



cadena de suministro

Logística - Transporte por Carretera - Marítimo - Ferrocarril

www.cadenadesuministro.es

Nº 14 - MARZO / 2019

TENDENCIAS 2019



>El e-commerce marca el pulso



>Los mismos asuntos pendientes



>Esperas y retrasos

05



LOGÍSTICA 2018:
El e-commerce
marca el pulso de la logística

17



INMOLOGÍSTICA 2018:
Madrid domina la contratación de
espacios logísticos un año más

27



CARRETERA 2018:
Otro año más, las mismas
asignaturas pendientes

45



INDUSTRIA 2018:
El mercado español
de VI flojea

57



MARITIMO 2018:
Nuevo año de esperas y
retrasos para el sector de la estiba

67



FERROCARRIL 2018:
Comienza a perfilarse la
renovación de Renfe Mercancías

34

La logística y el transporte recuperan empleo en 2018

41

Evolución de los flujos de transporte de mercancías en España en 2018

50

El mercado de vehículos industriales en España en 2018

54

El mercado español de semis afronta un cambio de ciclo

- 4** Los efectos de las restricciones de circulación en las ciudades
Mónica Muñoz - CECA MAGÁN
- 12** Retos de futuro para la distribución urbana de mercancías
Ramón García - CEL
- 14** El 'Brexit', los aranceles en los EE.UU. y los objetivos de CO2, desafíos del sector para 2019
Erik Jonnaert - ACEA
- 16** El sector inmológico español, suma y sigue
Joan Lacosta - VGP
- 22** El 'Brexit' y la tecnología en el transporte por carretera.
Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru - FUNDACIÓN CORELL
- 26** Logística digitalizada... así no
Álvaro Vicioso - UGT
- 30** 2018 ha sido el año de la sujeción de la carga
Luis Alberto García Villar - ROGERS & CO
- 36** Las curvas del 'Brexit' y el 'Mobility Package'
Marcos Basante - ASTIC
- 38** El transporte, agente de bienestar social
Juan Manuel Sierra - ATRFIE
- 40** El dumping social y las empresas buzón, la gran lacra del transporte español y europeo
Juan José Gil - FENADISMER
- 42** El fraude en el transporte a través de las cooperativas de trabajo asociado
Víctor González - FETRANSA
- 44** El diálogo entre cargadores y transportistas
Nuria Lacaci - AEUTRANSMER
- 48** Señales de cambio en el sector de los semirremolques en 2019
Julio Viartola - ASFARES
- 53** Futuro del transporte de mercancías por ferrocarril en España
José Ramón Obeso - COMBIBERIA
- 56** Es necesario despejar cuanto antes las incertidumbres de cara a 2020
Manuel Carlier - ANAVE
- 62** Cómo se presenta este 2019 para el sector de la estiba
Pedro García - ANESCO
- 66** La digitalización contribuye a crecer
Abelardo Carrillo - RENFE MERCANCÍAS

Tenga siempre a mano la revista:



Para poder leer cómodamente la revista, acerque su teléfono o tablet al código QR que se muestra a la izquierda y podrá leer la revista de forma on-line o descargarla en formato pdf, en su móvil, tablet u ordenador, para leerla cuando desee. Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden ob-

tener fácilmente.

También se puede acceder en www.cadenadesuministro.es

Editorial

Hay que prepararse para la digitalización

La digitalización es uno de los principales retos que tiene el sector del transporte y la logística de cara a su futuro más inmediato.

Lejos de afrontar este desafío como un ingente generador de gasto, las empresas deben centrarse en que un uso adecuado de las nuevas tecnologías puede ser un factor que reduzca costes, genere ahorros, elimine ineficiencias y permita apostar por la sostenibilidad, un elemento que supone otro gran desafío de futuro.

Sin embargo, la digitalización es un proceso que aún está en pañales, en lo que respecta a la logística y el transporte, aunque en algunos otros sectores de actividad sí que ha iniciado su despegue y ya está generando beneficios.

Se hace camino al andar, como dejó escrito Antonio Machado, y los pasos iniciales suelen ser los más difíciles porque los caminos que se hacen por primera vez son desconocidos, con una meta que se antoja lejana.

Pese a las dificultades, el proceso parece imparable y, al mismo tiempo, apasionante. Hace poco más de 20 años nadie podía prever algo que ha devenido esencial para nuestras vidas como es internet.

Sobre esa premisa, ya empiezan a vislumbrarse innovaciones de gran calado que afectan a equipos, instalaciones, vehículos e, incluso, a los propios modelos de gestión de los servicios de transporte y logística.

Es más, las novedades se suceden cada vez a mayor velocidad, hasta el punto de que se nos hace cada vez más difícil asumirlas cuando enfilamos el comienzo de una nueva década.

Energías alternativas, automatización y robotización, vehículos autónomos, blockchain, ... son solo algunos elementos que parece que marcarán el futuro de un sector que (esto sí que es seguro) seguirá siendo esencial para el funcionamiento de nuestras sociedades, aunque en cualquier momento y en cualquier lugar pueda surgir alguna otra innovación que cambie el rumbo.

Número 14 - Marzo 2019

Depósito Legal: M-8324-2018

EDITA

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

EQUIPO

Director: Ricardo Ochoa de Aspuru (rochoa@cadenadesuministro.es)
Jefe de redacción: Laureano Vegas
Redacción y departamento multimedia: Lucía Jiménez.
Maquetación: Rafael Cerezo.

IMPRIME

Copysell, SL

@2019 www.cadenadesuministro.es



Los efectos de las **restricciones** de circulación en las ciudades

En el ámbito de la movilidad urbana y, a nivel normativo, se está consolidando la tendencia de regular, entre otras cuestiones, las restricciones de acceso a los núcleos urbanos para los vehículos más contaminantes, al basar el concepto de movilidad en que el núcleo urbano de las ciudades sea medioambiental y energéticamente sostenible.

Es competencia de los ayuntamientos la regulación de la movilidad conforme a lo previsto en la legislación estatal en materia de circulación, tráfico y seguridad vial y la legislación de régimen local, de tal forma que se compatibilice la propia actividad económica de los núcleos urbanos con la calidad del aire y la protección del medioambiente.

Buena prueba de ello es la Ordenanza de Movilidad Sostenible para la Ciudad de Madrid, en vigor desde el pasado 24 de octubre de 2018, y que en su Preámbulo destaca aspectos tales como la movilidad y el acceso y uso del siempre valioso y limitado espacio público urbano como una de las relevantes formas de convivencia social de la ciudadanía.

Así en la propia web del Ayuntamiento de Madrid, se contempla expresamente que una de las principales necesidades que se han pretendido satisfacer con la nueva ordenanza es la de promover el uso de vehículos de menor consumo energético y que empleen formas de energía menos contaminantes.

Con la puesta en marcha de la APR de Madrid Central, se materializa una verdadera transformación en la aplicación del concepto de movilidad apostando, en definitiva, por un nuevo modelo de ciudad.

Ese nuevo concepto va a tener su reflejo en diversos ámbitos como, por ejemplo, en los agentes económicos vinculados al ámbito de la distribución urbana de mercancías (DUM). Es especialmente reseñable la referencia expresa de dicho concepto en dicho texto normativo,

“La puesta en marcha de la APR de Madrid Central materializa una verdadera transformación en la aplicación del concepto de movilidad.”

entendiendo la distribución urbana de mercancías comprende tanto el abastecimiento y recogida a establecimientos y domicilios con zona de carga y descarga propios como los que utilizan las zonas municipales reservadas en vía pública a tal efecto.

No se considerará distribución urbana de mercancías, entre otras actividades y servicios, los siguientes: retirada y transporte de residuos, transporte de materiales y escombros de las obras de construcción y los servicios de mudanzas.

Por lo tanto, como muestra de la vinculación de las restricciones comentadas, debemos tener en cuenta tres cuestiones:

- Vehículos empleados por los agentes logísticos.
- Servicios logísticos a través de los que se materializa la DUM.
- Puntos de entrega y de recogida de mercancía en las ciudades.

En el ámbito de la DUM, las restricciones de acceso a los núcleos urbanos para los vehículos más contaminantes, va a suponer por parte de los operadores logísticos la adopción de determinadas medidas, dirigidas a la inversión en la renovación de su flota y a la reorganización de su actividad, para potenciar la efectividad de sus rutas, basada en la innovación y sostenibilidad en cumplimiento de la normativa de aplicación.

La tendencia normativa referenciada va a suponer un auténtico reto, no exento de dificultades para su cumplimiento exhaustivo con el mínimo impacto en cada operador, con lo que sería deseable que se diseñen y establezcan políticas y medidas eficaces a las que puedan acogerse a los efectos indicados.

The background of the entire page is a photograph of a large industrial warehouse or factory interior, featuring complex machinery, conveyor belts, and structural beams. The image is overlaid with a semi-transparent magenta filter. A white rectangular box is positioned in the upper left quadrant, containing the title text.

Tendencias para 2019 en el

Logística

Nuevamente, el comercio electrónico sigue marcando el paso de un sector inmerso en una revolución tecnológica que pasa de ser un simple servicio y un coste más de la actividad empresarial a ser una actividad con un alto componente tecnológico, vital para la estrategia y la competitividad de las empresas.



Resumen logística 2018

El e-commerce marca el pulso de la logística

A pesar de que la logística se mueve cada vez más al ritmo que marca el comercio electrónico, el sector ha vivido un año de intensos cambios que afectan a la tecnología que el sector usa ya masivamente, como a la propia organización del servicio, que busca adaptarse a los nuevos modelos de consumo.

Durante los últimos años, el **comercio electrónico** ha ido ganando una potencia descomunal.

Y eso pese a que es un sector que aún no tiene, ni de lejos, el peso en cuanto a cuota de mercado y cifra de negocio que ya maneja en **otros países de nuestro entorno**.

Sin embargo, diferentes actores insisten, por activa y por pasiva, en su potencial de crecimiento, incluso en su camino hacia la madurez, tanto por aprovechar la tremenda cobertura del internet móvil en España, que es uno de los países con mayor cantidad de móviles per cápita de

todo el planeta, como por su capacidad para llegar a las zonas rurales del interior del país y **extenderse a nuevos productos** como la alimentación, pese a las reticencias que, a priori, tiene el consumidor español, acostumbrado a seleccionar personalmente productos de una gran calidad y variedad a precios asequibles, casi como no existe en ningún otro país europeo.

Así pues, 2018 ha sido un año en el que la logística ha dado **el do de pecho** ante el tremendo pico estacional que se genera desde hace varios años a partir de noviembre y que obliga a **realizar un sprint largo hasta final de año**, sin que, por lo tanto, se hayan generado grandes problemas en el reparto, gracias a que los operadores han realizado grandes inversiones tanto en tecnología, como en

“El comercio electrónico empieza a ganar presencia en nuevos segmentos de actividad como la alimentación y empieza a extender su ámbito de cobertura a las zonas rurales.”



equipos y personal para evitar que les cogiera el toro.

Además, en este sentido, también ha ayudado el hecho de que la gestión de estos grandes volúmenes **se haya extendido en el tiempo**, algo que ha facilitado su tramitación de manera más racional.

En este panorama, como no podía ser de otro modo, los primeros meses de 2018 vinieron marcados por el **balance** que suele hacer el sector logístico de la campaña navideña y las rebajas.

Tras varios años en que se registraron problemas logísticos relacionados con la falta de capacidad para atender tan brutales picos de demanda, las navidades que estaban a caballo entre 2017 y 2018 fueron plácidas en ese sentido, con la novedad de que el período de alta actividad **se había prolongado definitivamente tanto por delante, a partir del Black Friday, como por detrás, hasta el fin de las rebajas.**

Esta situación contribuyó a que **los picos de actividad no fueran tan acen- tuados** y que se diluyeran en semanas lo que otros años anteriores se había hecho

en pocos días.

De igual modo, las **inversiones en equipos, tecnología y contratación de personal** contribuyeron a que la situación se solventara para bien.

Cambios en el mercado

Por lo que respecta al ámbito puramente empresarial, en los primeros meses de 2018 se terminó **la agonía que había ido viviendo Unipost**, hasta culminar con su cierre y liquidación definitiva, mientras que el nuevo año marcó el retorno de la familia Fernández Somoza al frente de TDN.

También en los primeros meses del año, Gefco potenció su presencia en Marruecos con la adquisición de GLT, con vistas a afianzar su posición en logística de automoción en un país, Marruecos, que se está convirtiendo en un **polo de producción de vehículos pujante.**

De igual modo, el comienzo de 2018 trajo una nueva vuelta de tuerca de diversas empresas de gran distribución a la **integración omnicanal**, con la intención de poder atender en diferentes canales a consumidores cada vez más exigentes e informados.

Al tiempo, otros 'pure players' del e-commerce mundial parecían haber abierto la veda para **expandir sus tentá-**

culos a la distribución física, fuera del internet.

Es el caso, por ejemplo, de Amazon, que ya venía avisando desde hacía tiempo con la posibilidad de entrar en el negocio logístico, y que en el primer trimestre de 2018 dio pasos firmes para convertirse en un operador logísticos, al menos en los mercados de América del Norte, donde cuenta con una mayor implantación y **más flexibilidad para poder contar con repartidores.**

17

ES EL PUESTO DE ESPAÑA

en el *Logistics Performance Index* según los datos de Banco Mundial.

Dentro del mercado español, **GLS** hizo un movimiento de calado para convertirse en un actor central del segmento de reparto de paquetería con la adquisición de la murciana Redyser.

Al tiempo, Mercadona empezaba a dar los **primeros pasos en el canal on-line**, con su modelo de colmenas, algo que iba a combinar a lo largo del año con el inicio de su proceso de internacionalización, gracias a su entrada en Portugal.

La logística se ha convertido en un sector que hace un uso intensivo de las nuevas tecnologías.





Nuevas tecnologías como la inteligencia artificial parecen llamadas a revolucionar la gestión logística.

En términos parecidos, **El Corte Inglés** parece haberse inclinado por poner en valor su presencia sobre el terreno con sus 94 centros en España de cara a las 'entregas ultrarrápidas' del e-commerce.

Otro gigante español, **Inditex**, aceleró en 2018 su proceso de integración de stocks a nivel internacional tanto para su canal físico como para el on-line.

En la primera mitad de 2018, **Transportes Souto** dejó abruptamente de dar servicio y afrontó un cierre rápido, aunque con implicaciones para subcontratados, proveedores y clientes.

También en el país, los vaivenes políti-

se ha producido un fuerte enfrentamiento en un sector que vive una de sus peores épocas, el de **distribución de prensa y publicaciones**, sumido en una crisis que ha tenido su reflejo en las relaciones de las empresas del sector con sus subcontratados, entre otros aspectos.

Multazo en el sector de paquetería

Precisamente en el segmento de paquetería, en marzo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se descolgó con una **multa de 68 millones de euros** para diez empresas del sector por establecer lo que, a su juicio, consti-

Ante esta coyuntura, cada vez son más los que se preguntan si vamos hacia una **logística de la inmediatez** apoyada sobre el potencial de las nuevas tecnologías, como es el caso de la Inteligencia Artificial, que, a juicio de muchos podría revolucionar la logística, para hacer frente al reto de las entregas ultrarrápidas y masivas con eficacia y rentabilidad como parte de una tendencia en la que las empresas españolas del sector retail avanzan hacia la omnicanalidad.

Ya en el segundo trimestre de 2018, **CMA-CGM se abrió paso para entrar en el accionariado de Ceva Logistics**, tras adquirir un 25% del operador logístico, que ha lanzado una oferta pública de venta de acciones para desapalancar deuda, fortalecer su balance e impulsar su expansión a nivel internacional.

“El mercado europeo de los operadores logísticos aún tiene margen para operaciones empresariales de gran calado, en busca de una mayor integración.”

cos que se han producido a mediados de año han afectado a **Correos**.

En este sentido, el operador postal público ha visto cómo los sindicatos han ido convocando un fuerte **plan de movilizaciones que se ha extendido a lo largo de varios meses**, con el fin de recuperar aportaciones para el servicio postal universal con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y mejorar las condiciones de la plantilla, con la vista puesta en crecer dentro del ámbito de la paquetería, cosas ambas que consiguieron a final de año, aunque con la caída del Gobierno de Pedro Sánchez todo ha quedado en el aire.

Así mismo, a mediados de año también

tuvieron pactos duraderos “de no agresión” para repartirse clientes.

En paralelo con las de Correos, 2018 ha sido en España y para Amazon el año en que se han producido algunas de las **movilizaciones sindicales** más importantes, las de los trabajadores de su plataforma logística de la localidad madrileña de San Fernando de Henares que, poco a poco, incluso llegaron a llamar la atención a nivel internacional y que aun a día de hoy siguen sin solucionarse y a la espera de que los Tribunales diriman.

Estas movilizaciones también se extendieron a las instalaciones logísticas de **H&M en España**, antes del verano.

La logística de automoción mira al norte de África

Mientras, en el terreno de la logística de automoción, el grupo automovilístico francés **PSA hizo pública su intención de abandonar definitivamente el accionariado de Gefco**, ya que estaría estudiando opciones para vender su 25% del operador logístico francés con el visto bueno de su accionista mayoritario, los ferrocarriles rusos.

De igual modo, 2018 ha sido el año en que **el norte de África se ha consolidado como un nuevo gran polo** de actividad

(sigue en página 10)

SILBARCELONA

expo & congress

26-28 Junio 2019

// B2B



La Feria Líder de Logística, Transporte,
Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa



Se celebra en paralelo con:



Organizado por:



Entidad formada por:



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

para la industria de automoción, tendencia que también le hace ganar fuerza como un nuevo e importante polo logístico de la industria de automoción, lo que, a su vez, implica un reajuste en los flujos logísticos hacia el norte de África.

20 años del SIL

Por otra parte, 2018 ha sido un año que marca **los 20 primeros años del Salón Internacional de la Logística**, una cita que se ha ido ganando un espacio propio dentro del panorama empresarial europeo.

En 2018, además, el **'Logistics Performance Index'**, el termómetro bianual del Banco Mundial para medir el desarrollo logístico de los países de todo el mundo, colocó a España entre los 20 países con mayor desarrollo logístico de todo el mundo, al tiempo que dibuja un escenario para el sector logístico con retos de calado para el futuro inmediato como la robustez, la sostenibilidad y la atracción de mano de obra cualificada.

Las grandes citas anuales del comercio electrónico

Pero pese a las dificultades, las primeras cifras de ventas conocidas tras el **'Black Friday'** hablan de un importante crecimiento, muy superior al inicialmente previsto y marcado por la irrupción de nuevas tendencias, como el creciente uso de dispositivos móviles, el impulso de puntos de conveniencia o taquillas que

vienen a complementar los servicios de entrega domiciliaria o el desarrollo de iniciativas temporales como las 'pop-ups' desarrolladas por Amazon y por El Corte Inglés en colaboración con Alibaba.

En este contexto, Amazon ha roto su récord de ventas durante el **'Cyber Monday'** y ha logrado sortear la movilización de sus trabajadores con leves alteraciones de su servicio.

Justo antes, y en el otro extremo del planeta, como aperitivo al 'Black Friday', Asia reventó todas las previsiones de ventas con un **'Día del Soltero'** que dio el gran salto internacional y que se ha convertido en la cita más importante para el e-commerce a nivel mundial.

Madrid Central, ¿anticipo de lo que le espera a la distribución urbana?

El final de 2018 también ha estado marcado por la llegada de la iniciativa **Madrid Central**, con recursos judiciales de por medio y la oposición de multitud de colectivos que se han sentido agraviados por la implantación de esta zona de acceso restringido en el centro de Madrid, con lo que el Ayuntamiento se ha quedado solo en su defensa del proyecto y pendiente de la decisión de los Tribunales.


Pese a que la medida iba a entrar en vigor antes de las navidades, finalmente se ha ido retrasando, aunque parece que medidas de este tipo irán **extendiéndose a cada vez más ciudades**, en una línea que, por otro lado, también se está con-

virtiendo en tendencia hegemónica en toda Europa.

La logística, nuevo sector tecnológico

No es algo nuevo que la logística se haya convertido en un sector con un **uso intensivo de las nuevas tecnologías**, pero sí que a lo largo de 2018 las innovaciones han ido dando un giro hacia la digitalización, con proyectos de automatización a gran escala, el arranque de proyectos de inteligencia artificial o de uso de la tecnología blockchain, que se combinan con **nuevos modelos de gestión logística** basada en acercar los stocks a las ciudades, con el fin de ganar proximidad y rapidez en los envíos, al tiempo que intenta rentabilizar un servicio, el del reparto domiciliario cuya sostenibilidad se ha puesto en duda desde múltiples actores, pese a que es el que más valoran los clientes.

Precisamente en este sentido, en 2018, las empresas de comercio electrónico han empezado a tomar conciencia del papel que juegan los operadores logísticos y las empresas de paquetería como su **imagen ante unos clientes** que solo tienen contacto con ellas a través de internet.

