan las primeras

tercer lugar.

Disponibilidad de camiones

En 2017 se ofertaron en la Bolsa de Cargas de Wtransnet 3.453.883

“ Los camiones ofertas con origen y destino en España ha crecido un 29% en 2017 hasta sumar un total de 3.453.883 en todo el ejercicio. ”

posiciones como destino de cargas comunitarias. **Francia y Alemania** vuelven a estar en la cabeza mientras que, en esta ocasión, sería Portugal quien ocupa el

camiones con origen y/o destino España. Una cifra que ha supuesto un 29% más que en 2016.

Del total de vehículos disponibles,

el 29% se ofertaron para rutas internacionales de salida hacia Europa o en la ruta inversa, de vuelta a España, mientras que el 71% restante se reservó para rutas nacionales. El crecimiento interanual tanto para el mercado interior como para el intra-comunitario ha sido del 30%.

Los camiones españoles, según las ofertas publicadas en la bolsa, salieron preferiblemente hacia **Portugal, Francia y Alemania**, en este orden, con un crecimiento medio de las ofertas del 16% en estas rutas.

En las rutas inversas, **Francia, Alemania y Portugal**, seguido de cerca por Italia, acumularon el mayor número de ofertas de camiones con destino España. □

CRECIMIENTO POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

COMUNIDAD AUTONOMA	VARIACION
Extremadura	68,0%
Murcia	56,0%
Comunidad Valenciana	50,0%
Andalucía	45,0%
Aragón	45,0%
Cantabria	43,0%
Galicia	42,0%
Ceuta	42,0%
Cataluña	42,0%
Castilla la Mancha	40,0%
País Vasco	38,0%
Madrid	33,0%
Navarra	32,0%
Castilla y León	29,0%
La Rioja	27,0%
Asturias	11,0%
TOTAL	40,0%





El mercado de vehículos industriales en España en 2017

Los vehículos de menor tonelaje tiran del mercado español de vehículos comerciales e industriales en una clara señal de la pujanza del comercio electrónico y la paquetería.

El mercado español de vehículos industriales y comerciales ha vivido un **2017 sin grandes movimientos**, pese a que el sector del transporte y la logística parece haber superado la crisis económica y tiene buenas perspectivas de crecimiento, a tenor de los datos macroeconómicos.

Sin embargo, parece como si **las empresas de transporte de mercancías no se estuvieran lanzando a renovar y ampliar flota**, limitándose a mantener un crecimiento orgánico, algo que es especial-

mente llamativo en los segmentos de mayor tonelaje.

En este sentido, **elementos coyunturales como los cambios en el límite de flota mínima** para acceder al mercado de transporte o la **indefinición en torno a las 44 toneladas** no ayudan a que exista un marco estable para las inversiones en flota.

Así mismo, parece como si el sector estuviera **esperando a una recuperación plena de la construcción**, uno de los motores tradicionales para el sector del transporte y que, pese al espectacular

aumento de matriculaciones en términos porcentuales, todavía está lejos del techo alcanzado en 2007.

Sin embargo, **en vehículos comerciales y camiones dedicados a la distribución y el reparto urbano sí que se ha notado una mayor alegría inversora** a lo largo de 2017, una tendencia que es achacable, sobre todo, a dos factores.

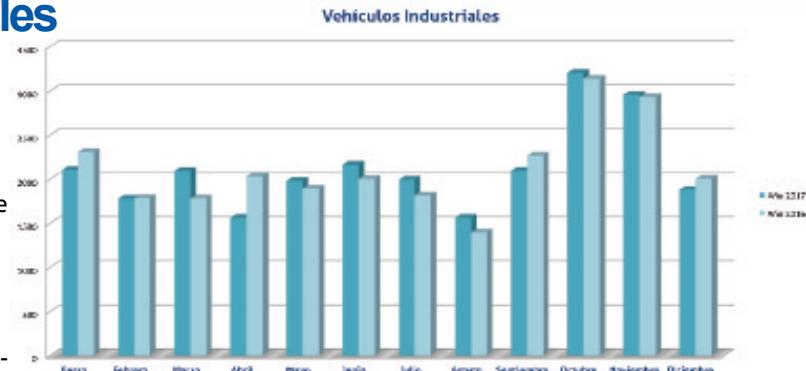
Por un lado, a la recuperación del consumo de las familias y, por otro, al auge del comercio electrónico que está **timando de la actividad de distribución de paquetería en las ciudades**. □

Vehículos Industriales

El mercado de vehículos industriales se ha mantenido **estable** en 2017, con un mínimo ascenso del 0,1% hasta las 25.361 unidades, siendo el segmento de **los camiones ligeros el que mayor crecimiento ha registrado**.

Por el contrario, las matriculaciones de camiones medios apenas han aumentado y las de los vehículos de más de 16 toneladas, muestran un ligero descenso. Estas cifras resultan preocupantes en comparación con las de 2016, cuando el número de unidades matriculadas repuntó un 10,9%, con 25.348 en total.

De cara a 2018, el año ha arrancado con un incremento del 7,5% en el ámbito de los vehículos industriales, un dato muy positivo si se compara con el de enero de 2017, cuando las ventas cayeron un 8,6%.



Camiones Ligeros

El segmento de los camiones ligeros **ha aumentado un 3,6% en el año 2017**, un hecho muy llamativo si se tiene en cuenta que las tractoras han hecho descender los resultados de los vehículos pesados y los camiones medios apenas han logrado superar por la mínima los datos de 2016.



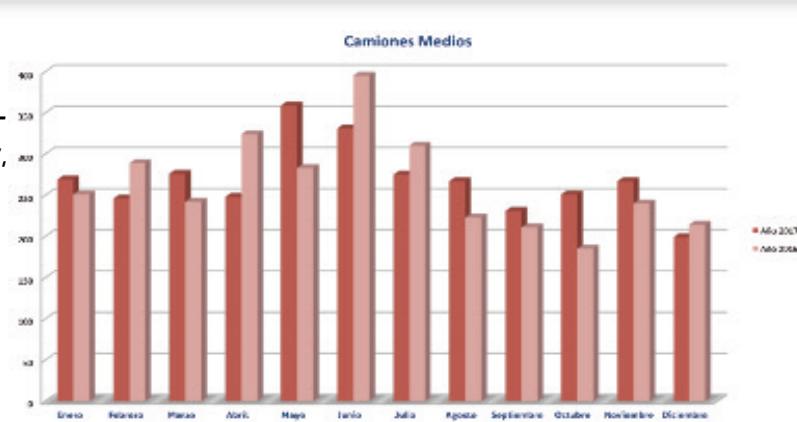
En total, **se han matriculado 1.171 camiones ligeros frente a los 1.130 del año anterior**, siendo Mercedes el fabricante que más ha vendido a lo largo del año, con 476 unidades.

Le sigue Iveco, con 324 vehículos de este tipo matriculados, un hecho representativo, dado que sus ventas en este segmento han crecido un 24,62%. Nissan, en tercera posición, ha entregado 111 unidades, un 10,48% menos que en 2016.

El primer mes de 2018 se ha saldado con un destacado avance del 48,6% en las matriculaciones, que auguran buenos tiempos para los camiones ligeros.

Camiones Medios

Los camiones medios han logrado un **crecimiento de apenas el 0,5% en el año 2017**, llegando a las 3.209 unidades. El resultado es especialmente negativo para este segmento, tras lograr un aumento del 25,5% en las matriculaciones en el año 2016.



Iveco ha sido el principal protagonista, con **1.642 unidades vendidas a lo largo de todo el ejercicio**, que marcan un ligero ascenso del 0,12%.

Su cuota de mercado supera el 50%, muy por encima de la de Mitsubishi, el segundo fabricante más destacado, con 305 vehículos matriculados, que por otro lado, suponen un crecimiento del 70,39%. En tercer lugar, Mercedes, que ha vendido 301 vehículos, un 7,95% menos que en el ejercicio anterior. **En enero de 2018**, este segmento ha registrado un fuerte declive, con un 9,3% menos de unidades matriculadas, que contrasta con el aumento del 6,7% con el que inicio 2017.



2018 será un año de transición

Después de una caída del mercado de semirremolques del 13%, 2018 se presenta como un año de transición, en el que los frigos vayan perdiendo protagonismo, a favor de la carga general y del resto de las especialidades.

El año 2017 ha finalizado con 13.857 matriculaciones de remolques y semirremolques industriales de más de 12 toneladas, con un descenso respecto al año anterior de 2.085 unidades, un -13,1%.

Las previsiones a comienzos del año eran de estar por encima del nivel de 14.000, con una bajada más moderada que se ha ido acelerando según avanzaba el año.

Por segmentos, el descenso más apreciable es el del vehículo frigorífico, con una caída de 1.374 unidades menos, que equivale al 66% de toda la bajada global. A pesar de eso, el año se ha cerrado con algo más de 4.000 unidades, que es el tercer año histórico más alto después de 2015 y 2016.

El mercado frigorífico llevaba varios años con cifras excepcionales que tenían que volver a la normalidad, por lo que esta bajada no es un desplome, sino una vuelta hacia las cifras lógicas, teniendo en cuenta nuestro parque de vehículos y la tasa de reposición habitual.

Otros tipos se reparten el otro 33% de la bajada: 5.129 lonas (-14%), 765 cisternas (-9%) y 830 portacontenedores (-5%). En el lado positivo se sitúan el resto de tipos: 330 plataformas (+56%), 703 furgones (+3%) y 1360 basculantes (+18%).

La carga general, que hace años se transportaba mayoritariamente en lonas, se ha diversificado con el aumento de otros tipos como furgones y portacontenedores. La bajada de las lonas hay que compensarla con estos otros para ver la evolución de los vehículos generalistas.

Por trimestres, la evolución de las matriculaciones ha sido de descensos progresivos. El primero empezó subiendo un 3,4%, mientras el segundo bajó un -8,8%. El primer semestre quedó en -2,9%, que era la tendencia prevista a principios del año, aunque ligeramente a la baja.

En el tercer trimestre se acentuó la caída con un -12% y en el cuarto con un acusado -28%, influido por la bajada del frigo en los últimos meses. Al final, el segundo semestre ha quedado con un -21,66%, muy por debajo de las previsiones iniciales.

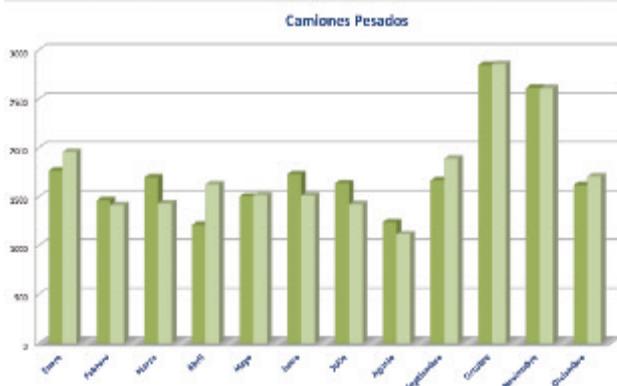
Los fabricantes integrados en ASFARES han aumentado su cuota en 0,7 puntos y representan ya el 68% del total de matriculaciones, un 89% de la cuota de matriculación nacional y el 93% de la producción, con cifras crecientes en exportación.

La buena noticia es el aumento de la cuota nacional, ya en el 70%, siete puntos por encima de la de hace tan sólo dos años. Esto está causado tanto por el descenso de los frigos, como por el aumento en la cuota nacional en estos vehículos.

Por otra parte, los fabricantes integrados en ASFARES han aumentado su cuota en 0,7 puntos y representan ya el 68% del total de matriculaciones, un 89% de la cuota de matriculación nacional y el 93% de la producción, con cifras crecientes en exportación.

La previsión para los primeros meses del año es de descensos en la misma línea que los últimos meses, pero suavizados por el final de la temporada de frigoríficos. La matriculación podría caer en torno al -10% inicial, para ir recuperándose según avance el año. La previsión es de ir acercándose progresivamente al nivel de 2015 o 2017.

