



cadena de
suministro

número 37
junio 2023

www.cadenadesuministro.es



SIL 25 años de Logística en España

Contenidos

- 4 **Editorial:** Plantar cara a la incertidumbre
Ricardo Ochoa de Aspuru, editor de Cadena de Suministro
- 6 25 años del SIL
Una cita imprescindible
- 8 **Opinión:** 25 años de complicidad con el sector
Blanca Sorigué, directora general del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona y del SIL
- 14 Grupo Carreras celebra su 90 aniversario
Operador integral de referencia
- 18 Transaher se prepara para un futuro sostenible y digital
Un socio de referencia
- 20 El compromiso de Volvo Trucks con la sostenibilidad
Descarbonización en el transporte de mercancías
- 22 Andamur acompaña a sus clientes kilómetro a kilómetro
Servicios para el transporte
- 25 Baleària ya navega con el primer ferry eléctrico de España
En 2023, cumple 25 años
- 28 Tecnología para la distribución alimentaria
Tecnología para la distribución alimentaria
- 30 **Opinión:** Perspectivas y tendencias del mercado logístico en 2023
Alejandro Vega Penichet, gerente comercial de Logística de Green Logistics
- 32 Las nuevas tecnologías transforman la cadena de suministro
La logística del futuro
- 35 **Opinión:** Responder a las necesidades para seguir creciendo
Luis Lázaro, director de Retail&Logistics en Merlin Properties
- 36 Plataforma Central Iberum, diez años de inmologística sostenible
Sostenibilidad e inmologística
- 37 **Opinión:** Una clase de aritmética
Jesús Lacasia, director general de Gran Europa
- 38 Última milla y comercio electrónico, retos pendientes
La revolución de la logística urbana
- 41 **Opinión:** ¿Qué esperan encontrar los operadores logísticos cuando buscan un inmueble?
Jesús Fajardo, gerencia Triangle
- 42 Del código de barras a la IA: siete décadas de avances en la identificación
Avances en las tecnologías de identificación
- 45 Carrier Transicold avanza en la electrificación de la cadena de frío
Nuevo Syberia eCool compatible con camiones totalmente eléctricos
- 46 Stocks de seguridad y transporte: hacia nuevas cadenas de suministro
Cadenas de suministro en proceso de reconstrucción
- 49 Nuevo parque logístico de Pulsar Properties en Guadalajara
En Tórtola de Henares
- 50 El reto del talento
En Tórtola de Henares
- 53 Digitalización end-to-end de la cadena de suministro con CargoON
Digitalización en el transporte
- 54 Lecitralier pone su red de postventa al servicio del transporte
Semirremolques
- 56 La adaptación de los centros logísticos a una nueva realidad
Un sector resiliente y atractivo
- 60 **Opinión:** Cómo hacer frente a la escasez de suelo logístico
Cristian Oller, director general de Prologis en España
- 61 ICC, especialización y confianza para el desarrollo de proyectos logísticos
Especialización inmologística
- 62 Newdock Fahala, un nuevo referente en el sector inmologístico de Málaga
Centrado en el bienestar de los usuarios
- 63 **Opinión:** Appunle y la conveniencia de aunar esfuerzos
Juan José Vera, presidente de Appunle
- 64 Ferrocarril: objetivo 2030
A por el 10% de cuota modal
- 67 Mercedes Benz impulsa la electrificación del transporte
Modelos adaptados a diferentes necesidades
- 68 Globalización: ¿punto final o nueva etapa?
Una nueva configuración para las cadenas de suministro globales
- 72 Colaboración y competitividad en el transporte por carretera
El papel del transporte por carretera en las cadenas de suministro
- 76 ¿Cómo pueden superar los operadores logísticos los desafíos actuales?
Digitalización del proceso de contratación del transporte
- 77 Newdock Fahala, un nuevo referente en el sector inmologístico de Málaga
En el año de su 28 aniversario
- 78 El sector de la carga aérea se prepara para nuevos retos
Un futuro digital y sostenible
- 82 **Opinión:** Digitalización y cumplimiento de la ISO 20400:2017 de Compras Sostenibles
Cristina Martín Lorenzo, CEO de Usyncro
- 83 La transición energética del puerto de Barcelona
Sostenibilidad portuaria
- 84 La sostenibilidad y la digitalización, nuevos pilares del transporte marítimo
Una nueva era

Candidaturas Premios10

- 10 Segunda Edición
Premios 10 a la Excelencia en Logística y Transporte
- 12 Finalistas a los Premios10
Categoría Logística
- 13 Finalistas a los Premios10
Categoría Inmologística
- 15 Finalistas a los Premios10
Categoría Intralogística
- 17 Finalistas a los Premios10
Categoría Transporte por Carretera
- 19 Finalistas a los Premios10
Categoría Industria del Transporte por Carretera
- 23 Finalistas a los Premios10
Categoría Marítimo Portuario
- 24 Finalistas a los Premios10
Categoría Intermodal
- 26 Personalidades 2023
Reconocimientos a la trayectoria profesional



Tenga siempre a mano la revista:

Lea cómodamente la revista de forma online o descárguela en formato PDF, acercando su teléfono o tablet al código QR que se muestra arriba. Así podrá leerla cuando desee y tenerla siempre a mano.

Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden obtener fácilmente. También puede acceder a esta edición y al resto de los Monográficos de Cadena de Suministro, en:

<https://www.cadenadesuministro.es/category/monograficos/>

Plantar cara a la incertidumbre

Con una década a las espaldas, la vida se ve con cierta experiencia, aunque los acontecimientos que se han sucedido desde finales de 2019 para acá no tengan precedentes conocidos.

Vivimos tiempos de cambio. En realidad, como sentenció el filósofo griego Heráclito, todo fluye. Tomando como referencia a la película triunfadora de los últimos Oscar, todo cambia en todas partes y en todo momento.

Sin embargo, metidos en plena faena diaria parece como si nos hubiera tocado una época de cataclismos y sucesos increíbles. Unos años convulsos que nublan la mente e impiden pensar con perspectiva y más allá del minuto que viene.

Puede que así sea, pero conviene relativizar un poco. Sobre todo para no caer en un pesimismo irreversible y poco productivo. También por ser justos con tiempos pasados que, pese a lo que se diga, siempre fueron peores.

Por lo que respecta al sector logístico y de transporte, digitalización y sostenibilidad siguen imponiéndose como tendencias hegemónicas en una actividad que mira de cara a las incertidumbres que presenta el momento actual.

“Digitalización y sostenibilidad dibujan los cambios que vive la logística y el transporte en estos tiempos de incertidumbre”.

Los dos extienden su influencia en todas las ramas de actividad y perfilan el presente y el futuro de un sector más sofisticado y más complejo. También abierto a nuevas capacidades y actividades, con más posibilidades para dar un servicio cada vez más personalizado, eficaz e integral.

Ambos factores, (digitalización y sostenibilidad) son analizados en este número monográfico de Cadena de Suministro, aprovechando los 25 años que cumple el Salón Internacional de la Logística de Barcelona, una cita que con el tiempo ha sabido ganarse un hueco como uno de los eventos de referencia para este sector tan complejo y heterogéneo. Vaya para la organización del SIL nuestra felicitación y el deseo de que la feria mantenga durante muchos más años el compromiso demostrado con la actividad.

Junto con la digitalización y la sostenibilidad, también analizamos en estas páginas otras tendencias que tienen y tendrán un fuerte impacto sobre la logística y el transporte ahora y en años venideros.

Son los casos, por ejemplo, de la escasez de profesionales, un problema común a todos los países desarrollados y que también afecta a otros segmentos de la actividad económica. Junto con este problema de falta de trabajadores existe una necesidad cada vez más acuciante de contar con personal adecuadamente formado y con nuevas capacidades relacionadas tanto con el uso de las nuevas tecnologías, así como de lo que los anglosajones denominan 'soft skills' y que aquí hemos llamado de toda la vida capacidad para relacionarse o para vivir en sociedad.. O, si se prefiere, como diría al olvidado e imprescindible Baltasar Gracián, saber usar de los amigos y saber sufrir necios.

Por otra parte, este número también dedica su espacio a los cambios que está viviendo el proceso de globalización y a los efectos que tiene este reordenamiento de los flujos comerciales globales sobre la gestión de las cadenas de suministro, y en el que juega un papel crucial el enfrentamiento geoestratégico que libran los Estados Unidos y China.

De igual manera, también son objeto de análisis los cambios que se están produciendo en los servicios de última milla y de distribución urbana de mercancías, impulsados por el comercio electrónico y por las políticas medioambientales.

Por otra parte, además, hemos analizado en este número las tendencias que se abren paso en el transporte de mercancías para ganar eficiencia y competitividad en un sector cuyo punto fuerte es, precisamente, la extraordinaria flexibilidad que ofrece.

De igual modo, también pasan por estas páginas las tendencias que dibujan el panorama presente y futuro del transporte ferroviario de mercancías y del transporte marítimo.

En definitiva, hemos intentado hacer un repaso somero de algunas de las líneas que dibujan los cambios que vive el sector, con la intención de aportar más información y más datos que ayuden a clarificar un panorama incierto pero con oportunidades, sin caer en el pesimismo, ni pensando en pontificar.

Además, este número celebra también la segunda edición de nuestros Premios10 a la Excelencia en Logística y Transporte que iniciamos con la celebración en 2022 del décimo aniversario de este medio de comunicación.

Dicen que segundas partes nunca fueron buenas, pero inmediatamente nos acordamos, por ejemplo, de la segunda parte de *El Quijote* o de la segunda entrega de *El Padrino*. Así pues, sin querer ser ni Cervantes ni Coppola (no se puede repetir lo irrepetible, salvo evidentes excepciones como las citadas que confirman la regla), humildemente creemos que es muy agradable reunir cada cierto tiempo a los amigos y qué mejor motivo que el de celebrar el éxito de algunos proyectos que llevan al sector un poco más lejos, o la trayectoria de algunos compañeros cuyas carreras merecen ser recordadas como ejemplos a seguir por el legado y logros que dejan en su día a día.

“Cadena de Suministro quiere celebrar el éxito de algunos proyectos innovadores y la trayectoria de varios profesionales exemplares”.

Además, el éxito del evento que organizamos el año pasado en Madrid y la buena acogida que tuvo entre los asistentes nos han animado a repetir una experiencia que

intenta dar un tono lúdico a un acto de perfil profesional.

Creemos firmemente en las relaciones humanas, en los lazos que se entablan en conversaciones, en el aprendizaje que se obtiene de los intercambios de opiniones y puntos de vista. Por eso nos parece importante reunir a profesionales que vienen de diferentes segmentos, pero que comparten esta misma actividad tan sencilla y, a la vez, tan compleja. Precisamente este tono integrador es el que caracteriza a un medio como el nuestro, que entiende a la logística y el transporte como una actividad integral, pero diversa, plural, pero única.

En definitiva, reunir a los amigos y celebrar el éxito de algunos de ellos, que compartimos con alegría los demás, nos ha servido de excusa una vez más para organizar un evento que quiere tener vocación de permanencia.

Con estos objetivos en mente, seguimos adelante con la sana intención de mantenernos pegados a la actualidad de un sector apasionante, con la intención de informar desde la independencia y el respeto, con la profesionalidad y la especialización que requiere una actividad sin la que no podrían entenderse las sociedades actuales.

De nuevo, muchas gracias a todos.

Ricardo Ochoa de Aspuru
Editor de Cadena de Suministro



 **cadena de
suministro**

Número 37 - junio 2023
Depósito Legal: M-8324-201

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

EQUIPO
Editor: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Director: Laureano Vegas
Redacción y departamento multimedia: Lucía Jiménez y Roberto García
Maquetación y diseño: Jesús de Lasheras.

IMPRIME
EXCE
©2023 www.cadenadesuministro.es



Una cita imprescindible

25 AÑOS DEL SIL

El Salón Internacional de la Logística cumple un cuarto de siglo de vida como una cita imprescindible para el sector a nivel europeo que cada año convierte a la ciudad de Barcelona en la capital logística del Viejo Continente.

En 1998 se ponía en marcha el embrío de lo que el paso de los años convertiría en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona.

Aquel año, la Casa Llotja de Mar de Barcelona fue el escenario de un primer simposio sobre logística que un año después pasaría a ser una feria, la primera que se celebrada del sector en España.

Desde entonces, el sector ha evolucionado a pasos agigantados y, al mismo tiempo, ha vivido un proceso de profesionalización que ha llevado a la gestión de la cadena de suministro a colocarse entre los elementos estratégicos para cualquier empresa.

En estos 25 años, el SIL ha sido espectador privilegiado, testigo veraz de cómo el sector logístico español ha pasado de la insignificancia a



ser una actividad valorada y respetada, sobre la que descansa el potente sector exterior del país y la competitividad de las empresas españolas en un contexto cada vez más complejo e inestable.

Además, haciendo honor a la vocación cosmopolita de la Ciudad Condal, el SIL también ha ido convirtiéndose, paso a paso, edición tras edición, en un puente para los sectores logísticos del continente europeo, de las dos riberas que baña el Mediterráneo, y de la comunidad iberoamericana.

“El Salón Internacional de la Logística, que abrió sus puertas en 1998, ha sido testigo fiel de la fuerte transformación que ha vivido el sector en estos 25 años”.

Esta feria internacional imprescindible ha conseguido, no solo sobrevivir a la pandemia, sino dar un paso adelante hacia la digitalización para regresar con más fortaleza.

En la última edición del SIL, celebrada del 31 de mayo al 2 de junio del pasado 2022, se alcanzaron los 12.152 asistentes procedentes de 81 países, señal inequívoca de esa vocación global que lo impulsa y que es fiel reflejo de un sector logístico que compite a escala mundial para mantener la fluidez en el comercio. ●



25 años de **complicidad** con el sector

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona tuvo una visión pionera hace 25 años cuando recogió la necesidad del sector de la logística de disponer de un punto de encuentro, donde profesionales y empresas pudieran intercambiar ideas, productos y servicios y hacer negocios y networking. Ese fue el punto de partida en 1998, con la celebración de un Symposium que reunió a los principales protagonistas de la logística y la manutención que derivó un año más tarde en la primera edición del Salón Internacional de la Logística, que contó con 166 empresas expositoras y 8.916 visitantes.

En estos 25 años, por el SIL han pasado más de 10.000 empresas procedentes de 147 países, más de 300.000 visitantes profesionales, se han realizado más de 25.000 contactos, más de 50.000 profesionales han asistido a alguna de las más 1.400 sesiones que se han celebrado en el SIL Knowledge y calculo que el impacto económico de la feria en la ciudad de Barcelona habrá sido de más de 500 millones de euros. Pero el SIL es mucho más que eso; son profesionales, personas, amigos, empresas, asociaciones, momentos, experiencias, contactos, negocios...

El SIL es el reflejo de un sector, el de la logística, que poco a poco te va enganchando. Es un sector colaborativo, de relaciones profesionales, de orgullo de pertenencia, del que es muy difícil salir. A mí el sector de la logística me atrapó desde el primer día. Y el SIL es ese gran punto de encuentro para todos los profesionales del sector.

El gran éxito del SIL se debe a la labor y la complicidad de un gran número de profesionales, empresas, entidades y asociaciones que han contribuido su consolidación como una de las mayores ferias del mundo que engloba todos los sectores que forman parte de la cadena de suministro. Un apoyo con el que esperamos seguir contando como mínimo otros 25 años.

Al conmemorar nuestro 25 aniversario es un buen momento para ver la evolución que hemos sufrido en todos los niveles. Cuando iniciamos nuestra andadura en 1998 se fundó la compa-



BLANCA SORIGUÉ

Directora general del Consorci de la Zona Franca de Barcelona y del SIL

“El SIL se ha convertido en el gran punto de encuentro donde año tras año nos reunimos para poner en valor el papel de la logística”.

No quiero finalizar esta editorial sin manifestar mi intenso agradecimiento a todo el sector de la cadena logística en su sentido más amplio por la confianza, el apoyo y la fidelidad mostrada durante todo este tiempo y esperamos seguir compartiendo como mínimo otros 25 años más todos juntos.

PARKlife™

EXPERIENCIAS QUE LLENAN DE VIDA NUESTROS ESPACIOS LOGÍSTICOS

Creamos espacios y lugares donde las empresas de nuestros clientes pueden crecer, donde los empleados disfrutan de su trabajo y las comunidades y la naturaleza pueden prosperar



SU NEGOCIO



SU GENTE



SU COMUNIDAD





Segunda edición de los premios

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Tras la primera edición de los Premios 10 a la Excelencia en Logística y Transporte, otorgados con motivo de los diez años de vida de Cadena de Suministro, este año se da continuidad a la iniciativa con la celebración de la Segunda Edición



Los premiados de la Primera Edición 2022.



La logística y el transporte es un sector que bulle de vida y proyectos. Estos tiempos inciertos que nos han tocado obligan a las empresas a buscar alternativas, a innovar, a moverse para encontrar soluciones. en un entorno disruptivo.

Cadena de Suministro sigue al segundo la intensa actividad que desarrollan minuto a minuto, día tras día, las empresas que componen este sector diverso e indispensable.

Con motivo de nuestro décimo aniversario, cifra redonda que invita a seguir adelante, decidimos reconocer el trabajo de un grupo de profesionales y empresas que han dejado su huella en la actividad.

Tal fue el éxito que, dando continuidad



a la iniciativa, repetimos un año después con la misma vocación de reconocimiento y agradecimiento a los actores que han marcado con diferentes iniciativas la evolución de la logística y el transporte en el último año.

La actividad logística es una actividad compleja y heterogénea, abierta a la innovación y a la transformación, global e integradora.

Fieles a ese espíritu del sector, Cadena de Suministro también quiere cubrir de manera integral todas las áreas de esta actividad apasionante y propone algunos proyectos que señalan el camino a seguir.

En total siete categorías que recogen las distintas áreas de actividad del sector, que se complementan con tres galardones título personal, a otros tantos profesionales. ●

Categorías Premios10 2023

- Logística
- Inmnlogística
- Intralogística
- Transporte por Carretera
- Industria del Tte. por Carretera
- Marítimo
- Intermodal
- Profesional de Logística
- Profesional de Carretera
- Profesional de Marítimo



Categoría Logística

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Los tres proyectos que han llegado a la fase final tienen en común su apuesta por la innovación y por la calidad de servicio.

DHL SUPPLY CHAIN

Connected Control Tower

DHL Supply Chain ha realizado una completa transformación digital de la gestión de sus servicios de transporte a través de la puesta en marcha de su **Connected Control Tower** en Madrid.

Esta Torre de Control, ubicada en un parque empresarial y de innovación en Madrid, da servicio a 71 grandes



clientes e integra a una plantilla de 70 especialistas a los que se ha dotado de las más avanzadas tecnologías de analítica de datos e inteligencia predictiva para gestionar la logística global para el transporte de las operaciones de *DHL Supply Chain Iberia*, integrando los canales aéreo, terrestre y marítimo, así como operaciones planificadas para logística de última milla en zonas urbanas.

Se trata de una plataforma totalmente digitalizada que permite crear un modelo de gestión que incluye desde la planificación y optimización de rutas hasta las tareas administrativas ligadas a la logística de distribución, pasando además por la contratación y gestión de proveedores y la gestión personalizada.

La Torre ofrece visibilidad de la cadena de suministro de principio a fin, así como capacidad de análisis en tiempo real de la red de transporte.

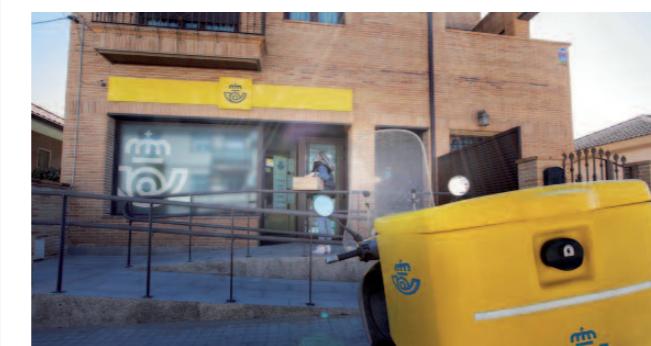
Durante su primer año de actividad, en 2022, la Torre de Control gestionó un volumen de más de 1,6 millones de operaciones logísticas de gran cadena de suministro y ha establecido más de 150.000 rutas para las industrias de Automoción e Ingeniería, Consumo, Sanitaria y Farmacéutica, Retail y de Tecnologías de la Información.



PALLETWAYS IBERIA

Red de hubs sostenibles.

Como parte de su apuesta por ofrecer un servicio especializado en distribución exprés de mercancía paletizada, Palletways desarrolla una estrategia de crecimiento y expansión que le ha llevado a abrir en menos de dos años las nuevas instalaciones de su nuevo hub central en Alcalá de Henares y a operar directamente en Cataluña a través de su reciente hub de Barcelona que también da cobertura a las islas Baleares, con los que ha mejorado la eficiencia y el servicio.



CORREOS

Impulso al desarrollo rural

Correos ha hecho una apuesta decidida por llevar al mundo rural servicios que vayan más allá de su actividad postal. De esta manera, el operador postal público implementa medidas que alivien el reto de la despoblación. Este proyecto transversal pone el foco en prestar servicios orientados a la ciudadanía, tanto en oficinas postales como a domicilio, basados en la cartera de productos tradicional, así como en nuevos servicios que funcionan en paralelo con una plataforma tecnológica avanzada.

Categoría Inmobiliaria

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

El sector inmobiliario adapta el desarrollo y construcción de activos para las necesidades de un sector sometido a un fuerte stress competitivo y en continua evolución.

Plataforma Central Iberum

Pioneros en inmobiliaria sostenible

El desarrollo Plataforma Central Iberum ha colocado al municipio toledano de Illescas en uno de los principales polos logísticos del país.

Este proyecto, además de actuar como catalizador de la actividad logística en el centro peninsular desde hace poco más de una década, también ha sabido adaptar su filosofía a la evolución del sector logístico hacia activos más complejos y sostenibles, ubicados en entornos que respeten la naturaleza y que permitan a los trabajadores un acceso cómodo y contar con áreas de esparcimiento y desacanso.

Así pues, Plataforma Central Iberum se ha convertido en el primer 'ecopolígono' de España y uno de los mayores de Europa, un espacio económico que aporta importantes beneficios al entorno y a las empresas implantadas en este desarrollo pionero en Europa.

Otro de los puntos fuertes de Plataforma Central Iberum ha sido la flexibilidad absoluta de las formas de las parcelas que lo integran, en cuanto al tamaño, proporciones e infraestructuras. Por eso, su evolución se ha ido haciendo por fases, lo que ha permitido adaptar



las parcelas a las necesidades de cada empresa en cada momento, incluyendo algunas de gran superficie. La iniciativa también aspira a conseguir ser el primer desarrollo industrial y logístico de cero emisiones en Europa.

En la actualidad, la superficie total de Plataforma Central Iberum es de 5.100.000 m² de suelo bruto, de los que 2.500.000 m² corresponden a parcelas logísticas e industriales.



Newdock

Certificación LEED Platinum Newdock Illescas

En octubre de 2022, Newdock Illescas obtuvo la certificación LEED Platinum, la más alta que otorga el US Green Building Council, con lo que se ha convertido en el tercer activo de España y el sexto de Europa en contar con este exigente y prestigioso reconocimiento.

Entre otros aspectos, el proyecto maximiza la eficiencia energética, mejora la calidad del ambiente interior, hace un uso eficiente del agua e incorpora una instalación fotovoltaica que será ampliada.



ICC

Proyecto ICC Citydix Torrejón de Ardoz

El proyecto ICC Citydix plantea un nuevo ecosistema integrado por cuatro grandes parcelas logísticas que se desarrollan con una amplia flexibilidad en tres fases.

Al diseño personalizado, la concepción modular, una arquitectura cuidada, el planteamiento de naves diáfanas y las certificaciones medioambientales, la iniciativa suma una localización idónea en el corredor del Henares, una de las zonas de mayor actividad logística del sur de Europa.



Operador integral de referencia

GRUPO CARRERAS CELEBRA SU 90 ANIVERSARIO

En estos 90 años, Carreras ha implantado más de 46 naves logísticas en España, con una red de almacenaje que suma más de 600.000 m² en total y se completa con una flota de más de 1.000 vehículos.

Carreras Grupo Logístico, fundado en el año 1933, cuando la familia Carreras compró su primer camión, un Bedford de 3 toneladas de segunda mano, celebra este 2023 su 90 aniversario. En este tiempo, se ha posicionado como **un operador integral de referencia**, especialmente para el sector de gran consumo en la Península Ibérica.

Ofrece servicios de transporte nacional e internacional, almacenaje, distribución, manipulación, copacking, palettería, consultoría logística, tránsitos aéreos y marítimos, gestión de aduanas y externalización.

En estos 90 años de trabajo, esfuerzo y dedicación, ha logrado implantar **más de 46 naves logísticas en España**, con una red de almacenaje que suma más de 600.000 m² en total. Asimismo, dispone de una flota controlada de más de 1.000 vehículos.

El operador, que está **presente en países como Francia, Italia y Portugal**, cuenta con más de 2.000 empleados y ha cerrado 2022 con una cifra de facturación de alrededor de 350 millones de euros.

Para conmemorar este importante aniversario, en septiembre se celebrará un evento para conmemorar una fecha tan señalada.

Entre sus más recientes novedades, ha comenzado a operar desde unas **nuevas instalaciones** en la localidad vizcaína de Sestao, desde

las que opera la distribución capilar del País Vasco y en especial la línea de negocio de palettería- Expresspallet.



Asimismo, Carreras gana músculo en Francia con la apertura de dos nuevas instalaciones de 9.200 m² de superficie en Ormes y de 10.100 m² en Fleury-les-Aubray, en las inmediaciones de Orleans, sede de la filial francesa de la compañía. La inauguración de estas naves ha supuesto la puesta en marcha del **concepto Plug&Log** del operador logístico para dar la bienvenida a nuevos clientes.

La **innovación** representa asimismo un aspecto importante para Carreras, que ha iniciado recientemente un piloto para la **producción de hidrógeno** en Masquefa, donde ya cuenta con una instalación fotovoltaica que a través de una hidrogenera, producirá 720 kilos de hidrógeno al día, energía 100% verde para hasta 25 vehículos y 120 carretillas en sus instalaciones de Barcelona. ●

Premios CdS



Categoría Intralogística

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

El sector de la intralogística sigue creciendo y avanzando hacia la digitalización, ofreciendo nuevas soluciones para unas operaciones logísticas más intensas y complejas.