En este sentido, los proveedores de servicios de entrega de última milla juegan un papel decisivo, en opinión de muchos, en la **fidelización del cliente**, así como en la propia imagen de marca de los clientes, en una tendencia que acabará extendiéndose a otros segmentos de actividad, sin ningún género de dudas. 



La logística se ha convertido en la cara visible de los principales actores del e-commerce.



Plataforma Central Iberum, referente en el centro peninsular

Tras haberse consolidado como opción preferente para las nuevas implantaciones industriales y especialmente logísticas, Plataforma Central Iberum (PCI) continúa ofreciendo oportunidades de ubicación a nuevas actividades a través de nuevos desarrollos de suelo, en su objetivo de convertirse en modelo y referente en el sector inmobiliario logístico.

A día de hoy, PCI es el primer ecopolígono industrial español basado en los principios del desarrollo sostenible y uno de los primeros de Europa. Situado estratégicamente en el centro de la Península Ibérica, tiene actualmente en ejecución el primer sector que en 2020 alcanzará los 3,5 millones de m² de suelo industrial, de los que a fecha de hoy ya están a pleno rendimiento unos 2 millones.

Destinado a empresas del sector logístico, como Amazon, FM Logistic, Michelin o Toyota ya instaladas, también empresas de otros sectores industriales tienen su espacio en PCI, como Airbus, Gruma, o Hexcel, Fibers, que igualmente están interesadas en un entorno cuyo diseño pone especial cuidado en la gestión y aprovechamiento sostenible de los recursos, la generación de riqueza natural, el uso eficiente de la energía incorporando las bondades de diseño de grandes calles, rotondas y avenidas, accesos y conexiones con las vías de comunicación exteriores además de los servicios internos con los que cuenta PCI.

Recientemente han decidido instalarse en Plataforma Central Iberum, empresas como Goodman, con un desarrollo de 100.000 m² para Seur, Airbus de la mano de P3 Logistics, con 55.000 m², Elhis con 60.000 m², o Mountpark para su cliente XPO (H&M) con 65.000 m².

En su conjunto, todas estas actuaciones con cliente final operando o en fase de construcción, suponen más de 900.000 m² de suelo industrial-logístico.

Nuevos desarrollos

Estos mismos criterios se implementarán en los nuevos desarrollos urbanísticos, previstos como ampliaciones de lo existente, que ya se están gestando o incluso poniendo en marcha, con el objetivo a corto y medio plazo de alcanzar 1,5 millones de m² en Illescas y 4 millones en desarrollos colindantes, que han de contribuir a reforzar el papel de PCI como ubicación única en el centro peninsular.

Las empresas implantadas son la prueba de que PCI es algo más que un entorno con amplias parcelas y de que su desarrollo continuado continuará aportando beneficios a los actuales y futuros inquilinos.

La ubicación en la localidad toledana de Illescas, a 35 km de Madrid, aporta uno de sus grandes factores diferenciales, en su conectividad con el resto del territorio peninsular. Así PCI cuenta con excelentes conexiones con el resto de España y Portugal a través de las autovías A-42, AP-41, CM-41 y CM-42. Además, la futura Terminal Intermodal de

Illescas facilitará el transporte de mercancías por vía férrea.

Otro de los elementos diferenciadores de PCI son sus amplias parcelas de suelo, diseñadas para adaptarse a cualquier necesidad. Por ello, otro de los ejes en los que se seguirá trabajando será el de producir suelo en formato XXL durante la próxima década, con el objetivo de hacer frente a las necesidades de la logística del futuro.

Necesidades que pasan por instalaciones de gran tamaño, que soporten la revolución que se está produciendo en la cadena de suministro y de distribución, especialmente con el e-commerce, que está empujando a generar más espacio en almacenes adaptados a las últimas tecnologías, con nuevos estándares de construcción que deben desarrollarse en suelos y plataformas adaptados a los nuevos tiempos.

De cara al futuro, Plataforma Central Iberum seguirá creciendo para satisfacer las demandas operativas de clientes y usuarios finales teniendo muy en cuenta no sólo las necesidades de diseño sino también las expectativas económicas en cuanto a renta y precios que pueden asumir estos usuarios.

Por eso, tal y como afirma Miguel Angel González Naranjo, director general adjunto de Plataforma Central Iberum, *"continuaremos con la línea de generar un suelo competitivo en costes, con capacidad y flexibilidad para atender demandas de diversas superficies, desde XXL a tamaños más reducidos"*.

El objetivo actual es el de finalizar el desarrollo de los 3,5 millones de suelo logístico e industrial de PCI, y su ampliación con dos nuevos proyectos conectados geográficamente con este, en un horizonte temporal a corto-medio plazo, que facilite la ubicación de nuevas actividades que elijan PCI como su punto estratégico de ubicación y crecimiento. Todo ello manteniendo los criterios de diseño y sostenibilidad que generan y aúnan sinergias con las empresas instaladas.

Miguel Angel González,
director general
adjunto de PCI.





Retos de futuro para la **distribución** urbana de mercancías

Tradicionalmente, a la hora de mover cualquier tipo de mercancía, la logística se ha enfrentado, y salido victoriosa, a retos que han evolucionado. Desde los puramente logísticos a otros colaterales como los cambios tecnológicos, coste de los recursos, clima laboral, regulación, etc. Sin embargo, en esta última década, si existe un segmento dentro de la logística cuya complejidad aumenta exponencialmente, es la Distribución Urbana de Mercancías o DUM.

Este crecimiento vertiginoso es consecuencia de la imparable actividad del comercio electrónico, en el que la logística funciona como habilitadora y catalizadora. También es importante considerar la población cada vez más envejecida en España y, como consecuencia un incremento esperado en el movimiento a domicilios de mercancías o servicios asistenciales para cubrir las necesidades de este segmento de la población.

El reto al que se enfrenta la DUM es la gestión y adaptación al incremento desmesurado de la actividad ocasionado en gran parte por los cambios en los hábitos de consumo derivados del e-commerce, en el que cliente quiere la entrega personalizada de la mercancía casi de forma inmediata y en una franja de tiempo muy ajustada. Esto genera una demanda que complica aún más si cabe el servicio para la DUM, especialmente cuando se producen picos por eventos comerciales como el 'Black Friday' y que ha de convivir con otras modalidades de entrega ya existentes y muy intensivas en actividad como puede ser la del canal HORECA o el comercio de proximidad y otros usos del espacio público por parte de usuarios privados, transporte público, mudanzas, recogidas de residuos, etc.

Las líneas de trabajo sobre las que el sector debe desarrollar su adaptación a los nuevos requisitos se basan, en primer lugar, en la incorporación paulatina a la actividad de los vehículos de energías alternativas (GNC, GLP y eléctricos), aunque todavía para esta incorporación haya que vencer muchas barreras.

En segundo lugar, la necesidad de encontrar y poner en marcha soluciones que se basen en la colaboración entre agentes y que ayuden a descongestionar ciudades. Vemos cómo están apareciendo servicios de entrega en puntos de conveniencia y

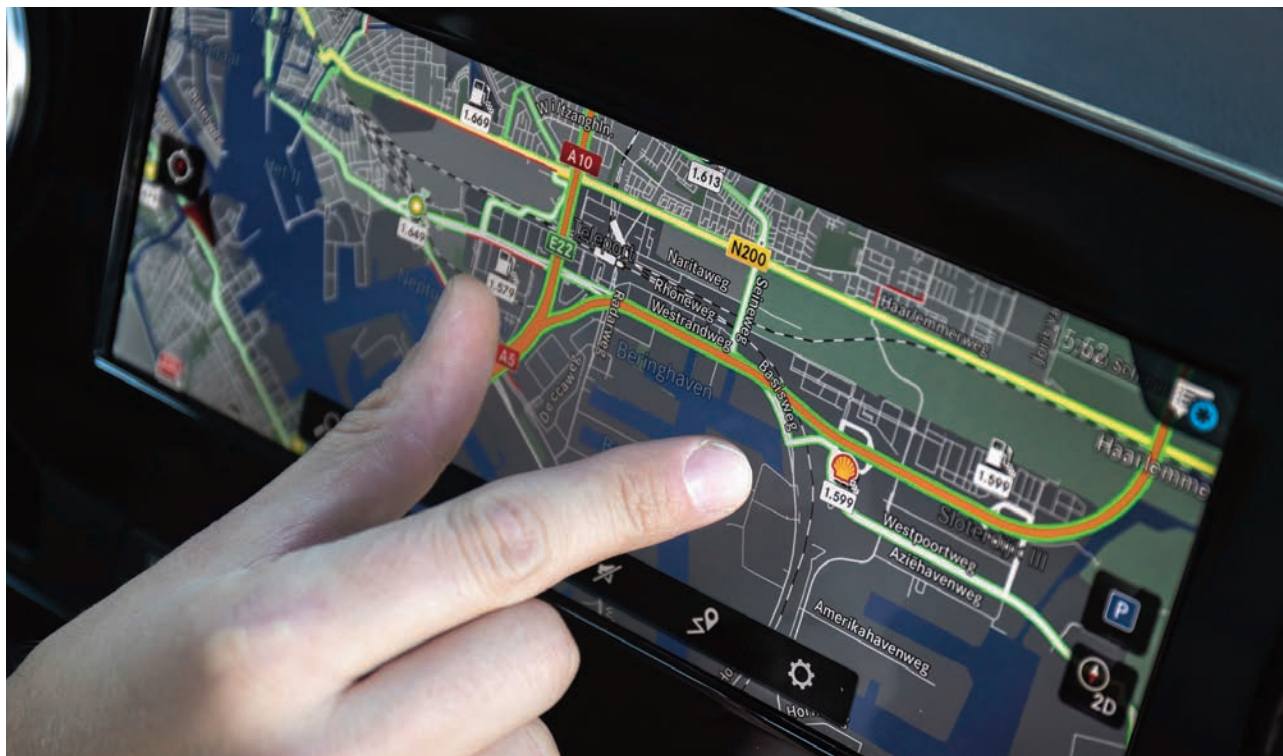
casilleros inteligentes –algunos incluso refrigerados–, o la compartición de recursos a través de colaboraciones tanto en el transporte como en el almacenamiento urbano, donde ya existen ejemplos en Madrid o Barcelona, en forma de micro-plataformas de distribución compartidas.

También destaca la necesidad de aplicar un uso intensivo de las tecnologías, no sólo en el momento de la entrega, sino en todo el proceso que va desde la recepción del pedido hasta la entrega. Por lo tanto, a la aplicación intensiva de las tecnologías más tradicionales como los optimizadores de rutas, gestores de flotas y todo tipo de tecnologías de movilidad, tenemos que incluir las nuevas herramientas como el 'big data' y las plataformas digitales que actúan de punto de encuentro entre las nuevas empresas con servicios de información de alto valor añadido y el sector tradicional aportándole aplicaciones como la obtención de información dinámica tráfico y previsiones de contaminación o demanda de recursos en picos de actividad.

Concluyendo, los agentes del sector tienen que abordar una importante reflexión ante la implantación de medidas en sus respectivas empresas. No existe una única solución para adaptarse con éxito al nuevo entorno (restricciones, picos de demanda...), sino que todas las propuestas se deben aplicar de manera conjunta para dar respuesta a los retos al mismo tiempo que se trata de mejorar en la operativa y el servicio ofrecido. Por otro lado, hay otra reflexión relevante de todos los agentes participantes directa o indirectamente en la DUM (Administración,

La DUM se enfrenta a la gestión y adaptación a un incremento desmesurado de la actividad, ocasionado en gran parte por los cambios en los hábitos de consumo.

Comercio, Logística y Transporte, Tecnológicas,) y es que, para alcanzar la masa crítica necesaria todas estas soluciones demandan una base interoperable donde la estandarización de procesos y de sistemas de identificación y comunicación, se convierten en una palanca más que necesaria para una gestión del ecosistema de suministro óptimo.



Tendencias en la Logística en 2019

Tecnología para una nueva Logística de la inmediatez

En paralelo con los cambios de gestión que se han introduciendo en los últimos años, la logística vive un creciente impacto de las nuevas tecnologías que afecta desde la gestión de almacenes hasta las condiciones de reparto y la trazabilidad.

En logística, la tecnología se ha ido convirtiendo en un **elemento clave de competitividad**.

Por un lado, la propia presión de los clientes, presos de lo que algunos expertos denominan la “*angustia por recibir sus pedidos cuanto antes*”, y, por otro, la necesidad de manejar la **ingente cantidad de datos que genera la mercancía** en su movimiento a lo largo de la cadena de suministro, hace que las empresas apuesten por realizar **grandes inversiones en nuevas tecnologías**, hasta el punto de que la logística se ha convertido, a decir de cada vez más gente, en un **sector económico intensivo en el uso de las nuevas tecnologías**.

Sin embargo, en un panorama tan ace-

lerado como el que vive la gestión logística, también parece abrirse paso una tendencia a impulsar **innovaciones de forma sensata y con objetivos claros**, con el fin de afrontar de la mejor manera el **necesario proceso de digitalización** que tiene que realizar la actividad.

Además, este proceso de digitalización tiene que acompañarse con otra gran tendencia del sector: la **integración omnicanal**, con la que se quiere dar servicio a los clientes allá donde lo requieran y que surge en respuesta a la **aparición de nuevos patrones de consumo** que utilizan diversos canales para acceder a bienes y servicios, en función de las necesidades e intereses de cada consumidor.

Pero todos estos procesos se complican con **problemas de seguridad** en ca-

denas cada vez más complejas y largas, amenazadas, además, tanto por riesgos físicos, como por amenazas cibernéticas.

Así pues, la **automatización de las actividades logísticas** es un proceso ya en marcha, toda vez que, como reflejan diversos estudios, para 2022, el 40% de los almacenes de todo el planeta contarán con sistemas automatizados de ubicación y picking.

Por otra parte, también es previsible que la automatización siga avanzando en las labores de **almacenamiento e intralogística**, con nuevos desarrollos de AGVs y de ‘cobots’, capaces de trabajar codo con codo con operarios humanos.

Dentro de este ámbito, es previsible

(sigue en página 15)



El 'Brexit', los aranceles en los EE.UU. y los objetivos de CO₂, desafíos del sector para 2019

Las matriculaciones de automóviles en la UE se mantuvieron estables respecto a 2017, con un crecimiento anual de un 0,1%. Aunque 2018 marcó el quinto año consecutivo de crecimiento, con casi 15,2 millones de coches registrados, el incremento anual se redujo de un 9,3% en 2015 a un 3,4% en 2017, antes de estancarse el pasado año.

En este contexto, 2019 es un año crucial, ya que tanto el 'Brexit' como las tensiones comerciales con los EE.UU. representan una seria amenaza para nuestra industria. Siendo los 15 miembros de ACEA compañías verdaderamente globales y grandes exportadores, el comercio internacional es un importante pilar para la competitividad de nuestro sector.

El escenario de un 'Brexit' sin acuerdo se hace cada vez más probable y provoca una enorme incertidumbre para la economía europea, afectando también a la confianza del consumidor. Los fabricantes de automóviles se están viendo obligados a tomar medidas de contingencia drásticas, hasta el punto de que, según cifras recientes publicadas por nuestros homólogos británicos SMMT, la inversión en la industria automovilística en el Reino Unido cayó un 50% en 2018.

Y la realidad es que, a pesar de todas las medidas de contingencia que se puedan tomar, nada puede cubrir el agujero que dejará la salida del Reino Unido de la UE sin un acuerdo. Ante esta situación ACEA continúa instando a ambas partes a intensificar sus esfuerzos para conseguir un acuerdo antes de la fecha límite del 29 de marzo.

Al mismo tiempo, la amenaza de se impongan aranceles en los EE.UU. a las importaciones de vehículos y componentes de automoción procedentes de Europa se ha vuelto muy real, tras la presentación, a principios del pasado mes de febrero de un informe del Departamento de Comercio sobre la amenaza que la industria automovilística extranjera supone para la seguridad nacional del país.

Dichos aranceles significarían que todos los fabricantes de automóviles en los EE.UU., ya sean nacionales o internacio-

“Cualquier medida restrictiva del comercio no solo afectará a la industria automovilística de la UE, sino también a la economía de los EE.UU.”

nales, se enfrentarían a un aumento significativo en los costes, haciéndolos menos competitivos y generando un efecto contraproducente en la economía del país americano.

Así mismo, la Comisión Europea ha indicado claramente que tiene la intención de tomar represalias contra la imposición de cualquier medida arancelaria. La situación es extremadamente preocupante para las empresas en ambos lados del Atlántico. Cualquier medida restrictiva del comercio no solo afectará a la industria automovilística de la UE, sino también a la economía y los consumidores de los EE.UU.

Y, en medio de este desafiante clima comercial, los objetivos de emisiones de CO₂ de coches y furgonetas nuevos, recientemente acordados para 2025 y 2030, también serán extremadamente exigentes para la industria europea del automóvil. Esto es debido en gran parte a la continua disminución en las ventas de vehículos diesel, compensadas por un aumento en las ventas de coches de gasolina, que emiten más CO₂. Como resultado de esta tendencia, 2018 fue el segundo año consecutivo en el que las emisiones de CO₂ de los automóviles nuevos aumentaron.

Cumplir dichos objetivos va a requerir una mayor aceptación por el mercado de los vehículos eléctricos y con combustibles alternativos de lo que actualmente es posible.

En definitiva, los fabricantes europeos de automóviles están comprometidos para abordar los desafíos que se avecinan, invirtiendo e innovando para hacer avanzar la movilidad. Sin embargo, esto también requiere el apoyo continuo de los responsables políticos, ya que tienen que garantizar que la movilidad siga siendo asequible y accesible para todos los europeos en el futuro. Sin lugar a dudas, esto también debería encabezar la agenda del próximo Parlamento Europeo y la Comisión Europea.

que también experimente una gran evolución las técnicas de identificación y picking, labores que hasta la presente son muy intensivas en el uso de personal y que se muestran como un **campo de automatización importante**, a la búsqueda de una importante reducción en los costes y en los errores de preparación de pedidos.

En este sentido, los almacenes irán transformando su aspecto, a medida que se vayan **incorporando nuevos dispositivos**, en procesos cada vez más automatizados.

De igual modo, con el fin de **aumentar la capacidad de carga de los camiones y para reducir los riesgos de seguridad**, también se está experimentando con pallets de cartón que, a juicio de diversos expertos, ofrecen más seguridad para el transporte de productos perecederos, al tiempo que sirven para optimizar la carga y su disposición en los vehículos.

También en el transporte es previsible que se produzca un **incremento en el uso de sensores** para que los camiones aporten el gran volumen de información que generan en carretera.

Dentro del ámbito de los equipos de transporte, múltiples empresas de todo el mundo trabajan con diferentes equipos para **automatizar este proceso en la medida de lo posible**, bien a través de robots y drones, bien por medio de sistemas mixtos, en los que una entrega automatizada se realiza hasta un cierto punto, para que posteriormente entre en

“ **Todos los avances tecnológicos que se aplican en logística tienen como objetivo reducir los tiempos de entrega, minimizar errores y aquilatar costes.** ”

juego el factor humano.

En paralelo con la automatización y la robotización, la logística viene viviendo un incremento en el uso de técnicas de **big data** en los últimos años.

En particular, las técnicas big data se utilizan en almacenes para **mejorar el picking de mercancías**, en función de múltiples variables que se analizan como, por ejemplo, históricos de pedidos y tiendas, estacionalidad o volumen de existencias.

Así mismo también tiene utilidad en otros segmentos de actividad logística como, por ejemplo, **planificar la contratación de personal estacional**, organización de rutas de larga distancia, con el fin de adecuar la programación del pedido, tanto en origen como en destino.

De igual modo, las técnicas de big data también tienen aplicaciones en el ámbito de la **distribución urbana**, ya que permiten adecuar el volumen de flota en circulación en función de las previsiones de demanda de acuerdo con la organización de cada empresa, **calendarizar las rutas de reparto** en función de las necesidades de cada cliente, adelantando o retrasando la entrega en cada caso, con lo que se gana en flexibilidad y personalización.

Además, esta previsión permite aumentar la **productividad de los equipos de transporte**, reduciendo los tiempos de espera para la carga y la descarga, así como mejorando la gestión de los vehículos más adecuados para cada función.

Por otra parte, el big data cuenta también con un amplísimo campo de aplicación en la distribución urbana de mercancías, un ámbito en el que en unos años se espera que las **ciudades inteligentes** cuenten con una amplia aplicación.

Precisamente aquí y ahora, ya se utilizan técnicas de big data para organizar las entregas de paquetería y de envíos de comercio electrónico, de acuerdo con **ventanas horarias** que se asignan de manera preferente a determinados horarios, definidos en función del pago o la fidelización.