Camiones Pesados >16 Tn

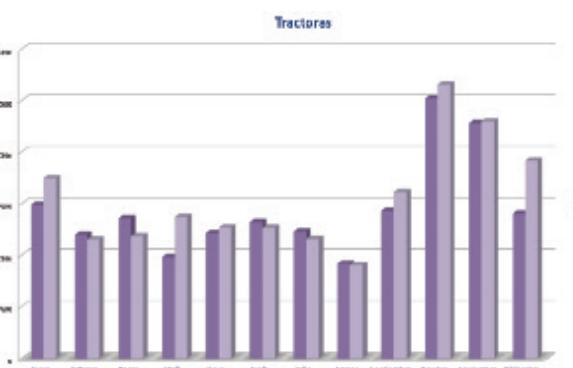


Las matriculaciones de vehículos pesados, de más de 16 toneladas, **han disminuido ligeramente en el ejercicio 2017**, debido al retroceso del 4,3% en el segmento de las tractoras, que ha arrastrado el acumulado del año a niveles negativos.

No obstante, **los rígidos de obra han registrado un fuerte incremento del 66,9%** hasta las 559 unidades, seguidos por los rígidos de carretera, cuyas matriculaciones han repuntado un 20,3%, superando las 3.000 unidades.

En 2017, se han entregado 20.981 vehículos pesados frente a los 21.026 del ejercicio anterior, con Iveco al frente de los rígidos de carretera y las tractoras, mientras MAN encabeza el segmento de rígidos de obra.

Tractoras



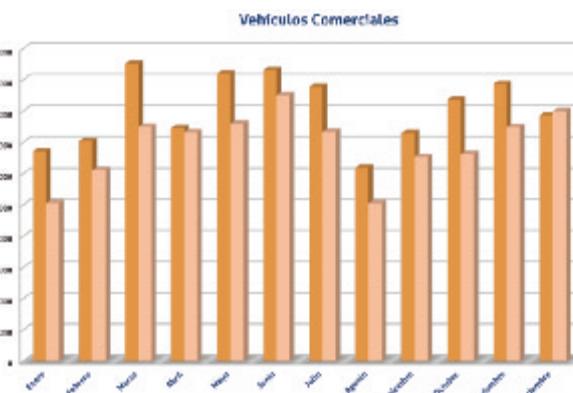
En el año 2017, se han matriculado **17.358 tractoras, un 4,3% menos que en el año anterior**, cuando se alcanzaron las 18.145.

La caída ha sido especialmente notoria en meses como enero, abril, septiembre y diciembre, llegando además a situarse las matriculaciones en los meses de abril y agosto por debajo de las 1.000 unidades, coincidiendo con las vacaciones de Semana Santa y las de verano.

Iveco, con 3.029 vehículos matriculados, encabeza el ranking en este segmento, en el que ha logrado un 17,45%

de cuota de mercado. En segundo lugar, se encuentran Scania, 2.771 vehículos entregados que suponen una cuota del 15,96%, mientras que Volvo, con 2.768 unidades, ocupa el tercer puesto.

Vehículos Comerciales



En el año 2017, se han matriculado en España **193.239 vehículos comerciales**, lo que representa un incremento del 16,2% respecto a 2016, cuando se vendieron 166.311 unidades.

Esto permite hacer una **valoración muy positiva del mercado**, en el que las entregas de furgones han repuntado un 23,8% y los comerciales ligeros, un 11,9%. De hecho, de todas las categorías, **el único segmento que ha registrado un descenso en sus matriculaciones ha sido el de las furgonetas**, con una pronunciada caída del 13,3%.

El ejercicio 2018 ha comenzado con un incremento del 16,8% en el área de los vehículos comerciales hasta las 15.673 unidades, una evolución menos destacada que la del primer mes de 2017, cuando las ventas de este tipo de unidades aumentaron un 32,6% hasta las 13.418.

Entre las marcas más vendidas despiutan, por este orden, Citroën, Peugeot, Renault, Ford y Volkswagen.



Pasión por los vehículos de transporte del siglo XXI

Hemos cerrado el ejercicio 2017 con unos grandes resultados, siendo un año más la marca de semirremolques líder en España. Ante la sensible bajada de mercado, Lecitraler se ha reforzado y ha obtenido más de un 25% de cuota de mercado, lo que significa la mejor valoración de nuestros productos por parte del mercado. Aprovecho la ocasión para agradecer la confianza de todos nuestros clientes.

Para este año 2018, dimensionamos el mercado en cifras similares al año pasado, con unas previsiones de alcanzar las 14.000 unidades matriculadas. Los indicadores económicos arrojan estabilidad en la economía y ésta se proyecta en nuestro sector. Los semirremolques que en el 2018 tendrán un papel nuevo destacado son los basculantes y los vehículos adaptados para la distribución en la última milla como los City Trailer.

Los semirremolques de Lecitraler evolucionan con las nuevas demandas de cargadores y transportistas. Adaptamos en todo momento de manera ágil, eficaz y flexible nuestros productos para generar beneficios a nuestros clientes. El exponente más claro y reciente de ésto es nuestro semirremolque Linktrailer, el más valorado para la configuración de conjuntos euro-modulares o megacamiones. El semirremolque Linktrailer nos ha puesto en una situación privilegiada, participando en la inmensa mayoría de estos conjuntos. Y es un claro ejemplo del propio carácter de Lecitraler: innovación, servicio y con la mirada puesta siempre en las necesidades de nuestros clientes.

Los semirremolques Lecitraler ya son una realidad en mejores taras (Frigorífico aligerado, Lonas y Portabobinas ultra-aligerada), versatilidad de las carrocerías (diferentes variantes de nuestra carrocería Lonas Multipunto, Lonas de apertura rápida), múltiples opciones de personalización (pisos reforzados, nuevas traseras y pilotos,...) y sistemas de aseguramiento de la carga óptimos para los requerimientos actuales. Además nos consideramos los mejores integradores, capaces de incorporar a nuestros semirremolques la mejor opción para el cliente en conectividad, ejes, neumáticos, etc., obteniendo el semirremolque más adaptado y tecnológico.

El papel destacado de Lecitraler es saber escuchar y materia-

lizar las nuevas demandas en semirremolques más competitivos y rentables. Nuestra red comercial, con dilatada experiencia, es el mejor asesor del mercado. Y lo completamos con lo que llamamos '*Experiencia Lecitraler*', con la que ponemos a

Los semirremolques que en el 2018 tendrán un papel nuevo destacado son los basculantes y los vehículos adaptados para la distribución en la última milla.

disposición de los clientes seis bases propias de Sevicio Post-venta en Madrid, Valencia, Sevilla, Barcelona, Zaragoza y Lyon, y más de 250 personas dedicadas solo a SPV, que acompañan la vida de nuestros semirremolques, ampliando esta oferta siempre a la totalidad de semirremolques de otras marcas que tengan nuestros clientes. Una experiencia mucho más amplia que la mera compra que nos hace únicos en la relación con el cliente.

Con unas matriculaciones de 5.129 lonas en el 2017, alcanzamos un 33,43 % de cuota de mercado, año tras año con una mayor presencia. Lo más destacado para nosotros ha sido el elevado número de nuevos clientes que hemos conseguido a lo largo del año. El mercado se ha comportado de forma estable pues, aunque en el mercado ha registrado un decrecimiento del 14%, estamos en cifras superiores al año 2015. por todo ello, estimamos un volumen de mercado para el presente año similar al 2017.

Tras dos años de matriculaciones por encima de los 5.000 frigoríficos, el mercado ha vuelto en el 2017 a cifras más correctas en cuanto a dimensión del mercado, y para el año en curso estimamos que no serán superiores a las 4.200 unidades. Lecitraler ha obtenido el 17,84% de cuota, consolidando nuestra presencia con un crecimiento sostenido desde hace más de siete años.

Sin duda, disfrutamos con pasión de nuestro trabajo y encantados de fabricar los vehículos para el transporte del siglo XXI.



El mercado español de semis se frena en seco en 2017

Tras cuatro años de crecimiento continuado en las matriculaciones de semirremolques, el mercado español de semis ha registrado un descenso anual del 13% en 2017, fruto de un sector que no ha registrado un incremento de sus precios acorde con el aumento de su actividad y que, por lo tanto, congela la inversión.

El mercado español de semirremolques vivió un mal 2017, pese a que el sector del transporte de mercancías por carretera vió cómo se incrementaba su volumen de actividad un 9,6%, hasta alcanzar un total de **366,15 millones de toneladas por carretera**.

Según los datos facilitados por la Asociación de Fabricantes de Remolques y Semirremolques Asfares, la matriculación de remolques y semirremolques de más de 12 toneladas en 2017 ha sido de **13.857 unidades**, que equivale a una caída del 13%, con respecto a las 15.942 unidades del año anterior.

El dato refleja de manera elocuente también el hecho de que **los precios de los servicios de transporte apenas han**

crecido un 0,14% en todo 2017, lo que se traduce en un retraimiento de la inversión, así como en un envejecimiento de la flota española de transporte.

De igual modo, el registro del mercado español de semirremolques en 2018 también refleja, aunque de manera amplificada, el descenso que se ha producido en la venta de tractores, que, como se ha dicho en páginas anteriores, también retrocedió un 4,3% anual.

En cualquier caso, parece como si al mercado español de vehículos industriales le faltara el impulso del sector de la construcción para volver a los crecimientos anteriores a la crisis.

Los fabricantes nacionales representan un 69,7% de cuota de mercado, que refleja un incremento del 4% más que

hace un año, el 77,3% de la matriculación nacional y el 93% de la producción.

Tras cuatro años de crecimiento continuado en las matriculaciones, con un incremento en este período del 266%, definitivamente **en 2017 se ha truncado esta tendencia alcista**.

La evolución a lo largo de todo el ejercicio ha sido a la baja y con grandes diferencias trimestrales. En el primero el resultante total se mantuvo un 3,4% por encima, si bien el retroceso del 8,8% en el segundo no auguraba nada bueno.

Estas malas perspectivas se confirmaron, con **caídas del 12% en el tercero y del 28% en el cuarto**, así como con descensos superiores al 30% en los meses de noviembre y diciembre.

En el acumulado interanual, se ha pasado de un resultado positivo del 15,93% en enero, a un inapelable 13,08% final de año, en una serie men-

“ Los fabricantes nacionales de semirremolques representan un 69,7% de la cuota de mercado, con un 77,3% de las matriculaciones de semis y un 93% de la producción. ”

(sigue en página 55)



2018 será un año de corrección para el mercado de los frigos

La valoración que hacemos desde Sor Ibérica, del mercado español de semirremolques frigoríficos tras varios años de crecimientos continuados, es que se trata de un segmento que ha experimentado un descenso en 2017, con un fuerte retroceso en el mes de diciembre, que ha dejado el acumulado del año en un volumen total de 4.030 unidades, lo que equivale a una caída del 25,43% con respecto a 2016.

Sin embargo, pese a esta importante caída, el primer mes de 2018 ha servido para recuperar algo de terreno, aunque las matriculaciones de frigos en dicho mes seguían retrocediendo casi un 9% frente al primer mes de 2017.

A nuestro juicio, ha sido la conjunción de diferentes factores relacionados tanto con el incremento de los costes de producción como con el imparable crecimiento de las matriculaciones en este segmento en los últimos años, los que pueden ayudar a explicar esta tendencia a la baja, pese al buen momento que atraviesa la actividad de los sectores productivos y en particular, el de la exportación de frutas y verduras, que suelen tirar de las ventas de nuevas unidades.

A este respecto, los precios de las materias primas que se utilizan en la fabricación de los frigos han evolucionado al alza con fuerza en los últimos doce meses. De forma muy especial, los precios internacionales de los aislantes que se utilizan en la fabricación de los paneles de los frigos, han crecido por encima del 50% debido, sobre todo, a las consecuencias del huracán Katrina en las plantas de producción de los Estados Unidos.

También el acero ha experimentado un fuerte tirón en los precios al comienzo de 2018.

Además otros componentes de los equipos han experimentado incrementos en los costes, como es el caso de los neumáticos, cuyos precios se han multiplicado por tres a lo largo de 2017.

También en el último año se han producido modificaciones en los gases que utilizan los equipos de frío que incorporan los frigos. Esto junto con la obligatoriedad que hay ahora de presentar certificado de fugas de fábrica, ha redundado inevitablemente en un alza en el precio final.

El aumento de costes ha hecho que la demanda de frigos se contenga y que incluso se alarguen los ciclos de vida útil de las unidades, ampliando los períodos de amortización.