LOCUS ROBOTICS

LocusONE

LocusONE es la primera plataforma de la industria impulsada por la ciencia de datos para la automatización de almacenes, que permite la operación y administración de grandes cantidades de robots AMRs como si fuese una flota única y coordinada.

Ofrece a los operadores la flexibilidad y la inteligencia empresarial necesarias para un manejo eficiente de cargas útiles de materiales, cuyo peso puede ir desde los 85 gramos hasta la tonelada y media.

Con LocusONE, los LocusBots realizan una amplia gama de tareas, como recogida y preparación de pedidos y cajas, reposición de productos, preparación de palets, rutas diarias, transporte de punto a punto, inventarios y mucho más.

Se puede integrar con todos los sistemas de gestión de almacén para facilitar una administración de flotas flexible y dinámica, posibilitando la implementación sencilla de una combinación de robots móviles autónomos LocusOrigin, Vector y Max para satisfacer las necesidades de cada almacén.

La potente base científica de datos de Locus hace po-



sible navegar con fluidez a cientos, o incluso miles de robots en un solo espacio, y ofrecer orientación para la gestión predictiva y procesable en tiempo real, que mejore sustancialmente el rendimiento en múltiples casos de uso.

LocusONE fortalece aún más la posición de Locus en la industria de robots móviles autónomos para la automatización y digitalización de almacenes, distribución y centros especializados.



GETAK

Getac Select

La taiwanesa Getac ahora ofrece un programa completo de soluciones específicas para cada industria, conocido como Getac Select, que ayudan a mejorar la eficacia de los flujos de trabajo.

Se trata de una combinación de dispositivos informáticos rugerizados, software, accesorios y servicios profesionales que conforman una gama de soluciones específicamente diseñadas para resolver cualquier desafío complejo en el ámbito de las TI.



GEEK+

RoboShuttle Plus

La nueva solución híbrida de Geek+ también conocida como RoboShuttle Plus permite tanto aumentar la capacidad de inventario como realizar operaciones de picking más eficientes.

Combina la solución RoboShuttle para el almacenamiento de alta densidad de piezas pequeñas y medianas, y la serie de picking para artículos grandes y transferencias rápidas masivas. Puede manipular contenedores, estanterías y palets, y permite el almacenamiento vertical.

¿Buscas una solución? ¡Aceptamos el reto!

La nueva ubicación para sus actividades logísticas e industriales



- Aprox. 24.000 m² de naves logísticas y semi-industriales
- Certificación BREEAM Very Good
- Situado en el Polígono de El Bañuelo
- A tan sólo 16 kilómetros al sur de Madrid
- El parque tiene conexión inmediata con la autovía de Toledo (A-42) y la autovía M-506, y próximo a la M-50



Categoría Transporte por Carretera

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

La digitalización y la sostenibilidad son dos de las principales tendencias que marcan la evolución del transporte marítimo en un contexto de cambio para los intercambios comerciales.

ACE-ALIA-ASTIC-CEL

Truck Friendly Movement

El transporte necesita movimientos de colaboración para reforzar la competitividad y la eficiencia, como esta iniciativa que impulsan ACE, ALIA, ASTIC y el CEL.

Truck Friendly Movement es un movimiento de carácter social, sin ningún tipo de ánimo de lucro, cuyo objetivo es trabajar por la mejora de la percepción social del sector del transporte de mercancías por carretera.

El proyecto aspira a fomentar la convivencia responsable en nuestras carreteras, porque somos conscientes del aumento del volumen de vehículos de carga pesada que transitan por las vías, queremos contribuir de modo responsable y social, minimizando el riesgo de nuestra actividad diaria.

Para ello actúa de manera primordial en cuatro ámbitos, como son la seguridad vial para mejorar la convivencia con los camiones, la eficiencia y el medioambiente con el fin de investigar constantemente en mejorar en estos aspectos, la tecnología de los vehículos para reforzar su seguridad y operatividad, así como en los profesionales del sector, verdaderos

artífices de su funcionamiento y centrados en cubrir todas las necesidades que demanda el mercado y la sociedad.

De esta manera, el Truck Friendly Movement quiere dar visibilidad al transporte de mercancías por carretera, dignificar los labores de los profesionales del sector y sensibilizar al resto de usuarios de la red viaria sobre la importancia de una actividad crucial para el funcionamiento y la competitividad de nuestra economía.



MAN

Proyecto WoMAN

MAN está decidida a impulsar la presencia de la mujer en un sector tan masculino como el que ha sido tradicionalmente el transporte de mercancías por carretera.

Para fomentar el empleo femenino en esta actividad, la marca ha puesto en marcha su programa de becas WoMAN para aumentar la presencia de las mujeres como conductoras profesionales y colaborar en la falta de chóferes que sufre el sector. Este año se ha celebrado su tercera edición.



Plataforma Ecocombustibles

Descarbonización con neutralidad tecnológica

La descarbonización es uno de los principales retos que afronta el transporte.

La Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles nace para defender e impulsar el uso de esta alternativa dentro de las políticas de movilidad y generación de energía, desde el respeto a la neutralidad tecnológica y el apoyo al desarrollo industrial y a la competitividad en España. La iniciativa representa a más de 348.000 empresas de todo tipo.



Un socio de referencia

TRANSAHER SE PREPARA PARA UN FUTURO SOSTENIBLE Y DIGITAL

El operador, enfocado en potenciar sus servicios de logística integral, sigue avanzando en la conversión de su flota y está realizando nuevas inversiones en tecnología.

Enfocados en la mejora continua y con el objetivo de continuar innovando y adaptando soluciones para sus clientes, Transaher se ha posicionado en los últimos años como el **socio logístico de referencia de las principales marcas** de electrónica de consumo, climatización, automoción, neumáticos o alimentación y bebidas.

Con más de 250.000 m² de almacenaje repartidos estratégicamente en Madrid, Barcelona, Palma y Valencia, unido a sus 46 hubs en España y Portugal, la compañía con sede en San Fernando de Henares cuenta con **una de las redes de distribución más completas** de la Península, con salidas diarias al país vecino. Esto les permite servir en 24 horas, garantizando una completa cobertura y capilaridad, trazabilidad total y una comunicación directa.

Transaher se ha estrenado en 2023 como Operador Logístico Oficial de la Vuelta Femenina.



Con una cifra de ventas situada en los 150 millones de euros, el desarrollo de Transaher viene marcado por su **enorme capacidad para adaptarse a las nuevas demandas** y su enfoque estratégico en la ampliación de los servicios ofrecidos, potenciando la logística integral.

Especializados en entregas en grandes superficies y flujo tenso, entregas 'same day' y última milla, los últimos años han disparado **los servicios internacionales** gracias a sus asociaciones con las redes de distribución más importantes de Europa.

Socio de la red europea Paneco, Transaher cuenta con cobertura internacional en **35 países**, con salidas diarias desde su hub internacional en Barcelona.

Tecnología y sostenibilidad

Enfocada en la mejora de procesos manteniendo un perfil respetuoso y sostenible, la compañía ha incluido **varios dúo-trailers en su flota**, lo que permite optimizar servicios reduciendo emisiones. Además, Transaher continúa trabajando en la conversión de su flota, con camiones de gas comprimido y vehículos eléctricos que buscan reducir su huella de carbono.

Estas inversiones completan las realizadas en tecnología para garantizar la excelencia en el servicio, con varios proyectos de **predicción de la demanda mediante inteligencia artificial**, un proyecto de seguimiento documental y de servicio basado en 'blockchain', y un proyecto de última milla con entrega predictiva.

“Con más de 250.000 m² de almacenaje, el operador cuenta con una de las redes de distribución más completas de la Península, con salidas diarias al país vecino”.

Innovación y compromiso social

Este 2023, además, ha venido marcado por su reciente incorporación como **Operador Logístico Oficial de la Vuelta Femenina**, una labor logística en la que la compañía se estrena, siendo la encargada de transportar y posicionar toda la infraestructura del evento en las 14 localizaciones repartidas por España.

Este trabajo se complementó con su **papel como patrocinador oficial** demostrando, una vez más, su compromiso con el talento femenino.

Categoría Industria del Transporte

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

La industria evoluciona en paralelo con un transporte cada vez más tecnificado y exigente, que necesita nuevos servicios para ganar en eficiencia y competitividad.

Volta Trucks

Truck As A Service (TaaS)

Además del Volta Zero, Volta Trucks lanza su solución **Truck as a Service**, con la que aspira a revolucionar la financiación y el servicio de las flotas de vehículos comerciales.

El planteamiento de Truck as a Service ofrece a las compañías una fórmula sencilla y sin complicaciones para electrificar su flota y les ayuda en cada paso del proceso ofreciendo una única cuota mensual que financia el uso de un vehículo Volta Zero totalmente eléctrico y todos sus requisitos de servicio, mantenimiento, seguros y formación, maximizando el tiempo de actividad y la eficiencia operativa del vehículo.

En paralelo, la compañía también prevé abrir su primer centro de operaciones para clientes en España en el segundo semestre de 2023.

Las instalaciones, situadas en Coslada, darán soporte y mantenimiento a los camiones Volta Zero de la zona centro, para lo que cuentan con unas dimensiones de alrededor de 2.500 m², incluyendo ocho plazas de aparcamiento para camiones y cuatro muelles de servicio para la realización de tareas de mantenimiento rutinarias.



Este hub en Madrid constituye un hito importante para la compañía y un componente esencial a la hora de ofrecer la solución **Truck as Service** a través de una red de Volta Trucks Hubs para cubrir grandes áreas metropolitanas junto a centros logísticos e impulsar la electrificación de las flotas comerciales de transporte de mercancías por carretera con una herramienta flexible y adaptada a las necesidades de los transportistas.



Lecitralier

Red de servicio postventa

El servicio postventa tiene una importancia crucial en el transporte profesional. Consciente de las necesidades de los transportistas, Lecitralier impulsa el desarrollo de una completa red de servicio postventa que suma un total de 500.000 m² de superficie repartida en ocho instalaciones en las que se ofrece un amplio abanico de soluciones y servicios para minimizar los tiempos muertos de las unidades merced a toda una completa gama de equipos y profesionales altamente cualificados.



CargoON

Solución de digitalización integral

CargoON propone un sistema de gestión de transporte especialmente diseñado para satisfacer las necesidades de cargadores a través de la digitalización integral de la cadena de suministro.

El objetivo es impulsar la eficiencia y reducir costes logísticos mediante una plataforma colaborativa de fácil uso, que abarca toda la cadena de suministro de principio a fin, con módulos estándares que facilitan la puesta en marcha en 4-6 semanas y con una cobertura europea.

Descarbonización en el transporte de mercancías

EL COMPROMISO DE VOLVO TRUCKS CON LA SOSTENIBILIDAD

En el camino hacia un futuro sin energías fósiles, Volvo Trucks apuesta claramente por la descarbonización con su gama de camiones eléctricos, con el objetivo de que el 50% de los camiones nuevos vendidos en 2030 sean eléctricos y que en 2040 el 100% sean libres de emisiones.

Como parte de su estrategia de sostenibilidad, Volvo Trucks se ha convertido en la primera marca del mercado con una **gama completa de camiones 100% eléctricos** desde 16 hasta 44 toneladas.

Volvo Trucks ofrece la gama de camiones eléctricos más amplia del sector, con seis modelos de camiones fabricados en serie. Desde que comenzó la producción de camiones totalmente eléctricos en 2019, el fabricante ha vendido más de 4.300 camiones eléctricos en 38 países de todo el mundo y es líder del mercado de camiones eléctricos pesados en Europa y EE.UU. Los camiones eléctricos de la marca sueca son capaces de cubrir **diversas necesidades de transporte**, desde la eliminación de residuos y la distribución urbanas hasta el transporte regional y el tráfico asociado a la construcción.

Esto supone un salto para la industria en la que Volvo Trucks lidera el camino sostenible del transporte de mercancías a nivel mundial.

Gama ligera y pesada 100% Electric

La **gama media FL y FE** cuenta con uno o dos motores eléctricos de hasta 225 kW y hasta cuatro baterías de hasta 565 kWh. Disponen de una caja de dos velocidades. Mientras que la **gama pesada FM, FMX y FH** cuenta con dos o tres motores eléctricos de hasta 490 kW y 2400 Nm. Pueden montar hasta seis baterías de hasta 540 kWh, con una autonomía media de 300 kilómetros y una caja I-Shift de doce velocidades con una nueva estrategia de marchas mejorada para los camiones eléctricos.

Los camiones eléctricos Volvo al completo son ya una realidad.

Desde finales de 2022 la actual Gama Electric de Volvo Trucks puede cumplir todas las **aplicaciones de corto y medio radio de acción**. En función del tipo de ruta, peso y equipamiento como tomas de fuerza. La propia especificación del camión influye en la autonomía, que puede variar desde 150 a 300 Km.

Servicios Electric: máximo rendimiento para esta tipología de camiones

Volvo Trucks no vende únicamente un camión, sino una **solución de transporte** que incluye además una estrategia de recarga, servicios y financiación. Y sobre todo **asesoramiento y acompañamiento** durante todo el proceso, así como un contrato de mantenimiento y reparaciones específico.

Además dispone de **herramientas para optimizar la autonomía**, como *Range & Route* que ofrece diversas formas de asegurarse de que los vehículos tengan suficiente electricidad para llevar a cabo las tareas de transporte necesarias o *Energy & Environment* que proporciona una descripción clara de cómo se utilizan los camiones eléctricos, incluido el consumo de energía, la distancia de conducción y mucho más. ●



V O L V O

GAMA DE CAMIONES ELÉCTRICOS

Para todas las operaciones de transporte



5

Una gama de cinco modelos de camiones diferentes que cubren todo tipo de trabajos.

44

Hasta 44 toneladas para pesos combinados brutos, lo que significa volúmenes de carga mayores en sus operaciones.

540

Nuestros camiones eléctricos disponen de hasta 540kWh de energía embarcada.

300

Un camión eléctrico Volvo tiene una autonomía que puede superar los 300 km. sin recargas intermedias.

0

Con una solución de transporte eléctrico de Volvo Trucks tendrá cero emisiones de escape.

90

Con un cargador de CC, las baterías pueden recargarse del 0-80% de su capacidad en tan sólo 90 minutos.



Servicios para el transporte

ANDAMUR ACOMPAÑA A SUS CLIENTES KILÓMETRO A KILÓMETRO

Andamur ofrece servicios integrales para mejorar el día a día del transportista en sus rutas por Europa, con tarjetas de combustible, dispositivos de peajes, recuperación de IVA e impuestos especiales y formación en ruta, entre otros.

Andamur cuenta con siete áreas de servicio propias en España destinadas al transporte profesional y más de 700 asociadas en las principales rutas en España, Francia, Alemania, Luxemburgo, Austria, Bélgica, Eslovenia, Luxemburgo, los Países Bajos y Polonia.

Teniendo en cuenta las necesidades específicas de cada empresa de transporte, la empresa ofrece a sus clientes productos y servicios diferentes. Por ese motivo, son varias las tarjetas de combustible disponibles, destacando, entre todas, Andamur ProEurope, una única tarjeta que permite repostar multiproducto en toda su red.

Un punto clave para las empresas de transporte es la seguridad. En Andamur, conscientes de ello, disponen de airCODE, un sistema antifraude que garantiza la seguridad total en el momento del repostaje.



Andamur cuenta con puntos estratégicos para el repostaje, como el de La Junquera-Llers, en Gerona.



Categoría Marítimo

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

La digitalización y la sostenibilidad son dos de las principales tendencias que marcan la evolución del transporte marítimo en un contexto de cambio para los intercambios comerciales.

Puerto de Barcelona

Nexigen, plan de electrificación de muelles

Nexigen, el Plan de Electrificación de Muelles del puerto de Barcelona es uno de los grandes proyectos impulsados por la Autoridad Portuaria, que tiene como objetivo reducir en un 50% las emisiones de CO₂ de la operativa hasta el año 2030 y ser un puerto neutro en carbono antes del año 2050.

En este sentido, el tráfico marítimo constituye una fuente significativa de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, que afectan negativamente al medio ambiente y a la salud pública, sobre todo en zonas costeras. Además de las emisiones de CO₂, los buques propulsados por combustibles fósiles, principalmente fuel oil y gasóleo, emiten otras partículas contaminantes como óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y material particulado.

Con unas inversiones previstas de más de 110 M€, la electrificación de los muelles permitirá eliminar unas 100.000 toneladas anuales de gases de efecto invernadero y reducir de forma significativa otras emisiones que afectan a la calidad del aire, como NO_x, SO_x y partículas.



La Autoridad Portuaria de Barcelona estima que el proyecto Nexigen hará posible que los barcos se conecten a la red eléctrica general una vez atracados en muelle, utilizando energía limpia generada en el propio recinto portuario o con certificación de origen 100% renovable. Mediante la utilización de la tecnología OPS (Onshore Power Supply), se podrá transportar la energía de origen renovable a los barcos y permitir que apaguen el motor durante su estancia en puerto.



Puertos del Estado

Proyecto Puertos 4.0

Puertos del Estado lidera la iniciativa Puertos 4.0 del conjunto del sistema portuario español para impulsar la digitalización.

El proyecto Puertos 4.0 se articula como un claro impulsor de la innovación para impulsar la transformación de los puertos españoles en recintos más eficientes,

sostenibles y seguros, contribuyendo a reforzar el papel de España como actor clave en las cadenas logísticas mundiales.

En este sentido, Puertos 4.0 pretende incentivar la creación o consolidación de un tejido de empresas emergentes (start-ups), spin-off o nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico en empresas existentes que desarrollen productos, servicios o procesos innovadores para el sector logístico portuario con orientación al mercado.

El Fondo Puertos 4.0 está dotado actualmente con 40 millones de euros a través del Fondo de Compensación Interportuario de los puertos españoles.

Estas ayudas son subvenciones, no préstamos ni participación en capital, adjudicadas mediante convocatoria pública en régimen de concurrencia competitiva.

La iniciativa financia la incubación y aceleración de ideas, o de Startups en fase inicial o emergente, incluyendo el intraemprendimiento en el ámbito del sistema portuario.

Así mismo, también financia start-ups, spin-off o nuevas líneas de negocio de pymes o empresas consolidadas tanto en fase de desarrollo como de precomercialización, crecimiento o expansión.



Categoría Intermodal

PREMIOS 10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Las ventajas del transporte de mercancías por ferrocarril en términos medioambientales hacen que cada vez más empresas confíen en este modalidad para sus envíos.

VIIA

Red de autopistas ferroviarias

Pionero en el sector de las autopistas ferroviarias, VIIA ha sabido desarrollar, gracias a su tecnología innovadora, una experiencia al servicio del mercado de transporte por carretera. En total, ha logrado un ahorro de 144.232 de CO₂ en 2022 con su red europea de corredores comerciales, que permiten **transportar todo tipo de semirremolques**.

Entre sus mercancías transportadas, un 30% corresponden a mercancías generales, otro 30% a mercancías del sector de la automoción, otro 30% a transporte refrigerado, y finalmente un 10% a graneles y líquidos.

La historia se remonta a 2003, cuando SNCF y Trenitalia lanzan la Autopista Ferroviaria Alpina entre Aiton, Francia, y Orbassano, Italia. Ya en 2007, se puso en funcionamiento la que conecta Le Boulou, en la frontera franco-española, con Betemburgo, en Luxemburgo.

Fue en 2012 cuando SNCF decidió reforzar su red de autopistas ferroviarias y lanzar la marca VIIA para gestionar estas actividades. Uno de los hitos llegó en 2016, cuando comenzó a operar una nueva línea conectando Le Boulou con el puerto de Calais. Tiempo después, se



activó también una conexión entre Orbassano y Calais.

En 2019, se puso en marcha un nuevo servicio en Mâcon, en la línea Calais-Le Boulou, y se inició la explotación de la autopista ferroviaria entre Barcelona y Be-temburgo, la primera saliendo de España.

Ahora, VIIA está listo para extender su red en la Península, pues las Administraciones han lanzado un plan de inversiones que abre nuevas oportunidades. Por otro lado, entre sus últimos avances, destacan los servicios que conectan Calais y Sète, y Valenton con Sète.

Transfesa Logistics

Mercancías al tren

Esta iniciativa itinerante busca concienciar tanto a las instituciones públicas, como al sector empresarial y a la sociedad, de la importancia de trasladar carga de la carretera al tren para reducir las emisiones de CO₂ del sector transporte.

Consiste en exponer el un contenedor de mercancías a pie de calle, con una exposición en su interior abierta al público en la que se pueden conocer las ventajas de transportar mercancías por ferrocarril.



Marcotran

Conexión ferroviaria Zaragoza-Algeciras

El operador aragonés ofrece un servicio intermodal entre la Plataforma Logística de Zaragoza y la terminal ferroportuaria de Isla Verde Exterior, en Algeciras.

Cada convoy que cubre el trayecto consta de 32 contenedores móviles multimodales, facilitando una reducción, de acuerdo con los cálculos de Marcotran, de un 85% de emisiones contaminantes, además del ahorro de combustible. También mejora así la trazabilidad de la mercancía al permanecer siempre en el mismo contenedor.



En 2023, cumple 25 años

BALEARIA YA NAVEGA CON EL PRIMER FERRY ELÉCTRICO DE ESPAÑA

La naviera cumple 25 años en 2023 con la mirada puesta en la innovación y en la sostenibilidad, dos ejes que se ha convertido en sus principales señas de identidad.



Balearia ha comenzado a navegar a principios de mayo con el que es ya el **primer ferry eléctrico de España**, el 'Cap de Barbaria'. El buque, que conecta Ibiza y Formenter, tiene 82 metros de eslora y 15,5 de manga, y puede navegar a una velocidad de hasta 14 nudos.

Cuenta con **una toma de conexión a tierra OPS**, un sistema de almacenamiento de energía con autonomía de 12 horas en puerto, y una gestión inteligente de la planta eléctrica del buque.

Además, está **preparado para la instalación de un sistema de hidrógeno** que permitirá utilizarlo como un laboratorio de pruebas para el uso del hidrógeno verde a pequeña escala.

La embarcación, que tiene capacidad para transportar **hasta 240 metros lineales de carga**, cuenta con un diseño preparado para asegurar su operatividad en cualquier condición meteorológica, garantizando así el suministro de productos esenciales a Formentera.

Se trató de un gran paso para Balearia, que **en 2023, cumple 25 años de vida** con la mirada puesta en la innovación y la sostenibilidad, que se han convertido en su seña de identidad.

De hecho, acaba de constituirse como asociación **la Alianza Net-Zero MAR**, que presidirá un representante de Balearia, Javier Cervera, para fomentar la descarbonización del sector marítimo-portuario en España.

Parte de la evolución de la naviera se explica por su **política de inversión en renovación y mejora** de su flota. La compañía invirtió 61 mi-

llones de euros en 2022 para disponer de una flota más moderna, ecoeficiente y con mejores prestaciones para los pasajeros.

Por ejemplo, inició la construcción del fast ferry 'Margarita Salas', y finalizó el retrofit del ferry 'Hedy Lamarr'. Estos buques están **dotados de motores duales**, que permiten usar distintos combustibles, incluidas en un futuro nuevas fuentes renovables neutras en emisiones de CO₂.

Nuevas perspectivas

Con una flota de más de 30 buques operando 25 rutas en seis países, en 2022 se afianzó como la naviera líder en España. En cuanto al **transporte de mercancías**, aumentó un 6% en el global de sus rutas.

A lo largo del año, reafirmó su liderazgo en Baleares, que supone el **67% de sus tráficos de carga**, y abrió una nueva ruta entre Motril y Tánger para reforzar el transporte de mercancías con el norte de África.

Por otra parte, consolidó su crecimiento en el **Estrecho de Gibraltar y el Mar de Alborán**, así como en Canarias, pasando de dos a tres salidas semanales.

En lo que se refiere al **transporte de mercancías en las rutas internacionales**, de cara al futuro la naviera aboga por seguir expandiéndose hacia otros territorios, aunque manteniendo la perspectiva local.

En este sentido, el **Caribe** se perfila como una de sus prioridades.



Reconocimientos a la trayectoria profesional

PREMIOS10 A LA EXCELENCIA EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

José María Alaña Arrinda

Pulsar Properties



José María Alaña es un profesional crucial en la historia de la logística en España.

Fundador y Consejero Delegado de Pulsar Properties, inicia su andadura profesional en el desarrollo de zonas industriales y logísticas a finales de los años 80. Firme defensor del desarrollo empresarial, como motor del desarrollo económico y social, ha llevado a cabo sus proyectos en diversas zonas de la geografía española, especialmente en el Corredor del Henares.

Es reconocido en el sector como uno de los propulsores de la inmologística en España y hoy en día, continúa su proyecto empresarial con la misma ilusión y convencimiento con el que empezó hace 35 años.

Su contribución al mundo inmologístico abarca todos los ámbitos. Así mismo, ha apostado por rehabilitar edificios y zonas industriales, así como por desarrollar lazos colaborativos y alianzas con otras empresas y entidades, para impulsar un futuro mejor y más sostenible a través de lazos que dibuja con entidades y personas de las zonas en que ha desarrollado su ingente labor.

Gerardo Landaluce Calleja

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras



Gerardo Landaluce representa la experiencia en el ámbito portuario español.

Landaluce se incorporó a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en 1996, asumiendo responsabilidades de estrategia, desarrollo de negocio, comercial y comunicación.

Desde entonces, ha sido subdirector General de Desarrollo y Comercial del enclave algecireño, miembro de su Comité de Dirección y del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de Bahía de Algeciras.

En 2019 pasó a presidir uno de los puertos más importantes del país y de todo el Mediterráneo, con la vista puesta en impulsar su conectividad, desplegar iniciativas de sostenibilidad y reforzar la innovación y sus conexiones intermodales, como pilares para la competitividad de hub crucial para el comercio mundial.

En el horizonte próximo, el próximo Plan Estratégico 2024-2030 sentará las bases sobre las que se asentará el futuro inmediato de un recinto portuario crucial para la competitividad de España en un convulso escenario internacional.

Juan Jesús Sánchez Serrano

Disfrimur



Juan Jesús Sánchez lleva el transporte en la sangre. Hijo de un empresario que empezó con un camión, lleva al frente de Disfrimur desde 1986. Junto a sus hermanos ha convertido a esta empresa murciana en una de las joyas del transporte frigorífico español.

Sánchez destaca por su afilado olfato comercial, por el dinamismo con que mueve los hilos de su compañía, por la pasión que le pone a la gestión y, sobre todo, por su apuesta por la innovación como uno de los pilares que ha convertido a Disfrimur en una empresa diferente.