En definitiva, los próximos años verán un impulso, además de la automatización, del **uso masivo de datos para aplicarlos en la gestión logística pura** aplicada tanto a previsión de demanda, análisis de comportamiento demoscópico de los consumidores e incluso contratación de personal, en busca de una mayor **personalización**. □



La tecnología permite gestionar mayores volúmenes de envíos.



El sector **inmologístico** español suma y sigue

Tras tres años francamente buenos, el sector inmologístico español parece dispuesto a seguir creciendo, afianzado por el aumento del consumo interno y la necesidad de contar con instalaciones modernas, adecuadas a las nuevas necesidades de un sector en pleno proceso de digitalización.

En un marco complejo como el actual, en el que pensar cómo va a evolucionar la logística de última milla en la próxima década se antoja poco más que una quimera, ya que ante una situación tan confusa, a la mayor parte de los actores que intervienen en el mercado inmologístico español les cuesta tener una lectura clara de hacia dónde evolucionará el sector logístico.

Sin embargo, sí que parece que hay algunas tendencias que parecen asentadas y que marcan el camino. Por ejemplo, España está viviendo un proceso acuciante y relativamente rápido de urbanización que está provocando que la población de la península se concentre en la costa, fundamentalmente la del Mediterráneo, y el área metropolitana de Madrid, mientras que, por contra, quedan despobladas grandes zonas del interior.

Esta tendencia está provocando que, los principales desarrollos logísticos se centren en aquellas áreas que cuentan con una masa crítica en cuanto a población, un elemento que, al fin y al cabo, marca la necesidad de consumo y, al mismo tiempo, la disponibilidad de la mano de obra que precisan las actividades logísticas.

En este sentido, mientras que, por un lado, los proyectos inmologísticos se concentran en Madrid y Barcelona, las principales áreas urbanas del país, también se está viviendo un progresivo proceso de apertura a otras zonas, como el que se vive desde hace un par de años en Valencia, así como los que incipientemente empiezan a vislumbrarse en el corredor que une Sevilla con Málaga o en el País Vasco.

En una coyuntura tan poco clara como la actual, y con marcos regulatorios cada vez más restrictivos en el acceso a los principales núcleos de población, parece que el desa-

“Los principales desarrollos logísticos se centran en aquellas áreas que cuentan con una masa crítica de población”

rollo de inmuebles para actividades logísticas se concentrará en coronas ubicadas a menos de 20 kilómetros de distancia, una tendencia que hace un especial hincapié en la importancia que va a ganar la ubicación de las instalaciones inmologísticas en el mercado español de cara a los próximos años, máxime cuando hay zonas en las que disponibilidad de suelo es prácticamente nula, algo que, a su vez, presiona al alza sobre el precio del suelo y, posteriormente, también sobre las rentas.

Adicionalmente, la escasez de suelo y esta necesidad de contar con instalaciones próximas a las principales ciudades, en un rango que no exceda los 20 kilómetros de distancia, también pone el acento sobre la calidad del producto, algo de vital importancia cuando se habla de instalaciones en las que la conectividad es un elemento diferenciador clave para inquilinos que se plantean una relación a medio y largo plazo, y que buscan contar con colaboradores capaces de acompañarlos y garantizar una vocación de permanencia.

De igual modo, en una actividad que vive de la inmediatez, la conectividad de los almacenes y los parques logísticos se convierte en una implacable necesidad para el desarrollo de nuevos desarrollos inmologísticos.

Esta tendencia obliga a contar con instalaciones con una alta concentración de muelles que permita dar salida a mercancía de manera masiva, mientras que, de igual modo, también lleva a buscar localizaciones al pie de las principales vías de comunicación y en lugares que faciliten la conexión intermodal de la mercancía.

Pese a los retos que plantea una evolución tan rápida, sí que parece claro que la actividad inmologística seguirá viendo una evolución muy positiva tanto a corto plazo, como a medio plazo.



Tendencias para 2019 en

Inmologística

Los inmuebles para actividades logísticas generan un alto interés para los inversores tanto nacionales como internacionales, por rentabilidad y capacidad de crecimiento, tras un 2018 que ha visto cómo la actividad llega a nuevas zonas como Valencia, Zaragoza, o el País Vasco, más allá de Madrid y Barcelona.



Resumen Inmologística 2018

Madrid domina un año más la contratación de espacios logísticos

La contratación ha alcanzado niveles nunca vistos en la capital y sigue registrando buenos datos en Cataluña y la Comunidad Valenciana, aunque los inversores se interesan cada vez más por otras zonas de la península para iniciar sus nuevos proyectos, como Aragón, el País Vasco o Andalucía.

Un año más, el mercado inmologístico ha logrado cifras récord, llegando la inversión a los 1.300 millones de euros en España, lo que supone un ascenso del 61%, según los datos de Savills Aguirre Newman, que destaca el interés de los inversores estadounidenses por los activos nacionales, llegando a destinar 700 millones a la compra de instalaciones. La contratación logística ha ascendido a 935.000 m² en la capital, un 2% por encima del nivel de 2017, con 77 operaciones registradas frente a las

70 del año anterior.

En la zona centro del país, el año arrancaba con la puesta en marcha de la ampliación del centro de Michelin en la Plataforma Central Iberum, donde ya ha empezado a operar FM Logistics y Mountpark ha iniciado la **construcción de su primer proyecto en España**. P3 Logis-

tic Park ha adquirido otras dos parcelas de 81.000 m² y 55.000 m² en este área, donde Airbus contará con un nuevo centro a partir del tercer trimestre de 2019. En el mismo municipio, Gazeley ha adquirido un terreno de 75.000 m² en su primera operación en el país desde que vendió sus activos en 2016.

“El Corredor del Henares y la zona sur de Madrid han registrado numerosas operaciones en 2018, junto a zonas de Castilla-La Mancha, como Toledo o Guadalajara.”



En su caso, Logifashion tiene previsto **abrir un centro de distribución** en la localidad de Ontígola, donde Patrizia ha invertido más de 37 millones en una instalación. Mientras, Montepino prevé una inversión de 40 millones de euros en una nueva nave de la capital toledana y Merlin Properties tendrá lista en el primer trimestre de 2019 una **instalación con una superficie cercana a los 30.000 m²** en Seseña.

También se ha hecho con 100.000 m² de suelo para un nuevo desarrollo de suelo de uso logístico en la localidad madrileña de San Fernando de Henares. Prologis ha completado allí la **ocupación de la primera nave de su parque logístico**, con Airpharm, Raminatrans y Areatrans.

Con Alfil Logistics y Transemer, ha colgado el cartel de completo en el de Barajas. No muy lejos de allí, en la **plataforma Casablanca II de Torrejón de Ardoz**, el Grupo Miquel inauguró en marzo su nueva nave, y en abril, con la llegada de Diesel Technic, el parque logístico colgó el cartel de completo. Además, a media-

dos de año se iniciaban las obras de un nuevo proyecto a riesgo en la localidad, comercializado por Proequity. Asimismo, Area Industrial & Logistics empezó a construir en junio un nuevo centro para Tipsa en San Fernando de Henares, que estará operativo a finales de 2019.

Respecto al **polígono Puerta Mayor-Los Gavilanes**, en Getafe, Segro ha levantado allí su nueva plataforma de distribución e Invesco tiene disponible desde septiembre su nueva instalación modulable de 30.000 m² comercializada por ProEquity, que **puede acoger diferentes tipos de demanda**. Igualmente, Palm Logistics ha iniciado la construcción de la primera fase de sus nuevas instalaciones, de 33.000 m² de superficie alquilable.

Por otra parte, existen grandes planes para Arganda del Rey, que la Comunidad de Madrid planea convertir en la plataforma logística de todas las **actividades relacionadas con el comercio electrónico**. En esta línea, Pavasal e Invesco han acordado invertir más de 80 millones en una **nueva instalación al pie de la M-40**, que facilitará la distribución en el centro de Madrid. A esto se suman dos naves en el

área Puerta de Madrid de San Fernando que ha adquirido también el grupo estadounidense a finales de 2018.

VGP, que sigue avanzando en su parque logístico en esta misma localidad, cuenta ya con clientes como Rhenus o Thyssen Krupp, y recientemente **ha adquirido un suelo de más de 80.000 m²** en Fuenlabrada para mejorar la oferta en la segunda corona.

1.300

MILLONES DE INVERSIÓN
se ha ejecutado en el sector
inmolegístico en 2018 en España

Además de Toledo y Madrid, Guadalajara es otra de las ciudades del centro del país con una mayor ocupación logística. Allí, **el parque Puerta Centro-Ciudad del Transporte** ya ha sido oficialmente inaugurado y está empezando a acoger cada vez a más empresas, como XPO Logistics, que contará con 115.000 m² en la zona. A su vez, el puerto de Tarragona contará



En Madrid se han registrado un total de 77 operaciones en 2018.

“La Comunidad de Madrid impulsará suelo en Arganda del Rey para usos logísticos, con el fin de convertirla en la plataforma logística de todas las actividades del comercio electrónico.”

con una **terminal intermodal que estará lista en 2020** y Montepino, que ha adquirido más de 150.000 m² de suelo industrial para el desarrollo de grandes plataformas, ha desarrollado las nuevas instalaciones de Luis Simoes.

La socimi ha construido otro centro logístico para DSV en Cabanillas del Campo, donde **Inbisa ha vendido el que actualmente ocupa FM Logistic** por 13 millones de euros. Finalmente, Eurofund Logistics Capital Partners ha escogido la localidad de Torija para un **nuevo proyecto en la tercera corona**.

Recuperación del mercado catalán

El mercado catalán ha logrado recuperarse en 2018, con **665.00 m² contratados**, lo que supone un incremento del 44,3% según Savills Aguirre Newman. La cifra es muy similar a la que ha registrado Forcadell, que estima que más de la mitad de las operaciones se han llevado a cabo en la segunda corona de Barcelona.

En el primer trimestre una de las más llamativas ha sido la **adquisición de un terreno de siete hectáreas** por parte de Segro en la localidad de Mollet del Vallés para un nuevo hub de distribución urbana. A su vez, Mercadona ha alquilado una nave en la ciudad condal para dar apoyo a sus nuevas instalaciones de Abrera, donde posteriormente Sesé ha alquilado una nave de Invesco para dar servicio a Seat.

También se conoció en marzo que Fomento se estaba planteando **llevar a cabo un gran desarrollo de suelo** para usos logísticos en los terrenos del aeropuerto de El Prat, pero el proyecto se paralizó con la llegada al Gobierno del PSOE.

Precisamente en esta zona invertirá 50 millones de euros DHL para la **construcción de su nueva plataforma logística** en el aeropuerto, lo que le permitirá asumir el crecimiento del volumen de paquetes gestionados.

Por otra parte, VGP ha vendido por 150 millones la plataforma logística de Mango en Llisá de Munt, que había ad-

quirido en 2016.

Asimismo, GSE ha completado el desarrollo de una lavandería industrial para el Grupo Elis en la Zona Franca de Barcelona, donde UPS instalará su base de operaciones para el sur de Europa y Mercadona una **nueva colmena para el comercio electrónico**, situándose la segunda en Ripollet, donde cuenta con un suelo de 25.000 m².

En la ZAL, Cilsa construirá una plataforma llave en mano para Caprabo de 24.000 m² y otra de 57.787 m² para **las actividades de cross-docking** de una empresa de paquetería. Al mismo tiempo, Kuehne + Nagel ampliará su superficie en este área mediante el alquiler de 15.325 m².

De cara al nuevo ejercicio, se prevé que tanto operadores como inversores mantengan el **interés por la zona centro de Barcelona, la ZAL y la primera corona**. Así, DHL Express contará próximamente con unas nuevas instalaciones en Castellbisbal, aunque Vente-privee ha preferido optar el alquiler de una nave de Prologis en Tarragona, donde Global Talke desarrollará un nuevo centro logístico, en el que invertirá 14 millones.

Para 2019, el mercado catalán tiene previsto la incorporación de un stock de 272.546 m².



El mercado valenciano, al alza

Tras Madrid y Barcelona, es la Comunidad Valenciana la que encabeza el mercado inmo­logístico, aunque en la actualidad existe un **desajuste entre la oferta y la demanda**. Los activos destinados a actividades logísticas son cada vez más escasos, sobre todo cuando se piden grandes parcelas, pero siguen despertando un gran interés entre los inversores.

“*Por detrás de Madrid y Barcelona, la Comunidad Valenciana, Aragón y Andalucía se han situado como los mayores focos de inversión.*”

En febrero, se iniciaron las **obras del Parque Empresarial Ciudad Circuito**, en Cheste, cuyo suelo ha sido ya adquirido en un 70% por Lidl y Lar España. Por su parte, **VGP va a desarrollar a**

riesgo naves de 15.000 m² a 25.000 m² en dos parcelas de su propiedad a lo largo de 2019.

Mercadona, también contará con nuevas instalaciones en el polígono vitoriano de Júndiz, **ha invertido 80 millones en la segunda fase** de su plataforma en la localidad valenciana de Albalat del Sorrells y ampliará la de Alicante en 53.000 m².

Su interproveedor, Importaco, acaba de instalarse en Parc Sagunt, que se verá reforzado por el **Plan Especial del área lo-**

quirido una nueva parcela.

El último en llegar ha sido Tempe, perteneciente a Inditex, que a finales de año presentó una oferta para hacerse con un **terreno del puerto de Valencia** de 279.380 m².

Por su parte, el Grupo Lar invertirá 250 millones de euros en la compra de 40.000 m² de suelo en Quart de Poblet y la asesoría inmobiliaria Inmoking participará en el diseño y ejecución de dos proyectos **en el Parque Logístico de Valencia** y el municipio de Loriguilla.

Nuevos desarrollos en otras áreas

Mientras, en la comunidad aragonesa, todo **el patrimonio de Aragón Plataforma Logística y la Plataforma Logística de Huesca Sur** ha sido traspasado a PlaZa, que sigue en pleno desarrollo gracias al nuevo centro que está construyendo Mer-

(sigue en página 23)

VGP BUILDING
TOMORROW
TODAY

VGP Spain
+34 936 819 260
contacto@vgpparks.eu
www.vgpparks.eu

Hacemos realidad sus proyectos industriales y logísticos en toda la Península Ibérica.



El 'Brexit' y la tecnología en el **transporte** por carretera

Si Dios, o el Parlamento del Reino Unido, no lo remedian, el próximo 29 de Marzo el 'Brexit' será una realidad.

Dentro de las opciones que existen las más probables implican la consideración del Reino Unido como "tercer país" a efectos aduaneros.

Para el transporte por carretera español este hecho implica que más de 100.000 servicios de transporte de mercancías por carretera con destino / origen a Reino Unido se van a ver afectados en su movilidad por una forma muy diferente de tratar el intercambio de mercancías.

Sin entrar en más profundidades. Acuerdos Bilaterales, establecimiento de contingentes, emisión de "Permisos" de transporte, etc., el nuevo marco implica cambios en la forma de actuar tanto para cargadores como para destinatarios y transportistas en el tratamiento de la información derivada de la operación así como los trámites en fronteras.

De algunos sectores y agentes implicados llegan mensajes que dicen que ya están preparados ó "casi", para asumir el nuevo escenario. La verdad es que creo no equivocarme si afirmo que todo el mundo esperamos una solución de último minuto bajo la forma de aplazamiento temporal del 'Brexit' de común acuerdo EU / Reino Unido.

Aunque éste hecho se produzca, nos encontraremos con "una patada hacia adelante del balón" y dentro de unos meses estaríamos en el mismo sitio.

Ante una situación cambiante los actores tienen que hacer cambios y aprovechar las nuevas tecnologías y avances en el campo del 'big data' y de la Información para hacer las cosas de una forma más eficiente, segura y competitiva.

Tecnologías aplicadas como son el CMR Electrónico o el Cuaderno TIR, tecnologías que ya existen, cuyo uso tie-

"Tecnologías que ya existen, cuyo uso tienen ventajas comprobadas, pueden ayudar a reducir comprobaciones, errores de información y facilitar a los mecanismos aduaneros su tarea".

nen ventajas comprobadas pueden ayudar a reducir comprobaciones, errores de información y facilitar a los mecanismos aduaneros su tarea, eliminando ó haciendo más cortos tiempos de espera que se podrían producir como hace muchos años.

Sin embargo, parece que el principal sector que se va a ver afectado por el nuevo escenario no está tomando muy en consideración, por motivos que se nos escapan, el uso de éstas herramientas.

Recientemente 'Cadena de Suministro' publicaba como noticia, el uso por primera vez en España del @CMR en una operación de transporte combinado (Carretera / Marítimo) entre Madrid y Verona. El que esto sea una noticia confirma el escaso aprovechamiento de una técnica que existe desde hace años.

Aunque en la actualidad y según nos informa ASTIC, entidad garante ante las Autoridades Aduaneras del régimen TIR, se usa esta técnica para unas 200 operaciones al año, deberíamos recordar que con muchas menos operaciones totales de transporte internacional y antes de 1992 ASTIC emitió más de 170.000 cuadernos TIR en un año.

Asimismo, habría que aprovechar el uso de técnicas de 'big data' que la gran masa de datos estructurados, semi-estructurados ó dispersos generan ó se usan en el transporte para hacer las operaciones más seguras, eficientes y rentables.

Hay que ver el 'Brexit' como una oportunidad de mejora, aunque sea como consecuencia de una amenaza que ojalá nunca se hubiera presentado.

Entre las operaciones más destacadas en Cataluña, se encuentra la venta de la plataforma logística de Mango en Llisá de Munt por parte de VGP.



cadona, el alquiler de una nave por parte de Glassdrive y la puesta en marcha del nuevo centro de BSH.

Marcotran Logistics gestionará cinco nuevos almacenes en esta plataforma, mientras la de Huesca ha inaugurado a finales de año las nuevas instalaciones de Transportes Callizo y **en Platea, se han iniciado ya las obras de urbanización.**

En la zona norte, destaca la inversión de Lidl en una plataforma en la localidad alavesa de Iruña de Oca, el alquiler de un centro logístico de más de 20.000 m² en Arasur por parte de Bridgestone, y la adquisición de una **parcela de más de 47.000 m² en el Centro de Transportes de Vitoria**, que ocupará Mercedes-Benz.

Además, el Centro de Transportes de Benavente, en Zamora, está realizando los trámites necesarios para su posible ampliación, y en Galicia sigue avanzando el proyecto de la Plisan.

Todo ello sin olvidar los **avances realizados por Amazon para instalarse en Asturias**. La multinacional también tiene previsto reforzar su red de reparto y distribución con otra instalación en la ZAL del puerto de Sevilla, una zona donde ya está presente XPO Logistics y en la que Merlin Properties **invertirá 30 millones** en los próximos cinco años.

“*Por detrás de Madrid y Barcelona, las regiones de la Comunidad Valenciana, Aragón y Andalucía se han situado como los mayores focos de inversión.*”

A su vez, Mercadona ha comenzado en verano las obras en su bloque logístico de la localidad hispalense de Huévar del Aljarafe y Transromán invertirá 3,5 millones en **su mayor centro en Huelva.**

La Junta de Andalucía es consciente de las posibilidades que ofrece la región en el ámbito del suelo industrial y logístico, por lo que ha lanzado **una oferta para la venta de 431 parcelas**, ubicadas en su mayoría en Jaén, y sigue dando pasos para la puesta en marcha del Área Logística de Andújar, en la misma provincia.

Fusiones y adquisiciones

En el entorno empresarial, una de las operaciones más llamativas ha sido la **fusión de Colonial y Axiare**, que ha supuesto la extinción de esta última y el traspaso a Colonial de todo su patrimonio. **Blackstone ha adquirido cuatro plataformas de DIA** en España y el fondo estadounidense Gramercy Property, además de 55 activos logísticos y 162.000

m² de Neinver.

Por su parte, Merlin Properties ha iniciado las **negociaciones para comprar algunas instalaciones de El Corte Inglés**, que está tratando de deshacerse de unos 130 activos en total. En esta línea, Lar España sigue avanzando en su proceso de desinversión, que afecta a **activos relacionados con oficinas y actividades logísticas**, y Prologis ha vendido a fondos controlados por Ares Management una cartera de 21 activos y tres parcelas.

Asimismo, en 2018 ha cerrado la compra de la norteamericana DCT Industrial Trust, mientras Global Logistics Properties **ha entrado en Europa con la compra de Gazeley**. En su caso, el Grupo Patrizia ya opera bajo una misma marca, tras la integración de Rockspring y Triuva.

Se calcula que **a finales de 2019, España contará con unas 165 plataformas logísticas** que sumarán 61.500.000 m², datos a los que contribuirá especialmente el avance del e-commerce. □



Tendencias en Inmologística para 2019

El e-commerce mantendrá a flote al sector inmologístico en 2019

Las nuevas demandas de los operadores para atender el imparable crecimiento del comercio electrónico y unos plazos de entrega cada vez más ajustados marcarán un nuevo curso en el que los proyectos seguirán concentrándose en Madrid, Barcelona y Valencia, aunque con la mirada puesta cada vez más hacia otras zonas de España con posibilidades de crecimiento y buenas comunicaciones con el exterior.