En definitiva, todos estos factores han presionado al alza en los costes de producción de los frigos, que a su vez se han trasladado a los precios de venta, que han subido 10.000 euros de media desde final de año y hasta primeros de marzo.

Como es fácil de suponer, estos aumentos de costes han producido una contención en la demanda de nuevas unidades y que incluso se alarguen los ciclos de vida útil de los semis, ampliando el período de amortización, lo que, en nuestra opinión, se ha reflejado en un volumen menor de matriculaciones, pese a que en estos últimos años se ha venido observando una progresiva migración en el uso de semirremolques frigoríficos para el transporte de carga seca, dada su mayor versatilidad y seguridad.

En este sentido, el sector farma, afectado por las nuevas prácticas de GPD con nuevos requerimientos de transporte con control de temperatura y su alto valor, se ha trasladado al segmento del transporte, con un incremento en la demanda de nuevas unidades para este segmento.

Las previsiones parecen indicar que el mercado español de semirremolques frigoríficos se contraerá este 2018 hasta situarse en el entorno de las 3.500 unidades, por debajo de las 4.030 registradas en 2017, con lo que serán dos años consecutivos de caídas fuertes tras varios años de crecimiento acumulado en este segmento.

LOS 10 PRIMEROS FABRICANTES DEL MERCADO ESPAÑOL DE SEMIRREMOLQUES

FABRICANTE	2017	2016	VARIACION %
Lecitraler	3.496	3.840	-8,96
Schmitz Cargobull	2.709	3.503	-22,67
Krone	1.559	2.085	-25,23
Sor Ibérica	832	957	-13,06
Guillén	537	639	-15,96
Tisvol	536	532	0,75
Granalu	461	381	21,00
Chereau	363	457	-20,57
Lamberet	224	408	-45,10
Parcisa	234	263	-11,03
MERCADO TOTAL	13.857	15.942	-13,08

sual que indefectiblemente **ha ido perdiendo fuelle mes tras mes**, a medida que avanzaba el ejercicio.

El mercado por segmentos

Por tipos, el año se cierra con 5.129 **lonas** (-13,08%) y con 4.030 **frigoríficos** (-25,43%). Solo estas dos categorías, que representan el 66% del mercado total, han acumulado unas caídas que superan el cómputo final.

En el resto de categorías, las 330 pla-

taformas (+56%), 703 furgones (+3%), 1.360 basculantes (+18%), 765 cisternas (-9%), y subidas en el resto de tipos (+48%) contribuyen a **maquillar, sólo levemente, el batacazo del mercado español de semirremolques en 2017**.

La caída de los frigos, por encima del 25%, a pesar de ser el tercer año más alto tras 2016 y 2017, con niveles superiores a antes de la crisis, arrastra a todos los especialistas en este segmento, particularmente a Krone, que se deja un 36,7% en el ejercicio, y a Schmitz Cargo-

bull, que cae un 30,9% anual.

Por provincias, **Valencia** se sitúa en primer lugar con 1.472 unidades (-11%), seguida por **Barcelona** con 1.054 (-29%), **Madrid** con 852 (-18%), Murcia con 824 (-2%) y **Zaragoza** con 741 (-17%).

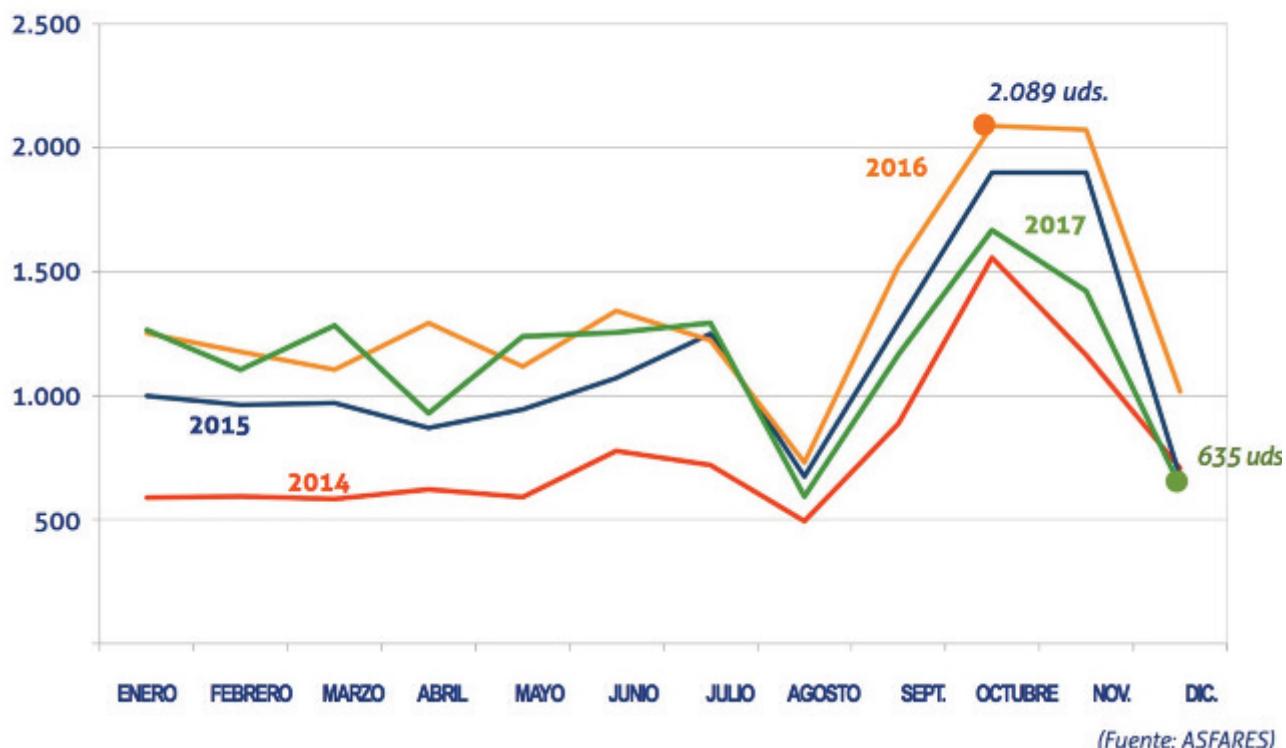
En cuanto a los fabricantes, **Lecitraler** ocupa nuevamente el primer lugar con un total de 3.496 unidades y una cuota de 25,2%, a pesar de lo cual cae 'sólo' el 9%. Le sigue **Schmitz** con 2.709, que encaja una contundente caída del 22,7%.

Tan solo **Kögel**, que crece un 161,2%, **Granalu** (+21%), **Farcinox** (+3%) y **Tisvol** (+0,8%), terminan por encima de sus cifras del 2016.

Según las previsiones de Asfares, "para los primeros meses del 2018 se continuará con ligeros descensos, que se irán estabilizando según avancen los meses y que acabarán en cifras similares a 2017".

En definitiva, el mal comportamiento del mercado español de semirremolques, así como los inputs recibidos en el primer trimestre indican que el mercado va a tener un comportamiento plano en 2018, o con un leve ascenso. □

Matriculación de remolques y semirremolques 2017





Los puertos, ante la revolución industrial 4.0

Los retos a los que se enfrentan el transporte marítimo, los puertos, y las cadenas logísticas en que estos se incardinan, son cuestiones ya presentes en los debates directa o indirectamente, y que influirán tanto en el futuro de las infraestructuras, del transporte y de la logística. Me refiero a la sostenibilidad, el medioambiente y el desarrollo de nuevas tecnologías, y cómo influyen en el desarrollo del sector. Los puertos se encuentran en una situación inmejorable para afrontar los retos que se plantean en el futuro inmediato. Es prioritario que haya una concienciación de los sectores logísticos y empresariales en general sobre la influencia que puede tener la revolución 4.0 en la logística en general y en los puertos en particular, que forman parte de las cadenas logísticas.

La revolución 4.0 se apoya en tres pilares fundamentales. El primero es el cambio de los actuales modelos energéticos, basados en los combustibles fósiles, yendo, lógicamente, a un proceso de energías alternativas que sin duda es imparable. En segundo lugar, los expertos coinciden en que la nueva economía se apoya en los cambios en los parámetros de la logística y el transporte. Las prácticas actuales y estos nuevos modelos se basarán principalmente en la eliminación de la intermediación, este es un elemento fundamental que se apoya en el tercer pilar de la nueva economía 4.0 que es la completa digitalización. La descarbonización será un elemento fundamental en el transporte, con una incidencia especial en el transporte marítimo, que sería al equivalente a lo que la economía 4.0 define como cambio de los modelos energéticos.

El segundo pilar que mencionaba de la economía digital son los cambios en los modelos logísticos y de transporte que la UE, en el entorno marítimo y de la política marítima, cita en un ámbito de mejora de la competitividad del transporte y del intercambio modal, y en general de la competitividad de las cadenas de transporte. La evolución de este segundo pilar, lógicamente, va unida al desarrollo del tercer pilar, la digitalización. Pero en la reflexión que une el segundo pilar de la economía digital y la política marítima de la UE de lo que se trata es que, en un futuro, prácticamente se va a estar trabajando en aquellas cadenas logísticas en las que prácticamente la intermediación desaparecerá o se minimizará, y la idea es que básicamente, las cadenas logísticas evolucionen hacia una progresiva e intensa reducción del movimiento de contenedores vacíos. Ese es uno de los elementos fundamentales asociado a una mayor intensificación de las operaciones y servicios, y por

tantos, la minimización de la influencia de la infraestructura como tal. En este sentido, hemos pasado de hablar de intermodalidad de un corredor de transporte en el cuál la combinación de modos es la más eficiente, a hablar de "comodalidad", es decir, ya no hablamos de un corredor sino que hablamos de cadenas logísticas que se construyen de forma colaborativa entre los diferentes modos. Ahora hablamos de un nuevo concepto muy ligado a este esquema del segundo pilar de la economía digital, y el segundo pilar de la política económica europea, llamado

Es una prioridad que haya una concienciación de los sectores logísticos sobre la influencia que puede tener la revolución 4.0 en la logística y en los puertos.

"sincromodalidad", y esto significa que en cada nodo y en tiempo real podemos decidir cuál es el modo más eficiente en cada punto de la cadena logística, en función de dónde hay hueco, y como podemos rellenarlo de manera más eficiente. En el asunto de la competitividad de la cadena logística, pongo otra vez encima de la mesa los temas de automatización y robotización, que en algún aspecto, en algunos sectores de la economía son evidentes, como la fabricación de coches, y también se van a imponer sin lugar a dudas en la cadena logística en general. Así, desde hace años, existen terminales en el mundo completamente automatizadas.

Y el tercer punto, quizás el que afecta a todos los demás, aparte de los modelos energéticos, es la digitalización y por tanto la implantación de las nuevas tecnologías en todos los ámbitos, en la cadena logística por supuesto, y el ámbito de los puertos sin lugar a dudas. Estos son los retos que tenemos encima de la mesa, son muchos y nos obligan a estar absolutamente atentos a las nuevas implementaciones porque si no lo hacemos así nuestra actividad logística, y la portuaria en particular, pueden quedar fuera de los mercados, y por tanto no vamos a ser competitivos. Los puertos no deben mantenerse al margen de estas tendencias.

Puertos del Estado tiene mucho interés en estos temas, y por tanto seguiremos participando y colaborando en este análisis conjunto de lo que lo que está pasando y dado nuestro papel, el de los puertos, como incentivadores de la actividad económica, seguiremos trabajando junto con las Autoridades Portuarias para desarrollar e implantar nuevas tecnologías en la comunidad portuaria.

Especial Perspectivas 2018

Transporte marítimo



La reforma del régimen laboral en la estiba y el espectacular incremento de la inversión en conexiones ferroportuarias marcan la evolución del transporte marítimo de mercancías en un buen año para los tráficos del sistema portuario español, marcado, además, por el 25 aniversario de Puertos del Estado



Transporte Marítimo 2017

La reforma de la estiba protagoniza un año de gran intensidad para el sistema portuario español

El ejercicio 2017, en el que los puertos han seguido creciendo, ha estado marcado por el conflicto entre estibadores, patronal y Gobierno, así como por los grandes avances en cuanto a las conexiones ferroportuarias y las Autopistas del Mar. A nivel internacional, la entrada en servicio de las alianzas y el ciberataque sufrido por Maersk han sido clave para entender el transcurso del año.