Juan Jesús Sánchez ha impulsado la incorporación de nuevas composiciones vehiculares en la flota de la compañía. También ha hecho una apuesta por la sostenibilidad, incorporando desde el gas hasta la electricidad y, más recientemente, el hidrógeno.

Con el impulso de la innovación y la sostenibilidad, Disfrimur ha demostrado que hay otra forma de hacer transporte.

Además, Juan Jesús Sánchez desarrolla una intensa actividad asociativa que le ha llevado a ser miembro de las juntas directivas de Atfrie y de Astic, asociación de la que es actualmente vicepresidente.

Jesús Lacasia Purroy

Gran Europa



Jesús Lacasia ha sido uno de los protagonistas que ha visto en persona la profunda transformación que ha vivido el sector logístico en España.

Este ingeniero pamplonés inició su andadura profesional en 1982. Ha pasado por Renfe y Cima Ingenieros antes de trasladarse a Madrid en 1989.

Desde entonces desarrolló una carrera profesional con responsabilidades en Metrovacesa hasta 2002, cuando se incorporó a Gran Europa Consultores desde donde ha sido testigo directo del cambio que ha vivido el sector, y en particular del desarrollo del Corredor del Henares, polo y ejemplo de actividad logística que ha traspasado los límites provinciales.

En Gran Europa ha sido uno de los protagonistas de la explosión que ha vivido en las últimas décadas el corredor del Henares, como uno de los principales polos logísticos para la península ibérica.

A su carrera profesional hay que sumar una importante actividad investigadora y asociativa, incluyendo el papel decisivo en la génesis de Appunle.

A su profunda y dilatada experiencia une una visión muy completa y crítica de la actividad inmologística, especialmente apreciada por sus colegas.

Tecnología para la distribución alimentaria

ALIMERKA APUESTA POR WEBFLEET PARA EL CONTROL DE TEMPERATURA

La cadena española de distribución utiliza la solución de gestión de flotas de Webfleet para controlar la cadena de frío durante el transporte y sacar al mismo tiempo el máximo rendimiento a su flota.

Alimerka es una compañía española de distribución alimentaria con supermercados en la zona norte de España. Uno de sus principios básicos es **el compromiso con la sostenibilidad**.

Por este motivo, la compañía **ha renovado por completo sus vehículos**, con el fin de reducir su huella medioambiental.

En la actualidad, su flota está compuesta por camiones de entre 15 y 26 toneladas de carga, de los que **21 son eléctricos, 21 híbridos y 33 impulsados por GNL**. Al ser una empresa de distribución alimentaria, para Alimerka es fundamental asegurarse de que los productos lleguen a destino en perfectas condiciones.

Por tanto, necesitaba una solución que les permitiera **controlar la cadena de frío durante el transporte**, con alertas sobre puertas abiertas e informes sobre la temperatura durante los viajes.

Alimerka confía en Webfleet para gestionar todos sus vehículos y planificar los mantenimientos, minimizando el tiempo de inactividad de los vehículos".

También querían **sacar el máximo rendimiento a su flota**, con datos de consumo, eficiencia, monitorización del estilo de conducción y mantenimientos.

Gestión de flotas

En 2014, Alimerka decidió **adoptar la solución de gestión de flotas Webfleet**, a través de NHT-Norwick, consultoría tecnológica e integrador especializado que se encargó de la implementación.

"*Nos decidimos porque es una solución muy completa que incluye control de frío, localización, informes de conducción, etc. Tam-*

En 2014, Alimerka decidió adoptar la solución de gestión de flotas Webfleet.

bién por la vía de desarrollo que nos proponían", comenta Pelayo Alonso Naves, responsable de Transporte y gestor de la flota de Alimerka.

Este último punto es de especial relevancia, dado que la flota de Alimerka está compuesta por vehículos eléctricos y propulsados

Alimerka cuenta con vehículos eléctricos, híbridos y de GNL.

por GNL, por lo que fue necesario **adaptar la solución de Webfleet** para adecuarla a este tipo de vehículo.

"En los últimos cinco años hemos reducido un 80% nuestra **huella medioambiental**, con la renovación de la flota. También hemos reducido el gasto de GNL, algo en lo que nos ha ayudado Webfleet", aseguran desde la compañía.

A día de hoy, utiliza Webfleet para gestionar **todos sus vehículos desde una única plataforma**, que incluye geolocalización, gestión de tacógrafo, datos de consumo, mantenimientos, CAN bus y cadena de frío, entre otros.

"Ahora tenemos las temperaturas totalmente controladas en todo momento. Además, se trata de temperaturas en tiempo real, por lo que podemos tomar medidas de forma **inmediata** en caso de que surja algún problema", indica Alonso, que también resalta cómo la solución les ayuda a planificar los mantenimientos, minimizando el tiempo de inactividad de los vehículos e incluso concertando las citas con el taller.

"Asimismo hacemos un **seguimiento diario del estilo de conducción** e informamos a los conductores de forma mensual para que puedan comprobar sus avances hacia una conducción más segura y eficiente".



TRANS
FOR FORWARDERS

PRIVATE FREIGHT EXCHANGE

Digitaliza tus procesos de contratación de transporte con tu propia bolsa de cargas privada

- Trabaja con mayor **seguridad**, solo con tus proveedores de confianza y en un entorno cerrado.
- Consigue una asignación óptima de tus cargas y una mejor **comunicación** con tus transportistas.
- ¡Sin quebraderos de cabeza! Nosotros nos ocupamos de **verificar a tus proveedores** y de añadirlos al sistema.



Solicita una demo en www.trans.eu o llámanos al 931 770 254

Perspectivas y tendencias del mercado logístico en 2023

El mercado logístico ha experimentado una evolución notable durante el año 2023, marcado por la incertidumbre macroeconómica y el conflicto en Ucrania, dos factores que sin duda han afectado la operativa habitual de muchos negocios.

A pesar de estos desafíos, la demanda de espacios logísticos ha mantenido fundamentos sólidos, alcanzando una contratación histórica en el primer trimestre del año, especialmente en la zona centro del país y así lo reflejan los últimos informes logísticos del sector.

Apoyados por estas condiciones favorables, esperamos continuar este 2023 con una alta contratación, aunque es posible que veamos un ligero ajuste respecto a los niveles récord del año pasado.

En cuanto a los costes de construcción y financiación, se espera que se mantengan en niveles similares a los del primer trimestre, lo que previsiblemente resultará en una disminución de los proyectos logísticos de nueva construcción, a riesgo predominando los proyectos "llave en mano".

Respecto a las rentas, esperamos que sigan aumentando en zonas consolidadas como Barcelona y Madrid, principalmente en la tercera corona, impulsadas por la escasez de suelo disponible".

La adquisición de grandes parcelas de suelo en zonas consolidadas sigue siendo también este año un desafío en los principales mercados logísticos como Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga. La falta de disponibilidad de suelo adecuado para una actividad logística de calidad que permita tener una morfología de nave óptima con grandes playas de maniobra y buenos accesos a carretera y la competencia por los pocos espacios disponibles con estas características han llevado a



ALEJANDRO VEGA-PENICHET
Gerente comercial senior
Logística de Green Logistics – Aquila Group

una mayor exploración de mercados menos consolidados. Estos mercados emergentes ofrecen oportunidades para el desarrollo de nuevas instalaciones logísticas y pueden convertirse en opciones atractivas para las empresas en busca de expansión.

La demanda de alquiler por su parte sigue siendo cada vez más exigente, con un nuevo enfoque en el que predomina la búsqueda de almacenes logísticos con altos estándares constructivos además de eficientes, permitiendo mejorar la operatividad de los almacenes y por ende la eficiencia de sus operaciones.

Los certificados de construcción sostenibles como Breeam o Leed, que acreditan la sostenibilidad y la eficiencia energética en los edificios, se han convertido en un factor muy importante para muchos inquilinos y compradores.

“Es de esperar que las rentas sigan aumentando en zonas consolidadas como Barcelona y Madrid, principalmente en la tercera corona, impulsadas por la escasez de suelo disponible”.

Por último, en el mercado de inversión, se ha observado una compresión de los rendimientos en el último trimestre de 2022 y el primer trimestre de 2023. Esto ha llevado a una reducción significativa en el volumen de inversión y número de operaciones en comparación con años anteriores. A medida que los inversores buscan rendimientos más atractivos en un contexto de subida de tipos y acceso a la financiación más cara, los criterios de compra a la hora de acometer sus inversiones son más estrictos. Aun así, el mercado logístico sigue siendo una de las opciones más atractivas dentro del mercado inmobiliario gracias al comportamiento resiliente de la demanda por este tipo de espacios logísticos.

DESCUBRE UNA EFICIENCIA EXTRAORDINARIA.



Impulsa tu negocio con un ahorro de combustible de hasta un 6%*.

Con la nueva actualización del motor D26, los camiones MAN de larga distancia ofrecen una reducción del consumo de combustible de hasta un 3,3%*. Además, las innovaciones MAN para mejorar la eficiencia, como la optimización de la aerodinámica y el MAN EfficientCruise® con PredictiveDrive, aumentan el ahorro total de combustible hasta un 6%*. Añádele los nuevos sistemas de seguridad y tendrás una de las mejores ofertas del sector. Más información: www.truck.man

#SimplyMyTruck

*Sólo aplicable a tractores de larga distancia Euro VIe.

LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS TRANSFORMAN LA CADENA DE SUMINISTRO

Dado su gran potencial transformador, la Inteligencia Artificial es la tecnología que está causando en la actualidad la mayor revolución en la logística y el transporte, y se espera que contribuya a optimizar las operativas y facilitar la toma de decisiones.

La cadena de suministro está sufriendo numerosos cambios en los últimos años, fruto del desarrollo de nuevas y modernas tecnologías capaces de agilizar y optimizar todos los procesos que se llevan a cabo para preparar y gestionar el envío de las mercancías hacia sus destinatarios finales.

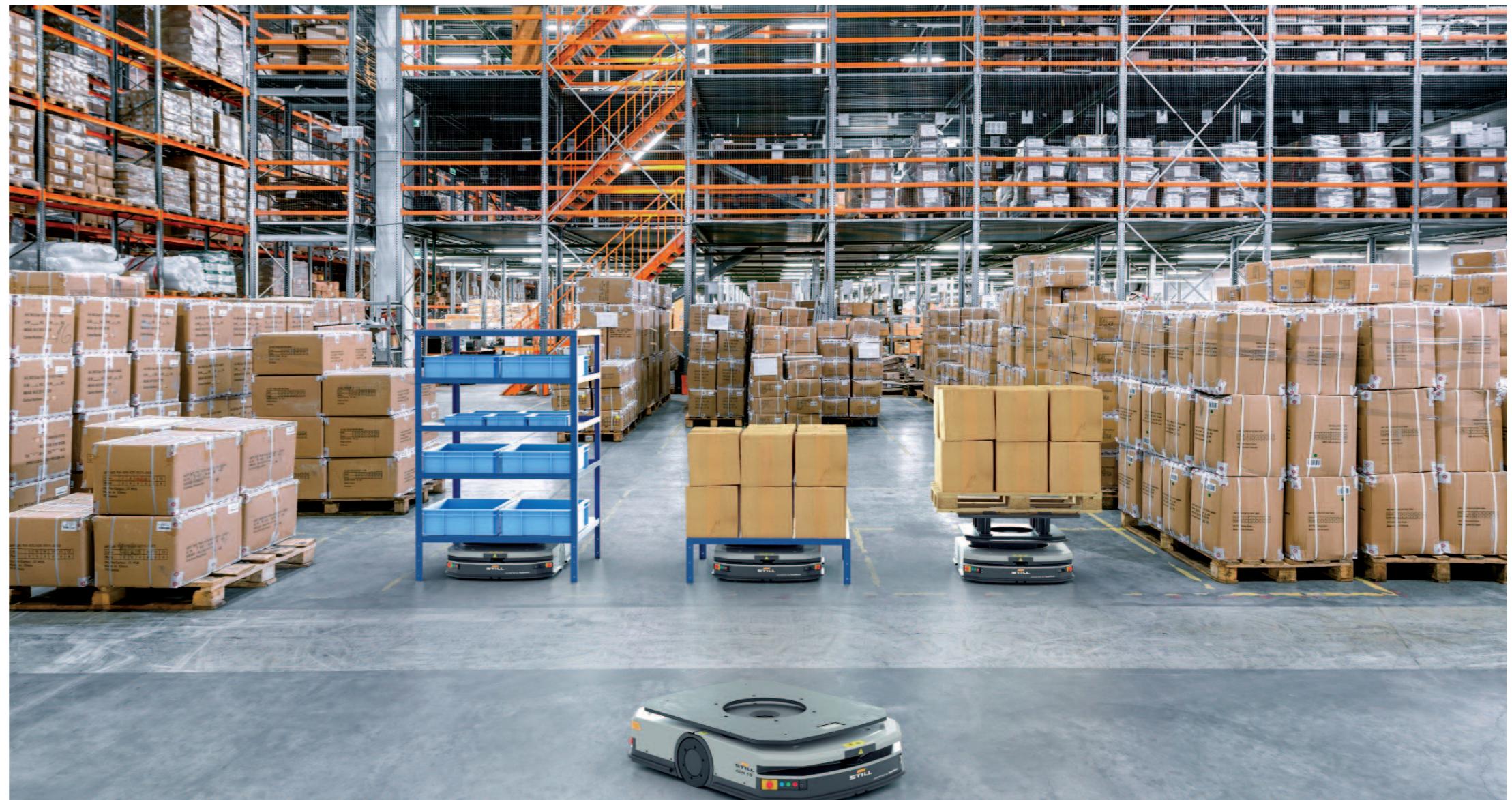
El Internet de las Cosas, el blockchain, el aprendizaje automático, o la Inteligencia Artificial, entre otras, están causando una auténtica revolución tanto en el sector logístico como en el del transporte.

Entre todas estas tecnologías, es la **Inteligencia Artificial (IA)** la que más portadas está acaparando últimamente, por su gran potencial transformador.

En el campo de la logística, puede contribuir a la **predicción de tendencias**, la asignación de los recursos correctos a cada actividad, la coordinación del transporte o la reducción de la carga administrativa. También facilitará el uso, la integración y el acceso a los robots, que podrán asumir nuevas tareas.

La posibilidad de recolectar datos sobre el funcionamiento de los diferentes elementos en el almacén favorece la **toma de mejores decisiones** y el diseño de estrategias mucho más efectivas.

Desde Telefónica, creen que la implantación de la Inteligencia Artificial en la logística va a tener un gran impacto en los próximos años y que se notará especialmente en un **incremento significativo de la productividad** de los almacenes, especialmente de aquellos dedicados al canal 'on-line'.



De igual manera, el uso de la inteligencia artificial en el transporte es fundamental para la **optimización de rutas**, el control de flotas, o la reducción del tiempo de inactividad de los vehículos.

En cuanto al transporte marítimo, este tipo de avances favorecen una mejor coordinación y planificación para el atraque de los buques en el puerto, contribuyendo a **unas operaciones más eficientes, seguras y fiables**.

En el transporte aéreo, **existe por ejemplo un proyecto en marcha** que tendrá como escenario piloto varios aeropuertos españoles y que contribuirá a optimizar los procesos entre el transitario, el transportista y el propio agente de handling.

La IA permitirá predecir el **comportamiento de la demanda de carga aérea** y optimizar las operaciones para hacer que sean más sostenibles.

Diferentes aplicaciones

Una rama destacada de la IA es el aprendizaje automático, que favorece el perfeccionamiento de las capacidades de una herramienta, de forma que al

final sean las propias máquinas las que puedan **tomar ciertas decisiones de una forma automatizada**, sin requerir la intervención del trabajador.

Al poder **reconocer patrones más fácilmente**, el llamado '*machine learning*' puede utilizarse para realizar inspecciones, predecir posibles incidencias en la cadena o cambios en la demanda, **mejorar y agilizar las labores de inventario**, y por tanto, la visibilidad en el almacén, así como reducir los tiempos de respuesta.

Asimismo, entre sus múltiples capacidades destaca el **procesamiento del lenguaje natural**, para interpretar, manipular y comprender el lenguaje humano.

También puede usarse para identificar los **elementos que pueden requerir trabajos de mantenimiento**, teniendo en cuenta los patrones de uso, las fechas de las revisiones realizadas anteriormente, etc.

Mientras tanto, el '*Deep Learning*', traducido como aprendizaje en profundidad, va aún más allá y permite obtener un gran rendi-

mento de la IA gracias a la **creación de redes neuronales artificiales**.

Entre sus aplicaciones más destacadas, se encuentra el desarrollo de asistentes virtuales o incluso chatbots para **mejorar la asistencia al cliente**, o tecnologías de visión artificial.

Cabe mencionar también el **uso de medios digitales en la logística**, una representación digital en tiempo real de una determinada parte la cadena de suministro física, como por ejemplo un almacén.

“La implantación de la IA en logística tendrá un fuerte impacto en los próximos años, empezando por un incremento significativo de la productividad de los almacenes”.

Permite mejorar la toma de decisiones, al proporcionar información de cada elemento, controlar en remoto una instalación, reducir el

tiempo de inactividad y acelerar la producción de nuevos productos.

En todos estos procesos **no debe obviarse la importancia del 'Big Data'**, que permite integrar las numerosas fuentes de datos de forma más rápida y fiable. En un entorno cada vez más complejo, tener la información organizada y estructurada resulta fundamental para aprovechar todo su valor.

Esto está vinculado al concepto de '**Business Intelligence**', enfocado en la transformación de los datos en conocimiento para poder sacar un beneficio o ventaja de ellos.

Para resolver problemas de almacenamiento, sería ideal contar con un sistema de entrada eficaz, que incluya flotas de robots móviles autónomos".

Avances en robótica

En el campo de la logística una de las tecnologías que mayor desarrollo está viviendo es, sin duda, la robótica, cuya evolución ha permitido que los robots sean ya **parte fundamental del almacén**, descargando a los operarios de las tareas más tediosas y repetitivas.

Una de las áreas de mayor crecimiento es la de los robots móviles autónomos, pues como indican desde Locus Robotics, para resolver posibles **problemas de almacenamiento y cuellos de botella**, es necesario contar con un sistema de entrada eficaz, que puede incluir el uso de flotas completas de robots móviles autónomos o AMRs.

Con la misma tecnología robótica, se podría maximizar la productividad mediante **la preparación simultánea de pedidos**, gestión de devoluciones y reposición del espacio de picking .

Por su parte, desde ABB pronostican que los robots asumirán nuevas tareas a medida que más empresas busquen **relocalizar sus operaciones** para mejorar la resistencia de su cadena de suministro frente a los acontecimientos mundiales.

La irrupción de la IA facilitará **el uso, la integración y el acceso a los robots**, permitiéndoles asumir más tareas en nuevas industrias.

El uso de esta tecnología no se limita, de hecho, al almacén, pues ya se están probando robots para la entrega de pedidos, si bien su aplicación comercial requiere **la aprobación de normativas específicas** para legalizar su uso en las vías públicas. ●

GRAN EUROPA
PENSANDO SOLO EN EL CLIENTE

www.graneuropa.com

Responder a las necesidades para seguir creciendo

Tras unos años donde la logística ha experimentado un auge extraordinario, el sector inmobiliario ahora se enfrenta a nuevos retos para continuar su crecimiento, aunque no sea a los mismos ritmos que en los últimos años. El mercado sigue siendo atractivo para los inversores, pero debemos adaptarnos a las necesidades de la situación actual y especializarnos donde sea necesario.

El interés inversor y la demanda que despierta este sector se refleja en los números, que siguen siendo muy positivos, sobre todo el mercado de alquiler. En Merlin Properties estamos en plena ocupación estructural en nuestras naves ya desarrolladas, por lo que entre nuestras tareas para los próximos años están el ampliar y desarrollar nuestra cartera de suelo para poder seguir creciendo, además de dar servicio y responder a las necesidades de nuestros clientes.

Nuestro objetivo es ser el mejor socio posible para ellos. Gracias a nuestra estrategia de largo plazo, y a nuestra capacidad financiera, podemos acometer las obras y reformas necesarias y dedicar los recursos necesarios al mantenimiento de los activos, para que nuestras naves estén siempre a la vanguardia del sector y respondan a sus exigencias.

Nuestra capacidad para hacer proyectos a medida, la tipología de naves que tenemos en cartera, nuestras iniciativas en materia de eficiencia energética y sostenibilidad y nuestra importante huella geográfica son algunos de los factores que nos han situado en el "Top of Mind" de los operadores y retailers cuando piensan en sus necesidades logísticas y es nuestro compromiso mantener esta posición.



LUIS LÁZARO
Director de
Retail&Logistics en
Merlin Properties

Cuando hablamos del futuro del sector de la logística, el reto principal es claro: la integración de los proyectos de microhub urbanos de última milla en el urbanismo de las ciudades las restricciones de circulación que se implementarán para alcanzar las emisiones netas cero en 2050, junto con el auge del e-commerce, serán las palancas de una aceleración de iniciativas público-privadas en este ámbito.

En este contexto y para poder dar respuesta a este reto, la flexibilidad de las instalaciones para operaciones en continuo crecimiento, las infraestructuras de carga eléctrica para la reconversión de flotas y la mejora de la eficiencia energética marcarán la diferencia en los proyectos logísticos este año.

“El interés inversor y la demanda que despierta el sector inmobiliario se refleja en los números, que siguen siendo muy positivos, sobre todo en el mercado de alquiler”.

En este sentido, en Merlin seguimos yendo un paso por delante con iniciativas pioneras. Tenemos varios de nuestros activos en el centro de las ciudades disponibles como microhubs de logística de última milla, además de nuestros centros comerciales que contribuyen así a reducir la huella de carbono y consiguen ser más eficientes con nuestras operaciones. En lo que respecta al e-commerce, se trata del gran beneficiado de estos hubs frente al resto de modelos de distribución dado que no existen limitaciones de peso o distancia con los clientes.



Sostenibilidad e inmologística

PLATAFORMA CENTRAL IBERUM, DIEZ AÑOS DE INMOLOGÍSTICA SOSTENIBLE

En una década, Plataforma Central Iberum ha consolidado al municipio toledano de Illescas como uno de los principales focos logísticos del país con un proyecto innovador y sostenible.

Aunque parece como si fuera ayer, ya han pasado 10 años desde que surgió Plataforma Central Iberum (PCI). Este proyecto nació con el propósito de crear un espacio que demostrase que es posible integrar la logística y sostenibilidad en un mismo lugar y que a la vez impulsara la economía de Illescas, y sin lugar a dudas, lo hemos conseguido.

Además de ofrecer un concepto innovador en su momento, el parque se ha convertido en el epicentro nacional de la logística sostenible y un ejemplo a nivel internacional para otras plataformas inmologísticas, lo que ha supuesto un crecimiento exponencial reflejado en la ampliación del proyecto con Plataforma Central Iberum Multimodal (PCIM). En ella se siguieron también los parámetros de preservación medioambiental y la eficacia de estas medidas han sido avaladas por la importante certificación BREEAM VERY GOOD.

Durante estos diez años se ha transformado el concepto de polígono industrial hacia un componente más lúdico en el que se pudiese disfrutar del tiempo libre en un espacio verde que generase biodiversidad a través de los diferentes sistemas implantados. Concretamente estamos consiguiendo en un plazo de entre

cinco y diez años lo que la naturaleza tardaría en lograr 50 años. Así mismo, desde el principio construimos infraestructuras que facilitasen las operaciones logísticas como amplios viales y glorietas de grandes dimensiones para favorecer la maniobrabilidad de los camiones y vehículos de alta capacidad.

Todas estas prestaciones han sido claves para que más de 25 empresas hayan decidido establecer sus instalaciones en PCI y PCIM, colaborando decisivamente a la importante transformación en el sector y la región.

De hecho, este enclave geográfico ha logrado reunir más del 18,5% del PIB español en un radio de 60 km. PCI ha colaborado a cambiar el presente y futuro de Illescas y de comarca de La Sagra, con la creación de más de 6.000 puestos de trabajo y con una proyección en corto plazo de más de 4.000 empleos.

En definitiva, PCI nació como un proyecto innovador a la vez que arriesgado, pero gracias a la confianza depositada en nosotros por parte del Ayuntamiento de Illescas y de las grandes multinacionales, ha superado incluso las expectativas. Por eso, es importante seguir siempre el instinto y porque como decía Vincent Van Gogh: "¿Qué sería de la vida, si no tuviéramos el valor de intentar algo nuevo?" ●

El diccionario de la RAE define "cociente" como: "Resultado que se obtiene al dividir una cantidad por otra, y que expresa cuántas veces está contenido el divisor en el dividendo"

El Diccionario de Oxford se define "rentabilidad" como: "Relación existente entre los beneficios que proporciona una determinada operación o cosa y la inversión o el esfuerzo que se ha hecho; cuando se trata del rendimiento financiero; se suele expresar en porcentajes".

En el mundo inmobiliario adoptamos el concepto inglés "yield" (Y) para referirnos a esa rentabilidad que es el cociente entre las rentas (r) y la inversión realizada para obtenerlas (i).

$$Y = \frac{r}{i}$$

Fácil. No vamos a entrar en calificativos sobre si son rentas netas o brutas. Sólo vamos a analizar estos tres factores de la división y lo que ha pasado en los últimos dos años.

“El mercado inmologístico está muy diferenciado por zonas y por productos, pero es claro que si hay más oferta que demanda las rentas tienden a bajar y viceversa.”

Empezamos por el cociente "Y", que se suele expresar en %, que se relaciona con la seguridad percibida del activo por los mu-

Una clase de aritmética

chos factores que lo definen. Pero también y lógicamente se relaciona con el precio del dinero. Si los tipos de interés suben, la rentabilidad (yield) que se le pide a un activo, a igualdad de todos los demás factores, sube. Pues en estos dos años, en números gruesos, la rentabilidad exigida ha subido, en términos medios, de 4,5% a 6,5%, es decir ha subido alrededor del 40%



JESÚS LACASIA
Director General
de Gran Europa

Vayamos a las rentas (r). Obviamente la renta es una cantidad que es regulada por el mercado en función de la oferta y la demanda. El mercado inmologístico está muy diferenciado por zonas y por productos, pero es claro que si hay más oferta que demanda las rentas tienden a bajar y viceversa. Por eso vemos mercados donde las rentas suben y otros donde no.

Y qué ha pasado con la inversión (i). hay que recordar lo primero que esta "i" está formada, a su vez por una suma de costo de suelo (s) más construcción (c). El precio del suelo es muy inelástico porque los propietarios no suelen tener excesiva prisa en la venta, y venimos de dos años en los que la construcción (c) ha subido casi otro 40%.

$$r = \frac{i}{(s+c)}$$

Pues si reformulamos la fórmula de la rentabilidad con la descomposición del concepto de Inversión "i" tenemos

Como cuadrar esas magnitudes para cada caso forma parte del arte de nuestro negocio

Suerte con la "aritmética".