El ejercicio 2019 volverá a ser clave para el sector inmologístico y una vez más, el crecimiento del comercio electrónico será determinante para impulsar el crecimiento de la demanda. **Los e-tailers exigen grandes superficies para satisfacer sus necesidades de espacio** para el almacenamiento y distribución de paquetería, y al mismo tiempo, existe una tendencia clara por parte de los clientes del sector a buscar ubicaciones lo más cerca posible de las ciudades para reducir los tiempos de entrega.

Esto está llevando a la construcción de **'microhubs'** en el entorno urbano, pe-

queños almacenes destinados cubrir las operaciones de última milla, con plazos de entrega cada vez más ajustados. En este sentido, **se está extendiendo el concepto de los 'dark stores'**, pequeños centros destinados únicamente a la preparación de pedidos para el e-commerce.

La ciudad de Madrid seguirá siendo el **núcleo principal para las operaciones logísticas e industriales**, con numerosos proyectos ya en marcha, muchos de ellos en grandes parques empresariales situados en **zonas como el Corredor del Henares o el sur de la capital**.

La contratación está alcanzando nive-

les de récord en la capital y **para 2019, se espera una fuerte actividad**. Del mismo modo, Cataluña será uno de los principales objetivos de los inversores, pese a que **la tasa de disponibilidad es cada vez más baja** y el riesgo de que la oferta no logre satisfacer la demanda es cada vez más alto.

La situación está llevando a su vez a la **reconversión de algunos inmuebles antiguos** y al desarrollo de nuevas superficies fuera de la ciudad condal, en zonas como Tarragona.

Fuera de estas dos grandes áreas, Valencia se presenta como **el tercer eje logístico del país** y está experimentando un

gran desarrollo en localidades como Ribarroja. Aunque en ocasiones es complicado encontrar suelos y ubicaciones de calidad alejados de estas ciudades, **Zaragoza, Málaga, Bilbao y Sevilla** también están empezando a acoger cada vez más instalaciones, dado su potencial de crecimiento y su ubicación estratégica para abastecer a determinadas zonas del país.

En lo que se refiere al e-commerce, estas localizaciones ofrecen muchas posibilidades para mejorar el servicio en áreas tan destacadas como Andalucía o el norte peninsular. Tal es el caso del propio Amazon, que **tiene en marcha dos proyectos en Sevilla, uno en Málaga y uno en Asturias**.

Nuevas fórmulas

Otra de las tendencias que está empezando a vislumbrarse en el mercado es la del 'sale & lease back', consistente en la **desinversión en activos logísticos** por parte de ciertas empresas, que en muchas ocasiones son vendidos a fondos y promotoras internacionales, para pasar a ocupar sus centros logísticos en régimen de alquiler. Asimismo, **las naves XXL o multinivel** serán una de las claves de la logística del futuro y van poco a poco imponiéndose en el mercado para satisfacer las necesidades de los clientes y proporcionar una mayor flexibilidad en sus operaciones.

“**Las naves XXL o multinivel serán una de las claves de la logística del futuro y van poco a poco imponiéndose en el mercado para aportar mayor flexibilidad a las operaciones y satisfacer las necesidades de los clientes.**”

Algunos clientes están empezando a **reclamar varias alturas para poder aprovechar al máximo la superficie disponible**, aunque sus exigencias también son mayores en lo que se refiere a la sostenibilidad y la eficiencia energética.

Certificaciones y restricciones

Certificaciones como el Breeam o el Leed son prácticamente imprescindibles en la actualidad en la construcción, incluso en las instalaciones a riesgo, pues los futuros inquilinos las valoran cada vez más, en parte por **la disminución de costes que supone** el ahorro energético.

Por otro lado, una de las máximas prioridades, especialmente en zonas como Madrid o Barcelona, reside en el **rápido acceso a los centros urbanos por carretera**, así como a los aeropuertos de Barajas y El Prat, para agilizar la entrega y recogida de mercancías.

Del mismo modo, las Zonas de Actividades Logísticas existentes en diferentes puntos de la península asistirán a un notable desarrollo a lo largo de 2019 por las **facilidades que ofrecen a las empre-**

sas que se instalan allí y las excelentes conexiones con las que cuentan, dada su proximidad a recintos portuarios.

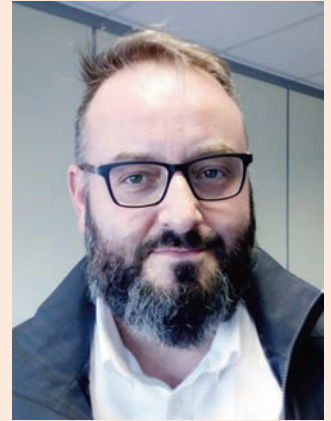
Una de las más destacadas es la de Barcelona, en la que Cilsa invertirá unos **150 millones de euros hasta 2020** para el desarrollo de proyectos llave en mano sobre una superficie de 271.000 m².

Precisamente esta clase de instalaciones serán las más demandadas durante este año, aunque **los inversores no renunciarán tampoco a la promoción a riesgo**, teniendo en cuenta que se trata de instalaciones que cumplen con las principales exigencias de los clientes y que en muchos casos, al **cerrarse las operaciones con suficiente antelación**, pueden adaptarse a las futuras operativas a medida que se avanza en la construcción.

El mayor reto para el sector inmo-logístico será tratar de conjugar las diversas peticiones de las empresas en materia de **espacio, diseño, sostenibilidad, distancia a los centros urbanos, eficiencia** y posibilidades de desarrollo en un mercado que crece una velocidad de vértigo y donde las necesidades están en constante evolución. □



Los proyectos llave en mano serán los más demandados, pero los inversores no renunciarán a la promoción a riesgo.



Logística digitalizada... así no

Hace tiempo que perdimos la fe en la idea de que las personas podríamos alcanzar la felicidad humana en un estado futuro ideal, un estado que Tomás Moro, cinco siglos atrás, vinculó a un topos, un lugar fijo, un Estado soberano regido por un gobernante sabio y benévolo.

Pero, aunque hayamos perdido la fe en las utopías de todo signo, lo que no ha muerto es la aspiración humana que hizo que esa imagen resultara tan cautivadora, que está resurgiendo de nuevo como una imagen centrada, no en el futuro, sino en el pasado: no en un futuro por crear, sino en un pasado abandonado y redivivo que denominamos “retrotopía”.

Fiel al espíritu utópico, la retrotopía es el anhelo de rectificación de los defectos de la actual situación humana, aunque, en este caso, resucitando los malogrados y olvidados potenciales del pasado. Son los aspectos imaginados de ese pasado los que sirven hoy de principales puntos de referencia a la hora de trazar la ruta hacia un mundo mejor. Se trata de luchar contra el mantra de los gurús de la digitalización de que “cualquier pasado fue peor porque es pasado y que el futuro lo estamos construyendo entre todos”. Afirmación populista que supura mercadotecnia, pero falsa.

Hace años que se abolió la esclavitud, pero la esclavitud laboral parece que vuelve a ser el objeto de muchas multinacionales. Esta es ya la cruda realidad existente en nuestro país en el trabajo de distribución alrededor de la “última milla”. La esclavitud laboral, es decir, el trabajo realizado de una forma involuntaria bajo una amenaza y/o maltrato físico o moral real existe en el colectivo de “falsos autónomos” digitalizados mediante plataformas digitales. Porque ser “conductor-colaborador” aportando

“Se trata de resolver cuanto antes los desafíos de la digitalización y robotización para evitar ciudadanos en nuestro país ‘excluidos con trabajo’ y ‘excluidos sin trabajo’”.

furgoneta, gasolina, seguros, mantenimiento y la propia cotización de Seguridad Social... ¿cuántas horas fuerza a trabajar para alcanzar un salario mínimamente digno?

Se trata de resolver cuanto antes los desafíos de la digitalización y robotización para evitar ciudadanos en nuestro país “excluidos con trabajo” y “excluidos sin trabajo”.

Hoy por hoy, muchos de los productos que consumimos tienen detrás un aporte creciente de esa esclavitud laboral. Lo que comemos, la ropa con la que nos vestimos, los regalos que hacemos... detrás de ello, existe una trazabilidad palpable de esclavitud laboral. Para UGT, el único método posible para conseguir una Inteligencia Artificial de Confianza (Trustworthy AI) es mediante la creación de organismos públicos, independientes y autónomos para la inspección, control y auditoría de los algoritmos laborales.

FeSMC-UGT actúa en esos sectores donde se realizan éstas prácticas empresariales con una línea de actuación para proteger a esos trabajadores con los derechos laborales colectivos que les corresponde y no sigan con esa situación de esclavitud laboral. Ha de trazarse nítidamente entre los agentes sociales una línea de respeto de las normas laborales y de respeto por parte de las multinacionales que abusan de ello y de reparación de las víctimas mediante su acceso a la justicia laboral colectiva.

Este 2019 ha de ser el año de la reducción de ese modelo de esclavitud laboral en la logística y distribución en nuestro país, gobernando entre todos los agentes sociales esta transición que necesariamente ha de ser justa.

Tendencias para 2019 en el

Transporte por carretera



2018 ha sido un año de gran actividad para el transporte por carretera que, sin embargo, no se ha traducido en incrementos de precios, mientras el sector ha visto cómo temblaban algunos de sus principales cimientos legislativos.



Resumen Transporte por Carretera 2018

Otro año más con las mismas asiganturas pendientes

Desvíos, el Brexit, las 44 toneladas o las nuevas normas que regulan la estiba de mercancías han marcado un año para el transporte, en el que también se ha incorporado un nuevo ministro de Fomento que entró titubante y que después ha ido aprendiendo a escuchar al sector.

Un año da para mucho, aunque parezca poco tiempo el que transcurre entre enero y diciembre y a veces sirve para dar vuelcos a la Historia, las menos de las veces, las más, a las historias de los que vivimos atrapados en **esta revolución constante**.

En el último año, el transporte ha visto cómo **ha cambiado el Gobierno**, aunque, sin embargo, los problemas que siguen acechando al sector son los mismos. Dicen algunos (los más sabios) que los problemas son insuperables y que tienen la asombrosa capacidad de sobrevivir a todas las corrientes.

Es más, hubiera parecido que el tiempo no ha corrido, pese a los más de doce meses transcurridos, porque **los problemas del sector siguen estando ahí**, como el dinosaurio del cuento de Monterroso.

Arrancaba 2018 con los **nuevos peajes para camiones de Guipúzcoa** que, aunque con dudas legales, que hoy día todavía persisten, se han ido cobrando religiosamente, pese a que han sido recurridos judicialmente.

De igual modo, **el ROTT también estaba en medio de su reforma**, cuando hubo que volver a empezar de cero para que, casi al final del partido, el Gobierno intentara colar una puerta falsa para abrir la entrada al mercado de transporte, algo que finalmente no ocurrió.

Sin embargo, si algo bueno ha tenido la evolución del debate en torno a las

condiciones de trabajo de los transportistas es la desaparición casi absoluta y del todo milagrosa de las **44 toneladas** del debate, una vez que, tras el verano empezaron a crecer los rumores de movilizaciones que, finalmente no se concretaron, toda vez que Fomento retomó con brío la interlocución con el comité Nacional de Transporte a través de reuniones semanales que, aunque aún no han obtenido los frutos que el sector desearía, sí que han sido constantes y fluidas.

Por otra parte, el **Paquete de Movilidad** sí que ha encontrado una solución, aunque no definitiva ni la que se esperaba,

“Las autoridades esgrimen razones de seguridad vial para convertir los desvíos obligatorios de camiones a las autopistas de peaje en una tendencia generalizada.”



pese a que se intuía.

Este ambicioso proyecto de modificación de la normativa social del transporte a nivel europeo ha acabado cayendo pese a que los ministros europeos de Transporte llegaron a **un acuerdo in extremis**, cuando ya languidecía diciembre, que, días después la Comisión de Transporte del Parlamento Europeo rechazó, dejando al expediente para que sea debatido en la nueva legislatura que se abrirá tras las elecciones del mes de mayo de 2019.

Así pues, arrancaba 2018 con los ya lejanos peajes guipuzcoanos para camiones, un asunto que a día de hoy también sigue sin resolución y pendiente, tanto

de que los Tribunales decidan finalmente si les dan el visto bueno o si los paralizan, como del visto bueno de la Comisión Europea, algo que parece más cerca, una vez que, ya en 2019, el Tribunal de Justicia de la UE ha dado un **fuerte espaldarazo** a los peajes para vehículos ligeros extranjeros en las carreteras alemanas.

De igual modo, y esta vez en la ciudad de Madrid, 2018 se ha abierto y se ha cerrado con los problemas que plantea para las empresas de transporte y distribución urbana de mercancías, el proyecto de **Madrid Central** que, en la línea que ya han seguido otras grandes ciudades europeas, se propone limitar el acceso en el centro histórico de la capital.

Tras diversos tiras y aflojas, el transporte madrileño ha conseguido hacer ver a las autoridades madrileñas que estas limitaciones tienen un profundo impacto **en las cuentas de las empresas y han perdido más tiempo para poder afrontar renovaciones.**

Una sentencia histórica

Febrero, precisamente el mes más corto y frío del año, trajo un gran bomba en forma de sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que sirvió para tumbar el **límite de flota mínima de tres camiones** para poder acceder al mercado de transporte y, ya puestos, también para obligar a rehacer la reforma del ROTT que en aquel momento se encontraba en una

fase avanzada de tramitación.

Al mismo tiempo, **el Comité Nacional de Transporte renovó su composición** para el período 2018-2021, en una nueva etapa marcada por el talante negociador y conciliador de Carmelo González como presidente del Departamento de Mercancías del órgano consultivo de Fomento, aunque con pocos cambios en lo que se refiere a su composición, dominada con puño de hierro por CETM.

4,65%

TONELADAS TRANSPORTADAS
en España por carretera en 2018 de más con respecto a 2017.

Ya en el tercer mes del ejercicio tomó cuerpo la idea de que los conductores profesionales no deberían ser considerados **trabajadores desplazados** a los efectos de cálculos de jornadas de trabajo y descanso, así como de percepciones salariales, mientras se abría paso la necesidad para el sector de contar con una norma específica adaptada a la idiosincrasia de los profesionales de la ruta.

Entre abril y mayo llegaron los cam-

(sigue en página 32)

Una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE tumbó el límite de tres camiones como flota mínima para poder acceder al mercado de transporte.





2018 ha sido el año de la **sujección** de la carga

La entrada en vigor del Real Decreto 563/2017 que regula las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales fue el principal hito jurídico del 2018. Un año en el que hubo una escasa actividad legislativa.

Los transportistas empezaron el 2018 con una fecha en rojo en sus calendarios. Y es que el 20 de mayo entraba en vigor el Real Decreto 563/2017, sobre inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales, que establecía los criterios a aplicar por las autoridades de tráfico para valorar la adecuada sujeción de la carga.

La norma venía acompañada de una gran polémica, ya que establecía la responsabilidad del transportista por la incorrecta sujeción de las mercancías con independencia de su participación o no en dicha operación.

Pues bien, la presión de los transportistas llevó a la DGT a emitir en junio su Instrucción 18/TV-103, por la que, alejándose del texto del Real Decreto, se comprometía a sancionar al autor de la inadecuada estiba. De esta manera, la sanción recaerá sobre el cargador en aquellos supuestos en los que, conforme a la regulación del contrato de transporte, le corresponda a éste, y no al transportista, llevar a cabo dicha operación.

Con su Instrucción, la D.G.T. unificó así el régimen administrativo sancionador de la sujeción de la carga con el de la responsabilidad por las operaciones de estiba del contrato de transporte. Una solución loable que plantea interrogantes prácticos y jurídicos (como la forma de acreditar los pactos contractuales sobre la estiba entre el cargador y el transportista, la participación del cargador al procedimiento sancionador una vez iniciado éste contra el transportista, el concreto tipo infractor a aplicar, etc...) que sólo el tiempo y los tribunales resolverán.

Por otro lado, el 2018 estaba llamado a ser el año en el que finalmente se publicaría la modificación del R.O.T.T., si bien no fue así.

En febrero, el Tribunal Europeo de Justicia de la Unión Europea llegó a la conclusión de que el requisito de una flota

“Tras la presión de los transportistas, la responsabilidad por la incorrecta sujeción de las mercancías recaerá en los cargadores”.

mínima de tres camiones exigido por nuestra legislación era contrario a la normativa comunitaria de autorizaciones administrativas en materia de transportes. Este hecho supuso que el Ministerio de Fomento tuviese que abordar de nuevo la redacción del R.O.T.T. y que su aprobación definitiva se posponga hasta el 2019 sin una fecha concreta establecida.

El cambio de Gobierno a mitad de año influyó en que durante el 2018 no hubiese una actividad legislativa relevante en materia de transporte de mercancías. Cuestión distinta fue la vivida por el transporte de viajeros, donde el nuevo Gobierno tuvo que hacer frente de manera urgente a la regulación de las licencias VTC ante la presión del sector del taxi, que llegó incluso a bloquear en julio la Gran vía de Madrid durante varios días.

Finalmente, a nivel europeo, el año terminó con dos principios de acuerdo relevantes para el sector del transporte: uno relativo al ‘Brexit’ y otro al denominado ‘Paquete de Movilidad’. Así, en noviembre la Unión Europea y el Reino Unido llegaron a un pacto para extender la unión aduanera y el mercado único mientras dure el periodo de transición hasta la completa salida del Reino Unido de la Unión.

Por su parte, en diciembre, el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea aprobó su posición general respecto del conjunto normativo que conforma el ‘Paquete de Movilidad’ y que regulará los derechos salariales y sociales de los conductores, así como las condiciones que deben cumplir las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera, durante los próximos años.

En cualquier caso, en el 2019 asistiremos a la ratificación o no estos acuerdos, ya que a lo largo de este año éstos han de ser aprobados por sus respectivos parlamentos (el británico en el caso del ‘Brexit’ y el europeo en el caso del ‘Paquete de Movilidad’).



NUEVA
LINEA

CONECTAR
**BARCELONA
Y LUXEMBOURG**
CON TODA FACILIDAD



Optimice su transporte en toda
Europa con las autopistas ferroviarias

Póngase en contacto con sales@viia.com

www.viia.com



LORRY-RAIL

Hacer del ferrocarril el mejor camino



bios en las responsabilidades en la **es-tiba y desestiba de mercancías**, una circunstancia que, pese al oscurantismo con que la manejó Tráfico, se solventó con las grandes cautelas que fueron adoptando los transportistas para evitar sanciones y el papel de los fabricantes de semirremolques a la hora de acreditar las condiciones de sus equipos.

De igual modo, en abril también se abrió el debate sobre los **Presupuestos Generales del Estado** y sus implicaciones para el sector del transporte de mercancías por carretera.

Ya en aquel momento se anticipaba

antojaba un otoño caliente a este respecto, algo que finalmente no sucedió.

Por otro lado, también las prohibiciones de realizar el **descanso semanal extendido en cabina** se fueron extendiendo por varios países europeos a medida que transcurrían los meses, creando todo un complejo panorama legislativo que complicaba aún más la actividad de transporte internacional.

Precisamente en este ámbito, 2018 ha supuesto un aumento de los kilómetros de vías de alta capacidad sujetos al pago de peajes en Alemania, sobre todo a partir del verano pasado.

ciéndose finalmente.

Sin embargo, la cosa tampoco fue a mayores, toda vez que en ningún momento pareció cerca un acuerdo para finalizar un Paquete de Movilidad, salvo al final del año, cuando los ministros de Transporte de la Unión consiguieron ponerse de acuerdo, aunque, ya en 2019, **fue el Parlamento Europeo el que desbarató el espejismo** de un ambicioso proyecto legislativo que ahora duerme a la espera de la renovación de la composición del Parlamento Europeo para una nueva Legislatura.

En el ámbito del transporte nacional, los **desvíos obligatorios de camiones a las autopistas de peaje** seguían sumando kilómetros, pese a las protestas de diferentes provincias.

E incluso el Gobierno también había previsto, en su fallido proyecto de Presupuestos Generales del Estado, un incremento importante de estos desvíos obligatorios, con su correspondiente **partida de ayudas** para rebajar los precios de los peajes.

También en relación con los Presupuestos Generales del Estado que finalmente no fueron a ningún lado, los transportistas también se posicionaron claramente en contra de un aumento de la carga impositiva del gasóleo, pese a que la figura del **gasóleo profesional** iba a permitir absorber gran parte de esta subida. Sin embargo, el gran problema se centraba en el **transporte ligero**, toda vez

“El Tribunal de Justicia de la Unión Europea eliminó el límite de flota mínima para acceder al mercado y obligó al Gobierno a rehacer de nuevo un ROTT a punto de publicarse.”

una fuerte subida de los impuestos sobre los **carburantes**, debate que corría paralelo a la necesidad de extender la figura del gasóleo profesional a los transportistas ligeros, con la idea de limitar el impacto de este incremento impositivo en un colectivo muy atomizado.