El sector marítimo ha vivido un año agrio en 2017, ya que el **prolongado conflicto de la estiba** ha quitado protagonismo a las buenas cifras de los puertos españoles, que han visto como **el tráfico portuario ha crecido un 7%, hasta rozar los 545 millones de toneladas**, aunque en los meses de mayor tensión se han registrado caídas muy

destacadas en los de mayor movimiento, como Algeciras o Valencia.

Sin duda, la reforma de la estiba ha sido el centro de todas las miradas, **encañendando meses y meses de desencuentros entre el Gobierno, la patronal y los sindicatos.**

En 2014, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea condenó a España a reformar la actual normativa, pero a principios

del pasado año, las partes estaban aún muy lejos de llegar a un acuerdo.

En su primera reunión con Coordinadora, Anesco propuso recortes en las condiciones laborales de los estibadores, lo que chocaba frontalmente con las aspiraciones de la organización sindical, aunque no alteró la disposición de la Asociación a continuar con las negociaciones.



No se mostró tan partidario del diálogo el **Gobierno**, que a primeros de febrero convocó a la patronal y los sindicatos para **presentarles el Real Decreto Ley que aceleraría el proceso**.

Primeros anuncios de paros

La decisión provocó la ira de los estibadores, que se alzaron contra la reforma y anunciaron paros parciales para la última semana de febrero, que fueron desconvocados al aplazar Fomento el envío del **Real Decreto al Consejo de Ministros, que finalmente aprobó el texto el día 24**.

Los sindicatos, que seguían negoclando con Anesco, solicitaron que no fuera revalidado en el Congreso y convocaron una **nueva huelga en marzo para presionar a Fomento**, que denunció actos de sabotaje en los puertos españoles, asegurando que se estaba trabajando a un ritmo menor del pactado por convenio.

En los primeros días del mes se palpaba en el ambiente la **falta de apoyos del Gobierno**, que contaba con el beneplácito de la Comisión pero no lograba

convencer al resto de partidos políticos. Mientras tanto, los estibadores encontraban aliados en la oposición y en sus compañeros del resto del mundo.

El Ministerio seguía animando a las partes a negociar, mientras **los estibadores iban desconvocando los paros anunciados**. El 16 de marzo, el Congreso debatía sobre la posibilidad de ratificar la reforma, pero **Fomento no logró apoyos suficientes** y tuvo que sentarse en la mesa de negociación con patronal y sindicatos, que tenían muy clara su postura.

El Gobierno rechazó entonces el acuerdo alcanzado entre Anesco y las organizaciones sindicales, que planteaba que el Ejecutivo abonara a las empresas la diferencia entre un trabajador nuevo y uno subrogado. En Puertos del Estado alegaban, perplejos, que **"dos no pueden llegar a un acuerdo en el que pague un tercero"**.

Por el contrario, **el Ejecutivo aceptó la propuesta del mediador** en las reuniones de la reforma, que no fue recibida de tan buen grado por las otras partes. En cualquier caso, la pelota volvía a estar en el tejado de **Fomento, que repetía que la aprobación del Real Decreto era "inmediata"**. Tan inmediata que el 12 mayo, aprobó la nueva norma, avisando de que se tramitaría por vía de urgencia.

Los sindicatos presentaron un preaviso de huelga tras aprobación en el Consejo de Ministros, en un clima de tensión en los principales puertos de España, especialmente en el de **Algeciras, que volvería a ser la primera víctima del conflicto**.

Principio de acuerdo

Días después, desde los sindicatos informaban de un principio de acuerdo y decidieron dar dos semanas de tregua a la patronal. Sin embargo, **para el 1 de junio aún no habían logrado adoptar**

una postura común, con lo que decidieron ir finalmente a la huelga el 5 de junio.

Tanto Europa como el Gobierno solicitaron a los estibadores que retomasen el diálogo, pero la primera jornada de huelga llegó y logró un seguimiento total de los trabajadores. Los **paros en horas alternas volvieron a producirse los días 7 y 9 de junio**, ocasionando pérdidas de 12 millones de euros por jornada. Tampoco pudo evitar la patronal el de 48 horas consecutivas los días 14 y 15, aunque comenzó a estudiar la propuesta trasladada por los sindicatos.

Escisión en Anesco

La suya llegó el 20 de junio, pero no convenció a las organizaciones sindicales. **La falta de acuerdo llevó a la debacle de Anesco**, puesto que en plena huelga, los trabajadores no secundaron los paros en las terminales de aquellas empresas que habían aceptado sus condiciones.

Los estibadores desconvocaron tres jornadas de huelga para permitir su reestructuración, una vez conocidas las primeras salidas empresariales de la patronal, que asistía a una escisión en su seno, con la constitución de la **nueva Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias, Asoport**.

La victoria de **los sindicatos, que seguían el mantenimiento del 100% de los empleos, se produjo el 29 de junio**, 24 horas después de que el presidente de la patronal, Joaquín Coello, dejara el cargo, empujando a la reestructuración de la patronal.

El Gobierno tuvo que esperar a julio para recibir una buena noticia, ya que **el Tribunal de Justicia de la Unión Europea redujo la deuda a España** por no refor-

(sigue en página 60)

“ La reforma de la estiba ha sido el centro de todas las miradas, encadenando meses y meses de desencuentros que se prolongan aún en 2018. ”



Calendario sin reglamento

Llegó 2017 a su fin. Y aunque es una obviedad, como alguna vez nos pareció que ese momento era inalcanzable, me gusta recalcarlo. También llegó enero y febrero y hasta marzo de 2018 a su fin. Otra obviedad, pero como cuando imaginábamos estas fechas estábamos casi seguros de que íbamos ya a gozar, que nos toca, de un escenario estable, me parece interesante poner el acento en el calendario.

Seguimos con el almanaque en la mano. Los estibadores tenemos marcado en rojo el mes de mayo de 2017, en el que se aprobó en el congreso el RDL de reforma de la estiba y cuando el ministro de Fomento se comprometió a la aprobación del reglamento de desarrollo de esa Ley por vía de urgencia. Aseguró que llegaría antes de que acabara el año; aunque algunos, de sus mismas filas, vaticinaron que en septiembre estaría listo. En aquellos momentos pidió, De la Serna, a trabajadores y empresas que se pusieran de acuerdo, pues, según decía, era en el marco del convenio colectivo dónde se podían garantizar los puestos de trabajo, entre otras cuestiones.

También está rodeado en rojo el mes de junio de 2017, cuando cumplimos la petición del ministro, y patronal y sindicatos firmamos un acuerdo de disposición a la negociación del V Acuerdo Marco. Solo faltaba el texto del reglamento, que esperábamos para después del verano, para tener el marco normativo definido y poder culminar los pactos.

Los meses de septiembre a diciembre no tienen marcas, de ningún color.

Así finalizó el año.

Tras varias peticiones de información, por escrito, a comienzos de este ejercicio, tanto de patronal como de trabajadores, el Ministerio contestó que la tarea era ardua. No fue hasta bien entrado marzo cuando conocimos el texto del reglamento que había sido colgado en un lugar recóndito de la web del Ministerio, al que pudimos hacer alegaciones durante una semana.

Ahora lo que tenemos marcado en amarillo fluorescente es el mes de mayo de 2018. En ese momento los convenios de los puertos, algo más de treinta, deberían estar pactados, acorde al reglamento, y firmados. Si no, según dispone el RDL, entrarán en conflicto con la nueva norma.

El problema es que estamos en abril, queda un mes para agotar el plazo, y seguimos sin la aprobación del desarrollo normativo.

La firma de convenios colectivos también es tarea ardua; también tiene, como las normas jurídicas, sus trámites reglados y a eso hay que añadir, cosa que no ocurre con las leyes, un periodo indeterminado para desarrollar la concer-

¿Si el Gobierno no ha sido capaz de aprobar un reglamento, con un texto que ya tenía avanzado en los nueve meses que ya lleva consumidos, cómo espera que nosotros podamos tener convenios para todos los puertos en un mes?

tación que culmine con acuerdo. Si el Gobierno no ha sido capaz de aprobar un reglamento, con un texto que ya tenía avanzado, en los nueve meses que ya lleva consumidos, ¿cómo espera que nosotros podamos tener convenios para todos los puertos en un mes -suponiendo que viera la luz en estos días-, cuando los intereses de las partes son más complejos de compatibilizar, por lo tanto las diligencias a formalizar más largas?

Parece lógica y pertinente, pues, nuestra petición de alargar un año los plazos contenidos en el RDL. De este modo se cumpliría la finalidad de la norma, que no era otra que ofrecer a los sujetos legitimados doce meses para la negociación colectiva.

Esperamos que impere la profesionalidad, la cordura y la buena fe y solo tengamos que señalar en el almanaque el mes en el que celebremos, finalmente, que la estabilidad ha vuelto a nuestros puertos.

mar a tiempo el sector de la estiba, reduciendo los 24 millones de euros previstos inicialmente, únicamente a tres.

Ya a finales de septiembre, **los estibadores retomaron la negociación del V Acuerdo Marco de la Estiba con Anesco**, que llegaba a la mesa sin muchas esperanzas de que se cerrase un acuerdo con rapidez. **La situación se complicó con la intervención de Competencia**, que estudiaba abrir expediente sancionador a las partes, por lo que ha solicitado sus propuestas para estudiar si existen elementos que puedan atentar contra el libre mercado.

La amenaza de multa había paralizado, al finalizar 2017, las conversaciones. Desde CCOO, advertían de que el Gobierno había encontrado la manera de sentarse en la mesa de negociación.

2017 finalizó sin que Fomento adelantara el texto del futuro reglamento de desarrollo de la ley de reforma de la estiba, que no se conocería hasta bien en-

“ La gran mayoría de instalaciones portuarias en España han apostado en el último año por el desarrollo de sus conexiones ferroviarias, con gran éxito en algunos casos como el del puerto de Huelva con la terminal de Majarabique. ”

trado el nuevo año. Mientras, las explicaciones oficiales se referían a que se continuaba trabajando en el texto con varios Ministerios y la Comisión Europea.

En este contexto, **las sociedades de gestión de estibadores portuarios de los puertos de Cartagena, La Coruña, Ferrol-San Cibrao dejarán de prestar sus servicios**, tras finalizar el plazo fijado por el Real Decreto para que los accionistas de las Sagep decidan continuar o separarse.

Conexiones ferroportuarias

Aunque el grave conflicto en el sector ha dictado gran parte de la actualidad, no ha sido el único asunto que ha generado

preocupación en el sistema portuario nacional, que a final de año, **Puertos del estado celebraba los 25 años**, destacando los nuevos retos que se les presentan, como el de la descarbonización.

Para ello, la gran mayoría de instalaciones están apostando por el **desarrollo de sus conexiones ferroviarias**. Para el puerto de Huelva, este ha sido uno de los temas del año, ya que desde finales de 2016 ha estado rivalizando con el de Sevilla por la gestión de la terminal hispalense de Majarabique, que Adif adjudicó al recinto onubense.

Su éxito ha sido notorio, ya que en so-

(sigue en página 63)



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía. Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria. Juntos consolidamos Barcelona como el *smart-port* de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.



Panorama del sector marítimo y perspectivas a medio plazo

Después de un periodo de incertidumbre, en el que la mejora de la economía no terminaba de asentarse, a mediados de 2016 se inició un cambio positivo de tendencia. Éste parece haberse consolidado en 2017, año en el que, según la última actualización de las *"Perspectivas de la Economía Mundial"* del Fondo Monetario Internacional (FMI), el crecimiento mundial alcanzó un 3,7%. España creció un 3,1% y sigue siendo uno de los países que más crece entre las economías avanzadas.

No obstante, en dicho informe, el FMI identifica una serie de desafíos para el crecimiento de la economía mundial que también afectan al transporte marítimo, como son el aumento de la vulnerabilidad financiera, las políticas proteccionistas o aislacionistas, la inseguridad geopolítica o los fenómenos meteorológicos extremos.