La revolución de la logística urbana

ÚLTIMA MILLA Y COMERCIO ELECTRÓNICO, RETOS PENDIENTES

Sostenibilidad, congestión y rentabilidad son los retos pendientes de las entregas de última milla, un segmento en el que la evolución del comercio electrónico marca el ritmo, mientras los entornos de las ciudades siguen condicionando una actividad con mucha competencia y márgenes estrechos.

Desde la irrupción del comercio electrónico a gran escala, la logística urbana no ha vuelto a ser la misma.

Si hasta hace poco menos de una década, la distribución urbana de mercancías estaba dominada por repartos a los establecimientos comerciales de las ciudades, así como los repartos de mensajería entre empresas, de un tiempo a esta parte, la omnipresencia del comercio electrónico ha disparado la actividad.

Las entregas se han multiplicado, se ha ampliado el horario de servicio, el peso de los envíos se ha reducido y, además, con las entregas domiciliarias, los puntos de recepción para los envíos han crecido exponencialmente.

En definitiva, el comercio electrónico ha supuesto un **cambio de paradigma** en la logística urbana, un segmento de actividad que ya con anterioridad estaba sometido a fuertes presiones como la congestión, la escasez de

plazas de carga y descarga o la seguridad.

Además, el canal on-line ha vivido una explosión, que con el paso de los años, ha visto la incorporación de plataformas de *delivery* y otras iniciativas que han hecho que las empresas haya tenido que **redoblar sus esfuerzos en personal, equipos y tecnología** para poder sobrevivir en uno de los sectores de actividad logística más competitivos.

De igual modo, si hasta hace poco el comercio electrónico parecía ceñirse a patrones estacionales marcados por épocas de grandes compras, como las Navidades u otros más re-

“El comercio electrónico ha hecho evolucionar la logística urbana hacia el reparto domiciliario y ahora lo hace hacia entregas en consignas y puntos de conveniencia”.

lacionados con el sector, como pueda ser el 'Black Friday', ahora el canal on-line mantiene un **intenso nivel de actividad prácticamente todo el año**, pero sin dejar de lado los picos estacionales que incluso han sumado otros como el Día del Soltero.

Sin embargo, parece que se está intentando poner coto a las entregas domiciliarias, unos **servicios costosos**, sometidos además a altas tasas de devoluciones fallidas, lo que afecta a su rentabilidad.

Como consecuencia, en el sector parecen **abrirse camino lentamente** las consignas y los puntos de conveniencia como puntos más adecuados para dejar las entregas.

En esta línea **presionan otros dos factores**

Las zonas de bajas emisiones condicionan el reparto urbano.

. Por un lado, desde el lado de la demanda, los clientes parecen apostar por la sostenibilidad de manera decidida, aunque sin olvidarse de los costes, especialmente en un escenario de aumento galopante de la inflación como el que se vive en las principales economías occidentales desde la invasión rusa de Ucrania.

El otro factor está relacionado con la oferta y está relacionado con la **rentabilidad de la operativa de entregas urbanas**. En un contexto de fuerte competitividad y de márgenes estrechos, los envíos a domicilio se convierten en todo un lujo, especialmente si se tiene en cuenta que los usuarios del canal on-line están poco dispuestos a pagar por los servicios, a no ser que ofrezcan un plus de rapidez.

“Rentabilidad y sostenibilidad medioambiental son dos factores clave que articulan los servicios de distribución urbana”.

Otro de los grandes retos de la última milla tiene que ver con la sostenibilidad medioambiental, pero en otro plano como es el que tiene que ver con la **transformación energética de las flotas** que se utilizan en estos servicios.

Mientras los legisladores presionan para una electrificación definitiva de las flotas de reparto, los operadores ven este proceso como un **coste añadido de difícil repercusión** en los precios y se quejan de las escasas ayudas que tienen para afrontar un proceso que no tiene marcha atrás, así como de las trabas burocráticas para poder acceder a las subvenciones.

Lo cierto es que si hay un segmento de actividad logística y de transporte en el que la transformación energética es posible, es el de la última milla, con **opciones tecnológicas cada vez más numerosas** y con prestaciones que permiten afrontar una operativa racional.



Continúan las dudas sobre plazos y los operadores temen no contar con un escenario claro que les de seguridad jurídica y evite que se produzcan efectos indeseados como los que han afectado a las flotas alimentadas con gas a lo largo de todo 2022.

“Salvo excepciones, existe una indiferencia en la política municipal sobre el impacto del reparto urbano y las necesidades de los operadores”.

Finalmente, otro factor que condiciona la logística urbana es la **regulación municipal**, por lo general dispersa y heterogénea, con lo que se dificulta las operaciones en este ámbito.

Es cierto que cada ciudad tiene su propio modelo de distribución urbana de mercancías, pero también lo es que la logística no solo no **supone una prioridad** para los responsables municipales, sino que incluso apenas se tiene en cuenta, salvo honrosas excepciones.

En este **panorama** se abren paso nuevos modelos de reparto urbano de mercancías.

Difícilmente podrán comprender la utilidad que tienen los hubs urbanos, por poner un ejemplo, responsables municipales para los que las flotas de distribución **no son más que**

un estorbo que, además, solo resta votos.

Ya no hablamos de desarrollar **modelos de ciudad** que contemplen espacios de carga y descarga adecuados y suficientes, repartidos racionalmente, facilidades de acceso y planes para racionar los horarios de entrada a las zonas de bajas emisiones.

Pese a ello parece que algunas ciudades han empezado a **abrir los ojos** a la importancia que tiene la logística.

En los últimos meses **proliferan iniciativas** para digitalizar la gestión de plazas de carga y descarga, para establecer redes de hubs urbanos o para buscar modelos que permitan una convivencia mejor de las flotas de reparto con los habitantes de las áreas metropolitanas.

En definitiva, sin una distribución urbana eficaz el concepto de ciudad **pierde su esencia** que, como define un tanto arcaicamente la Real Academia de la Lengua, constituye un conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas.

En otras palabras, en la raíz del concepto de ciudad se encuentra la concentración de personas para **intercambiar bienes y servicios**, algo que es, precisamente, de lo que se encarga la logística. ●

¿Qué esperan encontrar los operadores logísticos cuando buscan un inmueble?

Los operadores logísticos se han convertido en un activo imprescindible para la economía española con especial incidencia en las áreas estratégicas como son los grandes núcleos urbanos de la península y los puntos que, por su ubicación estratégica suponen un punto de interés en los itinerarios internacionales de productos de todo tipo.

Son estas grandes zonas las que atraen las miradas de los operadores, pero, dentro de estas, ¿qué es lo que hace que los operadores se decanten por una plataforma o un inmueble determinado a la hora de instalarse? Evidentemente son numerosos los factores que influyen en la logística de las empresas, pero hay tres en concreto que forman parte de la check list de cualquier empresa logística: ubicación, operatividad y ahorro.

En primer lugar, adquiere un papel fundamental la ubicación. Las compañías han asumido la importancia de estudiar detenidamente dónde asentarse para alcanzar el mayor rendimiento posible en su operativa y, para ello, han entendido también la necesidad de contar con consultoras especializadas, como TPF Consulting, con un equipo de profesionales que conozca profundamente el mercado y que se respalde en perfiles técnicos capaces de estudiar con antelación a la inversión las posibilidades reales de ese activo para la empresa.

Dentro de este aspecto clave como es la ubicación se deben analizar toda una serie de factores concretos. Las infraestructuras viales forman parte de los elementos imprescindibles: las entradas y salidas de vehículos pesados debe ser fluida, rápida y, sobre todo, segura. Por ello, carreteras en buen estado, viales amplios y actualizados y accesos rápidos a las vías de gran capacidad (autovías y autopistas) son prioridades a las que es impensable renunciar. Junto a ello y en la misma línea, se busca la cercanía de infraestructuras de transporte de mercancías estra-

tégicas como estaciones intermodales, puertos o aeropuertos.

El rápido crecimiento y la evolución correcta del sector logístico han generado parques empresariales conceptualizados específicamente para este tipo de actividad y que dan respuesta a las principales necesidades de los operadores. La existencia de este tipo de áreas logísticas 'exclusivas' determinará, también, la ubicación definitiva de las compañías.

Determinada la ubicación, la operativa es otro de los aspectos clave en la decisión de los operadores a la hora de escoger plataforma logística. Se cotizan los inmuebles cuyas características técnicas proporcionen el espacio necesario para desarrollar su trabajo diario de la forma más eficiente, incluida la creciente automatización de los procesos. En este ámbito, las ingenierías especializadas en inmobiliaria como ASPOR Engineering tienen mucho que aportar.

Tanto la ubicación como las características de los inmuebles, si son los adecuados, van a permitir un ahorro considerable, pero no podemos olvidar que, en estos momentos, son muy pocos los inmuebles disponibles en el mercado que responden a las demandas de las grandes superficies. En este contexto, los promotores apuestan por el desarrollo de promociones para alquilar a distribuidores y finalistas, activos construidos ad-hoc en los que el valor añadido de alargar su vida útil se da a través de una correcta gestión y mantenimiento de estos.

Aspor Engineering es la única ingeniería española que utiliza el Sistema de Gestión de Activos Maximo, de IBM, considerado uno de los más flexibles del mercado. Esta innovadora herramienta permite recopilar datos en tiempo real y monitorizar el estado del inmueble anticipándose a los problemas, ahorrando costes, tercer factor determinante, y alargando el ciclo de vida de los inmuebles.



JESÚS FAJARDO
Gerencia Triangle /
TPF / Aspor



APPUNLE

ASOCIACION DE PROMOTORES PROPIETARIOS Y USUARIOS DE NAVES LOGISTICAS DE ESPAÑA





Avances en las tecnologías de identificación

DEL CÓDIGO DE BARRAS A LA IA: SIETE DÉCADAS DE AVANCES EN LA IDENTIFICACIÓN

La trazabilidad, el origen o el estado de un envío son elementos que todos damos por hecho en la actualidad, capaces de agilizar sobremanera cualquier actividad de nuestro trabajo. Sin embargo, no hace tanto cualquier proceso logístico conllevaba un camino muchísimo más largo, que comenzó a allanarse con la llegada del código de barras y que ha avanzado, hasta el presente, con los prometedores beneficios de

la inteligencia artificial en el horizonte.

Adía de hoy es inimaginable pensar en un mundo sin **sistemas de identificación**. Todos los procesos logísticos, desde la compra de una simple barra de pan hasta el seguimiento en tiempo real de mercancías a la otra punta del mundo, implican la incorporación de algún tipo de sistema que permita ese reconocimiento de las operaciones.

Y aunque hoy dispongamos de un catálogo casi infinito de herramientas en este sentido, lo cierto es que no hace tanto que comenzaron a implementarse. Fue concretamente a mediados del siglo pasado, cuando Joseph Woodland y Bernard Silver desarrollaron, tras años de prueba y error, un sistema basado en líneas gruesas y estrechas que patentaron y vendieron por unos 15.000 euros **en 1952** conocido como **código de barras**.

“El código de barras es un sistema omnipresente que ha contribuido decisivamente a agilizar y dar más precisión a las operaciones logísticas desde los años setenta del pasado siglo XX”.

Esta primera versión no resultó del todo exitosa, y hubo que esperar a que **expirase la patente en 1960** para que otras compañías, como IBM, retomaran las investigaciones y que, en 1974, se vendiera en los Estados Uni-

dos el primer producto dotado de código de barras con el formato que tiene actualmente.

Desde entonces el código de barras ha demostrado ser un **método óptimo para organizar inventarios, rastrear y localizar productos, y agilizar las compras en las tiendas**.

En comparación con la introducción de datos a través de un teclado, que requería una

media de dos caracteres por segundo, leer un código de barras es **prácticamente instantáneo**.

En España desde 1977

Rápidamente sus utilidades fueron expandiéndose a otros ámbitos y llegó a España en 1977, siendo Mercadona la primera en introducirlo.

Ese mismo año nació **Aecoc**, la Asociación de Fabricantes y Distribuidores, cuya razón de ser fue la implantación del código de barras según los estándares internacionales de GS1, dotando así con un «lenguaje común» a los fabricantes y distribuidores del país.

“El código de barras está dando paso a nuevas tecnologías, aunque aún no está claro qué candidato reemplazará el papel clave que ha desempeñado en las últimas décadas para el comercio y la actividad logística”.

En la actualidad, setenta años después de la patente original, los códigos de barras se utilizan **en prácticamente todas las actividades humanas**.

Incluso la **NASA** identifica cada pieza de sus naves y satélites con un código de barras, un sistema que está integrado en la vida de miles de personas, que constituye un elemento crucial para el comercio y que ha facilitado cadenas de suministro más ágiles y eficientes.

El código de barras se inventó en 1952, llegando a España en 1977.



QR, más allá del código de barras

Pero todo evoluciona y la aparición de nuevos dispositivos ha llevado a la evolución de los códigos de barras tradicionales, dando lugar a nuevas variedades como los **códigos QR y Bidi**. En este sentido, un código de barras puede almacenar unos 100 bytes de información, mientras que en un código QR caben hasta 3 kb.

Por otro lado, mientras que un código de barras contiene información del producto, como precio, peso, fabricante, fecha de caducidad; información de afiliación puntos de fidelidad o datos personales, **un QR puede codificar la mayoría de tipos de información**, como especificaciones detalladas del producto.

Y, ahora, el QR se utiliza para **todo tipo de comercio electrónico** y compras en línea, marketing, publicidad, venta al por menor, hoteles, restaurantes, turismo, transporte, etc.

El salto a otros sistemas de identificación

Otra alternativa que está ganando fuerza es la **realidad aumentada**.

Pero, sin duda, uno de los sistemas que más implantación está teniendo es el reconocimiento óptico de caracteres u **OCR**, una solución tecnológica que permite extraer texto de imágenes, ya sean documentos digitales o fotografías, y que evalúa pixel por pixel para determinar las formas y rasgos que coincidan con alguna de las formas de los caracteres, convirtiendo la información extraída en datos entendibles y editables en un archivo informático, con el objetivo de reutilizar los datos.

Pero hay mucho más allá de estos formatos, como la **RFID** o sistema de identificación de mercancías por radiofrecuencia.

La gran ventaja frente a los métodos de identificación de mercancías vistos hasta ahora es que no será necesario el contacto visual para hacerla funcionar. Además, la capacidad de almacenamiento de información del chip **es mucho mayor** a la de los códigos escaneables.

Por otro lado, Amazon está trabajando para eliminar el código de barras y cualquier tipo de etiqueta, merced al desarrollo de un sistema de identificación a través de diferentes modalidades para **automatizar la identificación** de las referencias por medio de su apariencia y dimensiones.

La inteligencia artificial supone el nuevo paso natural en los sistemas de codificación e identificación para conseguir una operativa a tiempo real, con una visibilidad integral.

Sea como fuere, la evolución no acabará aquí. En menos de un siglo hemos pasado de un sistema binario a explorar casi cualquier posibilidad con la inteligencia artificial. El futuro de la identificación **acaba de empezar**.

SIL

Barcelona **25** Anniversary
(1998-2023)

7- 9 junio 2023

LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO



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

Organizado por:

ZF CONSORCI
barcelona ZONA FRANCA

www.silbcn.com

Nuevo Syberia eCool compatible con camiones totalmente eléctricos

CARRIER TRANSICOLD AVANZA EN LA ELECTRIFICACIÓN DE LA CADENA DE FRÍO

El Syberia eCool está ya disponible en cantidades limitadas en configuraciones de temperatura única y múltiple, aunque se espera que esté ampliamente disponible para los clientes de cara a 2024.

Carrier Transicold ha comenzado la producción inicial de la nueva unidad de temperatura controlada Syberia eCool totalmente eléctrica, continuando así con la electrificación de la serie eCool de la compañía y demostrando aún más su compromiso con la sostenibilidad.

Compatible con la mayoría de los camiones eléctricos, el nuevo sistema garantiza las cero emisiones directas del motor y un funcionamiento con un ruido ultrabajo, lo que lo convierte en la solución ideal para realizar entregas urbanas totalmente eléctricas.

Presentado por primera vez en la IAA Transportation 2022, el Carrier Transicold Syberia eCool está disponible ahora en cantidades limitadas en configuraciones de temperatura única y múltiple, y se espera que esté ampliamente disponible para los clientes de cara a 2024.

El sistema combina una unidad de refrigeración sin motor **Carrier Transicold Syberia 14** montada en la parte delantera que ha sido sometida a pruebas de campo, con el altamente eficiente 'power box' de la compañía.

El sistema combina una unidad de refrigeración sin motor con el 'power box' de la compañía.



“El Carrier Transicold Syberia eCool es compatible con la mayoría de los camiones eléctricos y garantiza las cero emisiones directas del motor y un ruido ultrabajo”.

Este 'power box' convierte la corriente de alto voltaje procedente directamente del tren motriz del vehículo en la corriente de CA de 400 voltios requerida para impulsar la unidad, eliminando las emisiones directas sin afectar significativamente el alcance o el rendimiento de la refrigeración.

"El Syberia eCool subraya nuestra capacidad para adaptarnos al creciente interés entre nuestra base de clientes para desplegar camiones totalmente eléctricos que ofrecen eficiencia operativa y de costes", dijo

Jean-Pascal Vielfaure, Gerente General para Francia y el Sur de Europa en Carrier Transicold. "Estamos entregando una solución totalmente eléctrica que es fácil de instalar, es eficiente y proporciona un bajo consumo de energía. El Syberia eCool es el producto ideal para enfrentar los desafíos de la distribución eléctrica urbana".

La arquitectura totalmente eléctrica de la unidad Carrier Transicold Syberia significa que la versión eCool ofrece efectivamente una instalación plug-and-play cuando se combina con el 'power box', ofreciendo más del 95% de eficiencia al convertir la energía de la línea motriz eléctrica para alimentar el sistema de refrigeración.

La configuración completa también funciona por debajo del estándar PIEK de 60 db (A), lo que, además de sus credenciales de emisiones, significa que ofrece la solución definitiva para cumplir con las regulaciones urbanas y del centro de la ciudad, al tiempo que crea un entorno de trabajo más armonioso para los conductores.

El nuevo Syberia eCool apoyará los objetivos ambientales, sociales y de gobernanza, ESG, de Carrier para 2030, que incluyen ayudar a sus clientes a evitar más de una gigatonelada de emisiones de gases de efecto invernadero.

Carrier Transicold forma parte de Carrier Global Corporation, proveedor mundial de soluciones de construcción y cadena de frío saludables, seguras, sostenibles e inteligentes. ●



Cadenas de suministro en proceso de reconstrucción

STOCKS DE SEGURIDAD Y TRANSPORTE: HACIA NUEVAS CADENAS DE SUMINISTRO

Tras varios años de acumulación de stocks y de escasez de oferta de transporte, las cadenas de suministro globales parecen dirigirse a un nuevo escenario de equilibrio en medio de un panorama que sigue dominado por fuertes incertidumbres.

A medida que se van superando los últimos impactos que han sufrido las cadenas de suministro desde finales de 2019, parece que las cosas van recuperando la normalidad.

Sin embargo, se hace difícil pensar que todo va a volver a ser como antes, dado que todos los acontecimientos que se han ido sucediendo desde entonces han ido evidenciando nuevas necesidades que han venido para quedarse en el ámbito de la gestión logística y de transporte.

Las severas disrupciones que han sufrido las cadenas de suministro en los últimos años han hecho a muchas empresas pensar en hacerse con stocks de seguridad que les permitan contar con un margen de maniobra ante crisis profundas.

Por otra parte, otra de las grandes tendencias en el transporte durante los últimos años

ha sido la de muchas empresas a garantizarse capacidad de transporte en un escenario de fuerte escasez de camiones.

“A las empresas les está costando deshacerse de los stocks de seguridad acumulados desde 2020 debido principalmente a la debilidad de la demanda que provoca la inflación”.

Esta tendencia, a su vez, también ha provocado un severo desequilibrio entre oferta y demanda que se ha traducido finalmente en fuertes incrementos de precios, tanto en el transporte por carretera, como en el marítimo y en los servicios de carga aérea.

En paralelo, el aumento de los precios de la energía en el último año también ha contribuido a disparar los precios del transporte.

Los stocks regresan paulatinamente a su normalidad.

inventario más sostenible y con menor impacto financiero sobre sus cuentas.

Sin embargo, al mismo tiempo, el panorama internacional también apunta a una cierta recuperación de la demanda en América del norte y, especialmente, en Asia, donde China parece ir recuperando su actividad económica habitual, una vez que se ha dejado de lado la dura política de aislamientos que tenía el país para contener la pandemia.

Esta tendencia, a su vez, provoca cierta tensión creciente tanto en la demanda de bienes intermedios como de productos terminados en estos mercados que, en consecuencia, también se traslada a las cadenas de suministro.

“La normalización de las cadenas de suministro tras varios años de sucesivas disrupciones permite a muchas empresas ir ajustando los stocks de seguridad acumulados desde el inicio de la pandemia”.

Superado un 2022 marcado por el impacto de la invasión rusa de Ucrania, especialmente, parece que las tensiones en las cadenas de suministro van camino de normalizarse durante este 2023.

Esta situación permite que gran parte de las empresas de todo el mundo puedan aprovechar la relativa fluidez existente en el abastecimiento de materias primas y componentes para reducir en la medida de lo posible sus stocks de seguridad, con el fin de conseguir un

Las relaciones entre cargadores y transportistas viven momentos de cambio.

A su vez, también se observa una tendencia a la normalización en los costes de transporte que afecta a todos los modos y, de igual manera, una gran regularidad en el abastecimiento de materiales, que se coloca en los niveles de septiembre de 2020, con cadenas más alineadas y sincronizadas.

A nivel regional, las mayores dificultades para el normal funcionamiento de las cadenas de suministro se detectan en Europa, aunque también parecen ir mejorando. A su vez, en América del norte y el Reino Unido se observa cierto exceso de capacidad de transporte.





En este sentido, parece también que las **relaciones que establecen los clientes con sus proveedores de servicios logísticos** una vez que se ha superado la pandemia y las tensiones que han venido agitando las cadenas de suministro de todo el mundo en los dos últimos años parecen calmarse.

“La pandemia ha contribuido a dar la importancia que realmente merece al papel que juega el transporte como nexo de unión imprescindible entre áreas de producción y de compra”.

Un nuevo escenario

Las empresas de la gran distribución de los Estados Unidos en diversos segmentos estarían incrementando la presión sobre sus proveedores para **recortar costes y ajustar el funcionamiento** de sus cadenas de suministro a un nuevo escenario.

En paralelo, la contracción que se está viendo en la demanda como consecuencia de la **espiral inflacionista** provoca que los inventarios acumulados durante estos últimos ejercicios tarden en salir más de lo que se esperaba, con lo que se multiplican las cancelaciones de pedidos y las presiones para ajustar precios.

A la vista la situación, el diario norteamericano concluye que cada vez es más firme esta tendencia a recuperar las tradicionales relaciones entre clientes y proveedores existentes antes de la llegada de la pandemia, aunque, al mismo tiempo, con **clientes más concienciados** de que deben mantener cadenas de suministro resilientes que les permitan mantener su actividad ante cualquier crisis imprevista, sobre todo dado el alto grado de incertidumbre que se mantiene.

A su vez, esta inestabilidad abre la senda de buscar un **mayor grado de colaboración** con los proveedores.

Se dibujan escenarios de mayor colaboración.

La escasez de personal se deja sentir en el sector logístico.



De momento, avanzado ya el primer cuarto de 2023, parece que los niveles de inventario van reduciéndose, pero no con la rapidez con que se espera, dado que el fuerte aumento de la inflación está provocando una **contención en la demanda**.

Como consecuencia, las empresas están **jugando con el equilibrio** entre el stock acumulado y el abastecimiento para adaptar sus stocks a la realidad actual del mercado.

Por lo que respecta al transporte, las empresas del sector parecen haber optado por **aguantar las inversiones** en flota.

Por un lado, desde un punto de vista profesional, el actual proceso de transformación energética ofrece **más dudas que certezas**. Los transportistas necesitan seguridad para invertir en nuevos vehículos y, al mismo tiempo, también necesitan contar con un suministro energético fiable y competitivo, de tal manera que puedan amortizar sus inversiones en plazos razonables y sin sobresaltos como el que ha supuesto para muchas flotas la evolución de los precios del gas natural.

A su vez, el transporte también se enfrenta a un panorama marcado por los **incrementos de costes**, especialmente los energéticos, así como los de personal, en un contexto de fuerte escasez de conductores profesionales, circunstancia que también limita la oferta.

Por otra parte, muchos cargadores han tomado conciencia de la **importancia que tiene el transporte** para el mantenimiento de su cadena de suministro. Se ha constatado que sin transportistas concienciados, eficaces y equipados no es posible el abastecimiento a puntos de producción, ni la distribución de los productos terminados a sus puntos de venta.

En definitiva, las cadenas de suministro viven un **proceso de reorganización** para adaptarse a un nuevo entorno más colaborativo, con nuevos equilibrios entre oferta y demanda y con mayor complejidad e incertidumbre. ●



En Tórtola de Henares

NUEVO PARQUE LOGÍSTICO DE PULSAR PROPERTIES EN GUADALAJARA

Durante el verano de 2023, comenzarán las obras del nuevo parque logístico de Pulsar Properties en la provincia de Guadalajara, por el que ya han mostrado su interés los primeros operadores logísticos y empresas.

Pulsar Properties iniciará en el mes de julio las obras de un nuevo parque logístico sobre un suelo de **más de 569.000 m²** en la localidad de Tórtola de Henares, en Guadalajara, distribuido en seis grandes parcelas, que van desde la menor, de 28.000 m², hasta una mega parcela de 212.000 m².

A ello se suman 61.000 m² de zonas verdes y 42.000 m² de viarios. En total, los trabajos, con **una duración prevista de 18 meses**, permitirán construir 436.138 m² de suelo neto.

Actualmente, el parque se encuentra con el proyecto de urbanización finalizado y el de parcelación **pendiente de publicar**.

Una de sus principales ventajas es que cuenta con **salida directa por la CM-1003** y enlace con A-2 y R-2. En este sentido, cabe apuntar que, está situado a tan sólo ocho minutos de Guadalajara capital, lo que facilitará el **desplazamiento de los empleados** de las futuras plataformas logísticas.

40 minutos de distancia desde el parque logístico al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Se encuentra a solamente nueve minutos del Puerto Seco de Tarragona, a 16 minutos del Puerto Seco de Azuqueca, a **40 minutos del ae-**

ropuerto de Madrid-Barajas y a dos horas y media de Zaragoza.