Con el paso del año también se empezó a hacer evidente la **escasez de conductores profesionales**, mientras regresaba a la palestra el intermitente debate sobre las 44 toneladas que ha servido para agriar las relaciones entre los transportistas y sus clientes.

En este sentido, antes del verano se

Presupuestos de ida y vuelta a ninguna parte

Con el debate aún caliente sobre los Presupuestos Generales del Estado, una moción de censura planteada por el PSOE tuvo éxito gracias al apoyo de los partidos nacionalistas vascos y catalanes y provocó la sustitución de Íñigo de la Serna al frente de Fomento por **José Luis Ábalos** que entró con pie titubeante en lo que respecta a los términos que debía defender en la tramitación del Paquete de Movilidad a nivel europeo, algo que acabó recondu-

que las empresas dedicadas a este segmento no pueden beneficiarse del uso del gasóleo profesional.

Por otro lado, también hacia el meridiano de 2018, volvieron a salir a relucir las 44 toneladas, con idas y venidas con los **tradicionales posicionamientos del transporte y los clientes**, con alguna salida de tono de alguna agencia oficial que quiso relacionar con poca fortuna la sostenibilidad con la capacidad de carga de los camiones.

Malestar en el sector

Tras el verano, la Asamblea de CETM sirvió como interruptor para **canalizar el descontento** que se venía viviendo en el sector desde hace meses, ante la falta de tacto con que se ve tratado tanto por los diferentes responsables políticos de la Administración central y de los Gobiernos autonómicos, como la propia sociedad, que las más de las veces mira a los

“Con el cambio de Gobierno, hubo algunas dudas en relación con la postura de España en la tramitación del Paquete de Movilidad que causaron estupor en el sector.”

camiones como obstáculos, en vez de tomar conciencia de que todo lo que se pone a su disposición se ha producido las más de las veces bien lejos de donde se consume y que a menudo (siempre, podríamos decir) ha sido transportado por carretera para colocarlo a su alcance en anaqueles, estanterías y lineales.

Así las cosas, el cabreo fue creciendo hasta tal punto que **el paro fue una amenaza real**, con un ultimatum que, sin embargo, el Ministerio de Fomento afrontó con valentía, aunque con pocos logros.

También con el avance del año se fue acercando la fecha límite fijada para la **salida efectiva del Reino Unido de la Unión Europea**, así como las idas y venidas de los acuerdos y desacuerdos políticos, con

la consiguiente desesperación de los diferentes sectores económicos con intereses en el archipiélago británico, atrapados en un proceso que tiene tintes esquizoides.

Así mismo, en los últimos meses de 2018, y ya en el ámbito laboral se produjo la denuncia del **Acuerdo General de Mercancías** por parte de los sindicatos UGT y Comisiones Obreras, una medida que, aunque pudiera parecer hostil, sin embargo, intentaba forzar el inicio de negociaciones para dibujar un nuevo marco regulatorio de las relaciones laborales en el sector del transporte de mercancías, cuando el anterior Acuerdo General ya hace tiempo que caducó y cuando algunos de sus términos parecen superados y necesitan una adaptación a la progresión real del sector en estos años. □



wtransnet
part of alpega

El transporte en la Península Ibérica se mueve con Wtransnet

Cuando acudes a un proveedor de Wtransnet, tienes la garantía de que va a cumplir con el servicio

#YoSoyWtransnet

Juan Ramón Serrano | GEFCO ESPAÑA S.A | ID Wtransnet: 45.454



La logística y el transporte recuperan empleo en 2018

En 2018 ha crecido la contratación, con más de 1,3 millones de contratos suscritos durante todo el año, y el número de afiliados a la Seguridad Social en el sector logístico y de transporte, que ya supera los 900.000.

El pasado 2018 ha sido un año en el que, desde el punto de vista del empleo, ha tenido un **buen comportamiento** para el sector logístico y de transporte español.

Como primera aproximación, si 2017 acabó con 880.218 personas afiliadas a la Seguridad Social en el transporte y almacenamiento, un año después, esta cifra ha crecido un 4,33% hasta un total **918.300 personas**.

Como puede observarse en los gráficos adjuntos, la afiliación a la Seguridad Social ha seguido tanto en 2017 como en 2018 un **claro patrón ascendente**, que muestra un ascenso más acentuado durante la primera mitad del año.

Posteriormente, con la llegada del verano, parece que el ritmo de creación de puestos de trabajo en el sector logístico y de transporte español **se ralentiza**, aunque, en todo caso, continúa al alza, para

alcanzar sus niveles máximos en noviembre y diciembre, cuando se produce un pico máximo de actividad tanto a nivel nacional como internacional.

A final de 2018, el sector del transporte y almacenamiento contaba con 918.300 afiliados a la Seguridad Social, un **4,33% más que en diciembre de 2017**.

De todos ellos, el **transporte terrestre** suma en diciembre 599.278 afiliados a la Seguridad Social, el almacenamiento y actividades anexas al transporte contabiliza 195.601 afiliados en el duodécimo mes de 2018, y las actividades postales y de correo alcanzan los 84.944 afiliados.

Así mismo, el transporte aéreo, por su

parte, se queda en 37.298 afiliaciones y el **transporte marítimo**, por su parte, llega a 1.179 afiliados.

Contratación laboral en la logística y el transporte

Además, durante el año pasado se han suscrito en el sector logístico y de transporte un total de **1.351.531 contratos de trabajo**, lo que implica un ascenso anual de un 7,41% con respecto a 2017.

En ambos ejercicios, el patrón de comportamiento **se ha repetido** con el paso de los meses.

En primer lugar se produce un **descenso en la contratación durante los dos**

“El año 2018 ha terminado con 918.300 afiliados a la Seguridad Social y 1,35 millones de contratos de trabajo en el sector de transporte y almacenamiento.”

EVOLUCIÓN DE LA AFILIACIÓN A LA SEG. SOCIAL EN EL TRANSPORTE



Fuente: Cadesum, elaboración propia.



Durante 2018 se han suscrito 475.261 contratos de trabajo en el transporte terrestre, un 4,42% más que en 2017.



Durante 2018 se han suscrito 19.623 contratos de trabajo en el transporte marítimo, un 4,07% más que en 2017.



Durante 2018 se han suscrito 15.877 contratos de trabajo en el transporte aéreo, un 4,32% más que en 2017.



Durante 2018 se han suscrito 561.941 contratos de trabajo en almacenamiento, un 9,11% más que en 2017.



Durante 2018 se han suscrito 185.615 contratos de trabajo en actividades postales y de correo, un 7,41% más que en 2017.

primeros meses, para repuntar en marzo, cuando inicia un crecimiento que le llevará hasta julio.

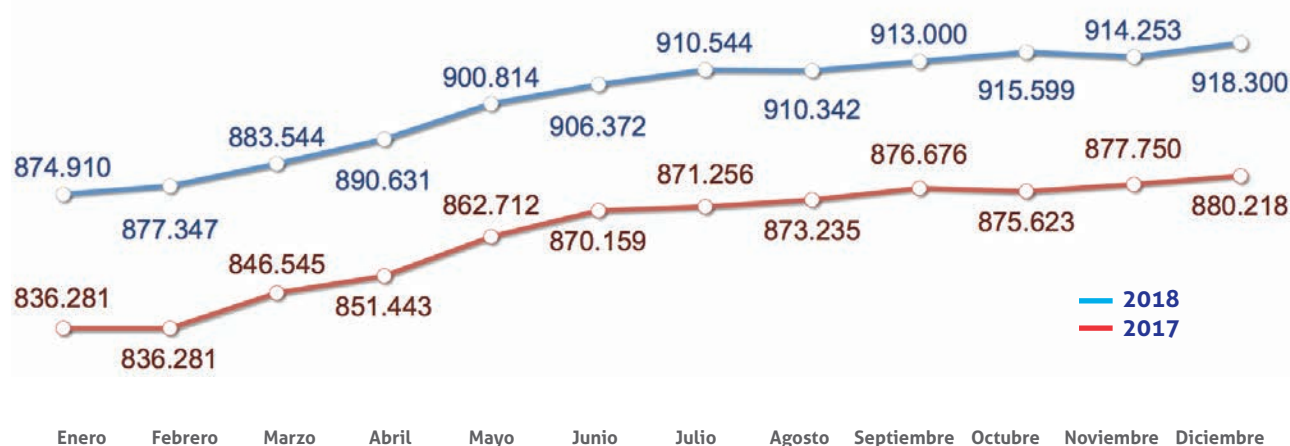
Tras la caída de agosto, coincidiendo con las vacaciones estivales, septiembre marca una **nueva recuperación de la contratación** que en 2018 ha llegado a máximos en octubre, mientras que en 2017, el pico de mayor contratación se produjo en noviembre, para, en ambos casos, terminar a la baja en diciembre.

Por **segmentos de actividad**, el almacenamiento y actividades anexas al transporte totaliza 613.109 contratos laborales, un 9,11% anual más.

El **transporte terrestre**, por su parte, suma 496.251 contratos de trabajo, un 4,52% más que en 2017, mientras que las actividades postales y de correo han llegado a 205.146 contratos, con un aumento anual de un 10,52%, el mayor de todos los segmentos de actividades logísticas durante 2018 y un dato que refleja a las claras la importancia que ha ido ganando el comercio electrónico para la logística.

Además, el **transporte marítimo** ha alcanzado un volumen de contratación el año pasado de 20.422, un 4,07% más que un ejercicio antes, mientras que el transporte aéreo ha llegado a 16.563 contratos laborales en todo 2018, un 4,32% más que en 2017. □

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN EN EL TRANSPORTE



Fuente: Cadesum, elaboración propia



Las curvas del 'Brexit' y el 'Mobility Package'

En relación a la actividad internacional del transporte por carretera, hemos vivido un 2018 con crecimientos mucho más moderados que en años anteriores y además un tanto convulso: muchas curvas, frenazos y acelerones. Como presidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), considero que existen dos elementos que han eclipsado cualquier otro asunto: la posibilidad de un divorcio a la gresca del Reino Unido y la UE y el naufragio del Paquete de Movilidad de Violeta Bulc.

La que parecía ser una remota posibilidad, un Brexit sin acuerdo, cada día gana enteros para ser una realidad. Este desconcierto sume en la más profunda incertidumbre al sector del transporte internacional por carretera, amenaza gravemente en su actividad económica y la del país: casi 150.000 viajes al año entre España y Reino Unido están al albur de lo que pueda suceder en estas pocas semanas. No hay día que no amanezcamos con un titular sobre el Brexit, que está teniendo en vilo no sólo a los británicos, sino también al resto de los países europeos que mantienen relaciones comerciales con ellos. Tal es la preocupación que España ya ha preparado un plan de contingencia en el plano normativo (vía Real Decreto), logístico e informativo. Aplaudimos que la clase política tome medidas preventivas, pero es también su responsabilidad y obligación llegar a un acuerdo de salida para evitar males mayores.

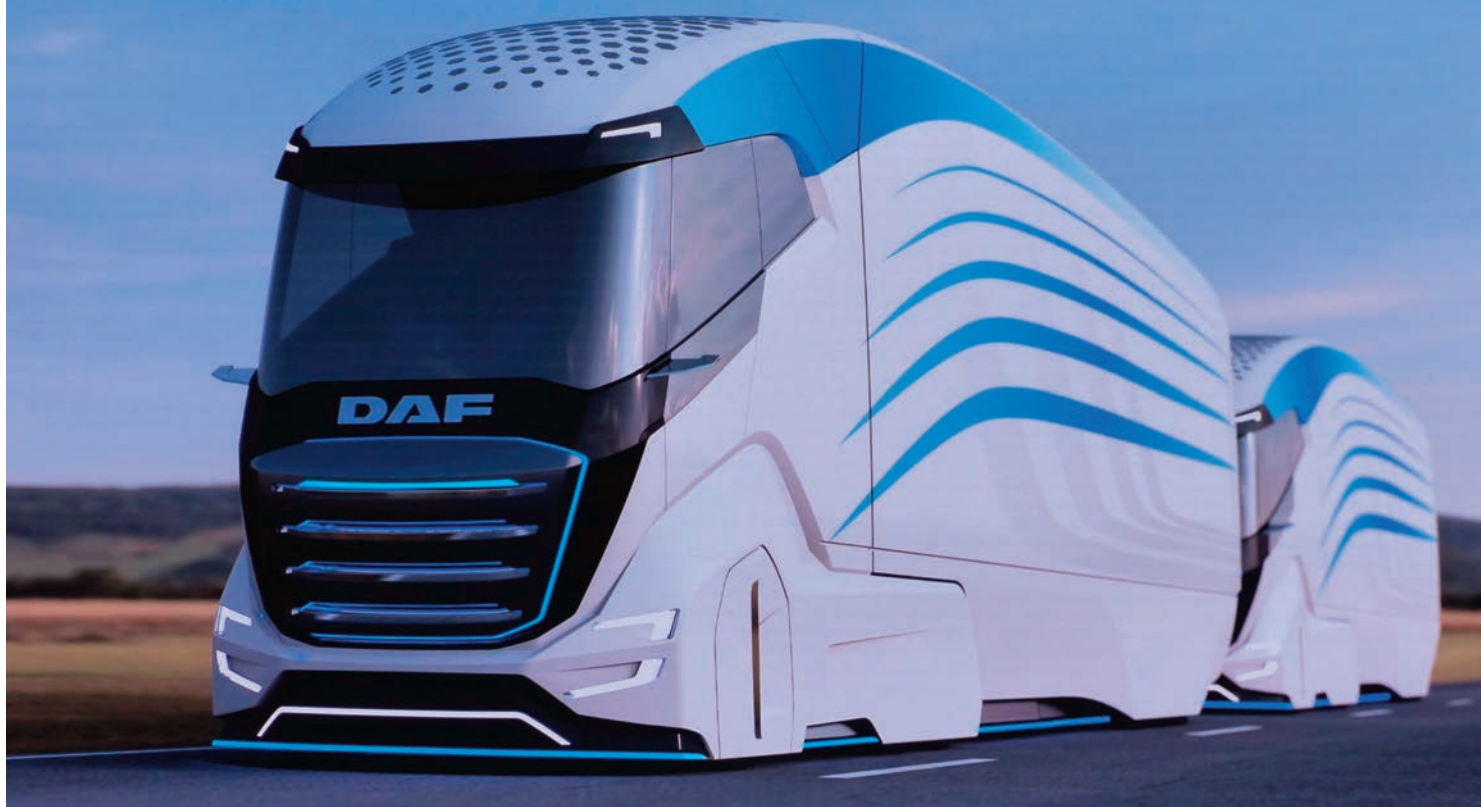
A principios de enero, asistimos, por tercera vez, al fiasco del Mobility Package de la comisaria Bulc en la votación de la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo. Llevamos esperando mucho tiempo por su entrada en vigor, y no es de recibo que los poderes públicos tengan secuestrada una iniciativa que afecta a todo el sector. Para frustración de muchos, el pasado 10 de enero el P.E. rechazó los informes relativos a las propuestas de revisión de la Directiva sobre

“Tal es la preocupación por la salida del Reino Unido de la UE que España ya ha preparado un plan de contingencia en el plano normativo, logístico e informativo”.

tiempos de conducción y periodos de descanso y aquella que aplica las normas de desplazamiento de trabajadores a las operaciones internacionales. Pero, además, el informe relativo a la propuesta que regula el acceso al mercado aún debe ser aprobada por el Pleno de dicho Parlamento y consensuada en el Consejo de Europa. Desde ASTIC queremos expresar nuestra profunda frustración, pues tras décadas de duro trabajo para lograr una visibilidad política, económica y social, Bruselas se aleja cada vez más del devenir de nuestro sector.

A todo esto, se han sumado otros temas importantes como son, por un lado, la creciente falta de nuevos conductores que sufre el Sector, unas 10.000 nuevas incorporaciones sólo en España; y, por otro, la presión de la demagogia informativa pro-descarbonización de la economía que nos pone en el foco de varias modificaciones legislativas. No olvido tampoco la vorágine de la era digital.

Pese a estos vaivenes, nuestros conductores siguen cumpliendo en el asfalto todos los días como eslabón fundamental de la cadena logística y de las exportaciones españolas. Contribuimos todos a que el sector siga su tendencia positiva de crecimiento. Los innumerables obstáculos legislativos, burocráticos y económicos que nos encontramos dejan al descubierto la debilidad de una Europa malherida, en la que la ambición y los intereses entrecruzados entre países y sectores económicos siembra desconfianza e inseguridad jurídica en contra de la prosperidad de todos.



Tendencias Transporte por Carretera 2019

La década de la nueva revolución en el transporte de mercancías

La tecnología, las energías alternativas al gasóleo, la conectividad y la conducción autónoma se configuran como retos de futuro para un sector que se asoma a una década que se antoja plagada de innovación.

De un tiempo a esta parte, vienen cociéndose **toda una serie de cambios tecnológicos** que, uno junto a otro, junto a otro más, suman pequeñas piezas que van revolucionando las relaciones sociales y económicas.

Dentro de este ámbito, el transporte no podía permanecer ajeno. A los cambios tecnológicos que han ido introduciéndose desde comienzos de siglo en los motores de combustión y que han conseguido altas cotas de eficiencia y ahorro de combustible, vienen a sumarse la introducción de **energías alternativas** que buscan minimizar las emisiones contaminantes de los vehículos comerciales e industriales, con vistas a reducirlas prácticamente a cero.

A estas mejoras e innovaciones pura-

mente mecánicas se han venido a sumar otras relacionadas con **la gestión y mantenimiento de los vehículos** a través de sistemas telemáticos y, más recientemente, la aparición de vehículos con un grado cada vez mayor de autonomía.

Precisamente en este último ámbito, **la conducción en caravana, o 'platooning'**, parece destacar como una evolución y el paso previo antes de llegar a vehículos totalmente autónomos que, al decir de gran cantidad de expertos, no implicarán, sin embargo, la desaparición de la figura del conductor, de igual modo que los pi-

lotos automáticos de los aviones no han acabado con las tripulaciones de las aeronaves.

Todos estos cambios señalan el lugar al que se dirige el transporte y que tiene que ver, a largo plazo, con la **digitalización y el uso intensivo de la tecnología**.

De momento, y antes de que los camiones se conviertan en artefactos dirigidos por ordenadores, los vehículos tendrán que evolucionar en el control de los vehículos por voz y la **incorporación de nuevos elementos de conectividad**

(sigue en página 39)

“El transporte vivirá un proceso de transformación digital en la próxima década que va a modificar radicalmente tanto la operativa como el propio modelo de negocio.”



El transporte, agente de **bienestar** social

España es la primera potencia europea productora hortofrutícola, destinada no solo al consumo nacional sino también al europeo y a otros continentes. Los datos de capacidad de carga publicados por el ministerio de Fomento sitúan la oferta de transporte de mercancías en niveles similares a los que se registraban al comienzo de 2004.

Para mantener su posición de liderazgo como país productor, es preciso contar con una oferta de transporte al mismo nivel, como lo demuestra el hecho de que España tenga las principales flotas de transporte frigorífico, para atender a los mercados europeos.

Seguimos teniendo mucho mercado internacional, con índices muy positivos tanto de comportamiento de mercado como de acceso al crédito para nuestro Sector. Aspectos esenciales para que la inversión en recursos materiales y humanos tengan su reflejo en una productividad y rentabilidad objeto de nuestro saber hacer.

Hasta aquí se constata una vez más el papel fundamental que le toca al transporte. A pesar del reconocimiento de las empresas del sector, es preciso afrontar las amenazas que se presentan.

Por eso, tanto los cargadores como el regulador deben tomar decisiones que salvaguarden un sector tan importante como es el del transporte.

Los cargadores, si no disponen de transporte efectivo propio, es porque hay una idiosincrasia difícil alrededor del mismo que no quieren acometer. De ahí que lo contraten vinculando a una serie de condiciones que muchas veces son perjudiciales para la empresa transportista.

Sin ello, los destinatarios finales no les conocerían. Por ello, deberían sentarse en una mesa de igual a igual, preocuparse por lo que necesitan y brindarse a colaborar hasta la entrega de las mercancías en destino. Todo ello generaría una atmósfera de confianza para ambas partes que garantizaría éxito para ambas en el objetivo que las une.

Y tanto o más responsable de la viabilidad del posicionamiento del transporte español es responsabilidad de la Administración, que es quien regula y ordena el mercado, y quien vigilan su cumplimiento para evitar la competencia desleal, un mal endémico que perjudica al propio sector.

“Tanto los cargadores como el regulador deben tomar decisiones que salvaguarden un sector tan importante como es el del transporte”.