Por otra parte, según la consultora Clarksons, en 2017 la demanda de transporte marítimo mundial registró el mayor crecimiento desde 2012, un 4,1% hasta los 11.600 millones de toneladas. En paralelo, la flota mercante mundial moderó su elevado crecimiento de los últimos años (6% anual acumulativo en el periodo 2006-2016) hasta un 3,3% en 2017, finalizando el año en unos 1.920 millones de tpm. En consecuencia, durante 2017 se han ido absorbiendo en algunos sectores parte de los excedentes de flota y los fletes se han ido recuperando, aunque poco a poco y con oscilaciones. Mantener esta tendencia positiva en 2018 pasa necesariamente por controlar el aumento de la flota, sobre todo en los portacontenedores y graneleros.

En el ámbito normativo, la aplicación de varios convenios medioambientales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que entraron en vigor en 2017 o lo harán en menos de dos años, va a exigir a todas las empresas navieras un esfuerzo de inversión y aumentos de costes operativos verdaderamente sin precedentes. En una situación tan poco propicia de los mercados de fletes, esto supone un enorme reto para los armadores.

En España, a la espera de datos definitivos sobre tráfico

portuario español, las últimas cifras disponibles son muy positivas. Entre enero y noviembre de 2017 el tráfico de mercancías en los puertos españoles aumentó un notable 7,7%, sobre el mismo periodo de 2016, y ello pese a los problemas derivados del conflicto de la estiba en los meses de mayo y junio. A final de año se habrá alcanzado un nuevo máximo histórico, posiblemente en torno a unos 540 millones de toneladas.

La aplicación de varios convenios medioambientales va a exigir a todas las empresas navieras un esfuerzo de inversión y aumentos de costes operativos verdaderamente sin precedentes.

Los armadores españoles recibirán en 2018 la entrega de 14 buques mercantes nuevos por valor de casi 870 millones de euros. Pero probablemente, sólo una parte de estos naveguen bajo pabellón español. Actualmente, algo más de la mitad de la flota de control español, tanto en número de buques como en tonelaje, está inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC). Pero, debido a su pérdida de competitividad frente a otros registros europeos, no es probable que las próximas incorporaciones opten preferentemente por la bandera española. Para ANAVE es prioritario reforzar la competitividad del REC, para aumentar la flota y el empleo de marinos españoles. Extremo que venimos proponiendo como un objetivo común para la Administración, armadores y organizaciones sindicales.

En resumen, gracias al esfuerzo e inversión de nuestros armadores, el sector marítimo español está creciendo, pero tendrá que hacer frente a importantes y muy costosos retos normativos. Además, cada vez es más urgente una profunda revisión del Registro Especial de Canarias, para que esa recuperación de traduzca también en un mayor crecimiento de la flota mercante de bandera española, que sitúe al sector marítimo español en el lugar que le corresponde en el ámbito europeo.



lamente unos meses la Autoridad Portuaria ya registraba el paso de 30 trenes mensuales, que espera que aumenten hasta 40. Asimismo, **invertirá 12 millones de euros** en su nueva plataforma intermodal, un proyecto que se extenderá hasta 2020 y permitirá al puerto convertirse en un importante nodo logístico en el sur de Europa. En 2017, se ha completado la mejora de la terminal en el Muelle Sur para su adaptación a trenes de 750 metros y la del foso de descarga de graneles sólidos.

En total, Fomento **ha corroborado una inversión de 1.418 millones de euros** para la accesibilidad de los puertos españoles, a través de un fondo del que se beneficiarán hasta 2021, entre otras, la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Sagunto, cinco terminales interiores y una por construir. También se beneficiará en parte el puerto de Barcelona, que ha subido su apuesta por el ferrocarril.

A esto se suman *nuevos convenios para la mejora de las conexiones ferroportuarias* que han firmado Puertos del Estado y Adif y que **afectan a las instalaciones de Algeciras, Huelva, Marín, Pasajes y Sevilla**. Por su parte, el Comité para la Distribución del Fondo de Compensación Interportuario ha aprobado la financiación de 53 proyectos con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, de los que la ma-

yoría corresponden a inversiones ferroviarias.

Otro proyecto a destacar es el de la terminal logística ferroportuaria de Pancorbo, Telof, que ha iniciado recientemente las operaciones intermodales, con la **llegada del primer tren de contenedores procedente del puerto de Bilbao**.

En la **Comunidad Valenciana**, el puerto de Alicante quedará conectado con el Corredor Mediterráneo por un tercer carril electrificado, mientras que el de Castellón destinará 37 millones a la mejora de su conectividad ferroviaria, a los que se sumará una inversión de 12 millones

de euros por parte de Fomento, que se repartirán entre el nuevo acceso ferroviario sur y el acceso viario provisional a la dársena Sur.

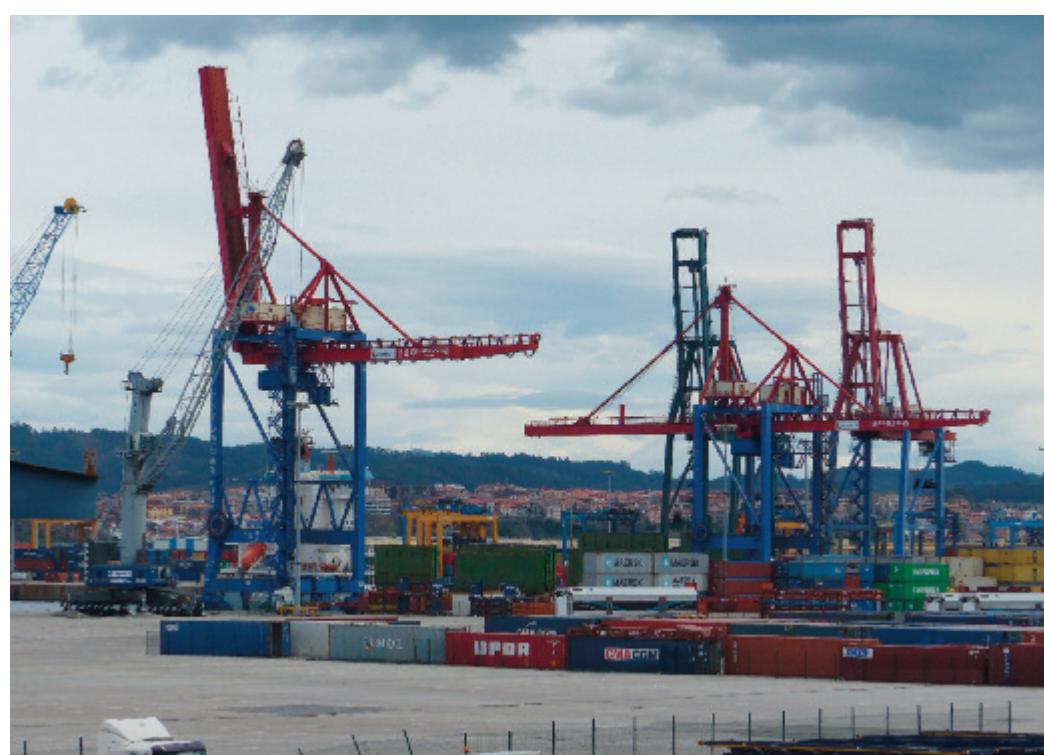
En su caso, la Autoridad Portuaria de Valencia, que sigue apostando por este modo de transporte, ya **ofrece bonificaciones para las operaciones que se realizan por ferrocarril**, con el fin de lograr una total integración entre el tren y el buque.

En Galicia, el puerto de Vigo, se está planteando llevar el ferrocarril a Bouzas a través del Parque Tecnológico de Valedares, el de Ferrol ha iniciado ya las obras del acceso al Puerto Exterior y el de La Coruña espera que el Gobierno financie el de Punta Langosteira. Por otro lado, el de Algeciras ha estrenado a finales de año un nuevo servicio ferroviario de Maersk para la **exportación e importación de mercancías entre Córdoba y el recinto gaditano**.

Avances portuarios

Tampoco se ha olvidado el sector portuario de las Autopistas del Mar, en un contexto de incertidumbre respecto a la

(sigue en página 65)





Más velocidad para el transporte marítimo de corta distancia

La reciente publicación del último Informe del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España, sugiere una reflexión sobre la evolución reciente, situación actual y futuro del TMCD en nuestro país. Lo que nos muestran las cifras del Observatorio es que el TMCD avanza en España, aunque probablemente a menor velocidad de la que sería deseable. Las importantes diferencias entre las dos fachadas, Atlántica y Mediterránea, requieren un análisis por separado.

Así, se observa que la fachada Atlántica, que sufrió una gran caída en el primer semestre de 2015, por la desaparición de las Autopistas del Mar de Gijón y Bilbao a finales de 2014, presenta una tendencia de recuperación sostenida, de tal forma que los datos del primer semestre de 2017, con un crecimiento de la demanda del 11%, indican que al final de 2017 se podrían haber recuperado los volúmenes anteriores a la caída. Por su parte, la fachada Mediterránea, con cifras muy significativas de demanda de TMCD (en torno a 9 millones tn/año), registró un descenso de su tráfico en 2016, que parece haberse recuperado en el primer semestre de 2017. La importancia de la relación con Italia en esta fachada, provoca que el descenso del tráfico en dicha relación repercuta en la cifra global, a pesar de la evolución positiva en otras relaciones. Las favorables cifras del primer semestre de 2017 tienen aún más valor si se considera que incluyen el periodo del conflicto de la estiba, a pesar del cual se han registrado crecimientos. Lo que no sabemos es lo que se hubiera crecido sin tal conflicto.

En conjunto el panorama global del TMCD en España es esperanzador: Un total de cinco AdM, demanda creciente, mayor penetración del modo carretera en el uso del marítimo (el caso de Italia, en que cerca de la mitad de los camiones de esta relación utilizan las AdM, es paradigmático)... Sin embargo, se requiere un esfuerzo adicional para impulsar un mayor y más rápido desarrollo del TMCD, especialmente teniendo en cuenta la normativa medioambiental de reciente o próxima entrada en vigor, que supone elevar los costes de operación del TMCD. Por ello, desde la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, promovemos la puesta en marcha de una serie de medidas que, de forma conjunta, constituyen un Plan de Impulso al TMCD, que queremos consensuar en un grupo de trabajo sobre Autopistas del Mar, que lideraremos en la Comisión de

Intermodalidad del Consejo Nacional de Transporte Terrestre, para elevarlo al Mº de Fomento.

- Apoyo de las instituciones públicas al desarrollo del TMCD, a través de un programa de incentivos tipo Ecobono, con la inclusión en las prioridades del programa europeo CEF incentivos a la oferta.
- Simplificación y agilización de los trámites aduaneros y de los servicios de inspección de mercancías en frontera, y asegurar su provisión fuera de horario, para impulsar el potencial aún por desarrollar del

El Transporte Marítimo de Corta Distancia avanza en España, aunque a menor velocidad de la que sería deseable.

TMCD en las relaciones con el Norte de África.

- Mayor flexibilidad y menores costes portuarios para los servicios regulares de TMCD, en atención a su elevado número de escalas, reducción de tasas portuarias, de tarifas de los servicios portuarios, mejora de la relación precio/prestaciones del servicio de estiba, facilitar el acceso a las exenciones al servicio portuario de practicaje.
- Apoyar y facilitar el cumplimiento del Convenio sobre Aguas de Lastre a los buques de TMCD, mediante la aplicación flexible del concepto de "misma zona de riesgo", acordada con países como Italia y Marruecos, para facilitar la concesión de exenciones a servicios regulares de TMCD, y extender los avales del Estado a las inversiones en instalaciones de equipos de tratamiento de aguas de lastre.
- Proponer en la OMI, desde la representación española, la conveniencia de una aplicación diferenciada de algunos Convenios al TMCD, con el fin de evitar efectos contraproducentes de las normas medioambientales. En el ámbito nacional, consultar a SPC Spain antes de apoyar o ratificar nuevos convenios internacionales o enmiendas a los existentes.
- Impulsar la implantación del Marco de Acción Nacional de combustibles alternativos en el transporte marítimo y facilitar apoyo financiero para la adaptación de los buques a los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad, mediante el mecanismo ya existente de los avales del Estado a la inversión de las empresas navieras españolas.
- Mantener en el Programa de Ayudas a la formación en el transporte, la formación relativa a la intermodalidad marítima.

reapertura de la que conecta Gijón con la ciudad francesa de Nantes. 2017 arranca con muchas expectativas, teniendo en cuenta el proyecto presentado por Transportes Riva, pero pronto se vieron diluidas ante la falta de garantías que aportaba, tanto a la comunidad asturiana como a las entidades bancarias. Sin embargo, esto no frenó las aspiraciones de Puertos del Estado, que encargó un estudio sobre la viabilidad de esta infraestructura para poder solicitar financiación europea, que confirmaba el interés de al menos una naviera en esta conexión.