Su ubicación privilegiada y los accesos disponibles sitúan a este desarrollo en el punto de mira de las empresas que deben dar respuesta a las necesidades de **una operativa de distribución de ámbito nacional**, en un entorno con cultura logística y mano de obra especializada.

“Las obras del parque logístico, que cuenta con más de 569.000 m², tendrán una duración de unos 18 meses y permitirán construir 436.138 m² de suelo neto.”

De hecho, los primeros operadores logísticos y empresas han mostrado ya su interés por **inscribirse en este proyecto** en Tórtola.

Pulsar Properties vuelve a apostar así por la provincia de Guadalajara, donde también **ha llevado a cabo otros proyectos logísticos** en los últimos años, ubicados en localidades como Torija o Fontanar.

Su consejero delegado, el empresario vasco José María Alaña, **fue reconocido en 2022 como hijo adoptivo de Castilla-La Mancha** por su aportación al crecimiento empresarial de la región y su papel destacado desde hace décadas en el desarrollo de la zona del Corredor del Henares. ●



La logística ante la falta de profesionales

EL RETO DEL TALENTO

El envejecimiento de la población hace que escaseen los profesionales y que las empresas tengan que articular medidas para atraer talento y conserva unas plantillas que se han convertido en sus principales activos.

Los profesionales son cada vez más escasos. No es un reto exclusivo del país. Tampoco lo es del sector logístico en particular. Simplemente, faltan profesionales en todas las áreas de las economías más avanzadas.

Es más, en otros sectores, como el sanitario. el problema es aún más grave.

Sin embargo, el problema de fondo del sector logístico y de transporte, que sí es particular de esta actividad económica, está en su **falta de atracción de nuevo talento**. Algo que también existe a la hora de retenerlo.

En las últimas pruebas del MIR, el proceso selectivo que se utiliza en los sistemas públicos de salud, han quedado **plazas sin cubrir**. Ya había sucedido en ocasiones anteriores, pero sin punto de comparación con lo de este 2023, en el que el número de vacantes ha sido altísimo, especialmente entre la especialidad de medicina de familia.

Es más, esta circunstancia no es cosa solo de este último año, viene dándose **desde hace ya varios ejercicios**.

Si esto sucede con profesionales tan cualificados y especializados, la situación puede ser aún peor en una actividad en la que se encuentran algunas de las categorías profesionales con **menor tirón** de la economía española.

Las condiciones de trabajo también agravan la escasez de profesionales.

La escasez en datos

Por poner algunos datos, del total de contratos de trabajo suscritos el año pasado para carretilleros, un 28,08% fueron para jóvenes.

En el caso de los **conductores de camión** asalariados, este porcentaje baja hasta un 10,96% del total anual de contratos para estos profesionales.

Al mismo tiempo, los **mayores de 45 años** suponen un 63,15% del total de demandantes de empleo como carretilleros y un 82,11% en el caso de los conductores profesionales de camión.

“En la Comunidad Valenciana, la falta de conductores profesionales ha obligado a parar camiones”.

La logística urbana vive un proceso de transformación energética no exento de incertidumbres.

Según la Iru, hoy mismo faltan más de 600.000 conductores de camión y autobús en Europa. Y es más, todo apunta que, de mantenerse la tendencia actual, ese volumen alcanzará los **dos millones de vacantes sin cubrir** en el transporte del Viejo Continente para un horizonte que está a la vuelta de la esquina, como es el año 2026.

Estos datos representan muy significativamente el problema de la falta de relevo existente en el sector que en modo alguno se ve paliada por la **discreta incorporación de la mujer** a estos perfiles.

Sin embargo, parece que las empresas sí

que están encontrando en los ciudadanos **extranjeros** la fuente para paliar al menos en parte la falta de profesionales, aunque también se empiezan a oír protestas por cómo se trata a algunos profesionales venidos de fuera en algunos segmentos del sector logístico y de transporte.

De hecho, un grupo de conductores ha llegado a estar en huelga de hambre en Alemania esta misma primavera para protestar por sus condiciones de trabajo. No es una situación común, pero sí que da **un toque de atención**, ya que si persiste el panorama aún se agravaría más la escasez de profesionales con ganas de incorporarse a la actividad logística y de transporte.

Más cerca, en la Comunidad Valencia, la patronal Fvet ha alertado de que la falta de chóferes ha llevado a empresas de la región a **no poder realizar servicios de transporte**, algo que no puede permitirse en la actual situación económica.

“La escasez de profesionales se deja sentir en gran parte de las economías occidentales y es una consecuencia directa del envejecimiento de la población”.





En este sentido, cabe destacar también que el balance de la pirámide poblacional en los países más desarrollados hace que los profesionales estén en disposición de **poder elegir** no solo el segmento en que quieren desempeñar su labor, sino que incluso podrán elegir la empresa. Esta situación obliga a las empresas a cuidar y retener el talento, a ofrecer ventajas laborales y de conciliación, a cuidar en definitiva a un personal que, en definitiva, es su activo más importante.

Así mismo, otro factor que agrava la competencia por los profesionales es la digitalización y la transición energética, procesos que también generan una demanda creciente de profesionales y que, además, tienen gran atractivo para los jóvenes, sobre todo frente a actividades que han ido viviendo en las últimas décadas un terrible proceso de desprecio social y laboral, así como un endurecimiento de

Las empresas intentan atraer a profesionales con planes de carrera.

“Las empresas del sector logístico tienden a acercarse a los centros de formación para intentar atraer profesionales ofreciéndoles una carrera a largo plazo”.

Las empresas buscan personal con conocimientos adecuados.



las condiciones de trabajo que las está abocando a la pésima situación que viven hoy día.

Un problema generalizado

En términos generales, un reciente estudio de Adecco apunta que **un 53% de las empresas** de todos los sectores económicos tienen dificultades para encontrar profesionales.

Entre las **causas de esta escasez** se encuentran la falta de perfiles adecuados y bien formados, con idiomas, pero también el trabajo a turnos y los salarios poco competitivos.

Todas estas causas apuntan, por un lado, que las empresas tienen dificultades graves para encontrar **personal adecuado** para cubrir con las funciones requeridas para los puestos que se ofertan y, además, con experiencia. Esto último es lógico, dado que el envejecimiento de la población hace que los que tienen más trayectoria estén a las puertas de la jubilación.

Potr otro lado, también se dibuja un marco en el que la **escasez beneficia a los trabajadores**, sobre todo a aquellos más formados y dinámicos, que están en condiciones de elegir las ofertas más ventajosas.

Como consecuencia, cada vez más empresas intentan atraer a los empleados con **planes de carrera** y entornos que les permita formarse, crecer y sentirse valorados.

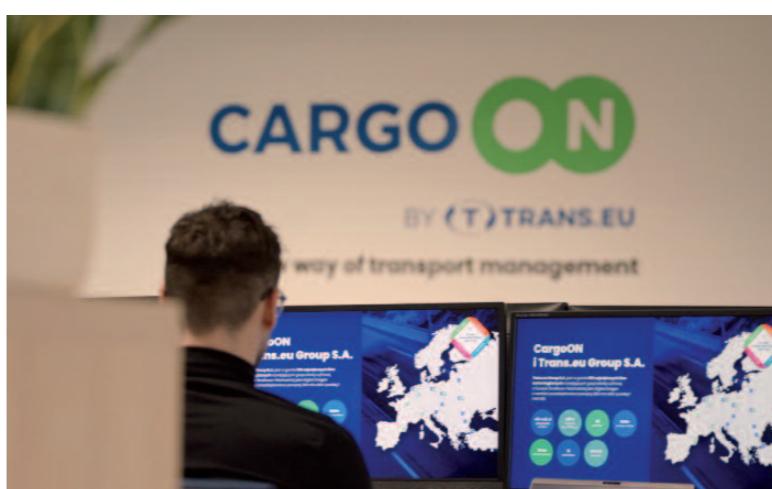
“Las empresas del sector logístico tienden a acercarse a los centros de formación para intentar atraer profesionales ofreciéndoles una carrera a largo plazo”.

Esto comporta un **cierto riesgo de fuga** que, puesto en el fiel de la balanza con la posibilidad de no hacer nada, parece que pesa más.

Además, cada vez más empresas se acercan a los **espacios en que se forman los profesionales**, en centros de formación profesional, instituciones formativas o universidades para poder contar con el personal suficiente para dar servicio en un sector que, por su propia idiosincrasia, no puede parar jamás.

De igual manera, muchas empresas analizan ratios de paro y datos estadísticos de formación de la población a la hora de elegir lugares para el **emplazamiento de nuevas instalaciones o bases**, mientras que en el transporte se tiende a organizar rutas para facilitar la conciliación.

La pandemia ha colocado a la logística en el lugar que merece como actividad económica imprescindible. Como tal, ha de contar con los mejores profesionales. La competitividad de la economía española **está en juego**.



Digitalización en el transporte

DIGITALIZACIÓN END-TO-END DE LA CADENA DE SUMINISTRO CON CargoON

La digitalización de una empresa cargadora debe incidir en todas las fases que afectan a la red de distribución, de ahí que sea necesaria una herramienta que garantice la cobertura total de todos los procesos.

Una vez decidido emprender el viaje hacia la digitalización para seguir siendo competitivos, es momento de implantar un plan estratégico y elegir al proveedor que facilite este proceso.

A este respecto, CargoON, parte del Grupo Trans.eu, propone un sistema de gestión de transporte especialmente diseñado para satisfacer las necesidades de cargadores, con una

La elección del partner adecuado para la digitalización es clave para la competitividad de las empresas.



plataforma creada con la tecnología más avanzada y que permite la **digitalización integral de la cadena de suministro**.

Tras más de 20 años de experiencia en el sector, los clientes que confían en CargoON lo hacen buscando **ser más eficientes y para reducir sus costes logísticos** sin que ello implique un proceso de implementación largo y farragoso.

CargoON facilita una digitalización por fases y al ritmo que marque el cliente gracias a un sistema modular que, además de integrarse fácilmente con el ERP o TMS de la empresa, **permite una implementación total en pocas semanas**.

Por otra parte, el **módulo de CargoON para la gestión digital de muelles Dock Scheduler** permite gestionar los muelles de carga a través de franjas horarias, posibilitando la planificación de recursos y evitando la formación de colas en el almacén.

Una herramienta que también **impacta positivamente en los transportistas**, avisando de posibles retrasos en la ruta, reagendando muelles y evitando paralizaciones, que repercuten en el bienestar de los conductores y en la eficiencia de la empresa.

A su vez, el módulo **Freights** permite **digitalizar el proceso de contratación de transporte** desde la creación de la oferta hasta la aceptación de la orden de carga por parte del transportista.

Además, los clientes de CargoON cuentan también con el módulo **Visibility**, una funcionalidad mejorada gracias al acuerdo que el Grupo Trans.eu ha firmado con project44, que permite el **seguimiento en tiempo real de la ejecución de las órdenes de transporte**.

Por último, el módulo **Reports** pone a disposición una serie de **informes fruto del Business Intelligence** muy útiles para hacer un análisis exhaustivo de la productividad, además de ofrecer una comparativa con el mercado para tomar mejores decisiones.

Semirremolques

LECITRAILER PONE SU RED DE POSTVENTA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE

Lecitralier da una importancia crucial a los servicios postventa, con una red que suma 500.000 m² de superficie repartidos en siete bases que ofrecen un servicio especializado y de alta calidad para un transporte en el que sacar el máximo rendimiento a los equipos de transporte constituye un factor diferencial.

Lecitralier es un fabricante que presta una especial atención a sus servicios de postventa para dar un servicio integral a las empresas de transporte en un entorno cada vez más exigente y competitivo.

La aragonesa es el único fabricante de Europa que dedica un 30% de su plantilla a la reparación, mantenimiento y venta de recambios; dedicamos todos los esfuerzos en este campo a través de siete instalaciones propias, con una superficie conjunta superior a los 500.000 m².

Todas estas instalaciones se reparten por tres países. En concreto, cinco de ellas están en España en las localidades de Zaragoza,

Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla, junto con una más en Francia, en Lyon y la última, que se puso en funcionamiento en mayo de 2022, en Mangualde, Portugal.

Todas las bases de servicio de Lecitralier cuentan con la más avanzada tecnología del mercado, como potro de enderezado de chasis, cabina de granallado, cabina de pintura, frenómetro, sistema de alineación de neumáticos por láser y fosos para reparación.

Además, los clientes de recambios pueden encontrar en estas bases los LT Store, en los que se comercializan más de 30.000 referencias de recambios de las principales marcas, para cualquier tipo y marca de remolque o semirremolque.

Los LT Store de Lecitralier cuentan además con servicio propio de reparto a las instalaciones de los clientes, con vehículos específicos equipados para un transporte más seguro y eficaz, con facilidad de descarga múltiple, que agiliza los tiempos de carga y descarga.

Junto con la capilaridad de esta red, otro de los puntos fuertes del servicio postventa de Lecitralier reside en la profesionalización y alta especialización de la plantilla que atiende las bases.

La plantilla de estos centros está compuesta por 250 profesionales dedicados en exclusiva a minimizar al máximo los tiempos de parada de los equipos, así como para garantizar que las reparaciones de cualquier modelo o marca se realizan de acuerdo con criterios de máxima calidad, incluso con instalaciones específicas para la reparación de furtones frigoríficos de todas las marcas. ●

El fabricante ha abierto su última base en Portugal en mayo de 2022.



SIEMPRE AL LADO DE NUESTROS CLIENTES

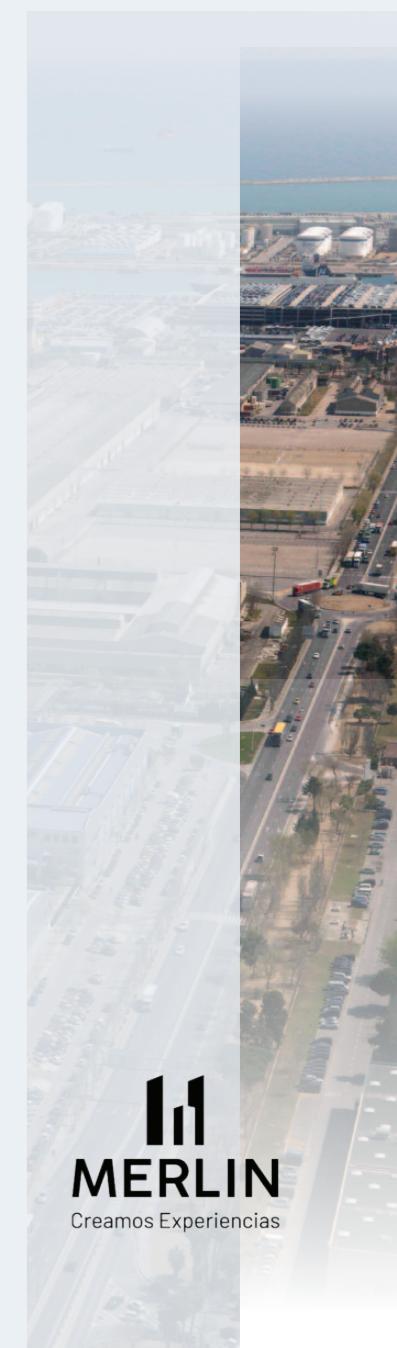
En **MERLIN** damos respuesta a las necesidades de nuestros clientes con **soluciones a medida** y un servicio integral.

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



merlinproperties.com

MERLIN
Creamos Experiencias



Un sector resiliente y atractivo

LA ADAPTACIÓN DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS A UNA NUEVA REALIDAD

En los últimos años, se ha abierto una nueva etapa que exige una mayor especialización a las promotoras y constructoras en el sector inmologístico, con el fin de desarrollar proyectos que puedan ajustarse al máximo a las necesidades del cliente.

La logística ha pasado de ser un actor secundario a convertirse en **uno de los actores principales de la inversión inmobiliaria en España**, y se ha modernizado y sofisticado de tal forma que no solamente está ya al mismo nivel en términos cualitativos de áreas como la de oficinas o retail, sino que está ganando terreno a los que venían siendo en los últimos años los pesos pesados del sector.

Como recuerdan desde GLP, hace tan solo una década, el porcentaje de la logística sobre **el volumen total de inversión** seguía siendo marginal en España, pero a partir de 2014, nuevos actores, especialistas en inmologística pero que nunca habían apostado por España, comenzaron a interesarse.

Fue a partir de 2016 cuando el segmento comenzó también a captar **la atención de los grandes fondos de inversión**, a lo ha contribuido

el fuerte crecimiento del comercio electrónico.

En la Zona Centro, por ejemplo, el e-commerce ha tenido un peso del 14% en la contratación inmologística en 2022. El aumento de esta actividad en el país ha llevado a un **incremento lógico de la demanda de plataformas logísticas**, que ya no son vistas como simples puntos de almacenaje, sino como un elemento clave dentro de la estrategia logística de las empresas.

La adaptación de los centros logísticos a los nuevos requerimientos de los inquilinos ha sido

“Las plataformas logísticas ya no son vistas solamente como puntos de almacenaje, sino como un elemento clave de la estrategia logística de las empresas”.

fundamental en este sentido en términos de **sostenibilidad, equipamiento, automatización** y necesidades de sus ocupantes.

Así, aunque la sostenibilidad en los proyectos logísticos ya es una exigencia incuestionable, en el sector también se abren paso **nuevos criterios para cuidar a los trabajadores**, incluyendo zonas para actividades, elementos que permitan dar un mejor servicio logístico y parques adapados a las necesidades de los operadores.

Un nuevo tipo de almacén

El usuario prioriza, por tanto, los activos sostenibles, bien comunicados y centrados en el bienestar de los trabajadores. En este sentido, la **creciente complejidad de las actividades** está haciendo evolucionar el modo en que se conciben los proyectos.

En los últimos años, se ha abierto una nueva etapa que exige una mayor especialización por parte de las promotoras y constructoras en este segmento del mercado, lo que obliga a desarrollar productos que puedan ajustarse al máximo a **un cliente mucho más exigente**, en un momento en el que además se están comenzando a imponerse nuevos modelos operativos.

Además, como explican desde la consultora CBRE, dada la **escasez de suelo, especialmente notoria en ciertas zonas** del país, los promotores se fijan ahora también en mercados menos maduros donde poder encontrar nuevas oportunidades.

También está cambiando la mentalidad en cuanto a las medidas necesarias de los suelos para impulsar nuevos desarrollos, pues ya no solo se demandan parcelas de tamaño XXL,

“Además de instalaciones XXL se demandan otras de menor tamaño situadas en primera y segunda coronas, que mejoren el acceso a los clientes finales”.

sino también otras parcelas más pequeñas situadas en **primera y segundas coronas**, con el fin de tener un acceso más fácil y rápido a los clientes finales.

En este sentido, aunque las operaciones de naves medianas y 'big box' son las que mayor demanda atraen, en los últimos años se observa el **incremento de la contratación de naves de menor tamaño**, así como de grandes naves modulares, lo que refleja una tendencia hacia la flexibilidad de espacios.

En este contexto, no puede menoscabarse la **importancia de la logística urbana** para poder atender las demandas más inmediatas de los consumidores. La logística inversa, la falta de suelo y la sostenibilidad sonen en el momento actual los principales retos de la logística provocados por el crecimiento del comercio electrónico.

La rapidez que impone el e-commerce está obligando a **desarrollar nuevos modelos de colaboración** para conseguir conjugar las



fuertes exigencias de los clientes con las necesidades de los operadores logísticos en términos de rentabilidad.

El avance de la logística urbana y la acuciante necesidad de situarse cerca del cliente, en combinación con las normativas que tratan de **limitar el acceso a los núcleos urbanos**, está llevando al desarrollo de diferentes proyectos y fórmulas para tratar de transformar la logística de última milla, para las que se necesita un mayor grado de colaboración.

“El proyecto Microhubs 4.0 plantea el establecimiento de una red conectada de infraestructuras de uso compartido”.

Ciudades como Madrid, Barcelona o Zaragoza se enfrentan a problemas de congestión y contaminación que exigen soluciones de reparto sostenibles.

Nuevos modelos para distribución urbana

En este contexto, el Centro de Innovación para la Logística y el Transporte de Mercancías participa en el proyecto Microhubs 4.0, focalizado inicialmente en las cadenas de suministro y **flujos de mercancía con mayor volumen y potencial**, como el comercio electrónico y los canales no organizados de alimentación y restauración.

Ramón García, director general del Centro Español de Logística y vicepresidente de Citet, desgranó en la última edición de LogInReal, organizada por Cadena de Suministro, los pormenores de esta iniciativa, en la que participan ambos organismos junto a Everis, Mensos y PiperLab, con la financiación del Ministerio de Industria.

14%

de la contratación inmobiliaria en la Zona Centro en 2022 ha estado vinculada al comercio electrónico.

Este tendrá que aceptar la petición, para que el cliente pueda proceder al envío de la mercancía y a partir de ahí, proporcionarle el servicio correspondiente. Por último, el microhub facturaría el servicio a la red, y esta a su vez al cliente.

Desde Citet, indican cómo través de la aplicación de tecnologías como el **Big Data, Inteligencia Artificial y Machine Learning**, se ha dimensionado una Red compuesta por 30 microhubs.

Ubicados en zonas estratégicas de la ciudad, darían servicio a todo Madrid, y se repar-

El proyecto Microhubs 4.0 plantea un modelo colaborativo.



Tal y como explicó, las infraestructuras de las ciudades no están preparadas para asumir el creciente flujo de mercancías. Por ello, está trabajando en un modelo colaborativo destinado a **reducir la congestión y el impacto ambiental**, y garantizar la rentabilidad y sostenibilidad económica, al mismo tiempo que se mantiene el servicio y la calidad en la distribución urbana de mercancías.

Se ha utilizado el ejemplo de Madrid para el piloto conceptual, en el que se ha planteado el establecimiento de **una red conectada de infraestructuras de uso compartido** mediante un modelo abierto y flexible. Esto supone que todos los que tengan microhubs puedan ponerlos a disposición de esta red.

Una vez que el cliente realiza una petición de servicio a la red, esta **asignará el microhub considerado más eficiente** según unos determinados criterios, como por ejemplo su ubicación.

tirían entre 16 microhubs de paquetería y mercancía no alimentaria y 14 de mercancía alimentaria.

Para la validación y reflexión de los aspectos de negocio, operativos y de gobernanza de esta red, se ha contado con la **participación de más de 15 agentes**: el Ayuntamiento de Madrid, operadores logísticos y de transporte, empresas y asociaciones de fabricación y de distribución, actores del sector inmobiliario, y gestores de infraestructuras y servicios, entre otros.

Se calcula que la aplicación de este modelo de microhubs urbanos podría **reducir en un 30% los vehículos necesarios** y hasta un 50% el impacto ambiental que tiene la Distribución Urbana de Mercancías. ●

“El avance de la logística urbana y la limitación de acceso a los núcleos urbanos, está llevando a desarrollar nuevas fórmulas que pasan por la colaboración”.



Tránsito Ferroviario Intermodal = Descarbonización

Cómo hacer frente a la escasez de suelo logístico

Existen diferentes elementos que las empresas toman como imprescindibles en el momento de alquilar un espacio logístico para llevar a cabo su operativa. Además de unos niveles altos en materia de sostenibilidad y eficiencia, dando por sentado la excelente calidad de los activos, la ubicación es un factor decisivo.

La necesidad de contar con más stock, el auge del comercio electrónico y la relocalización de procesos productivos de las empresas, entre otros, han impulsado la demanda de espacio logístico en zonas premium donde ya casi no existe terreno sobre el que construir, y son variables que se seguirán intensificando durante este 2023. En cifras, esta combinación de acontecimientos nos dejó con unos niveles mí nimos de disponibilidad al cierre de 2022, concretamente un 2,7% en Europa, tal como recoge el último Índice de Rentas de Prologis.

Como empresa referente en el sector inmobiliario, Prologis trabaja para ofrecer solución a las demandas del mercado. Actualmente estamos sumergidos en la construcción de un edificio de 40.000 metros cuadrados en Prologis Park Guadalajara, un activo que reúne todo nuestro know-how para garantizar una operativa de primer nivel al inquilino que se instale. A diferencia de los convencionales, este edificio tiene una altura libre de 14 metros (3 metros más de lo habitual), permite 8 alturas de estanterías y 75.000 posiciones de palets, ofreciendo un 26% más de capacidad de almacenaje. La nave, que prevemos esté finalizada en junio, está diseñada para obtener los certificados Well Gold, Breeam Excellent y EU Taxonomy Aligned, las mayores garantías en sostenibilidad.

Los activos logísticos han dejado de ser zonas grises para convertirse en verdaderos centros de trabajo que ponen en valor la experiencia del cliente.. El talento es lo más valioso para las empresas y debemos cuidar de las



CRISTIAN OLLER
Director general de
Prologis España

personas con las que trabajamos. Tanto en Prologis Park Guadalajara como en cualquiera de nuestros parques, el objetivo es elevar la experiencia de sus usuarios a través de nuestra filosofía Parklife, con la que dotamos a los edificios logísticos de zonas verdes y de ocio, instalaciones de pádel, así como organización de eventos para nuestros clientes y sus empleados.

La escasez de suelo logístico nos ha llevado a reinventar nuevas fórmulas para ofrecer, precisamente, capacidad logística. En Prologis abogamos por reconvertir espacios industriales obsoletos que están en desuso para darles una segunda vida y aprovechar las ventajas que ofrecen, como la ubicación en primeras coronas, muy próximas a las grandes ciudades. Con esta fórmula, no solo aportamos nuestro granito de arena a mitigar la situación de escasez, sino que además reafirmamos nuestro compromiso con la sostenibilidad, ya que no existe edificio más sostenible que aquel que no se tiene que construir. Muestra de ello es el Prologis Park Sant Boi DC7, un edificio de 7.109 metros cuadrados y de última generación actualmente en construcción, ubicado en la primera corona de Barcelona, y que estará disponible en el último trimestre de 2023.

“La necesidad de contar con más stock, el auge del comercio electrónico y la relocalización de procesos productivos de las empresas, han impulsado la demanda de espacio logístico en zonas premium”

Debido a los oscilantes costes de transporte y a las demandas de las empresas y consumidores, la ubicación de los activos es un factor clave, por lo que aquellos mercados que dispongan de infraestructuras de calidad y próximas a las grandes urbes, serán los que más atraigan a operadores logísticos de primer nivel.