Un agravio corporativo con nuestros competidores europeos es el modelo social del sector y de nuestras empresas, con los 52 convenios colectivos que regulan las relaciones laborales del transporte. El modelo de regulaciones laborales en España es inédito en Europa, por lo que se debe tender a que parte social y parte económica se pongan de acuerdo en unas reglas del juego por especialidades, con diferencias notables entre las mismas.

En el subsector frigorífico, ATFRIE y UGT tomamos la decisión por convencimiento de aplicar el lema “a igual trabajo, igual salario”, y si se suma el otro sindicato mayoritario, logremos una actualización jurídica especializada desde un carácter extraestatutario a uno obligatorio para todos los que formamos parte del mismo.

Tampoco es correcta la imposición al conductor profesional de las labores de carga y descarga dentro de un contrato de transporte, cuando son tareas responsabilidad del origen y del destino. O el intercambio de palets, que impide transportar una tonelada más de mercancías, y supone un riesgo para la salud de los alimentos y del propio consumidor.

En el plano internacional, preocupa la quiebra de la libre circulación de mercancías en el tránsito por Francia. Por eso, es preciso el cumplimiento escrupuloso de las reglas del juego, tanto a nivel nacional y comunitario. La competencia desleal que existe de empresas extranjeras de transporte pesado de mercancías por carretera, con ofertas temerarias de transporte o el incumplimiento del cabotaje, son otros problemas a los que debe enfrentarse el transporte efectivo por carretera.

El sector español del transporte a temperatura dirigida realiza una aportación decisiva para que los productos que se producen en España, que se consumen en España y que se exportan desde España, sigan generando valor. Por todo ello, exigimos una vigilancia constante que se plasme en un mayor cuidado y protección del valor fundamental que representa el transporte español de mercancías por carretera.

que faciliten la labor del conductor, algo en lo que diferentes fabricantes ya están trabajando.

Todas las marcas están ofreciendo **ecosistemas de gestión, análisis de datos y mantenimiento telemático** que ofrecen la posibilidad de realizar una gestión avanzada de flotas, algo que, a todas luces, no puede sustituir de ninguna manera la labor que realiza un buen departamento de tráfico, pero puede ayudar a aliviar la tensión que vive esta área, mientras que, al mismo tiempo, le permite tomar decisiones con mayor agilidad y con mayor posibilidad de acierto, algo que es de crucial importancia en momentos de crisis.

Lejos de suponer un coste, todos estos ecosistemas ofrecen ventajas a la hora de programar los mantenimientos de los equipos o generar alertas ante cualquier mal funcionamiento, antes de que una avería menor se convierta en un problema mecánico que implique la paralización de un vehículo, y la consiguiente pérdida de rentabilidad del camión.

De igual modo, el transporte también va dando importantes pasos adelante en la **gestión electrónica de toda la documentación** que acompaña a las mercancías en los viajes y que supondrá una menor carga administrativa.

Así mismo, también se estima que los

camiones se convertirán en **auténticos generadores de datos para el análisis** gracias a la incorporación de nuevos sensores que permitirán medir todos los parámetros en relación con el propio vehículo, su carga e incluso los modelos de conducción, con el fin de buscar la mayor eficiencia, el ahorro de combustible y garantizar que los equipos cuenten con una buena vida útil.

Esta tendencia a incorporar sensores transformará a los vehículos de transporte de mercancías en **herramientas que van a aportar una gran cantidad de información** de gran valor para la gestión logística, algo que ya están empezando a explotar algunas empresas de transporte.

En este mismo sentido, desde hace tiempo, los propios transportistas vienen observando que los camiones se han ido convirtiendo progresivamente en algo así como **almacenes rodantes**, hecho que también se ha ido extendiendo a los vehículos ligeros de reparto.

Lejos de desaparecer, esta tendencia parece que va a acrecentarse debido en gran parte al **auge del comercio electrónico** y a los cambios que se están produciendo en los hábitos de consumo.

Hace unos años, la **contratación electrónica** no era tenida en consideración por el sector. Sin embargo, y pese a que

siguen existiendo reticencias a las que no les falta razón en ciertas ocasiones, las bolsas de cargas se han asentado actores consolidados que, más allá de una visión negativa, han aportado eficiencia a la hora de poner en contacto a los transportistas con nuevos clientes, algo que es especialmente importante para autónomos que no cuentan con el tiempo disponible para hacer labor co-

2020

SERA LA DÉCADA DEL CAMBIO
hacia la digitalización
en el transporte.

mercial y que de este modo, y gracias a su buen hacer en un primer servicio, pueden darse a conocer.

En definitiva, la tecnología está **llamando con insistencia** a la puerta del transporte. Ya ha ido entrando poco a poco, pero los avances que se van conociendo poco a poco anticipan una década en la que el sector va a vivir una fuerte transformación marcada por un imparable proceso de digitalización. □



Paso a paso, la conducción autónoma se irá convirtiendo en una opción real para complementar el trabajo de los conductores.



El dumping social y las **empresas buzón**, la gran lacra del transporte español y europeo

La crisis económica que sufrió España entre el año 2008 y 2014 supuso la desaparición de casi 30.000 empresas transportistas, momento que fue aprovechado por grandes empresarios de transporte español

para deslocalizarse fuera de España y establecer filiales en países del Este de Europa para poder competir en mejores condiciones en España por sus menores costes de explotación. Ello ha ocasionado un impacto muy negativo para el tejido empresarial de transporte español por la actuación insolidaria y “poco patriótica” que llevan a cabo estos empresarios deslocalizando sus empresas en los países del Este de Europa, trasladando allí sus camiones para su rematriculación, y consecuentemente despidiendo a sus conductores en España y contratado a conductores en dichos países, a los únicos efectos de aprovecharse de los menores costes fiscales y laborales (hasta 8 veces inferior a los de España), para de este modo poder competir en mejores condiciones en el mercado español de transporte nacional e internacional en el que siguen operando. Ello trae además como consecuencia un grave perjuicio a las arcas públicas españolas, al no tributar las actividades realizadas con sus camiones en nuestro país por sus empresas deslocalizadas, ni las cotizaciones laborales de sus conductores al estar dados de alta en dichos países pese a trabajar aquí.

En la situación actual de crecimiento anual de la presencia de flotas extranjeras de los países del Este en el transporte español (supone ya casi una tercera parte del transporte internacional con origen o destino en España), sin que exista control alguno sobre las mismas, se hace necesario promover las modificaciones legislativas necesarias para que el control de las empresas deslocalizadas que pretenden operar en España se realice

“La presencia de flotas extranjeras de los países del Este en el transporte español supone ya casi una tercera parte del transporte internacional con origen o destino en España”.

desde el primer día en que acceden a nuestro país, rechazando en consecuencia la posición defendida por algunas organizaciones nacionales que representan a grandes empresas de transporte de establecer a nivel europeo un periodo de días en el que las empresas extranjeras podrían operar en cualquier Estado “fuera de control”, ya que ello supondría perpetuar en el mercado español del transporte por carretera la situación de competencia desleal por el dumping social que ejercen las empresas deslocalizadas.

Así, a diferencia de España, en la mayoría de los países de nuestro entorno (Francia, Italia, Alemania, Austria, Holanda, Bélgica, entre otros.) para combatir dicha situación, transpusieron en su día a su ordenamiento interno la Directiva europea sobre desplazamiento de los trabajadores, exigiendo que los trabajadores procedentes de empresas extranjeras cumplieran con el salario mínimo establecido en el país de acogida y obligando a la empresa a notificar previamente el desplazamiento al país de acogida, sea cual sea la duración del mismo, tal y como prevé la citada Directiva. Ello ha permitido un mejor control en dichos países de las empresas transportistas deslocalizadas y en consecuencia una disminución de la competencia desleal que sufren sus empresas transportistas nacionales. Por ello, desde FENANDISMER venimos insistiendo en la necesidad de adoptar una regulación similar en nuestro ordenamiento jurídico que nos permita defendernos mejor de la competencia desleal y abusiva que en la actualidad soportamos los transportistas españoles.



España y Portugal movieron más de 4,9 millones de cargas en 2018

Los resultados del año pasado, con un aumento del 32% respecto de 2017 remarcaban que cada año se mueven más mercancías por carretera en la península ibérica

Dejamos atrás un 2018 en el que el transporte ha tenido encima de la mesa **varios retos** que resolver.

A juzgar por cómo han evolucionado las cosas, podemos decir que todos y cada uno de esos retos siguen siendo una **asignatura pendiente** para un sector que se asoma a un inminente proceso de digitalización un busca de **un mejor aprovechamiento de las nuevas tecnologías**

que le permita ganar eficiencia y competitividad, al tiempo que reducir algunas de las ineficiencias que lastran su evolución desde hace tiempo.

Sin embargo, hay un hecho que es innegable: en la península ibérica **cada año se mueven más cargas**. De acuerdo con la actividad realizada a través de Wtransnet, durante el 2018 se ofertaron 4.933.369 millones de cargas con destino y/o origen la Península Ibérica, un

32% más que el año anterior.

De este modo, el **2019 se presenta prometedor** en cuanto al flujo de mercancías, sobre todo a nivel internacional, pese a que las previsiones económicas para Europa parecen haberse ido ajustando a la baja. No en vano, Wtransnet se ha integrado a la red de networking de transporte más grande de Europa, el

(sigue en página 43)

RESUMEN OFERTAS CARGAS CON ORIGEN O DESTINO PENÍNSULA IBÉRICA

CARGAS	2017	2018	VARIACIÓN	CUOTA
Export	452.588	622.261	37%	12%
Import	753.271	1.079.645	43%	22%
Nacional	2.518.429	3.231.463	28%	66%
TOTAL	3.724.288	4.933.369	32%	100%

(Según datos de WTransnet)



El fraude en el transporte a través de las cooperativas de trabajo asociado

El año que ahora ha finalizado, ha abierto nuevas expectativas en la lucha contra el principal problema que acecha al transporte, la lucha contra el fraude y la competencia desleal en nuestro sector, un

fraude que se disfraza con apariencia de legalidad pero que en gran medida confluye a través de la figura de las cooperativas de trabajo asociado, una figura que puede ser utilizada para la comisión de fraudes relacionados sobre todo con la cuestión laboral, la legislación de transportes y así mismo relacionado con cuestiones fiscales.

Desde Fetransa hemos detectado al menos tres tipologías de fraude relacionado con la figura de las cooperativas de trabajo asociado, el relacionado con aquellas cooperativas vinculadas a uno o varios flotistas, con el objetivo de generar falsos autónomos para competir con menores costes laborales y sociales; están las que hacen una cesión fraudulenta de la autorización de transportes y por último, aquellas cuyos socios tributan por el régimen de módulos.

Es cierto que se han comenzado a tomar medidas desde los Planes de Inspección, e incluso que se han iniciado procesos sancionadores en algunos de los casos más evidentes, pero también es cierto que atajar de raíz el problema del fraude en el transporte supone, no sólo coordinar los planes de Inspección de las administraciones implicadas; comunidades autónomas y los ministerios de Fomento, Trabajo y Hacienda, sino también, legislar para evitar situaciones en las que este tipo

“Mientras no seamos capaces de actuar, de manera conjunta, a través de los planes de inspección y desde la normativa, el sector irá precarizando sus condiciones laborales”.

de figuras, encuentren recovecos por los que seguir aportando al transporte, un veneno que va matando de manera lenta pero constante a un sector ya castigado suficientemente por motivos diversos.

Y esta legislación, que contempla en el nuevo ROTT, un endurecimiento de las condiciones de acceso a la profesión, precisamente a través del requisito de la capacitación, deja de lado y omite, el control sobre estas fuentes de fraude, abriendo la puerta a convertirse en un coladero que permita la generación de trabajadores absolutamente precarizados y sin apenas derechos.

En definitiva, mientras no seamos capaces de actuar, de manera conjunta, a través de los planes de inspección y desde la normativa, el sector irá precarizando sus condiciones laborales hasta el punto de hacerse inviable por sus costes asociados y su limitación de beneficios.

En mi opinión, resulta contradictorio elevar el requisito de la capacitación, exigiendo el bachiller como condición previa para poder presentarse al examen a quien pretenda acceder al sector, mientras se deja la puerta abierta a través de esta figura, tan controvertida, sin ninguna exigencia en cuanto a la formación, lo que podría provocar la “Uberización” del transporte de mercancías en los próximos años.

Grupo Alpega, con las bolsas de cargas Teleroute y 123Cargo en su portfolio.

De hecho, ya durante el ejercicio anterior, **el 34% de cargas ofertadas correspondieron a intercambios comerciales** con el resto de Europa, mayoritariamente de importación (22%), que en comparación con 2017 ha experimentado un crecimiento del 43%.

Francia, Italia y Alemania fueron los principales países de origen de las mercancías que se ofertaron en Wtransnet con destino España y Portugal, aglutinando más del 80% de ofertas de cargas de vuelta a casa.

Exportación

En cuanto a la exportación, que actualmente representa un 12% de las cargas totales que se ofertan en la bolsa, también mostró una actividad extraordinaria con un 37% más de actividad. Un crecimiento liderado por **Francia, el principal país importador de productos españoles, que ofertó un 35% más de cargas**, Holanda (+67%), Reino Unido (+56%) y Polonia (+55%).

Echándole un vistazo al mercado nacional, las ofertas con origen y destino la Península Ibérica, éste volvió a presentar un crecimiento inusual para un mercado maduro, con **un 28% más de actividad**.

El 2018 fue un año especialmente bueno para Portugal, cuyos números son todos positivos. Creció el transporte interior con un **aumento de las ofertas de cargas con origen y destino el país luso** de 45% y los intercambios comerciales con España. Las ofertas de cargas con origen España y destino Portugal crecieron un 47% durante el ejercicio anterior, mientras que España acumuló un 55% más de ofertas de cargas provenientes del país vecino.

Sin embargo, pese a que los números son alentadores, **el transporte de mercancías por carretera todavía no es todo lo eficiente que debería**, ya que a diario siguen circulando camiones vacíos por

OFERTAS DE CARGAS DE IMPORTACIÓN				
PAÍS ORIGEN	2017	2018	VARIACIÓN	CUOTA
Francia	334.163	505.933	51%	47%
Italia	155.854	210.766	35%	20%
Alemania	130.361	175.093	34%	16%
Holanda	45.955	68.138	48%	6%
Bélgica	41.003	56.966	39%	5%
Reino Unido	14.287	19.896	39%	2%
Austria	9.588	11.593	21%	1%
República Checa	3.830	6.625	73%	1%
Polonia	4.254	6.598	55%	1%
Suiza	2.472	3.187	29%	0%
SUBOTAL	11.504	14.850	29%	1%
TOTAL	753.271	1.079.645	43%	100%

(Según datos de WTransnet)

“**Francia, Italia y Alemania fueron los principales países de origen de las mercancías que se ofertaron en Wtransnet con destino España y Portugal, con más del 80% de las ofertas de cargas de vuelta a casa**”

nuestras carreteras, una tendencia que indica a las claras que el sector tiene aún mucho que **mejorar en cuanto a eficiencia en la ocupación de los vehículos**, con el fin de reducir los kilómetros en vacío, algo que, en opinión de muchos empresarios, constituye una de las principales

sangrías para las empresas del sector.

De ahí que el 2019 se presente como una oportunidad de seguir ampliando la red de colaboración **para un transporte ibérico más eficiente y con mayor proyección**, tal y como comenta Verónica Rodríguez de Wtransnet; “**el reto a corto plazo es integrar la operativa de Wtransnet dentro del ecosistema de las otras bolsas del grupo (Teleroute, 123Cargo). Para ello, con el objetivo de proporcionar a nuestros clientes un mayor valor, el Grupo Alpega tiene la intención de continuar invirtiendo en productos innovadores relacionados con las bolsas de cargas, agregando nuevas funcionalidades que permitan una mayor eficiencia en la operativa diaria**”.

OFERTAS DE CARGAS DE EXPORTACIÓN				
PAÍS ORIGEN	2017	2018	VARIACIÓN	CUOTA
Francia	282.375	381.904	35%	78%
Alemania	51.428	70.610	37%	11%
Italia	44.961	60.112	34%	10%
Reino Unido	15.687	24.457	56%	4%
Holanda	14.508	24.230	67%	4%
Bélgica	15.688	21.168	35%	3%
Polonia	4.754	7.347	55%	1%
Suiza	4.183	5.806	39%	1%
Austria	2.810	3.882	38%	1%
Rep. Checa	2.146	3.132	46%	1%
SUBOTAL	14.048	19.613	40%	3%
TOTAL	452.588	622.261	37%	100%

(Según datos de WTransnet)



El **diálogo** entre cargadores y transportistas

Durante el 2018 los cargadores hicimos un último esfuerzo para prorrogar una negociación con los transportistas que ya estaba agotada. La ausencia de la administración en el proceso y la desconfianza del transporte como bandera impidieron ir más allá.

A finales del año pasado el sector del transporte pareció darse cuenta de que mientras culpaba a los cargadores de su escasa rentabilidad empresarial, les iban incrementando la carga fiscal, mientras se oponían a los tenders, se iban sumando los desvíos a las autopistas, mientras pedían una reducción de los tiempos de espera, se alargaban las colas en las fronteras, y se despertaron una mañana pensando que tal vez el cargador no era el culpable de todos sus males.

El 2019 ha comenzado con la resaca que ha traído el conjunto de demandas del transporte bajo la amenaza de un paro patronal, y con una situación política que supone un nuevo freno a cualquier modificación legislativa y, entre otras, la relacionada con las masas y dimensiones de los vehículos.

Pero en este escenario, bastante desfavorable para un entendimiento entre cargadores y transportistas, se ha sembrado la semilla a partir de la cual deberá necesariamente crecer un acuerdo que dé respuesta a la necesidad de reducir las emisiones mediante el uso más eficiente de los medios de transporte.

Hay que empezar a pensar en grande, que las 44 tn no son un capricho de los cargadores sino una medida imprescindible para asegurar la sostenibilidad y frenar

“Las 44 toneladas no son un capricho de los cargadores sino una medida prescindible para asegurar la sostenibilidad y frenar el cambio climático”.

el cambio climático, ayudando al cumplimiento de los compromisos adquiridos por nuestro país en la cumbre de París. Es la única medida que, con un coste nulo, proporciona una reducción considerable de las emisiones, facilitando una transición ecológica más fluida para el sector del transporte de mercancías.

En 2019 se debe plantear un diálogo en el que, sobre la base de la sostenibilidad, seamos más flexibles y nos reconozcamos como interlocutores en un espacio de trabajo en el que hay una cosa que todos tenemos en común: si cargamos más y transportamos más en un mismo vehículo, gana el medioambiente.

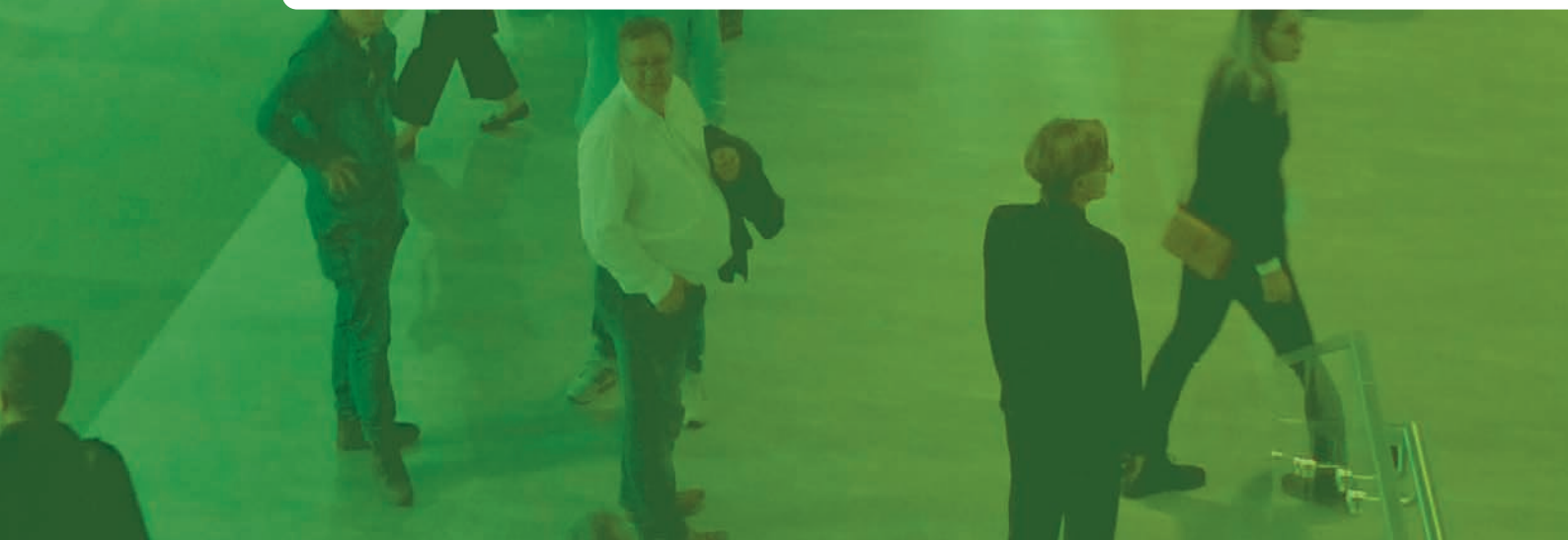
El reto para 2019 es que, tanto cargadores como transportistas, sin complejos ni posturas de fuerza, sin grandilocuencias ni escenificaciones, hagamos un ejercicio de responsabilidad. Debemos ser capaces no ya de retomar las negociaciones, sino de mantener una comunicación fluida entre empresas y asociaciones que permita descubrir que aquello que nos une es mayor que lo que nos separa. Hay que trabajar por un futuro común en el que la actividad del transporte de mercancías sea atractiva para los conductores, rentable para las empresas de transporte, eficiente para los cargadores y responsable con el medioambiente.