En lo que se refiere a la Autopista del Mar entre Vigo y Nantes, la Autoridad Portuaria ha otorgado una **concesión por 35 años a Suardíaz**, que cubre actualmente esta línea, para la ocupación de una nave con destino a este tipo de actividades. La naviera, que ofrece una salida adicional desde el mes de octubre hacia la instalación gala, ha ampliado sus servicios, con una nueva conexión hacia Tánger-Med. En lo que respecta a la Autopista del Mar entre Barcelona y Civitavecchia, en Italia, ambos puertos recibirán fondos europeos para reforzarla, en el marco de la convocatoria Conectar Europa.

En otro orden de cosas, el puerto de Vigo sigue buscando una solución a sus problemas en el Puesto de Inspección Fronterizo, PIF, donde **el excesivo celo de los inspectores está provocando el desvío**



“Puertos del Estado parece interesado en la reapertura de la autopista del mar que conecta Gijón con Nantes, que ya estuvo operativa entre 2010 y 2014.”

de las mercancías a otros recintos portuarios, como el de Leixões, en Portugal, y situándolo como un puerto caro y lento. La Autoridad Portuaria ya ha advertido a los concesionarios de instalaciones frigoríficas de que tomará medidas contra los que desvíen sus tráficos.

Un informe encargado por el puerto ha concluido que un 95% de las empresas ha sufrido **incidentes significativas en las inspecciones** de los últimos meses, una situación que ha llevado también a la

Comisión Europea a realizar una auditoría sobre los procesos documentales.

Todo esto ha llevado a la instalación portuaria a decidir **ampliar sus competencias, con la Ley de Puertos en la mano**, y coordinar directamente el PIF, salvo que haya una oposición expresa por parte del Ministerio de Sanidad.

Otro asunto destacado ha sido la adjudicación a Concasa de la terminal de con-

(sigue en página 66)





tenedores de Cádiz, que estará plenamente operativa en el año 2020. En cambio, para el puerto de **Algeciras, el primero de España en tráfico de mercancías**, que un año más ha superado los 100 millones de toneladas, la adjudicación de la terminal de contenedores de Isla Verde sigue siendo un dolor de cabeza. Por quinta vez ha tenido que ampliar el plazo de presentación de ofertas, esta vez hasta el 31 de enero de 2018.

La instalación gaditana, que prevé unas inversiones de 56 millones de euros para

reducido un 6,5%, pero el número de buques que operan ha repuntado un 1,3% y su capacidad un 5,3%.

El sector sigue avanzando hacia la consolidación y prueba de ello es la **fusión de las líneas de contenedores de NYK, MOL y K-Line bajo la marca Ocean Network Express**. A esto se suman varias operaciones, como la compra de Hamburg Süd por parte de Maersk o la adquisición de Merkosul en el caso de CMA-CGM, que también ha agrupado a sus subsidiarias MacAndrews y OPDR bajo una sola marca.

“En octubre se confirmó la venta de Trasmediterránea por Acciona a Naviera Armas por un monto de 260, aunque la operación todavía está pendiente de la decisión de Competencia.”

2018, también ha sido testigo de la compra de Total Terminal International Algeciras, TTIA, por parte de la naviera surcoreana Hyundai Merchant Marine en octubre, el mismo mes en que **se ha confirmado la venta de Trasmediterránea a Naviera Armas** por 260 millones.

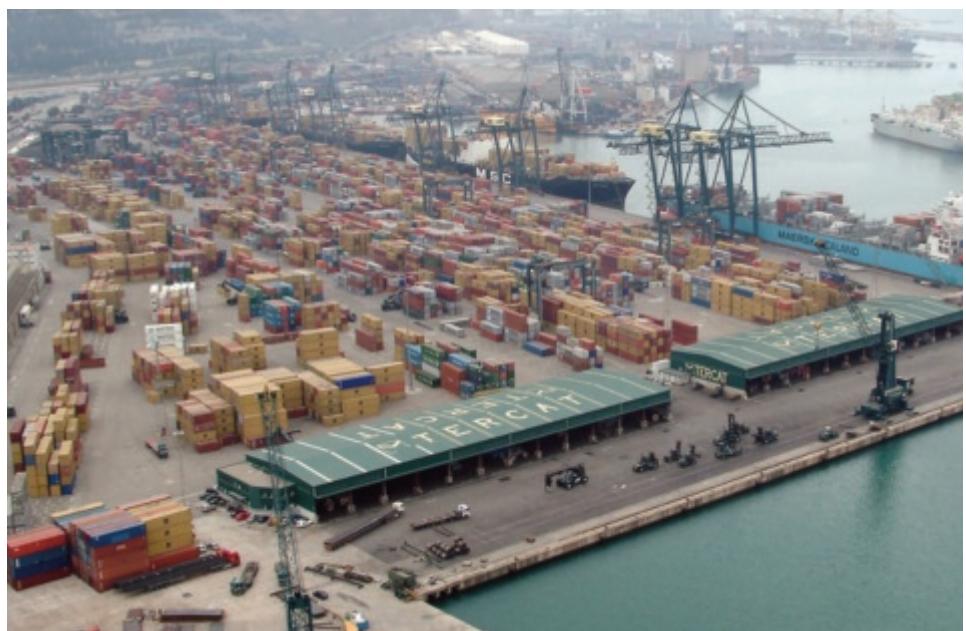
Alianzas y sobrecapacidad

En el ámbito internacional, 2017 ha sido el año de la entrada en servicio de las nuevas alianzas marítimas, Ocean Alliance y THE Alliance, que **comenzaron sus operaciones en el mes de abril**. Tras unos meses de adaptación, el número de conexiones marítimas que ofrecen se ha

Cosco sigue avanzando en la compra de OOCL, proceso que inició durante el verano y que a finales de año, aún estaba pendiente de la **aprobación del Departamento de Comercio de China** y de la Unión Europea. La transacción es un indicativo más de que las 10 principales navieras controlarán el 80% del mercado de contenedores en 2021.

La naviera china continúa con sus planes de expansión mundial y en el tercer trimestre, ha superado en movimiento de contenedores a **Maersk, que se ha visto afectada por el ciberataque Petya** sufrido en junio, lo que no le ha impedido obtener beneficios, aunque sí le ha generado numerosos problemas de congestión en puertos como el de Algeciras o el de Tánger-Med. Para solucionarlo, el operador ha tenido que recurrir a los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

En general, el sector del transporte marítimo continúa registrando buenas cifras y crecerá a un ritmo del 3,2% hasta 2022, pero la situación de sobrecapacidad actual podría acabar frenando este avance, lo que tendría graves efectos en los precios de flete, que pueden empezar a notarse en 2018. A esto se suma el hecho de que **las navieras siguen invirtiendo en grandes megabuques**, lo que podría impedir a la larga alcanzar el equilibrio entre la oferta y la demanda. □



SILBARCELONA

expo & congress

5-7 Junio 2018 // B2B



COMMUNICATION MANAGERS FREIGHT
INDUSTRY CONSTRUCTION OFFER INTERNATIONAL MACHINERY
INNOVATION TRANSPORT NETWORKING CHEMICAL EXPO
STEEL WOOD ENERGY EXPRESS SOFTWARE STRATEGY
LOGISTICS PHARMA CONTAINER BIG DATA
LATIN AMERICA DEVELOPMENT HEALTH FMCG NEWS
ONLINE CYBERSECURITY PROMOTION
OMNICHANNEL
INVESTIGATION ON LINE AUTOMOBILE KNOWLEDGE TECHNOLOGIES BCN WEB MEDITERRANEAN BUSINESS SPEAKERS STRATEGIES PACKAGING VISIBILITY CONSULTING OPERATIONS MOBILITY B2B LIDER EXPERTS ON
INTRALOGISTICS DISTRIBUTION SOUTH OF EUROPE MATERIAL HANDLING TEXTILE SHIPPING TRENDS EVENTS COMPANIES STAND RETAIL HANDLING SYSTEMS EXPLORE BUYERS ON RETAILERS
WAREHOUSE DIGITIZATION LAST MILE PLATFORM MEDIA BEST CITIES MEETINGS
SUPPLY CHAIN EXHIBITION STORAGE CARGO FOOD BLACK FRIDAY CONTACT CONSUMERS
IT SOLUTIONS SUSTAINABLE E-COMMERCE ELECTRONICS PROGRAM

20
1998-2018
ANIVERSARIO

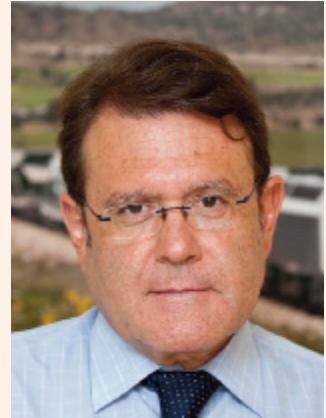
Organizado por:



Congreso 2018

www.silbcn.com • sil@elconsorci.es • +34 93 263 81 50





Renfe Mercancías: **la transformación** de la operativa ferroviaria

En los últimos 30 años España ha llevado a cabo un profundo proceso de rehabilitación del ferrocarril. De un tren ineficaz y socialmente despreciado, como era el que teníamos en los años '80, hemos pasado a un tren admirado y reivindicado por los propios ciudadanos. El AVE y las Cercanías constituyen hoy la demostración de que el tren ha sobrevivido al embate del progreso y ha aceptado el reto de la tecnología y de la calidad de servicio. Nos toca, ahora, hacer lo mismo con el ferrocarril de mercancías.

Mucho se ha escrito y analizado sobre el desequilibrio modal del transporte terrestre y sus causas: la carretera gana por goleada al ferrocarril y la causa fundamental es el diferencial de rentabilidad entre uno y otro modo, a su vez inducido por un cúmulo de circunstancias estructurales. No es el momento de describirlas. Son conocidas y corresponde a la Administración decidir sobre ellas.

Desde Renfe Mercancías lo que entendemos que nos toca hacer para acometer la modernización de nuestra oferta es algo sencillo de enunciar: dar un salto cualitativo en rentabilidad y en calidad de servicio; ganar la batalla de la competitividad modal. Se trata de contribuir a que el modo de transporte ferroviario gane cuota, apoyando su crecimiento en el respeto absoluto al principio de competencia.

Este es el principio fundamental del Plan 17-19 que Renfe Mercancías viene desarrollando desde hace un año. En el primer ejercicio del Plan los resultados son muy alentadores: hemos reducido a la mitad el margen negativo de operación y nos hemos aproximado al equilibrio del Ebitda, alejando el riesgo de colapso que la evolución del balance

La mejora de la eficiencia tiene como objetivo final trasladar el incremento de competitividad al mercado para que sean los clientes quienes la perciban y se beneficien de las economías generadas.

de la Compañía venía manifestando. La reducción de la plantilla, especialmente de personal indirecto, la selección del activo productivo y la enajenación del activo excedentario, la mejora de la productividad de los recursos, tanto humanos como materiales, y el desarrollo de capacidades para la gestión eficiente de las operaciones son los aspectos básicos del proceso de transformación interna de la Compañía sobre los que el Plan 17-19 está actuando.

La mejora de la eficiencia tiene un objetivo final evidente: trasladar el incremento de competitividad al mercado para que sean los clientes quienes la perciban y se beneficien de las economías generadas. Este es el principio que debe dar origen a una nueva forma de gestión comercial: ofrecer al cliente mayor calidad con mejores precios.