Especialización inmobiliaria

ICC, ESPECIALIZACIÓN Y CONFIANZA PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS LOGÍSTICOS

ICC es una promotora de proyectos inmobiliarios con plataformas de máxima calidad en ubicaciones prime de Madrid y Barcelona, que continúa desarrollando proyectos en estas ciudades y en nuevas ubicaciones en España.



ICC cuenta con más de 25 años de experiencia en el desarrollo de proyectos que incluyen **gestiones de planeamiento y urbanización** cuando es necesario y colabora con algunas de las empresas que son referentes en sus respectivas áreas de construcción, arquitectura, project management, comercialización...

ICC ha desarrollado el **Plan Parcial Los Almendros de Torrejón** que ha rebautizado como Madrid CityDox junto con el fondo AEW. Es un ejemplo de promoción de suelo en perfecta simbiosis con la promoción de las plataformas logísticas, en las que criterios ESG están muy presentes: todas las plataformas son **certificadas LEED en categorías Silver y Gold**, el sector cuenta con transporte público para los trabajadores de los clientes arrendados así como un acceso peatonal al mismo que conecta con la ciudad y el transporte ferroviario hacia Madrid, y por último gobierna de manera sostenible la Junta de compensación y entidad de conservación al poseer una gran mayoría en la misma.

También con AEW, ICC ha adquirido una **parcela de 50.000 m² en Torrejón** en la que promocionará una plataforma logística de más de 26.000 m² de GLA que complementará al desarrollo CityDox con unidades de menor tamaño (desde 1.500 m² hasta 6.000 m²). Este

desarrollo ha sido bautizado como **UrbanDox**.

A día de hoy se encuentra en fase de comercialización una plataforma de 38.000 m², con un módulo disponible de 10.000 m². La siguiente fase está en fase final de construcción y cuenta con más de 88.000 m² de GLA que podrá ser arrendada desde uno a 10 inquilinos.

En esta misma localización se dispone de dos parcelas independientes de 14.000 m² y 10.000 m² para el desarrollo de **proyectos llave en mano** del cliente (Build to suit).

ICC está promoviendo y gestionando un portfolio designado como **Spanish Industrial Portfolio** (SIP) con su socio para estos desarrollos, Angelo Gordon (AG), que engloba varias plataformas logísticas tanto en el polígono industrial del barrio madrileño de Villaverde, en Getafe y también en Sabadell.

Otros desarrollos son un parque logístico en Pinto (Madrid) con un proyecto de 90.045 m² y otro más en Villaverde en el que se promoverán tres **plataformas logísticas last mile** de 22.550 m², 21.1520 m² y de 12.239 m² o los 21.792 m² de GLA que promueve en Sabadell.

Todos estos proyectos marcan el camino futuro de ICC como socio especializado y de confianza en el desarrollo de proyectos logísticos como socio local de varios fondos internacionales. ●

Centrado en el bienestar de los usuarios

NEWDOCK FAHALA, UN NUEVO REFERENTE EN EL SECTOR INMOLOGÍSTICO DE MÁLAGA

El proyecto, de más de 56.000 m² de superficie modulable, cuenta con una nave de unos 18.000 m² para el almacenamiento y 21 muelles de carga que facilitan la logística y distribución.

Málaga da la bienvenida a un nuevo referente en su panorama industrial y logístico: **Newdock Fahala**. La ciudad, que ocupa una de las primeras posiciones como centro tecnológico e innovador, cuenta con una conectividad y logística eficiente, un crecimiento sostenido y una gran calidad de infraestructuras y servicios.

El proyecto, de más de 56.000 m² de superficie modulable, cuenta con el edificio de mayor tamaño disponible en toda la provincia, una nave independiente con una superficie total de 18.000 m² en una parcela de más de 26.000 m² para uso privado, con acceso exclusivo y garita de seguridad independiente que junto a su diseño innovador y Vanguardista, constituye un refrente para empresas de primer nivel.

Con una distribución cuidadosamente planificada para maximizar su funcionalidad y eficiencia, el edificio cuenta con 17.492 m² de nave, lo que garantiza un amplio espacio para almacenamiento, además de los 508 m² de oficinas, que ofrecen un entorno cómodo y moderno para los empleados.

Aspira a convertirse en el primer proyecto con la certificación Leed Platino de Andalucía.

Cuenta asimismo con 21 muelles de carga, para la operativa de logística y distribución, con visibilidad ampliada, para más seguridad y eficiencia en la carga y descarga. Asimismo, el edificio dispone de dos rampas de acceso al almacén, que dan fluidez al flujo de mercancías.

La altura libre de 11,20 m y una capacidad de carga puntual de la solera de hasta cinco toneladas, son elementos clave para lograr una alta densidad de almacenaje. Estas características permiten una mejor organización y aprovechamiento del espacio, mejorando la eficiencia de las instalaciones.

Certificaciones Welly y Leed

En Newdock Fahala, el bienestar de los usuarios es una prioridad. Por ello, el espacio de almacén ha sido diseñado teniendo en cuenta aspectos como la entrada de luz natural.

La presencia de ventanales en la fachada delantera y trasera ofrece una iluminación óptima, creando un entorno de trabajo agradable. Además, se han instalado sensores de calidad del aire para asegurar un ambiente óptimo, y se han diseñado cómodos vestuarios.

Las oficinas no se quedan atrás en confort y tecnología, al contar con conexión de voz y datos, así como sistemas de climatización, para garantizar un entorno moderno y funcional.

Estas oficinas cumplen con los requisitos para obtener la certificación Well, un estándar reconocido internacionalmente que garantiza espacios saludables y confortables. Esto brinda la posibilidad de que el inquilino obtenga dicha certificación, demostrando su compromiso con el bienestar de sus empleados.

Newdock Fahala aspira a convertirse en el primer proyecto con la certificación Leed Platino de Andalucía, un reconocimiento que avala su compromiso con la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente. Esto se refleja en la eficiencia energética del edificio, el uso responsable de los recursos y la implementación de prácticas de reducción del impacto al medioambiente. ●



Appunle y la conveniencia de aunar esfuerzos

La Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Naves Logísticas de España Appunle (www.appunle.com) nació hace tres años con el único fin de defender los legítimos intereses de sus asociados en el desarrollo y explotación de las naves logísticas.

En estos tres años, de los cuales el primero fue el "recordado" año 2020, Appunle ha alcanzado la cifra de 50 asociados que representan casi el 80% de las naves logísticas modernas del país.

El principal logro conseguido ha sido convertirse en un interlocutor habitual del Ministerio de Industria, especialmente en el proceso de redacción del nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales (RSCIEI). Así se ha logrado trasladar la voz de los promotores, propietarios y usuarios a las mesas donde se deciden temas muy importantes para el sector.

Este objetivo fue el principal de los motivos de la constitución de Appunle y en él se han vertido la mayor parte de los esfuerzos personales y económicos.

Se han contratado estudios técnicos, se han organizado Jornadas de discusión técnica, se elaboró y presentó un documento con casi 100 alegaciones al borrador del RSCIEI y se han redactado varias adendas para las variadas reuniones habidas con los técnicos del Ministerio.

También se ha intervenido como asociación en temas diversos, como los procesos de licencias en varias administraciones, la homologación de los socios ESFR, la modificación de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en los usos industriales logísticos, la normativa sobre entreplantas en Castilla la Mancha, o la reglamentación sobre la prevención del gas radón. Se ha intervenido en foros y jornadas, y organizado y patrocinado algunos de ellos.



JUAN JOSÉ VERA
Presidente de Appunle

A pesar de todo lo que ha hecho la Asociación, aún queda mucho camino por recorrer en este sentido y hay trabajo por hacer para conseguir que la normativa que se nos aplica sea razonable y homologable con los países de nuestro entorno.

Y para poder seguir y crecer en la capacidad de defensa de estos legítimos intereses, es necesario incrementar el número de asociados para, primero aumentar la potencia y representatividad de la asociación, tanto en número como en implantación geográfica, y, segundo, aumentar su capacidad de inversión para encargar estudios técnicos y poder difundirlos adecuadamente.

Es muy posible que haya quien piense que no es necesario formar parte o implicarse en la asociación, que prefiera quedarse a la puerta de su "tienda" y al final recibir todas las ventas que consigan los que se impliquen en la Asociación. Este pensamiento, siendo legítimo, parece que no es el más inteligente, además de, en caso de propagarse, no haría viable la existencia de esta Asociación.

"El principal logro conseguido ha sido convertirse en un interlocutor habitual del Ministerio de Industria, especialmente en el proceso de redacción del nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios".

Por el contrario, necesitamos aumentar nuestra capacidad de interlocución y representación en el Sector y esto solo se consigue aumentando el número de asociados, trabajando en la misma dirección que llevamos tenemos, y uniéndonos esfuerzos, como estamos haciendo ahora.

Por todo lo anterior, os invitamos a participar en este gran reto que apasiona y como seguramente os daréis cuenta en cuanto os asociéis, nos contagia a todos!!

A por el 10% de cuota modal

FERROCARRIL: OBJETIVO 2030

El Ministerio de Transportes destinará más de 8.000 millones, a través del plan 'Mercancías 30', para infraestructuras, terminales, mejoras en la gestión de capacidad, autopistas ferroviarias, digitalización y ayudas a empresas.

El Ministerio de Transportes tiene el firme objetivo de elevar la **cuota modal del transporte ferroviario** de mercancías hasta el 10% de cara al año 2030 y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte.

Para ello, ha puesto en marcha el plan 'Mercancías 30', que destinará 8.442,3 millones de euros a infraestructuras, terminales, mejoras en la gestión de capacidad, autopistas ferroviarias, digitalización y ayudas a empresas.

En este sentido, el ferrocarril permite un transporte masivo de mercancías, pero a cambio, presenta rigideces que condicionan su oferta de servicios, como las **inversiones necesarias en material rodante** o su falta de capilaridad.

Asimismo, como explican desde el Ministerio en documento final de 'Mercancías 30', existen limitaciones relacionadas con las **infraestructuras disponibles**, como la falta de vías de apartado para trenes de 740 metros

en la mayoría de los corredores de la red, lo que exige **adecuar las características técnicas de la red** a las necesidades de los tráficos actuales y las que se estiman a futuro.

8.442 millones de euros destinados por Transportes al plan 'Mercancías 30'.

También es necesario referir las dificultades de interoperabilidad derivadas de la existencia de **dos redes de características técnicas diferentes**, como son la red de ancho ibérico y la red de Alta Velocidad en ancho UIC apta para tráfico de mercancías.

En su caso, las terminales intermodales precisan, en muchos casos, de inversiones para **adaptarse a los nuevos requerimientos** que demanda el mercado.

En este contexto, el Ministerio de Trans-

portes aspira a potenciar la red de transporte de mercancías, los corredores europeos y la interoperabilidad.

portes también ha publicado en 2023 la **Estrategia Indicativa** del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria.

En total, movilizará **24.200 millones de euros** en inversiones entre 2021 y 2026 con la intención de constituir un sistema coherente y eficaz, incorporando objetivos sociales, medioambientales y de eficiencia económica en el ámbito ferroviario.

Entre otros aspectos, la estrategia persigue **potenciar la red de transporte de mercancías**, los corredores europeos y la interoperabilidad, para crear un espacio ferroviario único en toda la Unión Europea. De igual manera, se quieren corregir las carencias y desequilibrios de la red ferroviaria.

Asimismo, se pretende **fomentar la digitalización del transporte** y la innovación, para garantizar una movilidad conectada.

Digitalización y autopistas ferroviarias

En lo que se refiere a la digitalización, el plan del Gobierno pasa por **habilitar la plataforma 'Simple'** para la integración digital de información y los procesos logísticos y de transporte que tienen lugar en cadenas de suministro donde participa el ferrocarril junto a otros modos de transporte.

El objetivo es agilizar las transacciones entre los agentes que participan. El carácter digital y colaborativo de la plataforma favorece el desarrollo de **sistemas de captura de datos de la cadena** en tiempo real y de inter-

faces comunes para el intercambio de datos de la plataforma con los sistemas propios de gestión de procesos e información de cada uno de los agentes.

Respecto a la implantación de las **autopistas ferroviarias**, en España se inició el primer servicio en ancho UIC en el mes de febrero de 2019, y se está valorando el potencial de ciertos corredores.

El corredor Valencia-Madrid se encuentra disponible desde finales de 2021 para circular con semirremolques hasta P400 y en 2024, Adif prevé tener acondicionado el de **Algeciras-Madrid-Zaragoza** para trenes con gálibo AF 4,2, con semirremolques hasta P420.

"En 2022 se puso en marcha una Oficina de Apoyo y Asesoramiento sobre autopistas ferroviarias para apoyar a las empresas interesadas en su puesta en marcha".

La poca implantación de estos servicios de en España justifica la necesidad de promover **acciones que permitan dinamizar el interés** del sector.

En este contexto, dentro de la iniciativa 'Mercancías 30', se puso en marcha a comienzos de 2022 una **Oficina de Apoyo y Asesoramiento sobre autopistas ferroviarias** para apoyar a las empresas interesadas en la puesta en marcha de estos servicios.





Ayudas

A finales de 2022, el Ministerio de Transportes ha adjudicado un total de **334,8 millones de euros** a empresas de transporte ferroviario de mercancías.

Las **actuaciones subvencionadas** pasan por adquirir 1.932 vagones y 59 locomotoras eléctricas; implantar tecnología ERTMS a bordo en 73 locomotoras; sustituir las zapatas en 4.155 vagones para reducir el ruido de frenado; desarrollar locomotoras con eje de ancho variable, y construir o renovar 14 terminales intermodales y cargaderos privados impulsando la transferencia modal hacia el ferrocarril.

75 | millones destinados por Transportes al programa del eco-incentivo ferroviario.

Así, por ejemplo, se han concedido 45,6 millones de euros para adquirir material rodante para operar en la **autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza** y otros 3,4 millones para adaptación a ancho UIC o estándar y mejora de las instalaciones ferroviarias de la planta de automoción en Martorell.

Eco-incentivo ferroviario

Asimismo, el **programa de eco-incentivos para el transporte ferroviario de mercancías**, que contempla un total de 75 millones de euros, persigue incentivar el uso del transporte ferroviario de mercancías premiando el ahorro de costes externos medioambientales y socioeconómicos generados por su uso frente a la carretera.

Estos costes son concretamente el cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y la congestión.

Aunque la **idea inicial era destinar 60 millones**, el Ministerio de Transportes ha modificado las bases reguladoras para la concesión de los eco-incentivos ferroviarios para asignar cerca de

El ferrocarril permite un transporte masivo de mercancías.

15 millones de euros extra al presupuesto, procedentes del programa de ayudas a empresas en concurrencia competitiva para un transporte sostenible y digital.

Se reparten en tres convocatorias para los tráficos de 2022, 2023, y 2024 con otorgamientos en los años 2023, 2024 y 2025, con el objetivo de mejorar y **consolidar el ferrocarril dentro de cadenas multimodales** como alternativa en el transporte de mercancías, ayudar a los operadores a incrementar sus tráficos y mejorar su desempeño medioambiental.

Además, las asignaciones de crédito para las convocatorias de 2023 y 2024 podrán ser ampliadas para **cubrir las demandas existentes**, y en función de posibles excedentes de anualidades anteriores.

Por otro lado, **se ha modificado la fórmula de cálculo de las ayudas** que se concederán a las empresas, para incrementar la cuota modal del transporte ferroviario, contribuir a reducir las emisiones contaminantes y garantizar la efectividad del programa.

“ El Ministerio de Transportes ha publicado en 2023 la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria”.

Las nuevas bases elevan el ecoincentivo al que puede optar un operador por cada tonelada neta/kilómetro transportada en función del **crecimiento de los tráficos**, la eficiencia y el tipo de tracción de la locomotora.

Además, **incrementan del 25 al 50% la intensidad de la ayuda** respecto de los costes elegibles para el cálculo del eco-incentivo máximo y reduce el mínimo de eficiencia/ocupación exigida para optar a las ayudas pasando del 30 al 20%, lo que ha implicado crear un nuevo nivel de ayudas. ●

Modelos adaptados a diferentes necesidades

MERCEDES-BENZ IMPULSA LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

La marca sigue trabajando para conseguir que en 2030, más del 60% de unidades de vehículos industriales vendidas en Europa correspondan a unidades eléctricas.

Mercedes-Benz Trucks sigue avanzado en la transición hacia un transporte neutro en emisiones de CO₂, con el **desarrollo de nuevos modelos eléctricos** que puedan cumplir con las necesidades de diferentes tipos de usuario.

En palabras de Karin Rådström, su directora general, en 2030, **más del 60% de las unidades de vehículos industriales** vendidas por la marca en Europa deberían corresponder a unidades eléctricas.

El camión pesado de larga distancia **eActros LongHaul** ofrece una potencia máxima de más de 600 kW y una autonomía de unos 500 kilómetros con una sola carga de batería.

Monta baterías de fosfato de hierro y litio, LFP, que se caracterizan por una larga vida útil y por proporcionar más energía. De hecho, **podrá cargar el 20% al 80% en menos de 30 minutos** gracias al sistema 'Megawatt Charging'.

Durante el diseño, se ha tenido en cuenta que el vehículo y sus componentes han de cumplir **los mismos requisitos de durabilidad** que un Actros pesado de larga distancia.

Actualmente, se están llevando a cabo pruebas con clientes, con la intención de **comenzar la producción en serie en 2024**.

Distribución y usos urbanos

En cuanto a los camiones eActros 300 y el eActros 400, ofrecen **una autonomía de hasta 300 o 400 kilómetros**, gracias a su sistema 'ePowertrain' de alta eficiencia.

El eActros LongHaul ofrece una autonomía de unos 500 km con una sola carga.



Las baterías del eActros pueden constar de tres o cuatro paquetes de baterías, cada uno de los cuales tiene una **capacidad instalada de 112 kWh**.

Asimismo, destaca por sus **reducidas emisiones de ruido** y su gran variedad de sistemas de seguridad, como el Asistente de Freno Activo, capaz de frenar de forma autónoma para evitar colisiones, o el asistente de giro.

Otra de las novedades de la marca en este sentido es el Mercedes-Benz eActros 300 de batería eléctrica para el transporte de distribución, en **versión tractora**.

En este caso, cuenta con **tres paquetes de baterías**, cada uno con una capacidad de 112 kWh, que permiten una autonomía de hasta 220 km con una sola carga. En este sentido, se necesita poco más de una hora para cargar del 20% al 80% en una estación de carga rápida.

“ El eActros ofrece una autonomía de hasta 400 kilómetros, gracias a su sistema ePowertrain de alta eficiencia”.

Además, al igual que el eActros 300 y el eActros 400, la nueva tractora eActros 300 utiliza **una cabina M**.

El vehículo podrá **remolcar todos los semiremolques europeos habituales**, siempre teniendo en cuenta la longitud total máxima permitida. En cuanto al inicio de la producción en serie, está previsto para el otoño de 2023.

Por otro lado, **el nuevo eEconic**, que la marca empezó a producir en serie en 2022 en su planta de la localidad alemana de Wörth, es un vehículo perfecto para usos urbanos que requieran paradas frecuentes, como la gestión de residuos.

De hecho, con una sola carga, ofrece una autonomía de hasta 150 km. Esto, sumado a la **energía generada por la recuperación**, permite al eEconic estar en servicio durante todo el día sin necesidad de cargas intermedias.

Mercedes-Benz ofrece a sus clientes **soluciones integradas**, con el fin de acompañarles en todas las fases de la electrificación de su flota, así como en las diferentes áreas de sus procesos. ●



Una nueva configuración para las cadenas de suministro globales

GLOBALIZACIÓN: ¿PUNTO FINAL O NUEVA ETAPA?

La pandemia ha puesto en crisis el proceso de globalización de la economía. Nuevas estrategias de acercamiento y diversificación en proveedores y centros de producción dan una nueva vuelta de tuerca al comercio internacional.

La globalización constituye un proceso con luces y sombras. Exactamente igual que cualquier otra obra humana.

El mismo camino que ha consolidado los flujos comerciales para las economías más avanzadas, también ha ofrecido nuevas oportunidades para otros países que, como en el caso de China, han sabido aprovechar su tremendo potencial para colocarse entre las naciones más punteras del planeta.

Con la pandemia, la globalización ha vivido un momento de especial dificultad, sobre todo a medida que se ha ido descubriendo la gran dependencia que tiene el planeta del sureste asiático en general y de la producción china en particular.

“El acercamiento de producción y abastecimiento a los centros de consumo parece dibujar una tendencia creciente a la regionalización del comercio internacional”.

Desde entonces, se han venido abriendo paso voces críticas que han llamado a poner fin al proceso de deslocalización iniciado en la última década del siglo XX. Ahora parece que la tendencia es hacia devolver la producción a lugares más cercanos a los centros de consumo, precisamente cuando el consumo está consiguiendo una descentralización casi total.

La globalización es un proceso que no se ha detenido con la pandemia

Al ser el consumo cada vez más un fenómeno global cabe preguntarse dónde está el consumo cuando es un **fenómeno planetario**.

En este mismo sentido, el índice de conectividad global que elabora anualmente DHL no registra un solo paso atrás en la globalización por la pandemia, tan solo una **ralentización de una tendencia** que, según este trabajo, no solo parece irreversible, sino que ha demostrado una asombrosa resiliencia incluso en las peores circunstancias, como ha podido comprobarse durante la crisis en el suministro de componentes electrónicos, la invasión rusa de Ucrania o el bloqueo del canal de Suez, entre otros.

“Las empresas occidentales prevén que las alteraciones en las cadenas de suministro se mantengan hasta 2024”.

El análisis resalta que muchas empresas y gobiernos se centran en la **externalización cercana** para regionalizar las cadenas de suministro, y que esta reorganización económica puede generar importantes beneficios comerciales, entre las que se encuentran una mayor diversificación y más capacidad para gestionar nuevas crisis, aunque con el precio de mayor complejidad, algo que, por su parte, puede gestionarse con el uso cada vez más intensivo de las nuevas tecnologías que se registra en la actividad logística.

Sin embargo, en esta misma línea, **más de la mitad de todo el comercio mundial** ya ocurre dentro de las propias regiones del planeta, algo que demuestra que la globalización es un proceso aún sin concluir.

Por otra parte, Maersk apunta que en Europa, un 65% de las empresas han venido notando que los retrasos en el suministro de componentes o productos terminados ha causado **ralentizaciones en su cadena de suministro**. Así mismo, un 51% de todas ellas espera que las interrupciones en la logística global continúen hasta 2024. Hay algunas grandes multinacionales que incluso pronostican que la cadena de suministro no recuperará la normalidad hasta que pasen cinco años.

Como resultado, las empresas occidentales buscan cada vez más **acercar el abastecimiento y la fabricación** a los mercados domésticos.

Al trasladar la producción más cerca de casa, y especialmente a múltiples ubicaciones, las empresas pueden **limitar sus riesgos**, acortar las cadenas de suministro y aumentar la flexibilidad en la gestión de sus parques de proveedores.

La gestión del riesgo se abre paso en la logística.

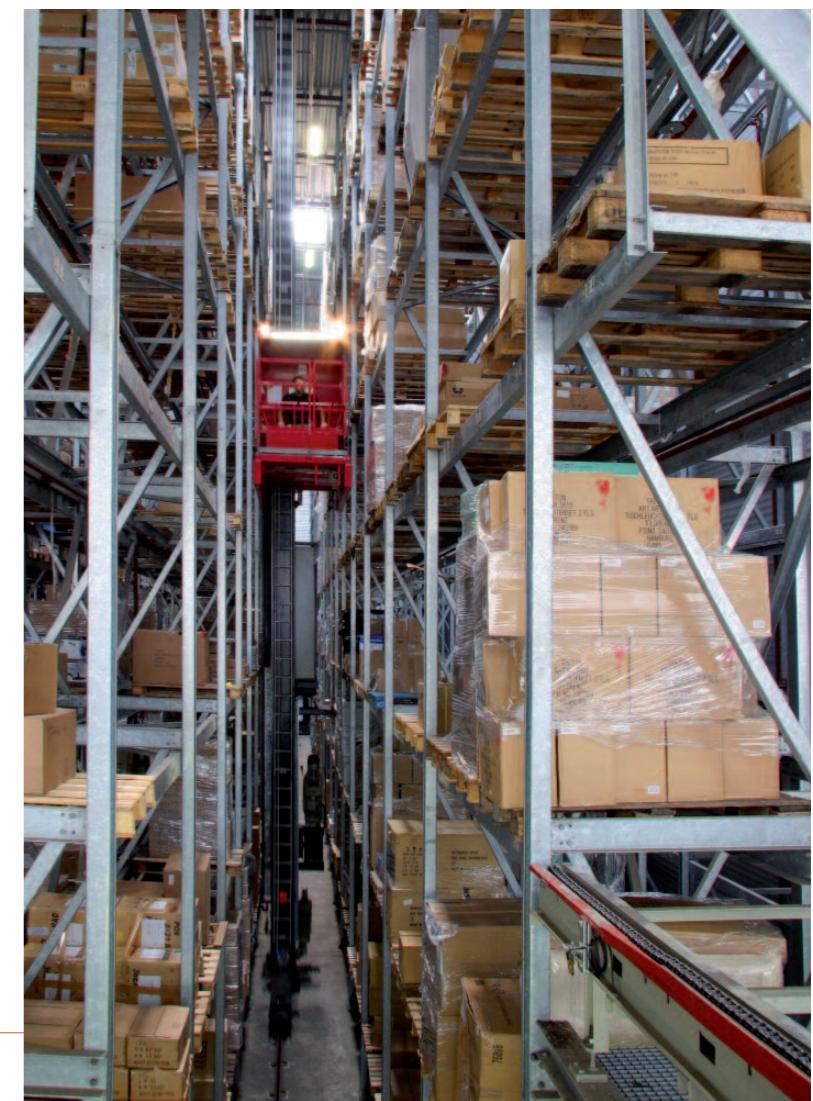
Gobalización frente a regionalización

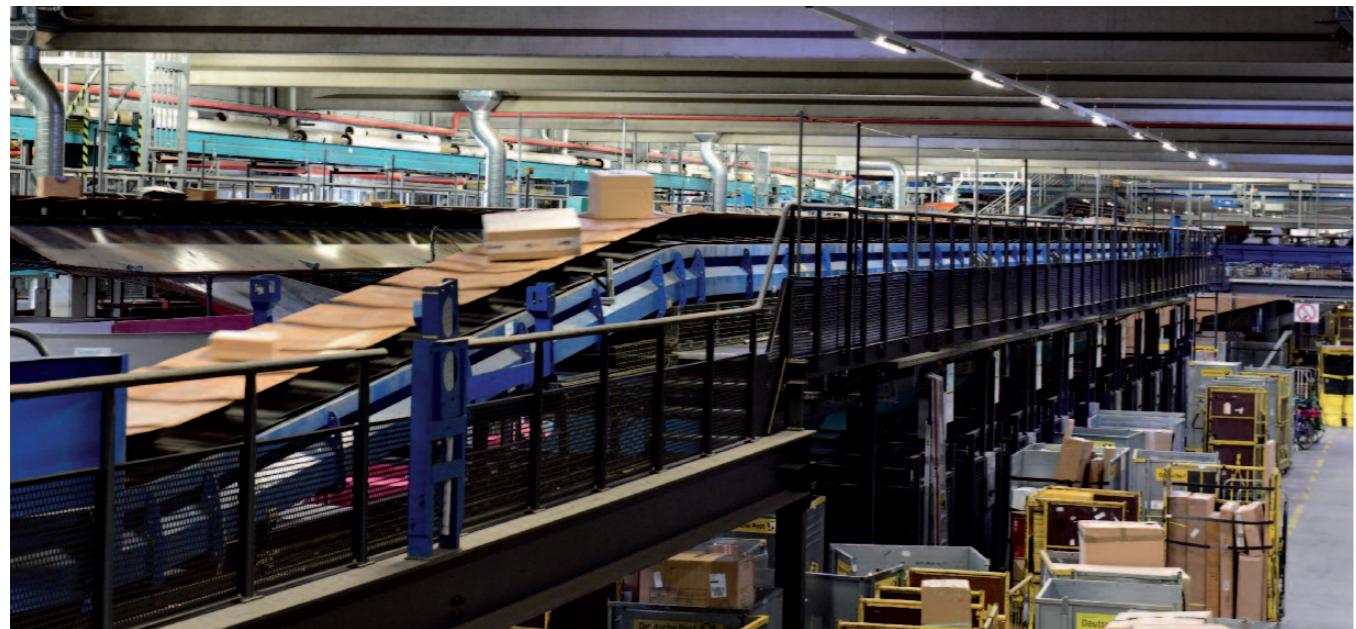
Al producir bienes en diferentes ubicaciones para servir a los mercados locales, en lugar de confiar en una instalación centralizada también puede **reducir los costes de transporte** y mejorar el tiempo de comercialización.