Tendencias para 2019 en la

Industria del transporte por carretera



La industria del transporte por carretera afronta una época de fuertes cambios tecnológicos que afectan a las fuentes de energía y a la conectividad de los vehículos, tras un 2018 de transición, marcado por la debilidad del mercado español y el lanzamiento de nuevos modelos.





Los fabricantes de vehículos industriales se preparan para la digitalización

El pasado 2018 ha sido un año de novedades en diferentes segmentos de vehículos comerciales e industriales que se han centrado en modelos eléctricos, principalmente dentro de los segmentos de furgonetas y distribución regional, así como en conectividad.

La industria de automoción vive tiempos de cambio que afectan no solo al propio diseño de los **vehículos comerciales e industriales**, sino que, además, también se extiende al modelo de negocio, más allá incluso de las opciones energéticas en su intento de afrontar el uso de combustibles fósiles.

Los principales fabricantes han iniciado procesos con los que quieren pasar de ser proveedores de vehículos comerciales e industriales a **suministrar soluciones de movilidad sostenible**, en una transformación radical para un sector que inicia la transformación de ser una industria a proveedor de servicios.

En este sentido, la **feria IAA de Hannover**, la cita más importante para la industria del vehículo comercial e industrial a nivel europeo, ha evidenciado el momento de transición hacia un nuevo pa-

radigma, en el que los vehículos empezarán a diferenciarse por el tratamiento y utilización de **los datos que genera el movimiento de mercancía a lo largo de la cadena de suministro**.

En paralelo con este proceso, los fabricantes de vehículos comerciales e industriales vienen realizando denodados esfuerzos por hacer frente a la **descarbonización del transporte**, ante la presión tanto de los propios transportistas, como de sus clientes, que piden servicios medioambientalmente respetuosos y capaces de cumplir las exigencias de sus nuevas políticas de RSC.

Por lo que respecta al uso de energías

alternativas, con **el gas natural ya consolidado como una alternativa real** para el transporte de larga distancia, a la vista de su evolución en cuanto a prestaciones y potencia en los últimos años, las novedades de la última edición de la IAA se han centrado en **nuevos modelos eléctricos para servicios de distribución y transporte regional**.

La electrificación, ¿alternativa eficaz?

Paso a paso, la **electrificación** va aportando mejoras tecnológicas que permiten pensar que en la década de 2020

“Los fabricantes quieren pasar de ser proveedores de vehículos comerciales e industriales a suministrar soluciones de movilidad sostenible, en el tránsito de industria a proveedor de servicios.”



Prácticamente todos los fabricantes están trabajando en proyectos de electrificación.

con un nuevo panel integrado por tres pantallas de alta resolución, que sustituyen a los tradicionales relojes del salpicadero, con el fin de enriquecer la experiencia de pilotaje y aportar información pertinente en todo momento para los profesionales del volante.

Por lo que respecta a otros vehículos eléctricos, DAF también presentaba su **DAF CF Electric**, una tractora 4x2 desarrollada para aplicaciones de distribución de hasta 40 toneladas en áreas urbanas, que **utiliza tecnología E-Power de VDL** para una operación completamente eléctrica con un motor eléctrico de 210 kW y una autonomía de unos 100 kilómetros.

Scania presentó en Hannover un **nuevo camión híbrido enchufable con un motor de 320 CV**, equipado con una cabina de la serie L, con una autonomía en funcionamiento exclusivamente eléctrico de 10 kilómetros, lo que, según los cálculos del fabricante, permitiría reducir las emisiones contaminantes de estos vehículos en hasta un 92%.

De igual modo, **MAN Truck & Bus también ha dado a conocer el CitE**, un concept truck eléctrico que se caracteriza por su diseño ergonómico de acceso bajo y por el suelo plano de la cabina del conductor que se ha desarrollado en 18 meses y es apto para reparto en zonas urbanas.

podría dar un paso de gigante para convertirse en una alternativa eficaz para los servicios de medio y corto radio.

Un aspecto que también ofrece un amplio campo de evolución es la **conducción autónoma**, algo que pese a parecer mera ciencia ficción está más cerca de lo que pueda parecer.

Al respecto, Mercedes Benz ya ha presentado su **nuevo Actros, un modelo que ya incorpora el 'Active Drive Assist' (ADA)**, el primer sistema de asistencia a la conducción parcialmente automatizado del mundo en un camión producido en serie.

Además, el vehículo también incorpora

hasta 60 innovaciones tecnológicas, una cabina multimedia que se asemeja a los habitáculos de los coches de alta gama y que busca unos mandos más intuitivos.,

100%

ELECTRICO

es lo que prometen los fabricantes en el horizonte de la próxima década.



La Iveco Daily 'Blue Power' utiliza GNC como combustible y monta el cambio automático Hi-Matic de 8 velocidades.



Señales de cambio en el sector de los **semirremolques** en 2019

La previsión para los próximos meses, en lo que al sector de los semirremolques se refiere, es buena. Se va a mantener el nivel de los 13.000 vehículos anuales, lo que permitirá consolidar así cinco años consecutivos de fabricación muy estable.

No obstante, en este momento al inicio del ejercicio, no es fácil hacer un avance mucho más detallado del mercado de semirremolques, porque estamos viendo señales de un cambio de ciclo. Aunque a simple vista, la economía parece que simplemente se desacelera, hay datos en el sector industrial que señalan a algo más importante que el mero hecho de dejar de crecer.

En el último trimestre de 2018 hubo un descenso en la producción industrial, que sumado al del tercer trimestre, marcan una recesión en el sector de fabricación. Sin embargo, el desajuste temporal actual es que el consumo crece, los servicios se estancan y la industria baja. Esto anuncia un cambio de ciclo, del que no sabemos ni magnitud ni duración, pero que hace anticipar un año 2019 inestable, en la medida en que la tendencia industrial se contagie a los servicios, al consumo y a la confianza.

Según los datos del INE, la producción ha caído un -6,2% interanual, en diciembre los bienes de equipo cayeron un -5,7%, los bienes intermedios un -4,3% y la inversión en maquinaria un -1,5%.

La consecuencia de todo ello es que en los primeros meses del año se ha invertido la tendencia del año pasado. Aumentan los vehículos destinados a producto final para seguir alimentando un consumo todavía fuerte, mientras que los vehículos más sensibles al transporte de materias primas o productos industriales bajan más de lo esperado. Llevamos dos meses en los que se frena el crecimiento de vehículos especializados, como los basculantes o las cisternas, que llevaban un año de subidas, o baja la carga general y los contenedores. Por el contrario, están en

“En el último trimestre de 2018 ha descendido la producción industrial, que sumado al del tercer trimestre, marcan una recesión en el sector de la fabricación”.

positivo el frigorífico y la paquetería, que venían de un reajuste importante después de varios años espectaculares.

En el largo periodo de recuperación tras la última crisis, hemos vivido de la compra atrasada por la crisis de bienes de consumo duraderos, del aumento de productividad por bajada de costes y de una fuerte exportación. Ahora esta tendencia se está frenando, con tendencia a invertirse durante unos meses.

La diferencia de este cambio de ciclo con los anteriores es muy importante para nuestro sector. En otros momentos se llegaba a un agotamiento de la demanda después de meses o años con un mercado inflado por encima de nuestras posibilidades. Pero en este momento, estamos con un mercado totalmente dimensionado, muy racional e incluso algo por debajo de nuestras posibilidades teniendo en cuenta el parque y los kilómetros/tonelada transportados.

Esto significa que el cambio de ciclo no va a afectar tanto a la compra de remolques y semirremolques. Se va a dejar de crecer, se va a estancar el nivel de matriculaciones, van a bajar puntualmente algunos tipos, pero no se van a ver descensos mucho más importantes.

En definitiva, podemos decir que el sector del transporte ha aprendido mucho en estos años, y que tiene una madurez que le va a hacer sobrellevar un inminente cambio de ciclo sin grandes consecuencias. Por ello, a pesar de los datos macro, nuestra previsión es de un año estable, con ligeras bajadas y tendencia a repetir las cifras del año pasado, bastante bueno para los indicadores económicos que se están empezando a conocer.

Esta misma marca ha llevado a cabo las primeras pruebas con su nuevo camión **MAN TGM 26.360E totalmente eléctrico** tanto en Austria como España, un prototipo basado en la serie TGM de 26 toneladas y configuración 6x2 del fabricante alemán, para distribución urbana”.

En este sentido, en Hannover, Renault Trucks ha presentado en exclusiva su **nueva gama 100 % eléctrica Z.E.**, focalizada en camiones destinados a un uso urbano, como el Renault Master Z.E. y el Renault Trucks D Wide Z.E. equipado con un volquete para la recogida de basuras.

Llega la conectividad a los vehículos comerciales

Entre las furgonetas, las opciones de conectividad alcanzan su punto álgido, ya que los fabricantes se están centrando en **diseñar ecosistemas que permitan integrar la actividad de cada vehículo** con la gestión de flotas a distancia y centralizar todas las comunicaciones que realicen los ocupantes a través de consolas cada vez más ricas.

A este respecto, **Mercedez ya ha lanzado al mercado la versión eléctrica de su Vito**, con una batería de 41 kWh proporciona una autonomía de 150 kilómetros y puede recargarse por completo en seis horas.

Durante este 2019 se espera que también llegue **la versión eléctrica de la Sprinter**, la nueva eSprinter, un modelo



La nueva generación de la Sprinter de Mercedes llegaba al mercado español en 2018.

“La electrificación en la década de 2020 podría dar un paso de gigante para convertirse en una alternativa eficaz para los servicios de corto y medio radio.”

de techo alto que supondrá un nuevo paso adelante en el proceso de electrificación de Mercedes especialmente **en el segmento de vehículos de distribución de mayor capacidad**, y que contará con un espacio de carga de 10,5 m³ y con unas baterías que le otorgarán una **autonomía de entre 110 y 150 kilómetros**.

En paralelo, también MAN anunció el año pasado que empezará la producción de su **eTGE, la versión eléctrica de su furgoneta TGE**, un modelo incorpora una batería de larga vida útil con una autonomía de hasta 160 kilómetros y una capacidad de carga útil que oscila, según la versión, entre los 950 y los 1.750 kilogramos.

Por su parte, **Maxus** ha lanzado cuatro variantes de su nueva gama de furgonetas eléctricas EV80 de cero emisiones, equipadas con el mismo tren de potencia enchufable y **con batería de iones de litio LifePo4 de 56 kWh**, que proporciona a las furgonetas una autonomía de hasta 200 kilómetros y un tiempo de carga de solo dos horas.

Nissan ha presentado oficialmente la **nueva e-NV200, la segunda generación de esta furgoneta eléctrica** que ahora cuenta con una batería de 40kWh y una autonomía de 275 kilómetros con una sola carga, con el fin de adaptarse mejor a los **servicios sostenibles de reparto de mercancías** de última milla. □



MAN elegía España para realizar las primeras pruebas en condiciones reales con su TGM 26.360E totalmente eléctrico.



El mercado español de vehículos industriales comienza a flojear

Con matriculaciones a la baja, también se ha resentido la fabricación de vehículos comerciales e industriales en España. Al tiempo, durante el pasado 2018 han crecido tanto las matriculaciones de unidades en renting como la compra de usados.

El mercado de vehículos industriales en España se ha reducido un 2,8% en 2018, hasta alcanzar un volumen anual de **24.708 camiones matriculados**, según los datos registrados por Aniacam.

Según las estadísticas, pese al comportamiento desigual de cada segmento, la caída en las matriculaciones de vehículos industriales registrada el año pasado se debe de manera casi exclusiva al **mal comportamiento de los pesados** y, más concretamente, de las tractoras.

Por segmentos, los **camiones ligeros** presentan un descenso del 5,9%, lo que se traduce en 1.103 unidades. Mercedes ocupa la primera posición en este segmento, con 466 unidades matriculadas en el mes y un 42,25% de cuota de mercado.

En cuanto a los **camiones medios**, las

matriculaciones han aumentado un 6,5%, hasta las 3.440 unidades. Iveco, con 1.519 unidades y un 44,16% de cuota, sigue dominando las matriculaciones.

Los **vehículos pesados de más de 16 toneladas** han experimentado una caída del 4,1%, al matricularse 20.165 unidades. En este segmento, destacan los rígidos de obra, que han aumentado un 77,6% hasta las 1.005 unidades. MAN, con 264 unidades matriculadas y un 26,27% de cuota, ocupa la primera posición.

Por su parte, las matriculaciones de **rígidos de carretera** se han incrementado

en un 12,7%, llegando a 3.486 unidades. Renault Trucks, con 825 vehículos y un 23,67 % de cuota de mercado, es el primer fabricante en este segmento.

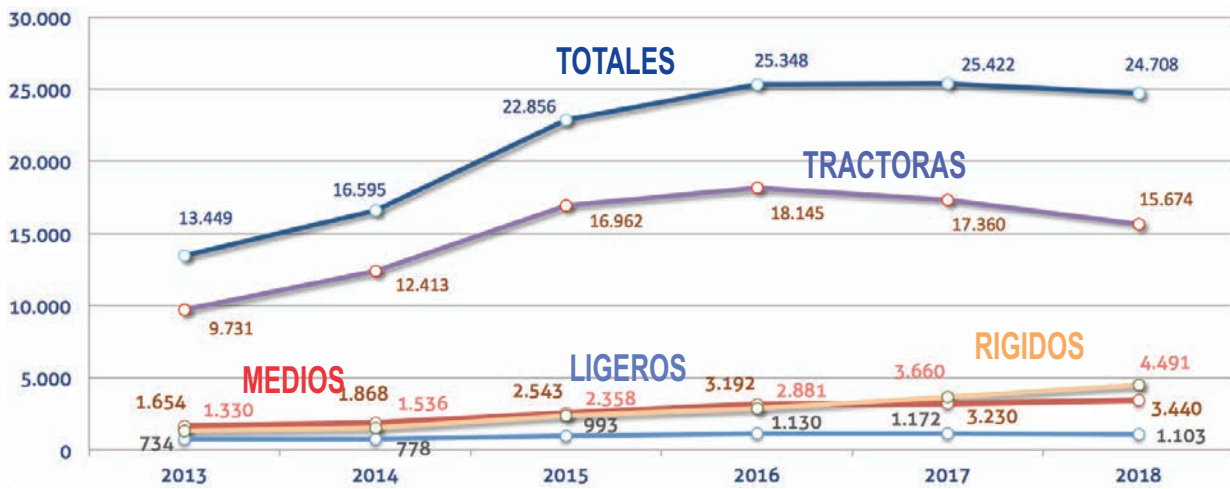
En lo que respecta a las matriculaciones de **tractoras**, han descendido un 9,7% hasta las 15.674 unidades, situándose Scania en primer lugar con 2.834 unidades y un 18,08% de cuota de mercado.

Caída del mercado español de VI

Pese a que en cuestión de volúmenes de carga transportada, 2018 ha sido un buen año para el transporte español, con

“La mala evolución del segmento de vehículos industriales y de las tractoras en particular, ha lastrado el mercado español de vehículos industriales en 2018.”

MATRICULACIONES DE CAMIONES POR SEGMENTOS 2013 - 2018



Fuente: ANIACAM

un aumento de las toneladas transportadas de un 4,65%, **que no se ha trasladado a los precios**, que solo han crecido un 1,62% el año pasado y con una evidente tendencia a la baja durante los últimos tres meses del ejercicio.

Esta diferencia explicaría, en gran medida, el hecho de que las empresas de transporte hayan optado mayormente por **recuperar márgenes antes que por invertir en aumentar y renovar flota**, tras unos años de grave crisis, toda vez que, según el INE, la cifra de negocio del segmento de transporte de mercancías por carretera en 2018 ha crecido un 5%.

Además, otro factor que también explica el descenso en las matriculaciones de vehículos industriales en 2018 es el del **número de empresas** de transporte de mercancías por carretera existentes en el país que ha ido **descendiendo paulatinamente**, lo que se ha trasladado a la venta de camiones.

Al respecto, Fomento contabilizaba en diciembre **5.503 empresas de transporte público menos que durante el último mes de 2017** y 2.298 sociedades mercantiles de transporte público de mercancías en vehículos pesados menos que en diciembre de 2017. En el **transporte ligero**, la caída es mayor, con 3.205 empresas registradas menos que un año antes.

Al mismo tiempo, durante 2018 han aumentado las **empresas de transporte privado de mercancías** que, por lo gene-

ral, cuentan con flotas más antiguas que las empresas de transporte público.

La producción española de VI también cae

De igual modo, el mal comportamiento del mercado español de vehículos industriales ha tenido su reflejo en la **producción y exportación** de las plantas españolas.

Según Anfac, en 2018 salieron de las

relación a 2017, hasta sumar una producción anual de 37.003 unidades.

Nueva edad de oro para los usados

Frente a las caídas registradas en el mercado de vehículos industriales nuevos, **el VO ha vivido en 2018 un renovado esplendor**, que también ha tenido su reflejo en diferentes iniciativas de los fabricantes, con atractivas ofertas, garantías y servicios de postventa y financiación.

“La caída en la fabricación de tractoras en 2018 ha repercutido en el descenso de la producción de vehículos industriales en las plantas españolas.”

plantas españolas **552.169 vehículos industriales**, un 0,84% menos que en 2017. Este descenso se ha debido fundamentalmente a la caída en un 54,07% en las **tractoras**, hasta 7.616 unidades, así como al descenso en la producción de pesados que, con un total anual de 10.879 unidades, ha caído un 0,83% con respecto a 2017.

De igual modo, la fabricación de **furgones** también se ha resentido un 3,87% el año pasado con un total de 228.668 unidades. En sentido contrario, la fabricación de **comerciales ligeros** ascendió un 4,14% el año pasado, hasta las 268.003 unidades. Y por último, la fabricación de **industriales ligeros** creció un 8,6% con

Muchas marcas han conseguido **darle una segunda vida a un gran volumen de unidades** que se devolvían como consecuencia de pactos de recompra, una práctica que parece en franco retroceso, salvo en ciertas operaciones con fuertes garantías.

Debido a la incertidumbre actual sobre la energía que alimentará a los camiones en el medio plazo, el canal de usados se configura como una **opción que cada vez transportistas** tienen en cuenta para adquirir unidades que puedan rentabilizar cuanto antes, a la espera de las certezas a la hora de comprar vehículos más eficien-

(sigue en página 53)



El futuro del transporte de mercancías por **ferrocarril** en España

La primera Directiva sobre Liberalización Ferroviaria es de 1991. En España, que perdió 14 años hasta enero de 2005, no se separó la infraestructura (Adif) de la operativa (Renfe Operadora) hasta 2007, y desde entonces se ha venido perdiendo tráfico para el transporte ferroviario, desaprovechando 28 años.

La participación del transporte ferroviario en el total de transporte en España era del 9% en 1991, que es el nivel que se quiere recuperar para 2025, un objetivo que no es fácil y que habrá supuesto perder más de 30 años.

En el Ministerio de Fomento son conscientes de que el transporte de mercancías por ferrocarril tiene una participación en el mercado nacional cinco veces menor que la media europea y que éste, debe ser un tema a resolver cuanto antes.

En esta situación, el problema se debe abordar en dos aspectos fundamentales, como son la gestión y las infraestructuras.

Soluciones de gestión, inspirándose en los países europeos, en los que los tráficos intermodales estén creciendo con mas intensidad como Alemania, Reino Unido, Holanda, Suecia... con modelos que han demostrado su éxito. Hay que promocionar nuevos operadores ferroviarios para iniciar una competencia real, poniendo a disposición del mercado el material, locomotoras y vagones de Renfe a un precio competitivo.

Los estudios presentados por las ingenierías al Ministerio, las peticiones de las asociaciones, los operadores de transporte intermodal..., todo el sector considera imprescindible recuperar los tráficos intermodales perdidos para seguir creciendo.