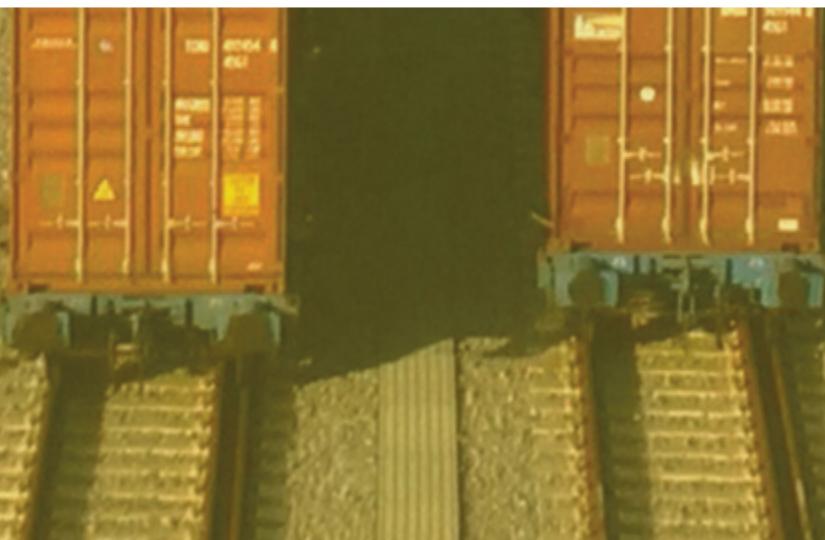
Creemos que ese es el camino inmediato para la rehabilitación del transporte de mercancías por ferrocarril y para contribuir a la mayor participación del tren en el sistema general de transportes.

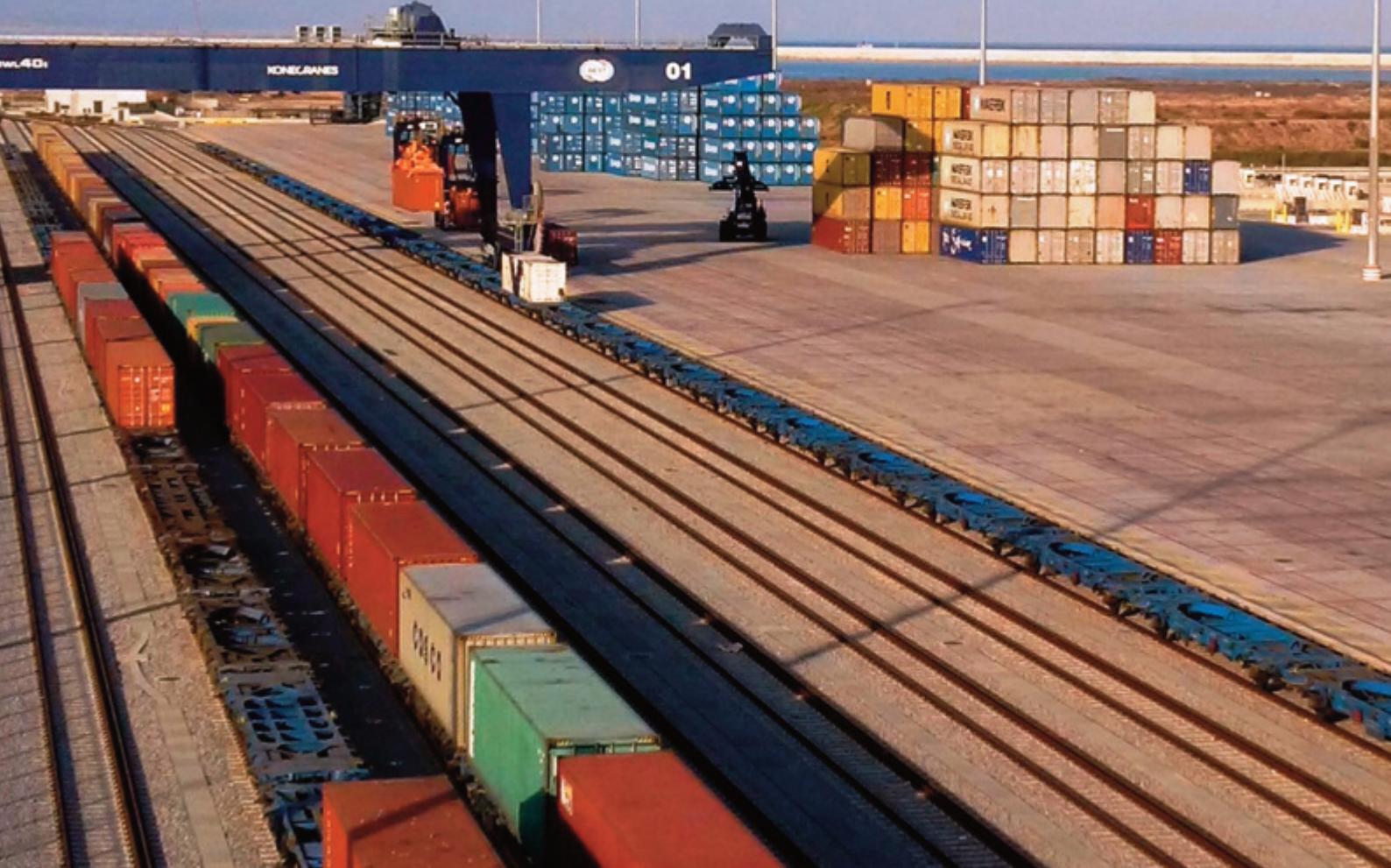
Un país moderno no se puede permitir el derroche que supone disponer de un capital importante en infraestructura ferroviaria y no utilizarlo con racionalidad. Ese capital, gestionado de forma abierta y no restrictiva, debe facilitar el progreso de una operación ferroviaria en sana competencia, en donde la conexión y la cooperación con otros modos dé como resultado un sistema de transporte económicamente viable y ambientalmente sostenible.

Especial Perspectivas 2018

Transporte por ferrocarril

Los nuevos planes del Ministerio de Fomento para Renfe Mercancías, con posible privatización incluida, marcan la actualidad del transporte ferroviario de mercancías en un año de transición en el que los tráficos permanecen estables





Ferrocarril 2017

El año en que Renfe Mercancías cambió el paso

El sector del transporte de mercancías por ferrocarril viene marcado en 2017 por la creciente tendencia de los puertos a potenciar sus conexiones intermodales, por un lado, mientras que, por otro, el cambio de rumbo que ha marcado Fomento para Renfe Mercancías dibuja un nuevo futuro para el operador de la mano de futuros colaboradores privados.

La que es quizás *la noticia más importante del transporte de mercancías por ferrocarril en España durante 2017 llegó a final de año*, cuando se jugaban los minutos de descuento y de la mano de un flamante *plan de impulso* para el transporte ferroviario de mercancías, en un año marcado también por el creciente interés del sistema portuario español por extender su área de influencia tierra adentro por medio de conexiones ferro-

portuarias.

Por lo que respecta a los tráficos de mercancías por ferrocarril, 2017 ha sido un *año agrio dulce*, que ha contemplado un incremento del volumen de mercancías que se movía por ferrocarril, pero con menos participación del sector pri-

vado.

A lo largo del año, se han transportado por ferrocarril en España un total de **25.762.270 toneladas de mercancías, un 5,96% más que en 2016**, año en el que el tráfico ferroviario total de mercancías en el país ascendió a 24.313.117 toneladas.

“En 2017, el volumen de mercancías movidas por Renfe ha crecido a mayor ritmo que el tráfico de los operadores privados.”



“ *El panorama inversor para el transporte ferroviario se ha abierto durante 2017 a nuevas conexiones, como las de Adif para conectar el puerto de Barcelona con el interior o el impulso a la terminal de Majarabique.* ”

que crece un 6,47% anual, mientras que **12.109.490 toneladas proceden del tráfico en vagón completo**, que se incrementa un 7,8% anual, y las restantes 1.730.810 toneladas corresponden a tráfico en ancho métrico, antiguo tráfico de Feve integrado en Renfe Mercancías en 2013, que aumenta un 6,5%.

Si se analiza la evolución de los tráficos del operador público por destinos, **16.379.240 toneladas corresponden a tráfico nacional**, que crece un 8,41% con respecto a 2016.

Dentro del tráfico doméstico, 3.707.150 toneladas han sido de intermodal (+2,74%); 10.941.310 toneladas corresponden a tráfico en vagón completo (+10,79%) y las restantes 1.730.810 toneladas al tráfico en ancho métrico, exclusivamente nacional ya citado anteriormente.

En cuanto al **tráfico internacional** de mercancías de Renfe, el volumen total

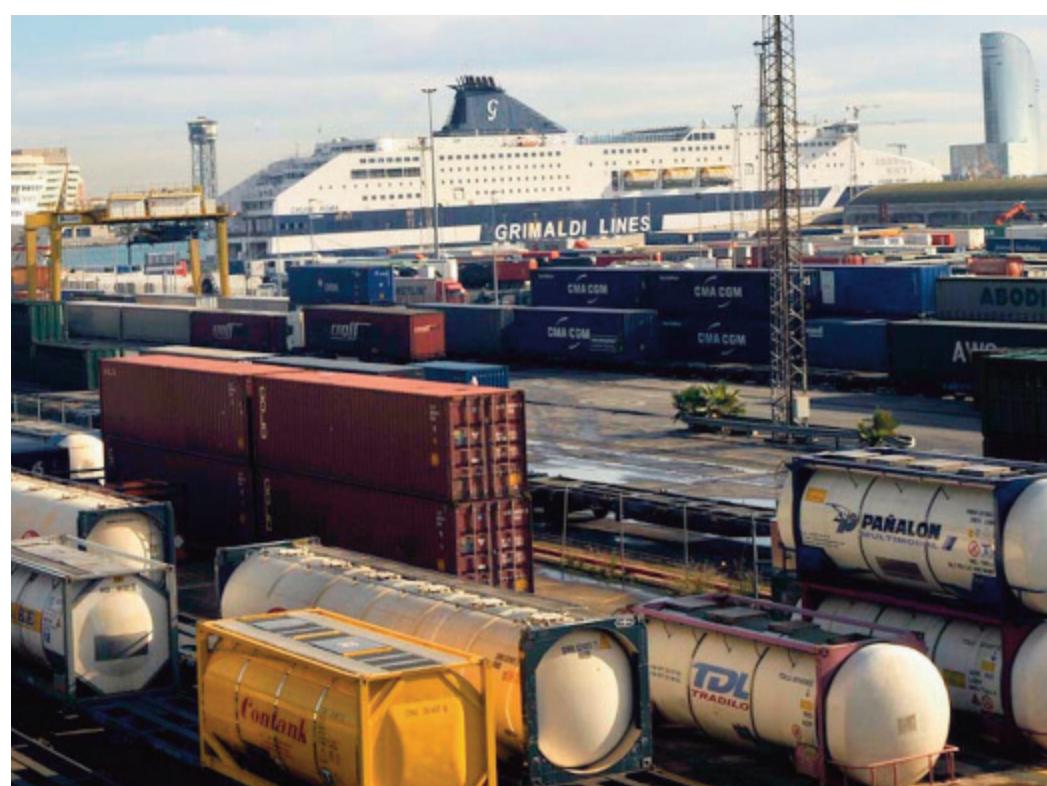
asciende a 3.254.000 toneladas transportadas, que asciende un 2% si se compara con todo el 2016.

Pese a que el año ha acabado mejor, Renfe Mercancías empezó 2017 con malas noticias por lo que respecta a sus tráficos y con una sanción impuesta por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por prácticas restrictivas de la competencia.

Sin embargo, *el panorama inversor se abría a nuevas conexiones*, como las de Adif para conectar el puerto de Barcelona con el interior, el *impulso a la terminal de Majarabique, que finalmente se adjudicó el puerto de Huelva* en un proceso que levantó ampollas en otro gran puerto andaluz como es el de Sevilla, y otras actuaciones en el entorno de Zaragoza y el País Vasco.

De igual modo, a lo largo del año, se

(sigue en página 73)



Del volumen total anual de mercancías transportadas por ferrocarril en 2017, **un 76,21% (es decir, 19.633.250 toneladas) corresponden al tráfico de Renfe Mercancías**, que ha visto cómo su cuota de mercado se ha incrementado en casi un punto porcentual con respecto a 2016, año en el que el operador ferroviario público alcanzaba un 75,26% del tráfico ferroviario total de mercancías.

En sentido contrario, los **operadores privados** han visto cómo su cuota se reducía casi un punto porcentual entre 2016 y 2017, para colocarse en un 23,79% del tráfico ferroviario total de mercancías en el país, con un volumen de 6.129.020 toneladas.