Así pues, todo apunta que más que un punto final o un freno a la globalización, lo que se está viviendo es un **proceso de diversificación**. Casi podría hablarse de una incipiente aceleración de la globalización, aunque con nuevas formas, a tenor de los procesos de relocalización de centros de producción que están llevando a cabo diversas multinacionales occidentales en otros países del sureste asiático fuera de China, o en otras zonas de la ribera mediterránea y el continente africano.

En esta misma línea puede leerse también la cada vez más clara tendencia de la Administración china a buscar enclaves logísticos y productivos en diferentes partes del planeta para conformar **una red** que garantice el abastecimiento a la gran potencia asiática.

Lo cierto es que, ante la perspectiva de que las alteraciones en las cadenas de suministro



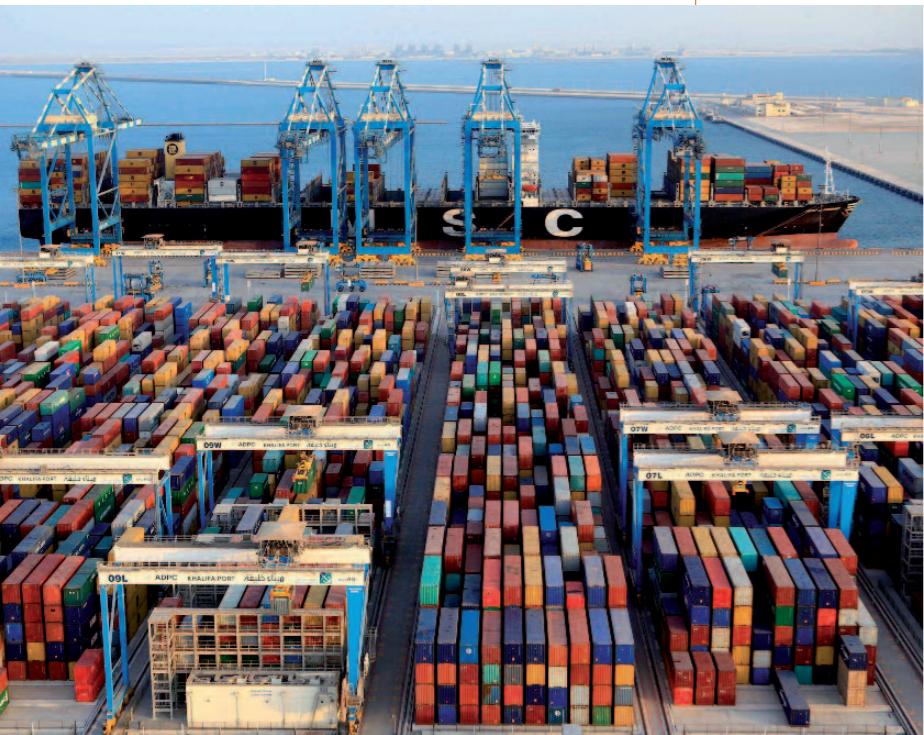


globales van a continuar al menos hasta 2024, no es de extrañar que las grandes empresas globales hayan adoptado una serie de **medidas para gestionar los riesgos** con iniciativas entre las que se encuentran la diversificación de proveedores y de centros de producción para garantizarse tanto el abastecimiento de materias primas y productos intermedios, como para poder suministrar productos terminados a los mercados finales.

En este mismo sentido, los registros del índice de conectividad global de DHL apuntan que las predicciones de un transformación de la globalización en un proceso de regionalización del comercio **no se han cumplido**, al menos todavía.

La tecnología ayuda a gestionar cadenas de suministro más complejas

La diversificación busca hacer frente a posibles disrupciones en las cadenas de suministro.



“En el cambio de paradigma que sufre la globalización también influye la lucha que mantienen China y los Estados Unidos por la hegemonía mundial”.

El trabajo constata que la distancia promedio recorrida por los flujos de comercio, capital, información y personas **ha aumentado** en las últimas dos décadas, e incluso que los flujos comerciales se extendieron a distancias más largas durante la pandemia.

Es muy posible que la pandemia, más que parar la globalización, algo que ha pasado en los momentos más duros de la crisis sanitaria, lo que sí que podría haber hecho es **abrir el espectro** para que se sumen nuevos focos productivos, tal y como ya está pasando en el sureste asiático y tal y como se prevé que pase en otras zonas del planeta para las que existen grandes expectativas, como África e Iberoamérica, así como los países ribereños del golfo pérsico.

Cadenas más diversificadas y resilientes

En definitiva, más que un profundo cambio de ciclo parece que la economía global vive un **proceso de transformación**, incluso tampoco sería de extrañar que el proceso de globalización viviera en próximas décadas un resurgimiento a medida que la economía de mercado va llegando y asentándose en el continente africano y en Iberoamérica, algo que, por otra parte, sería totalmente deseable.

Así mismo en todo este complejo proceso

“La pandemia ha introducido nuevas variables en el proceso de globalización del comercio internacional”.

conviene tenerse en cuenta el **factor político** que supone cada vez más tenso enfrentamiento que viven China y los Estados Unidos.

Tras esta enconada rivalidad se encuentran no solo dos maneras casi contrapuestas de entender la política, la economía y las relaciones sociales, sino todo un **complejo entramado de relaciones financieras y tecnológicas** que parecen conducir a una división del globo cada vez más clara en dos bloques.

China está más cerca que nunca de hacerse con el estatus de principal potencia planetaria, mientras que los Estados Unidos pugnan por conservar la **hegemonía tecnológica y cultural** que está en la base de su preponderante papel en la política y la economía del planeta desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

En paralelo, países y grandes empresas pugnan por hacerse con un papel en **una gestión logística más compleja y dinámica**.



La gestión logística está ganando complejidad.

Todo ello dibuja un **nuevo panorama** para las cadenas de suministro más globales no exento de fuertes incertidumbres, por lo que la gestión del riesgo y la capacidad de reacción y de adaptación se convierten en rasgos especialmente apreciados. ●

NIVEL

TU LOGÍSTICA A OTRO

tpf
CONSULTING

CONSULTORÍA INMOBILIARIA
ASESORÍA DE INVERSIONES

aspore
ENGINEERING

SERVICIO INTEGRAL DE INGENIERÍA
MANTENIMIENTO DE ACTIVOS

COLABORACIÓN Y COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

El transporte por carretera vive momentos convulsos, con problemas estructurales y soluciones que pasan por una mayor digitalización, más eficiencia y por un nuevo marco de relaciones con otros eslabones de las cadenas de suministro.

El transporte de mercancías por carretera juega un **rol crucial** en las cadenas de suministro.

El papel de esta actividad ha quedado demostrado durante la pandemia, así como a lo largo de 2021 y 2022, años en los que la demanda ha notado la escasez de conjuntos a causa de las **sucesivas disruptiones** que se han sucedido en las cadenas de suministro en los últimos años.

En un contexto tan complejo e incierto, el transporte de mercancías es una actividad sometida a **fuertes presiones** y azotada por diversos problemas que marcan su presente y futuro a corto plazo.

Problemas actuales del transporte

Quizás el problema más acuciante del transporte de mercancías por carretera es el que tiene que ver con el **envejecimiento de unos trabajadores clave** en la actividad logística: los conductores profesionales.

Diversas circunstancias han conducido a que, en todos los países occidentales, la actividad de transporte se haya visto desplazada y sus profesionales **desprestigiados durante décadas**.

Además, la atomización del sector y la feroz competencia, centrada principalmente en los precios más que en la calidad o las condiciones del servicio, impulsada muchas veces por clientes con un potente poder de negociación, también ha contribuido a dibujar un **mercado saturado, con mucha competencia desleal**, como demuestra el hecho de que los propios transportistas reclamen reiteradamente más regulación para evitar la competencia desleal.

“El empeoramiento de las condiciones en el mercado de transporte está detrás de la escasez de conductores, un factor que limitará cada vez más la oferta”.

El transporte busca soluciones eficientes y sostenibles.

De todos esos polvos los lodos que ahora afloran y que marcan un escenario con una **pertinaz escasez de conductores**.

Por otra parte, otro de los grandes problemas a que se enfrenta el sector tiene que ver con la tormenta perfecta que dibujan la **transformación energética y la digitalización**.

“Digitalización y transformación energética dibujan un panorama inestable para un sector que necesita seguridad jurídica para poder materializar importantes inversiones en medios y equipos”.

En primer lugar, la transformación energética dibuja más incertidumbres que certezas para unas empresas de transporte que se encuentran ante **rigurosas exigencias de descarbonización**, sin ayudas y con una oferta comercial que ha empezado a florecer recientemente, pero que aún no está en disposición



de ofrecer una solución que por prestaciones, velocidad comercial, operatividad, eficiencia y precio pueda suponer una alternativa a los motores de combustión en los servicios de larga distancia.

En segunda posición, la digitalización implica un **cambio cultural de gran calado** en un sector dominado por pequeñas empresas y autónomos, que, por lo general, tienen menos facilidades que compañías de mayor tamaño para acceder a las nuevas tecnologías, incluso en un escenario que ofrece un fácil acceso al mundo digital.

Soluciones

En un contexto marcado por estas incertidumbres que afectan a la oferta de transporte,

La atomización del sector ha conducido a un escenario de feroz competencia.

la cadena de suministro debe **buscar soluciones que impulsen la competitividad** de un eslabón clave en un contexto en el que, según algunas de las principales instituciones económicas del planeta, el movimiento de mercancías va a seguir creciendo a ritmo fuerte a medio y largo plazo.

En este sentido, la digitalización aparece como unas de las principales ayudas que tendrá el trans-





porte para ganar eficiencia, **mejorar su agilidad y organizar los flujos** de manera que los camiones estén el menor tiempo posible, siempre teniendo en cuenta las estrictas reglamentaciones de la Unión Europea.

En otro ámbito, las medidas de competitividad también deben destinarse a los propios equipos de transporte, de tal modo que puedan funcionar con **eficiencia y flexibilidad**, sin perder de vista, además, la reducción del impacto ambiental de las actividades de transporte.

En este sentido, las empresas de transporte deben contar con un marco que les aporte **seguridad jurídica en sus inversiones**. El sector también reclama ayudas que les permitan realizar una transición hacia un transporte descarbonizado sin añadir más costes a los ya existentes.

Por otra parte, también se abre paso de manera decidida el uso de **conjuntos vehiculares más grandes y pesados**, en línea con los que ya se utilizan en otros países de nuestro entorno.

Sin duda, la utilización de megacamiones y de composiciones de hasta 60 toneladas no es una solución universal, sino que tiene su utilidad en **servicios muy concretos** como circuitos cerrados entre centros de producción situados a largas distancias y con vías de comunicación de alta capacidad disponibles.

Es en estos servicios, entre otros en los que las grandes composiciones pueden desplegar toda la eficiencia que permiten al ma-

Los cambios en pesos y dimensiones no son una solución universal, sino adaptada para servicios concretos.

ximizar volúmenes y reducir camiones en la carretera, sin provocar más congestión y sin provocar daños a vías más preparadas que otras de inferior capacidad para el reparto de peso por eje que se propone.

Así mismo, por otra parte, la competitividad del transporte pasa también por un **cambio en las relaciones del sector** con otros actores de la cadena de suministro.

En primer lugar, el sector sufre una importante escasez de personal que obliga a **cuidar a los profesionales de la carretera** no solo por parte de sus propias empresas, sino por parte de los clientes.

“El uso de camiones más grandes y pesados aportar más eficiencia en aquellos servicios de transporte en que más se necesita, como en los circuitos entre centros de producción”.

En esta línea, medidas como la **prohibición de la carga y la descarga** supondrán una mejora de las condiciones de trabajo y, posiblemente, en un activo para intentar a nuevos profesionales a un sector que los necesita como el comer.

Por otro lado, también tienen que cambiar las **relaciones entre las empresas de transporte y sus clientes**. De hecho ya han empezado a hacerlo, aunque, al mismo tiempo, también se percibe posibles retrocesos.

“Las cadenas de suministro necesitan un transporte más eficiente, más implicado y más colaborativo, en un escenario de escasez de oferta”.

Los transportistas suelen decir que los tenders y las subastas, tanto a través de internet, como en persona, han sido decisivas para **arrasar con la imagen de un sector** que lleva décadas compitiendo por precios.

Urge buscar un **nuevo modelo de colaboración** entre las empresas y sus clientes más basado en la colaboración, en relaciones a más largo plazo y en el que los beneficios en costes y rentabilidad sean compartidos.

Este nuevo escenario, en el que escasea la oferta de transporte y en el que las empresas pugnan por garantizarse capacidad para que sus productos puedan llegar al mercado incluso en las condiciones más difíciles, parece que favorece las **ententes cordiales** que están condenados a establecer transportistas y cargadores. ●

CARGO ON
BY TRANS.EU

Gestiona tus muelles de carga de forma eficiente con Dock Scheduler

✓ Planifica tus recursos de antemano y aumenta la capacidad operativa de tu almacén

✓ Evita la colas en tu almacén y no asumas más sobrecostes por paralizaciones

✓ Digitaliza la comunicación entre el departamento de logística, el almacén y tus transportistas



¿CÓMO PUEDEN SUPERAR LOS OPERADORES LOGÍSTICOS LOS DESAFÍOS ACTUALES?

Escasez de conductores, falta de digitalización, tiempo perdido para buscar más capacidad de carga... Son muchos los desafíos a los que se enfrentan los operadores, pero todos ellos son salvables con Private Freight Exchange la nueva herramienta de Trans.eu.

En la actualidad, los operadores logísticos se enfrentan a una serie de **desafíos al subcontratar transporte**, que van desde la escasez de conductores hasta la falta de digitalización en los procesos.

Precisamente este segundo aspecto lleva otros hándicaps, como la **ineficiencia en la asignación de cargas a transportistas** y la pérdida de tiempo al buscar capacidad adicional de transporte. Además, uno de los mayores problemas a los que se enfrentan los operadores al establecer nuevas colaboraciones es la **fiabilidad de los proveedores de transporte**. No siempre es fácil estar completamente seguros de que trabajamos con alguien confiable.

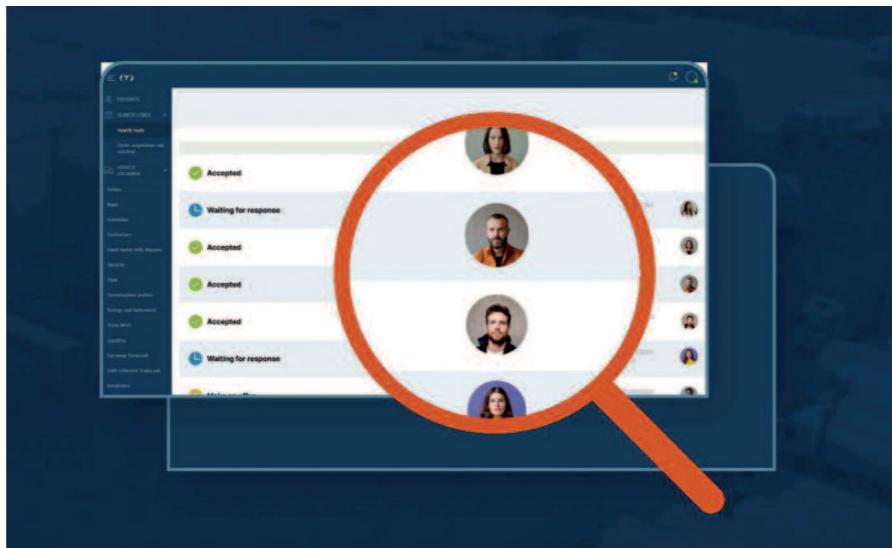
Por otro lado, la **comunicación con los transportistas** sigue siendo una preocupación constante para muchas empresas. Todos estamos familiarizados con las interminables llamadas telefónicas para saber la ubicación del camión o con los correos electrónicos sin respuesta cuando la carga está lista en el almacén.

A esto se suma la **falta de colaboración entre las diferentes delegaciones**. A menudo, el no contar con una plataforma centralizada que facilite la cooperación entre ellas resulta en la pérdida de capacidad de transporte o de poder de negociación de precios con los proveedores.

La solución propuesta por el Grupo Trans.eu para resolver estos problemas es **Private Freight Exchange**, una plataforma integral que aborda los aspectos mencionados anteriormente y que se centra en la digitalización completa del proceso de contratación de transporte.

“Private Freight Exchange se enfoca en la colaboración con transportistas seleccionados y segmentados de acuerdo a las necesidades del usuario.”

Private Freight Exchange ofrece las funciones de una bolsa de cargas convencional, pero se enfoca en la **colaboración con transportistas seleccionados y segmentados** de acuerdo a las necesidades del usuario en un entorno privado. De esta manera, los operadores logísticos pueden automatizar los procesos de asignación de cargas sin comprometer la seguridad, creando su propia bolsa de cargas privada.



Otro inconveniente que resuelve Private Freight Exchange es la **falta de colaboración de los transportistas** al utilizar una nueva herramienta, primero incorporando a los transportistas a la plataforma y, después, asegurando que estén más dispuestos a trabajar en ella debido a que agiliza el pago de sus servicios.

Por otro lado, formar parte de la mayor comunidad de transportistas de Europa permite disponer de más capacidad de transporte, en el caso de que los proveedores habituales no puedan asumir el volumen, mediante el **acceso a la bolsa de cargas de Trans.eu**, con una comunidad de más de 25.000 transportistas y 9.000 operadores verificados. ●

En el año de su 28º aniversario

RECONOCIMIENTO PARA ONTURTLE POR SU ESTACIÓN DE LA JONQUERA

Con más de una veintena de estacionamientos seguros homologados y una red internacional que suma más de 1.700 estaciones en 10 países europeos, OnTurtle continúa creciendo y expandiendo sus servicios.

OnTurtle, compañía global de servicios al transporte internacional, ha celebrado su 28º aniversario ofreciendo soluciones innovadoras y sostenibles a sus clientes. Este año, ha sido galardonada con el premio 'Esporg European Excellence in Truck Parking Award 2023' por su estación insignia en La Jonquera, reconocimiento que destaca su compromiso con la seguridad de los transportistas.

Con más de una veintena de estacionamientos seguros homologados y una red internacional de más de 1.700 estaciones en 10 países europeos, OnTurtle continúa creciendo y expandiendo sus servicios.

El premio recibido en La Jonquera es especialmente significativo, ya que fue allí donde la compañía comenzó su actividad en 1995. Desde entonces, ha seguido creciendo y mejorando la calidad de sus servicios sin perder de vista las necesidades de los transportistas.

La estación de La Jonquera, que cuenta con 30.000 m² dedicados al conductor profesional, es un ejemplo de ello. Cerca de esta estación se encuentra el primer Centro TransLogístico de OnTurtle, que ofrece servicios especializados como crossdocking, reacondicionamiento de mercancías y uso de terber.

Compromiso con el sector

La compañía se enorgullece de su compromiso con los transportistas y su voluntad de traspasar fronteras. En casi 30 años, ha logrado establecer una red internacional de estaciones que supera las 1.700 en Europa, incluyendo 150 gasolineras, y está presente en 10 países.

OnTurtle ofrece una amplia gama de servicios a través de **tres pilares principales**: 'On The Way', que incluye la emisión de DieselCard, el pago de peajes y la reserva y pago de túneles, ferries y trenes; 'Management', que se encarga de la recuperación de tasas, la gestión de sanciones y seguros; e 'Innovation', departamento dedicado a satisfacer necesidades emergentes.

Como compañía de servicios globales para transportistas, OnTurtle celebra su aniversario comprometida con su filosofía de acompañar al conductor profesional en todo lo que pueda necesitar. Su objetivo es seguir siendo líderes



La estación de La Jonquera cuenta con 30.000 m² dedicados al conductor profesional.

en el sector y continuar creciendo en el futuro, trabajando con pasión y compromiso.

La oferta de OnTurtle representa una solución global para las empresas de transporte, con presencia en 10 países y una red internacional de más de 1.700 estaciones de servicio en toda Europa, incluyendo 150 gasolineras.

La compañía se ha consolidado como un socio de referencia en Europa para la gestión eficiente de la movilidad de mercancías y sigue apostando por la innovación e inteligencia en el transporte profesional.

En resumen, OnTurtle ha cumplido 28 años al servicio de los transportistas y ha sido reconocida con el premio 'Esporg European Excellence in Truck Parking Award 2023' por su estación en La Jonquera.

Con una red internacional de más de 1.700 estaciones en 10 países europeos, sigue creciendo y ofreciendo soluciones innovadoras y sostenibles a sus clientes.

Su compromiso con la seguridad y el acompañamiento de los transportistas ha sido clave en su éxito, y su objetivo es seguir siendo líderes en el sector y continuar creciendo en el futuro. ●



Un futuro digital y sostenible

EL SECTOR DE LA CARGA AÉREA SE PREPARA PARA NUEVOS RETOS

La digitalización de los procesos documentales y operativos en el transporte de carga aérea es uno de los principales aspectos en los que está avanzando el sector, centrado al mismo tiempo en la producción de SAF para impulsar la reducción de emisiones.

El segmento de carga aérea global terminó 2022 por debajo de las cifras de 2021, aunque **muy cerca de los registros que de 2019**, justo antes de la pandemia. En concreto, la estimación es que la demanda de este tipo de transporte ha retrocedido en un 8% anual y un 1,6% con relación a 2019.

Además, el primer trimestre de 2023 ha estado marcado por **una demanda que se ha ido debilitando**. La industria de carga aérea ha experimentado volatilidad en últimos meses, lo que se puede atribuir a los diferentes desafíos económicos y operativos que han obstaculizado el comercio mundial.

Cabe apuntar que la economía global continúa en plena desaceleración debido a una combinación de factores tales como el **endurecimiento de las condiciones financieras mundiales**, los elevados niveles de deuda mundial y los problemas de la cadena de suministro, incluidos los vinculados a la guerra de Ucrania.

“España puede convertirse, según UNO, en el gran punto de consolidación de las mercancías procedentes de los grandes marketplaces asiáticos que se dirigen a Latinoamérica”.

De entre las principales instalaciones de carga del país, **Barajas ha movido 566.372.618 kg**, que suponen un crecimiento del 8,2%, mientras el aeropuerto de Barcelona totaliza 155.599.900 kg, un 14,3% más.

Les sigue el de **Zaragoza, con 126.956.766 kg** que representan un descenso del 34,7%, y

el de Vitoria, con 73.620.067 kg en total, un 1,5% más.

En cuanto a las **cifras del primer trimestre**, el tráfico de carga aérea del sistema aeropuerto español acumula un volumen total de 251.593.118 kg, que supone un 1,5% anual más y un 0,5% más que en el mismo tramo del ejercicio 2019.

De hecho, desde la Subdirección General de Transporte Aéreo de la dirección general de Aviación Civil, consideran que a juzgar por

El tráfico de carga aérea creció un 0,2% en España en 2022.



los datos de los primeros meses, en 2023 se podrían alcanzar o superar los niveles pre-pandemia.

Barajas mantiene su tendencia al alza, con 148.974.282 kg, un 7,5% más, seguido de El Prat, con 36.144.625, que implica un crecimiento del 1,1%.

En tercer lugar, el de Zaragoza suma 29.330.453 kg de carga, lo que constituye un retroceso del 19,9%, y **el de Vitoria acumula 18.148.905 kg**, que en este caso suponen un 0,9% más.

Varios desafíos por delante

Entre los principales retos para los próximos años en este ámbito, destaca el de convertir a España en **la puerta de entrada a Europa** de las mercancías de Latinoamérica.

1,5%

de crecimiento del tráfico de carga aérea en el primer trimestre en España.

Desde UNO, creen también que el país puede convertirse en el **gran punto de consolidación de las mercancías** procedentes de los grandes 'marketplaces' asiáticos que se dirigen a Latinoamérica. El país debe competir, en este sentido, según la patronal, con alternativas como las de Holanda, Bélgica, Francia o Alemania.

No obstante, es necesario acometer una mejora de las infraestructuras y centros de carga aérea de los aeropuertos, impulsando por ejemplo la ampliación del aeropuerto de

Barcelona y revitalizando el **centro de carga** aérea del aeropuerto Madrid-Barajas.

El Gobierno, por su parte, también debe diseñar un plan de Estado destinado a revisar la **normativa y procedimientos para duaneros** actuales, para no perder inversiones ni competitividad.

Además, se debe hacer una apuesta real por la digitalización y desarrollar en España plataformas digitales que permitan alcanzar los **niveles de interoperabilidad necesarios** para agilizar los procesos y garantizar la máxima eficiencia en las operaciones.