Entre 2016 y 2017, el **tráfico de Renfe Mercancías ha crecido un 7,29%**, mientras que el de los operadores privados solo crecía en idéntico período un 1,91%.

Por lo que respecta al operador público, de su volumen manipulado en 2017, **5.792.930 toneladas corresponden al tráfico intermodal** del operador,



El transporte intermodal durante 2017

El transporte por carretera ha continuado siendo predominante en el mercado en 2017, incluso incrementando su participación.

La evolución de costes, manifestada sobre todo durante el segundo semestre del año, no se tradujo aún en un incremento sensible de precios, debido a la fuerte presión de los cargadores, lo que no permitió mejorar la posición de la intermodalidad pese a no haber habido incrementos sensibles de precios en el ferrocarril.

Los transportistas de carretera sí aprovecharon las ventajas que ofrecían otros medios de transporte en el extranjero como son el ferrocarril en el caso de la oferta de VIIA en la relación Le Boulou - Bettenbourg y del barco, principalmente en las varias relaciones entre España e Italia. En estos medios siguieron cargando sus semirremolques en claro ascenso de unidades aportadas.

En el ámbito nacional la situación no ha mejorado con respecto a los últimos años. Renfe evolucionó favorablemente en las captaciones de tráfico marítimo. A lo largo del año ha incrementado su tráfico intermodal en toneladas en algo más del 7% pero ha mantenido el mismo nivel en toneladas/kilómetro. En ambos casos por debajo de niveles alcanzados en años anteriores.

Mientras tanto, las empresas ferroviarias privadas han mantenido más o menos su actividad, han frenado su desarrollo

por las incertidumbres del sector ferroviario y en todo caso se han limitado a dar servicio con trenes "monocliente", lo que dificulta el crecimiento de la intermodalidad en el interior del país.

Salvo casos aislados, la intermodalidad nacional por ferrocarril no recuperará los niveles de hace décadas en España mientras no se logre una verdadera red que permita atender a varias terminales con diversas combinaciones.

Es de destacar no obstante, el caso de Multirail, empresa constituida por operadores de intermodal (TCS Trans, S.L. y Euconsa) que han consolidado su iniciativa de años anteriores ofreciendo un servicio intermodal multicliente de gran éxito entre Barcelona y Andalucía.

Salvo caso aislados como el citado de Multirail, la intermodalidad por ferrocarril en el ámbito del mercado español no recuperará los niveles de hace décadas en España.

Para que esto suceda y mientras no se logre una verdadera red que permita atender a varias terminales con diversas combinaciones, quizás sería imprescindible, que las tarifas de movimiento de UTIs en terminales cuando se transborde la unidad de tren a tren sean más reducidas, para favorecer así el intercambio entre relaciones de tráfico.

“ La inversión de los puertos de interés general en sus conexiones ferroviarias también ha marcado el panorama del sector en 2017. ”

han ido produciendo *leves avances en las autopistas ferroviarias*.

Los puertos españoles, grandes inversores

Así las cosas, 2017 ha sido un *año marcado por la inversión que están llevando a cabo muchos puertos españoles* con el fin de mejorar sus conexiones ferroviarias con sus áreas de influencia en el interior, gracias a los *acuerdos y mecanismos que se han previsto en el Fondo de Accesibilidad Portuaria articulado por Puertos del Estado y Adif* para que cada puerto tenga la posibilidad de reinvertir para mejorar sus conexiones viarias y, especialmente, ferroviarias.

Estas obras buscan *facilitar la intermodalidad y el desembarco de mercancía hacia el ferrocarril* con el fin de garantizar una gestión integral de la cadena de suministro en un marco en el que se busca una mayor flexibilidad e *integración de cadenas complejas y descentralizadas*, a través de la mejora y puesta al día de infraestructuras ya existentes o mediante la construcción de otras nuevas que vengan a dar servicio a nuevas necesidades.

En este sentido, el *puerto de Huelva*, por ejemplo, ha presentado a finales de año su *nueva plataforma intermodal con una inversión de 12 millones de euros*. Mientras, la terminal ferroportuaria de *Pancorbo* también ha recibido su primer tren procedente del puerto de Bilbao.

De igual modo, la *terminal de Majarabique* ha registrado un gran incremento de sus tráficos que podrían llevarle en breve hasta los 40 trenes mensuales. En idéntico sentido, el *puerto de Valencia* también ha comprometido 100 millones de euros para mejorar la operatividad de la línea ferroviaria que une este enclave

levantino con Aragón.

Además, *también el puerto de Algeciras ha aprobado nuevas inversiones* para mejorar la conexión que une el puerto andaluz con la localidad malagueña de Bobadilla, mientras que, al tiempo, el *puerto de Barcelona ha adjudicado las obras correspondientes a la segunda fase de su terminal ferroviaria*.

Igualmente, el *puerto de Castellón* también está analizando muy seriamente la posibilidad de establecer una conexión ferroviaria directa con Madrid, al tiempo que ya ha anunciado y puesto en marcha inversiones millonarias para *mejorar y potenciar su conectividad ferroviaria*.

El Corredor Mediterráneo

Otra de las grandes infraestructuras ferroviarias que viene suscitando interés desde hace meses es la del Corredor Mediterráneo, una infraestructura de importancia vital para el Levante español y que, a juicio de muchos que están dese-

ando verla terminada y en funcionamiento, *no progresa adecuadamente*.

Pese a ello, durante 2017 se han seguido produciendo avances en esta infraestructura, hasta el punto de que ya estaría ejecutado en gran parte como, por ejemplo

En este marco, también surgen reivindicaciones de otros territorios que *reclaman una mejor conexión mallada que abandone la tradicional concepción de red radial* existente en nuestro país, con el fin de dar servicios de transporte ferroviario en ciertos corredores en los que podría existir demanda.

La Ruta de la Seda

Otro de los eventos más espectaculares que se han producido durante el pasado ejercicio en nuestro país y en relación con el transporte ferroviario de mercancías han tenido que ver con la recuperación de la *legendaria Ruta de la Seda y la llegada de los primeros trenes de mercancías desde China*, cruzando toda Europa, hasta Zaragoza y Madrid.

El aumento en los tráficos ferroviarios desde Extremo Oriente hacia Europa ha hecho que algunos empiecen a vislumbrar *posibles movimientos empresariales*

(sigue en página 75)





Un déficit infraestructural ferroviario importante

España ocupa un lugar estratégico en Europa suroccidental, donde las probabilidades de desarrollo económico y social son óptimas, debido a los tráficos crecientes con Asia y el Norte de África que desembocan en la megaregión "Barcel-Lyon" (definida así por Richard Florida) que comprende una amplia zona geográfica desde la Región de Auvergne – Rhône-Alpes hasta Murcia y Almería.

En esta megaregión confluyen dos de los grandes vectores de progreso de la UE: el vector Euler (que incluye las regiones económicas locomotora de la UE) y el vector Mediterráneo, por donde pasa el tráfico intercontinental más importante del mundo.

El potencial del crecimiento de esta megaregión es extraordinario y, como consecuencia, el de España entera. Para consolidar una posición de liderazgo a nivel mundial es necesaria una red de transporte adecuada.

En la red ferroviaria para las mercancías, los déficits son enormes. En lo que atañe al Corredor Mediterráneo, en el Estado francés se necesita una nueva línea Montpellier-Perpiñán. En el Estado español, hay que pasar la red convencional a ancho internacional y darle el "estatus" de autopista ferroviaria, para poder transportar los semirremolques. Se deben desdobljar las líneas Barcelona-Massanet/Massanes y Castellbisbal-Vilafranca-Sant Vicenç de Calders, dejando las actuales líneas de cercanías libres para los pasajeros; transformar al ancho internacional la línea de Portbou; reconstruir la línea Roda de Berà-Reus; eliminar el cuello de botella Tarragona – Vandellós; instalar doble plataforma entre Tarragona y Valencia; potenciar el nudo de Valencia con el túnel pasante

del Parque Central para facilitar el paso de trenes de mercancías por la línea actual.

Además, es necesario rehacer el nudo de Castellbisbal, completar las conexiones con los puertos de Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Cartagena, Almería, Málaga y Algeciras y conectar los polígonos industriales y parques agrícolas

Hay que garantizar un acceso no discriminatorio a las vías por parte de los operadores ferroviarios privados, facilitando el alquiler de locomotoras a través de ROSCO.

más relevantes, así como todas las terminales multimodales, haciéndolas aptas para trenes largos de hasta 750 metros.

Por otra parte, en España además hay que programar el cambio de ancho de vía en las líneas convencionales más significativas, particularmente el ramal interior del Corredor Mediterráneo, los ramales inherentes al Corredor Atlántico y el Eje del Ebro al completo. Atención, así mismo a la puesta en servicio de la "Y" vasca, y la conexión transfronteriza adicional en la frontera franco-española atlántica.

Finalmente, no hay que olvidar la problemática de la explotación de las líneas para las mercancías, garantizando un acceso no discriminatorio a las vías por parte de los operadores ferroviarios privados, facilitándoles, así mismo, el alquiler de locomotoras a través de "ROSCO" en condiciones aceptables.

Una buena noticia del año pasado fue el nombramiento por parte del Ministerio de Fomento de Juan Barrios como Coordinador del Corredor Mediterráneo, ya que ello facilita la relación del mundo empresarial con la Administración y favorece un seguimiento pormenorizado de los planes previstos.

de consolidación en el sector, tal y como ya se ha producido en el transporte marítimo de contenedores, en el que se ha producido una **progresiva concentración empresarial** en un escenario de fuerte crecimiento de los volúmenes de mercancías movidas por mar.

Por otra parte, un gran anhelo para el sector ferroviario español sería la **recuperación del paso central de los Pirineos** para el tráfico de mercancías, una opción que contribuiría a descongestionar los pasos en los extremos de la cordillera que separa España de Portugal, en el caso de que se consiguiera una proyección de este corredor hacia el norte a través del corazón de Francia.

“ Fomento ha presentado un plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías que busca facilitar el trasvase modal de la carretera al ferrocarril. ”

En el otro extremo de España, **Medway**, la compañía ferroviaria perteneciente al conglomerado de la naviera MSC, surgida tras la compra por ésta de la antigua CP Carga portuguesa que fue rebautizada con este nombre ya ha empezado a dar **servicio regular hasta la terminal de San Lázaro** y, como se vaticina, pronto podría ampliar este **eje de actuación hacia Madrid y, como parece**



lógico, hacia Valencia, con el fin de completar una cadena logística intermodal que cruza la península ibérica de este a

rrroviario de mercancías alcance una cuota modal homologable con la de otros países de nuestro entorno.

Dicho plan deberá ir concretándose a lo largo de 2018, al igual que la tan llevada y traída **colaboración de Renfe Mercancías con un nuevo socio logístico** que, con el paso del tiempo, ha ido transformándose en una operación de venta del área de mercancías del operador ferroviario público para la que en breve se sabrá qué consultora internacional ha sido la encargada de elaborar el cuadro de venta.

Como paso previo, Renfe Mercancías ya inició el proceso para vender sus participaciones en **Transfesa y Semat**.

Con anterioridad, en abril de 2017, el propio Ministerio de Fomento presentó un **plan estratégico específico para el área de mercancías de Renfe** con el que la Administración busca que el operador ferroviario público vuelva a ser rentable en un plazo de tres años, por medio de la venta de activos y la reducción de su plantilla. □

oeste por el centro.

A vueltas con Renfe Mercancías

Por lo que respecta al operador ferroviario público, el Ministerio de Fomento presentó en diciembre un **nuevo plan de impulso para el transporte ferroviario de mercancías**, con el que la Administración pretende de nuevo facilitar el trasvase modal desde la carretera al ferrocarril, con el fin de quitar camiones de la carretera e intentar que el transporte fe-



**Mantenemos
nuestro
espíritu digital...**



... por eso

**A partir de ahora, los MONOGRAFICOS
los va a tener al alcance de la mano**

- Información y análisis en profundidad
- Triple difusión
 - revista digital
 - en formato web y ... en edición impresa
- Programación ampliada para 2018

**NUEVA
EDICION
IMPRESA
¡SUSCRIBASE!**

cadena de suministro

Información Just In Time ¡En cualquier sitio, en cualquier momento!