Corredores aéreos digitales

Uno de los últimos avances en el ámbito de la carga aérea tiene que ver con el **establecimiento de corredores aéreos digitales**, una iniciativa impulsada en España por el Foro MADCargo.

5.000 millones de litros de SAF es la producción estimada de cara a 2025.

La clave no solamente está en la simplificación de los **procesos documentales y operativos** que acompañan al transporte aéreo, sino en el refuerzo de la colaboración entre los implicados.

En mayo de 2022 se realizó el **primer envío aéreo digitalizado** en su totalidad desde Europa a Latinoamérica. Para ello, se implementó el uso del estándar 'One Record' de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, para compartir datos a través de un modelo común, con una sola vista de registro de cada envío.

Cada actor subió su documentación corres-

La solución más viable para la reducción de emisiones en el sector es el SAF.



pondiente en un repositorio compartido gestionado por Usyncro y que utiliza tecnología blockchain, con el fin de agilizar la operación y dar visibilidad a todos los actores involucrados.

Posteriormente, se subió a la plataforma la factura comercial y el 'packing list', y después los documentos MAWB y DUA. Tras procesar la declaración de exportación, la **aduana española dio luz verde** a la operación.

A partir de ahí, el documento MAWB se hizo visible para todos los participantes, de forma que pudieran gestionar con antelación la **documentación relacionada con la carga** para su llegada a Montevideo.

Cuatro días después de iniciar el proceso, se recepcionó la mercancía en la terminal de carga de Madrid Barajas, concretamente en el almacén de WFS, que comprobó los datos del expediente y compartió **fotografías de la mercancía lista** para el vuelo.

Después, procesó la mercancía para que pudiera ser transportada por Air Europa Cargo, que mediante **un mensaje interno en la plataforma** indicó su plan de vuelo.

El agente de handling LACC recepcionó la carga en el **Aeropuerto Internacional de Carrasco**, compartiendo una imagen con la mercancía recibida paletizada, que se puso a disposición de DB Schenker, transitario en origen y destino.

El próximo envío se gestionará con México, con la idea de seguir consolidando este tipo de prácticas. De hecho, el **Foro MADCargo ha firmado un protocolo** con la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe para el impulso de los corredores aéreos digitales entre Madrid y los principales hubs de carga latinoamericanos.

Reducción de emisiones con SAF

En lo que respecta a la **reducción de emisiones en el transporte aéreo**, en octubre de 2021, las aerolíneas miembro de IATA se unieron y adoptaron el compromiso de lograr cero emisiones netas para 2050.

En el momento actual, la solución más viable sigue siendo el **combustible sostenible para la aviación** o SAF. No obstante, aunque su disponibilidad está aumentando, los niveles de oferta siguen siendo limitados.

El plan de IATA pasa por conseguir **una reducción de las emisiones del 65%** de las emisiones de carbono con SAF, un 13% con la introducción de nuevas tecnologías y un 19% con la compensación y captura de carbono.

Eso requeriría una capacidad de producción anual de **449.000 millones de litros**. Actualmente, se están realizando inversiones para expandir la producción anual de combustible sostenible para la aviación de los 125 millones de litros actuales a 5.000 millones para 2025.

Con incentivos gubernamentales efectivos, la producción podría alcanzar los **30.000 millones de litros** para 2030, lo que sería un punto de inflexión para la reducción de emisiones en el sector.

Más de 38 países cuentan con **políticas específicas de combustible sostenible** para la aviación. En este camino, las aerolíneas han

celebrado acuerdos de compra a plazo por valor de 17.000 millones de dólares para SAF.

En cualquier caso, el mercado de SAF necesita estimulación por el lado de la producción. **Estados Unidos está siendo un ejemplo a seguir** para otros, pues espera un fuerte aumento de la producción para 2030 gracias a fuertes incentivos gubernamentales.

"En el mes de mayo de 2022, el Foro MADCargo impulsó el primer envío aéreo digitalizado en su totalidad desde Europa a Latinoamérica".

Europa, en cambio, es el ejemplo a no seguir según IATA. Bajo el plan 'Fit for 55', la UE planea **exigir que las aerolíneas aumenten el uso del SAF** en un 5% en todos los aeropuertos europeos para 2030. La descentralización de la producción retrasará el desarrollo de economías de escala, y el transporte terrestre de SAF reducirá su beneficio ambiental.

Los aviones de hidrógeno y eléctricos son parte del plan de la aviación para **lograr las cero emisiones netas para 2050**, pero es probable que se limiten a rutas de corta distancia. SAF es, de momento, la solución más acertada para vuelos de larga distancia. ●

ESTRO ADN



Digitalización y cumplimiento de la ISO 20400:2017 de Compras Sostenibles

La sostenibilidad sigue siendo uno de los grandes retos en la actividad logística. Y todos los actores de la cadena de suministro son conscientes de su relevancia e impacto. Sin embargo, los distintos agentes, también tienen diferentes aproximaciones. Mientras que en las organizaciones líderes del transporte se solicita a Europa una ralentización en la aplicación de las medidas para la electrificación del parque de vehículos, por otro lado, los grandes cargadores avanzan en su compromiso con los ODS y el cumplimiento de los criterios ESG.

Y en este contexto, merece la pena centrarse en cómo la sostenibilidad de la cadena de suministro afecta al área de Aprovisionamiento y Compras. Para ello, me detendré en la aplicación de la UNE-ISO 20400:2017 de Compras Sostenibles y en cómo la digitalización contribuye a los requisitos y expectativas para obtener el estándar de calidad.

En concreto, la gestión logística digitalizada desde una plataforma abierta como Usyncro, que permite la coordinación de actores en un entorno colaborativo, se refleja en seis de los doce requisitos descritos en la norma:

- Transparencia
- Comportamiento ético
- Respeto por el principio de legalidad y las Normas Internacionales de Comportamiento
- Soluciones innovadoras
- Análisis de todos los costos
- Mejora continua

En esta línea, una solución global actúa como elemento relevante dentro de los "impulsores de compras sostenibles", proporcionando un nivel de gobernanza total sobre el proceso y garantizando la trazabilidad de las materias primas o verificando cómo y por quién son transportados los materiales. Así, se potencia: la ventaja competitiva, innovación, legislación



CRISTINA MARTÍN LORENZO
CEO de Usyncro

y regulación (cumplimiento gracias a la transparencia), gestión del riesgo, seguridad y optimización de costos.

Es importante también reconocer que las prácticas de la organización que influyen en las Compras pueden, en sí mismas, dar lugar a actos adversos para la Sostenibilidad (pagos con demora, incumplimiento de normas Internacionales, etc.). Y a su vez, pueden dañar la reputación de la organización con impacto negativo en la confianza de las partes interesadas y la satisfacción y retención de empleados y proveedores. La solución puede estar en una plataforma colaborativa que permita la visibilidad del proceso completo y la transparencia.

La Norma ISO, también destaca la importancia de la Gobernanza y, por ende, del control de los procedimientos establecidos en la cadena de suministro y consecución de los KPIs específicos de Compras, como pueden ser el cumplimiento de los plazos de entrega u otros objetivos de desempeño.

Por último, otro de los puntos clave en cuanto a la aportación de la Digitalización para la Norma ISO 20400 es el relacionado con entender la propia cadena de suministro. En concreto, la digitalización desde una solución como Usyncro permite certificar procedencia de las materias primas, bienes o servicios, verificar cómo y por quién son transportados los bienes y revisar el desempeño histórico de los proveedores.

Para concluir, es fundamental recordar que la mejora de la sostenibilidad responde también a una acción conjunta. Las cadenas de suministro pueden ser largas y complejas, y los esfuerzos por mejorar las prácticas sostenibles requieren el apoyo proactivo de proveedores, organizaciones, autoridades y restos de actores. Una vez más, en la colaboración está la clave.

Sostenibilidad portuaria

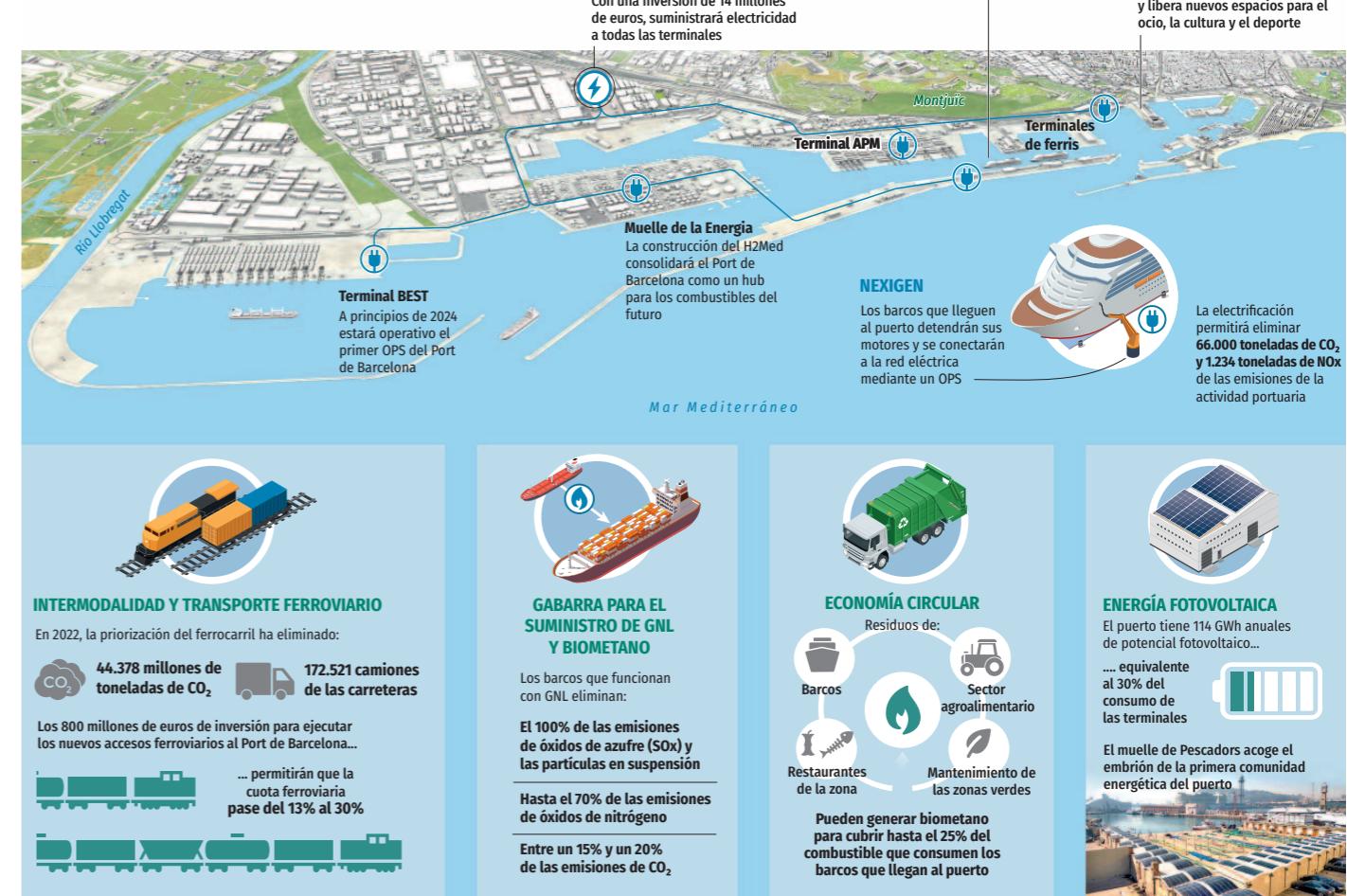
LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DEL PUERTO DE BARCELONA

El puerto de Barcelona conectará los primeros buques a la red eléctrica a finales de año y se convertirá en un hub que produce y suministra energía renovable al mismo tiempo que descarboniza la actividad portuaria.

El puerto de Barcelona trabaja desde hace años para tener disponible la infraestructura que permite suministrar energía eléctrica. Bautizado como Nexigen y con una inversión de 110 millones de euros, el recinto catalán está desplegando una red de media tensión por todo el recinto portuario y equipando las principales terminales con sistemas OPS (Onshore Power Supply).

La transición energética en el Port de Barcelona

El Port de Barcelona se encuentra en un proceso de transición energética, pero también estructural, con el objetivo de ser un puerto neutro en carbono en el año 2050



Una nueva era

LA SOSTENIBILIDAD Y LA DIGITALIZACIÓN, NUEVOS PILARES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo exige combinar la innovación tecnológica con el uso de combustibles con emisiones de carbono bajas o nulas, y/o fuentes alternativas de energía.

Si en los últimos años la digitalización se ha convertido en un imperativo para el sector del transporte marítimo, empujado en esta dirección por las sucesivas normativas y objetivos a nivel nacional, europeo y mundial, ahora el foco va pasando poco a poco hacia la digitalización.

Aspiraciones ya conocidas como la reducción de emisiones en el transporte de pasajeros y mercancías, el desarrollo de buques adaptados a combustibles como el metanol o el amoniaco, o la electrificación de los muelles, se entremezclan ahora con nuevas iniciativas para favorecer el levante sin papeles, el uso del conocimiento de embarque digital y la integración de tecnologías como la Inteligencia Artificial en los puertos.

“Maersk está realizando una apuesta muy decidida por el metanol verde y tiene encargada alrededor de una veintena de portacontenedores propulsadas por este combustible”.

La descarbonización del transporte marítimo internacional es una prioridad para la Organización Marítima Internacional, que para mediados de 2023, dispondrá ya de una estrategia revisada y reforzada para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

Para ello, será necesario combinar la innovación tecnológica con combustibles con emisiones de carbono bajas o nulas y/o fuentes alternativas de energía.

Esto exige tener en cuenta la seguridad y los

reglamentos, los precios y la disponibilidad de infraestructuras, las emisiones de todo el ciclo de vida, las limitaciones de la cadena de suministro y la existencia de cualquier obstáculo para su adopción.

Maersk, por ejemplo, está realizando una apuesta muy decidida por el uso del metanol verde y tiene encargada casi una veintena de portacontenedores propulsadas por este combustible.

Además, ha firmado un memorando de entendimiento con Shanghai International Port Group para trabajar juntos en un proyecto para

el uso de metanol como combustible marino en el puerto de Shanghái.

Las dos partes explorarán el abastecimiento de metanol verde de buque a buque una vez que Maersk reciba los primeros portacontenedores a metanol. En este sentido, el operador espera incorporar a su flota este otoño el primero, de 172 metros de eslora y capacidad para 2.100 TEUs.

2023

año de revisión de la estrategia de la OMI para la descarbonización del transporte marítimo.

Ventanilla única

Cabe apuntar también que a partir del 1 de enero de 2024 será obligatorio que los puertos de todo el mundo utilicen ventanillas únicas marítimas para el intercambio electrónico de la información sobre la llegada de los buques a un puerto, su permanencia y su salida, lo que supone un paso muy significativo para la digitalización del transporte marítimo.

Uno de los mayores beneficios de la digitalización del proceso de escala en puerto sería una reducción significativa de la carga que supone a la llegada a puerto la difusión de información a múltiples organismos en tierra.

“El 1 de enero de 2024 será obligatorio que los puertos de todo el mundo utilicen ventanillas únicas marítimas para el intercambio electrónico de la información”.

También ha realizado un estudio para comprobar qué problemas normativos podría presentar el manejo remoto de los buques.

Las conclusiones apuntan a la necesidad de regular los buques autónomos mediante un código específico para establecer las normas a medida que se desarrollen las tecnologías que permitan su funcionamiento.

Existen múltiples variables a considerar, explican desde Ocean Infinity, pues a pesar de los evidentes avances realizados en el transporte marítimo autónomo, hay quienes sigan pensando que existen ciertas tareas complejas, como las de los buques de inspección, que seguirán requiriendo trabajadores.

Si embargo, las operaciones en el mar están expuestas a más riesgos de salud, seguridad y medio ambiente. Con operaciones más automatizadas, se puede sacar a los humanos de las zonas más peligrosas, o apartarlos de las tareas repetitivas. Además, se pueden reducir los errores humanos.

En el ámbito nacional, la Dirección General de la Marina Mercante promovió en el año 2020 la creación del Grupo Nacional de Trabajo sobre Buques Autónomos, en el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

Igualmente, ha emitido una Instrucción de Servicio para buques autónomos, que hace referencia a aspectos como la matriculación, la titulación, la tripulación de los buques autónomos o la certificación.



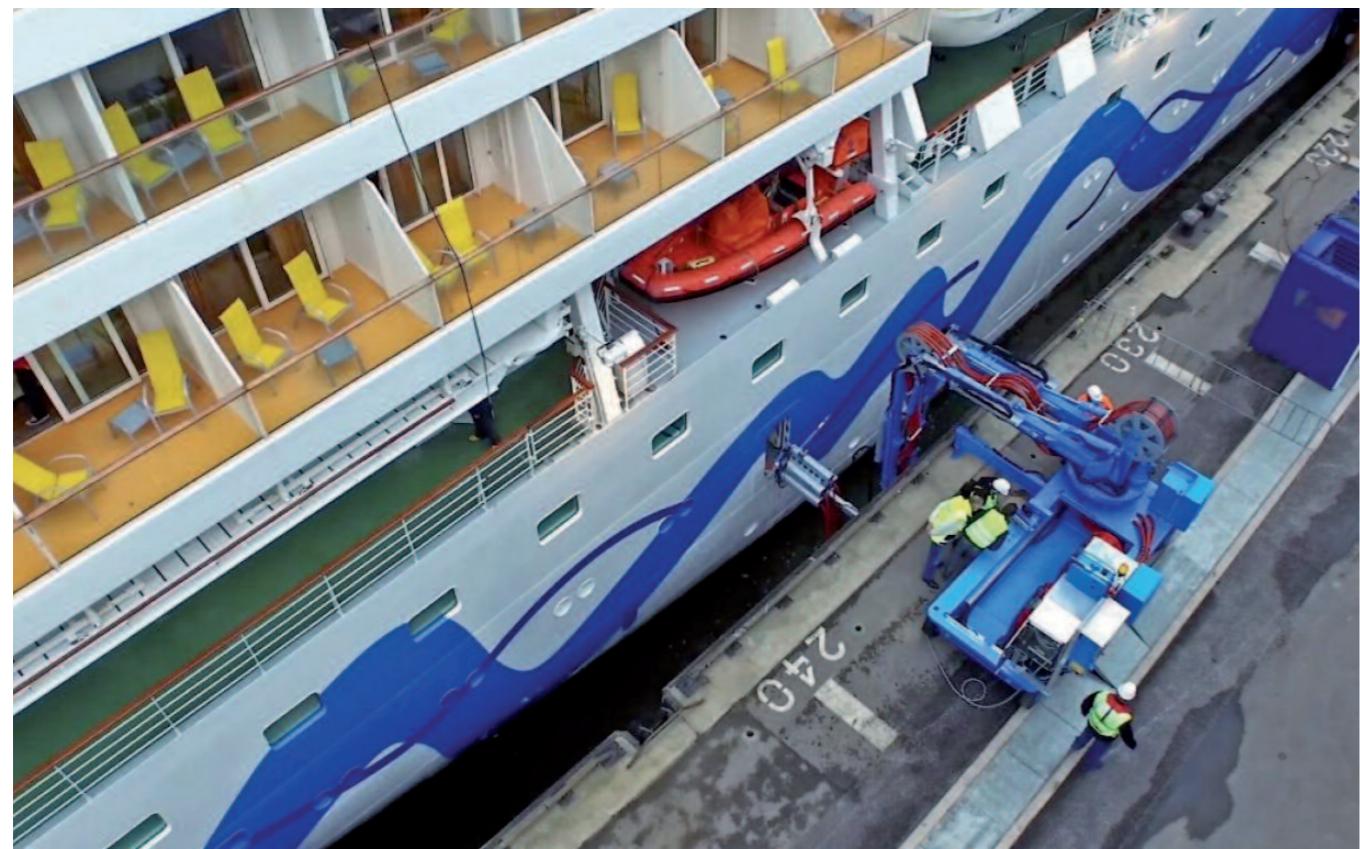
Desde la organización, explican que una vez atracado, entre 15 y 20 actores diferentes pueden visitar un buque para prestarle servicios que requieren el intercambio de una gran cantidad de información antes de que el buque pueda zarpar.

Si eso no se coordina de la forma debida, la posibilidad de que se retrase la salida del buque es alta.

La digitalización del procedimiento permite saber cuánto tiempo va a estar el buque en el puerto, lo que permite a los proveedores de servicios planificar con más eficacia.

Buques autónomos

Por otro lado, la OMI respalda la tecnología relacionada con el control remoto de los buques, habiéndose definido ya cuatro niveles de autonomía, según si el buque dispone o no de tripulación.



Además, los buques autónomos contarán con un artículo específico en la Ley de reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima.

Electrificación de muelles

En España, los puertos también están dando un fuerte impulso a la electrificación de muelles. El objetivo del Gobierno es que en 2030 el 100% de los puertos se encuentren electrificados.

Por ejemplo, el puerto de Barcelona invertirá 110 millones en su proyecto **Nexigen** para descarbonizar la actividad portuaria y mejorar la calidad del aire.

De ellos, 90 millones corresponden a las **inversiones en sistemas OPS** para conectar los barcos a la red eléctrica general una vez estén atracados, utilizando energía limpia con certificación de origen 100% renovable.

El objetivo es que los primeros cruceros puedan conectarse a la red eléctrica de energía renovable en 2026.

2030

año en que el Gobierno pretende que el 100% de los puertos españoles estén electrificados.

Otro ejemplo es el del puerto de Cádiz, que ha aprobado una concesión a **Endesa X**, filial de servicios energéticos de Endesa, para la

La electrificación de muelles es uno de los grandes objetivos de los puertos españoles.

construcción y explotación de una instalación OPS que ofrecerá suministro eléctrico a los cruceros que atraquen en el Muelle Alfonso XIII.

Igualmente, el puerto de Algeciras ha licitado a principios de 2023 la asistencia técnica para el desarrollo del suministro eléctrico a buques en los atraques de la terminal de pasajeros.

“El objetivo del puerto de Algeciras es poder ofrecer una conexión eléctrica a los ferries del Estrecho a partir de 2025, eliminando emisiones, ruidos y vibraciones mientras los buques permanecen en puerto”.

La Autoridad Portuaria tiene previsto destinar 30 millones de euros al despliegue del sistema OPS tanto en los muelles del puerto de Algeciras como de Tarifa.

El objetivo es poder ofrecer una conexión eléctrica a los ferries en el Estrecho a partir de 2025, eliminando de esta forma emisiones, ruidos y vibraciones mientras los buques permanecen en puerto.

En paralelo a las terminales de pasajeros, trabaja para licitar en 2023 las correspondientes asistencias técnicas para extender el sistema al resto de muelles.

Otro ejemplo, también en Andalucía, sería el del puerto de Huelva, que ha comenzado en

enero los trabajos para la redacción de los proyectos constructivos para la instalación de tomas eléctricas para suministro a buques en el Muelle Sur y también en el Muelle de Levante.

Conocimiento de embarque electrónico

En el ámbito de las navieras, MSC, Maersk, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, One, Evergreen Marine, Yang Ming, HMM y Zim se han comprometido a utilizar solo conocimientos de embarques electrónicos para 2030.

45

millones de conocimientos de embarque se expedirán cada año en todo el mundo.

Como paso previo, se pretende que en un plazo de cinco años la mitad de estos documentos, que actualmente se están tramitando en papel, se transformen en documentación electrónica.

Cabe apuntar que, aunque se calcula que cada año se expiden un total de **45 millones de conocimientos de embarque** en todo el mundo, solamente un 1,2% de ellos tenía formato electrónico en 2021.

Al mismo tiempo, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, Bimco, ha puesto en marcha la campaña 'Compromiso 25 por 25', a través de la cual algunas de las mayores empresas del mundo en el sector de los graneles se comprometen a mover el 25% de su tráfico marítimo, en al menos un tipo de pro-

ducto, utilizando conocimientos de embarque electrónicos, de cara a 2025.

De momento, Vale, BHP, RioTinto, AngloAmerican, Cosco Shipping Bulk, Oldendorff y Star Bulk se han adherido a la iniciativa.

Inteligencia Artificial

En el campo de la Inteligencia Artificial, que está experimentando un fuerte crecimiento, ya se están impulsando proyectos enfocados en el transporte marítimo.

Estos están dirigidos, por ejemplo, a automatizar procesos de inspección de contenedores, digitalizar los atraques en puerto, optimizar el control de la entrada de mercancías a los puertos por tren y carretera, mejorar las operativas en las terminales o reforzar la ciberseguridad.

“Algunas de las principales navieras del mundo se han comprometido a utilizar solamente conocimientos de embarque electrónicos de cara al año 2030”.

La inteligencia artificial tiene la capacidad de optimizar las operaciones al tiempo que proporciona mayor eficiencia y favorece el ahorro de costes.

Por ello, el sector marítimo- portuario está valorando en la actualidad las posibilidades que ofrece para maximizar el potencial de sus proyectos y el impacto que puede tener en sus operaciones. ●



Agenda con los eventos más importantes

Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la pérdida de honorabilidad del ROTT

Una sentencia del Supremo anula, a instancias del Comité Nacional, la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT.

Lunes, 19/07/2021



Los procedimientos de pérdida de honorabilidad introducidos quedan sin efecto por la sentencia.

El Tribunal Supremo ha admitido el recurso interpuesto por el Comité Nacional de Transporte contra las nuevas normas en relación con la pérdida de la honorabilidad introducidas en la última reforma del ROTT que entró en vigor el pasado mes de febrero.

En consecuencia, el Alto Tribunal ha declarado nula esta regulación en ese aspecto concreto, que considera contrario a derecho "por la incorrecta interpretación" del Reglamento europeo que lo estableció.

La sentencia, que anula un precepto entero del nuevo ROTT, señala que el procedimiento establecido se limita a un simple trámite de alegaciones, sin garantía procesal alguna para el administrado, cuando debería haberse regulado un procedimiento administrativo completo, a la vista sobre todo de las consecuencias que puede tener la pérdida de la honorabilidad para cualquier empresa de transporte.

Concretamente, el Supremo concluye, como recoge Fenadismer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser sino el deseo que haya un procedimiento cuyo objeto específico sea



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

¿Se conforma con una parte o prefiere tener una visión de conjunto?

En Cadena de Suministro entendemos el sector del transporte y la logística como un todo.

Por eso ofrecemos una información transversal del conjunto de toda la cadena de valor

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es



cadena de
suministro