Para ello se necesitan terminales de contenedores competitivas que puedan atender trenes de 1.000 m. Dado que Francia es la única salida terrestre a Europa, se precisan terminales fronterizas de gran capacidad, que puedan transbordar todo tipo de material y conexiones en ancho UIC hasta Barcelona y hasta Vitoria, exclusivas para mercancías.

Todas las vías de ancho ibérico coincidentes con líneas de Alta Velocidad, deberían ser preferentes para mercancías, en los corredores de grandes tráficos y en todos los recorridos, deberán poder circular trenes de al menos 1.000 m y 2.500 TBR y

“En 1991 la participación del transporte ferroviario en el total era del 9%, que es la cuota que se quiere recuperar para el 2025”.

con gálilos suficientes para semirremolques P-400.

Con la menor tasa de penetración en el mercado de transporte y como país periférico, hay que fomentar los tráficos intermodales nacionales e internacionales con un transporte competitivo que sitúe nuestros productos en el centro de Europa.

Por las fronteras terrestres de Irún y La Junquera, pasan más de 20.000 camiones al día. Si se recupera el crecimiento de décadas anteriores, duplicando el tráfico por carretera cada 15 años, el colapso llegará antes de 2030. Por lo tanto, es absolutamente imprescindible un paso central de los Pirineos, para no depender exclusivamente de dos pasos, frente al caso italiano, que tiene cinco pasos para atravesar los Alpes.

A modo de conclusión, el tráfico intermodal por ferrocarril en 2019 se mantendrá en los mismos niveles que el año anterior. Los tráficos terrestres de contenedores marítimos pueden crecer un poco, mientras que los tráficos internacionales se mantendrán y los tráficos nacionales seguirán cayendo.

Para salir de este “impasse”, necesitamos una voluntad política que ofrezca facilidades a los operadores ferroviarios y multimodales para que puedan invertir en desarrollar nuevos tráficos en colaboración con los transportistas de carretera, siempre que haya competitividad y lealtad en la relación.

La colaboración de transportistas de carretera con navieros funciona perfectamente y en la actualidad en los tráficos entre España e Italia, los barcos van llenos de semirremolques de transportistas de carretera con una penetración del 46% en el mercado y en el tráfico con el Reino Unido del 28%.

El futuro no es de la empresa mas grande, sino de la que de mejor servicio y sea más competitiva, por lo que las empresas de transporte de tamaño medio, pueden apostar por el tráfico intermodal para desarrollar sus negocios y reducir contaminación, más aún en estos momentos de falta de conductores de tráfico internacional.

MATRICULACIONES DE CAMIONES 2017 - 2018

Segmentos	2018	2017	% Variación	Peso 2018	Peso 2017
Camiones Ligeros (3,5 - 6 tn)	1.103	1.172	-5,9%	4,5%	4,6%
Camiones Medios (6 - 15,9 tn)	3.440	3.230	6,5%	13,9%	12,7%
Camiones Pesados (>= 16 tn)	20.165	21.020	-4,1%	81,6%	82,7%
Rigidos de Carretera	3.486	3.094	12,7%	14,1%	12,2%
Rigidos de Obras	1.005	566	77,6%	4,1%	2,2%
Tractocamiones	15.674	17.360	-9,7%	63,4%	68,3%
Total Camiones > 6 tn	23.605	24.250	-2,7%	95,5%	95,4%
Total Camiones	24.708	25.422	-2,8%	100,0%	100,0%

Fuente: ANIACAM

tes y menos contaminantes.

Así pues, durante el pasado 2018 se han registrado **376.533 operaciones de venta de vehículos industriales usados**, con un crecimiento anual de un 6,4% con respecto a 2017.

Así pues, según el avance de Ideauto, a lo largo del ejercicio se han vendido **1,6 vehículos industriales de ocasión** por cada vehículo nuevo.

Según la categoría del vehículo, el mayor incremento en ventas lo registraron los **tractocamiones** con un 15,5%, mientras que los industriales ligeros de entre 3,5 y seis toneladas de MMA han registrado una caída del 4,3% a lo largo de 2018.

Derivados y furgonetas, con un total de 167.514 unidades, son los segmentos con mayor volumen de ventas y un incre-

“El mercado de VO vive una nueva época de esplendor, debido a la necesidad de los fabricantes en reducir el stock de usados procedentes de operaciones de ‘sale back’.”

mento anual del 6,9%, seguido por los comerciales medios, con 147.506 operaciones y una subida del 5% en el año.

Los usados de más de diez años pierden cuota

Según la antigüedad de las unidades, las ventas de **vehículos industriales usados de menos de tres años** han subido un 25,3% y los de tres a cinco años lo hacen un 37,2%, mientras que los de cinco a diez años descienden un 16,3% y las de industriales de ocasión con más de diez años crecieron un 4,9%.

Consecuentemente, durante el ejercicio, los vehículos industriales usados de menos de tres años representan el 16,3% del mercado total, un **2,4% más que en 2017**.

Los **de tres a cinco años** aumentan 2,6 puntos hasta el 11,6% del mercado, mientras que los de entre cinco y diez años ceden 4,2% y se quedan en un 15,5% del total de ventas.

Al tiempo, los vehículos industriales **usados de más de diez años** reducen su cuota en ocho décimas porcentuales, aunque copan un 56,7% del mercado total de este segmento. □



Somos especialistas en frío

SOR
FABRICANTES
DE VEHÍCULOS
FRIGORÍFICOS
DESDE
1970



www.soriberica.com



Por segundo año consecutivo

El mercado español de semirremolques afronta un cambio de ciclo

Tras el máximo de 2016, en que se quedó a las puertas de las 16.000 unidades, el mercado de semirremolques ha sufrido un ajuste a la baja por segundo año consecutivo, con unas perspectivas para este 2019, que pasan por mantener las cifras de este último ejercicio, aunque tras los dos primeros meses, el acumulado ya se sitúa un -2,80% por debajo del de hace un año-

Aunque las **renovaciones de semirremolques** llevan un ritmo diferenciado de las tractoras, que en el caso de las grandes flotas de transporte internacional suelen efectuarse cada dos años y que para los semirremolques suelen ser a partir de los cuatro años, qué duda cabe que el clima de **incertidumbre, política y económica, influyen en las decisiones empresariales** a este respecto.

Según los datos facilitados por la Asociación de Fabricantes de Remolques y Semirremolques ASFARES, la matriculación de remolques y semirremolques de más de 12 toneladas ha cerrado el ejercicio de 2018 con **un total de 13.344 unidades matriculadas en el ejercicio**,

Esta cifra equivale finalmente a una

caída del 6,93%, con respecto a las 13.875 unidades del año anterior.

En el reparto de cuota, los fabricantes nacionales han mantenido una **cuota de mercado del 67,7%**, que ha supuesto un retroceso del 2% con respecto a 2017.

Tras cuatro años de crecimiento continuado en las matriculaciones, **desde 2013 a 2016, con un incremento en este período del 266%**, definitivamente en 2017 y 2018 se ha truncado esta tendencia alcista.

La **evolución a lo largo de todo el ejer-**

cicio ha sido a la baja, salvo en el último trimestre en que recuperó un 2,8%. Esto ha permitido recortar diferencias, de tal forma que en el primer trimestre, el resultante total se situó un -6,5%, que **teñía de rojo las cifras para el resto del año**, que fueron del -3,5% en el segundo trimestre y de -8,5% en el tercero.

En el interanual, se ha pasado de un resultado positivo del 8,61% en enero, a un -3,70% a final de año, aunque ha llegado a situarse un -6,38% en septiembre.

“La evolución a lo largo de 2018 ha sido a la baja, salvo en el último trimestre en el que recuperó un 2,8%, lo que ha permitido recortar la caída final.”



Por tipos, el año se ha cerrado con **4.841 lonas (-5,6%)** y con **3.610 frigoríficos (-9%)**. Solo estas dos categorías representan el 63,7% del mercado total, y acumulan retrocesos junto con los furgones (-15%) y los portacontenedores (-19%). Por contra, los 1.502 basculantes (+10%) y las 897 cisternas (+17,25%) han logrado compensar, si bien sólo parcialmente, la caída en las cifras de los totales.

Nuevamente la **caída de los frigos**, por

encima del -9%, aunque lejos del ajuste del -25% de hace un año, acusan los excesos de ejercicios pasados, cuando llegaron a superar a las matriculaciones de los lonas.

Por provincias, se ha repetido, como viene siendo habitual, el ranking de hace un año, con **Valencia en primer lugar con 1.392 unidades (-5%)**, seguida por Barcelona con 1.011 (-4%), Madrid con 1.000 (+18%), Murcia con 968 (-17%) y Zaragoza con 777 (+5%).

En cuanto a los fabricantes, **Lecitrailer ha finalizado nuevamente como el más matriculador**, con un total de 2.948 unidades y una cuota de 22,1%. Le sigue Schmitz con 2.792 (+3%) y una cuota del 20,9%. Entre los que mejoran el resultado de 2017 se encuentran Indetruck (+61%), Leciñena (+26%) y Koegel (+25%).

Según las previsiones de Asfares, **en los primeros meses del 2018 se continuará con ligeros descensos**, alternando con meses en positivo, como ya ocurrió en 2018 y que apuntan en su conjunto a cifras similares a 2018".

Actualmente puede decirse que tras el leve ajuste de estos dos últimos años, **el mercado está dimensionado de forma**

bastante ajustada a la demanda, en lo que a mercado nacional se refiere.

Algunos fabricantes nacionales, como Lecitrailer o Sor Ibérica, **vuelven la vista los mercados exteriores**, como forma de compensar este estancamiento, que les

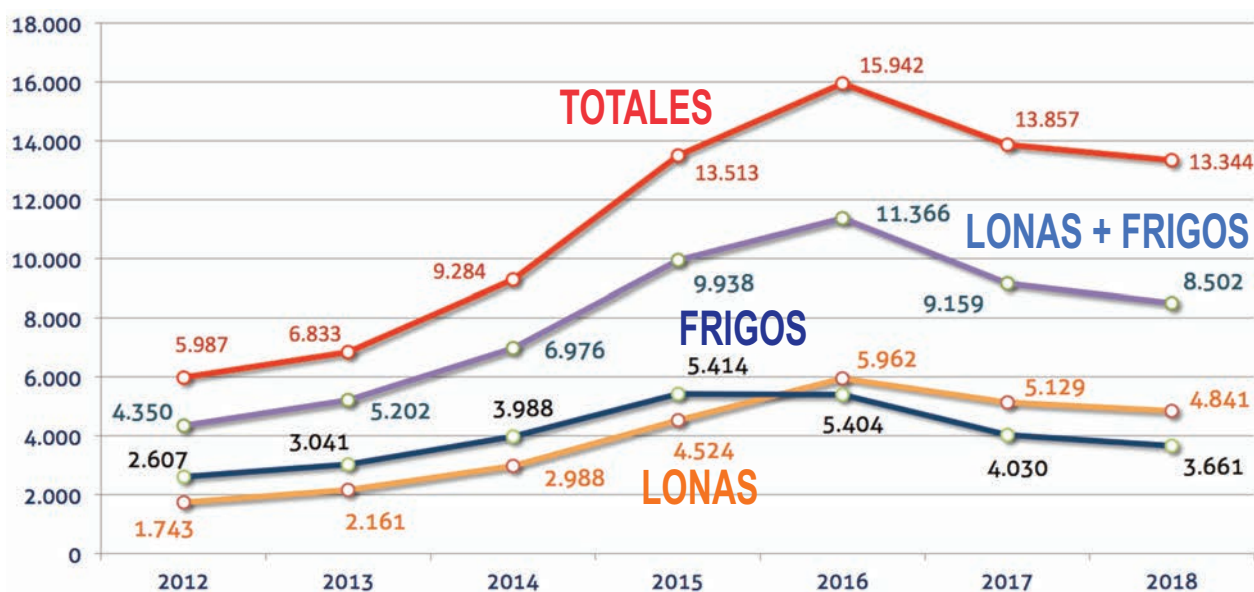
67,7%

FUE LA CUOTA DE MERCADO de los fabricantes nacionales de semirremolques en 2018.

permita mantener el ritmo de producción de sus plantas, al tiempo que se preparen para un **cambio de ciclo**, que vistos los primeros síntomas, se antoja inevitable.

Todo ello, lleva a pensar que en el caso de que se confirme la nueva tendencia, de descensos, no sean tan pronunciados y permitan mantener un nivel de producción acorde a la capacidad instalada y a las demandas de la **industria productiva española y a sus necesidades de transporte**. □

MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES 2012 - 2018



Fuente: ASFARES, elaboración propia



Es necesario despejar cuanto antes las **incertidumbres** de cara a 2020

Quedan menos de diez meses para la entrada en vigor, el 1 de enero de 2020, del nuevo límite global de 0,5% de contenido en azufre en los combustibles marinos y todavía gran parte del sector alberga serias dudas sobre cómo afrontar el cumplimiento de las nuevas normas.

Los armadores que han optado por la instalación de 'scrubbers' suponen alrededor del 7% de la flota mercante mundial en unidades, pero hasta un 15% en términos de consumo de combustible, y la mayoría son de ciclo abierto (casi el 80% según DNV GL). Estos se enfrentan a la incertidumbre de saber si en algunos puertos no se les va a permitir utilizarlos y es necesario que la OMI aporte cuanto antes claridad y uniformidad sobre este asunto.

Al mismo tiempo, los aún escasos armadores que han elegido utilizar GNL como combustible, haciendo para ello importantes inversiones en sus flotas, se encuentran con un número muy limitado de puertos con posibilidad de suministro rápido de buque a buque o directamente desde una terminal gasista. Si bien en todos los puertos de España se puede ya suministrar GNL desde camiones cisterna, éste es un proceso excesivamente lento, y además hay que disponer cuanto antes de unas pautas regladas de los procedimientos de seguridad para cada caso.

Finalmente, la mayor parte de los buques, que usarán, al menos inicialmente, combustibles de bajo contenido de azufre, se enfrentan a multitud de problemas técnicos relacionados con la calidad de las mezclas de estos nuevos combustibles, la compatibilidad de los lubricantes, la disponibilidad, o los precios. Mientras no exista una norma ISO que cubra estos nuevos productos (que probablemente no estará lista hasta 2021), cada suministrador solo estará en condiciones de garantizar la compatibilidad entre sus propios productos, pero no en general con los de terceros.

Tampoco ayudan a aclarar el panorama la existencia

"Muchos armadores esperan la entrada en vigor del nuevo límite de azufre en 2020 sin saber todavía como van a aplicar la norma en su flotas".

de normas regionales que van a más allá de los convenios internacionales, como las del agua de lastre en los EE.UU. o las normas europeas sobre seguimiento de las emisiones de CO₂ y el reciclaje de buques, entre otras. Lo lógico sería que estas administraciones locales apoyasen en la OMI la adopción de normas y convenios internacionales y uniformes lo antes posible.

Y todas estas incertidumbres se dan en un contexto en el que los fletes no retribuyen los costes de los armadores en casi ningún sector, pero sobre todo en los mercados de los petroleros y los graneleros, debido a la debilidad de la demanda de transporte por el menor crecimiento económico, fundamentalmente motivado por las tensiones internacionales y guerras comerciales. La presión sobre los armadores en los próximos meses va a ser enorme.

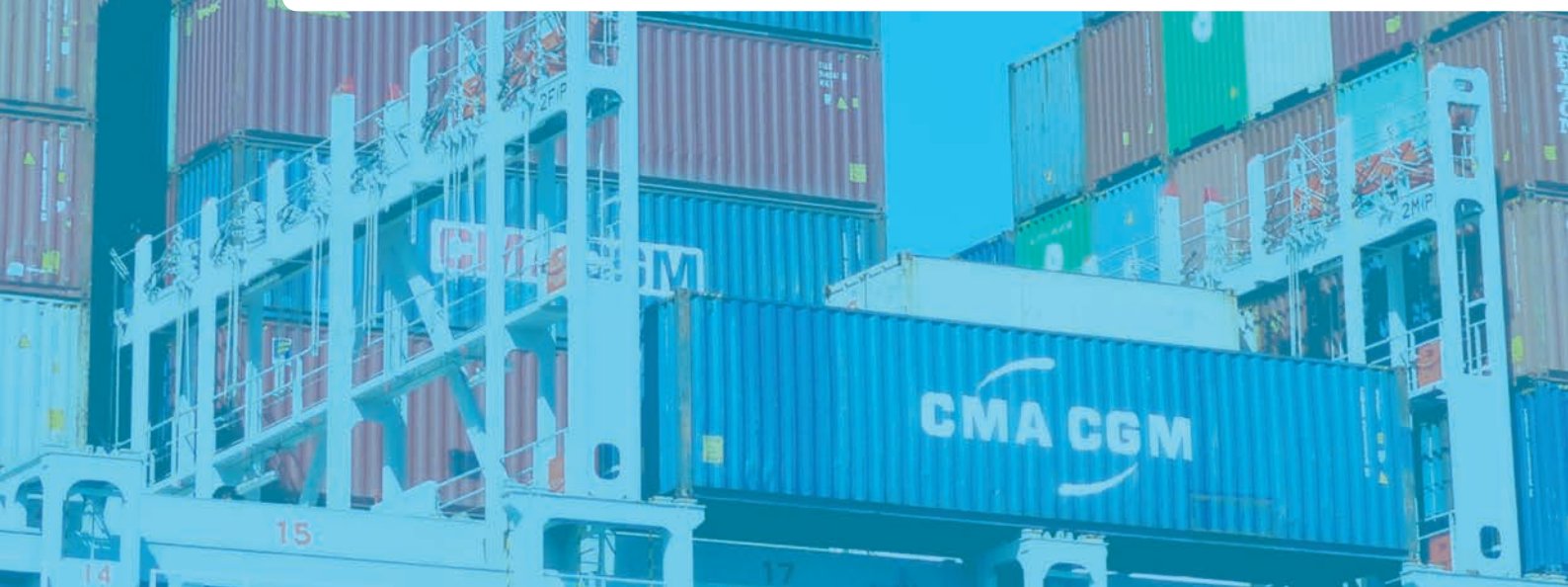
En el ámbito nacional nos encontramos con un problema recurrente los últimos años: resulta prioritario reforzar la competitividad del Registro Especial de Canarias. El pasado año 2018 se entregaron ocho buques de nueva construcción a armadores españoles de los cuales solo la mitad fueron abanderados en España y ninguno de ellos de gran porte. De los 12 buques previstos para su entrega a lo largo de 2019, previsiblemente 9 se registrarán en pabellones otros Estados de la UE y solo 3 lo harán en España.

ANAVE sigue trabajando con la Administración para intentar introducir medidas que refuercen la competitividad de nuestro registro especial frente a otras banderas de la UE (como Malta, Chipre o Madeira). Esto permitirá aumentar la flota de pabellón español y, consecuentemente, el empleo de marinos españoles, por lo que entendemos que debería ser un objetivo común para la próxima Administración, los armadores y las organizaciones sindicales.

Tendencias para 2019 en el

Transporte marítimo

La falta de definición del marco legislativo de la estiba y los nuevos límites de azufre para los combustibles han marcado un 2018 con crecimientos en los tráficos marítimos para los puertos españoles, pese a los vaivenes políticos.





Resumen Marítimo 2018

Nuevo año de esperas y retrasos para el sector de la estiba

El ejercicio 2018 ha estado marcado por los impedimentos para aprobar el nuevo reglamento de desarrollo de la reforma de la estiba y los avances portuarios en en ámbito del GNL y las conexiones ferroviarias. A nivel internacional, los nuevos límites de azufre impuestos por la OMI están obligando a las navieras a adaptar sus buques, con los consiguientes gastos extra tanto para los propios operadores como para los clientes.

El ejercicio 2018 arrancó en medio de una situación muy tensa para el sector de la estiba, que reclamaba un reglamento de desarrollo de la nueva ley que rige la actividad **para poder negociar sus convenios y el V Acuerdo Marco**.

Aunque el Ministerio de Fomento llegó a presentar en marzo un borrador, sobre el que recibió diferentes alegaciones, la iniciativa volvió a quedar paralizada poco después tras la moción de censura que terminó con un **cambio de Gobierno en España**.

Entre los principales retos del nuevo

equipo de Puertos del Estado, se encontraba la **definición de un marco normativo estable** y seguro para la estiba. Así lo aseguró su nueva presidenta, Ornella Chacón, nada más ocupar el cargo. Sin embargo, un año más ha terminado sin que el sector tenga entre manos el preciado reglamento, aunque la previsión es que se publique **antes de las próximas**

elecciones generales.

Pasado el verano, Anesco volvía a reclamar avances y trasladaba a Fomento su **preocupación por la incertidumbre que vive la estiba**, noqueada de nuevo a finales de año por la multa de Competencia, que castiga tanto a la Asociación como a los sindicatos por el modelo elegido para la subrogación de los trabaja-

“Entre los principales retos del nuevo equipo de Puertos del Estado, se encontraba la definición de un marco normativo estable y seguro para la estiba.”



dores. El Gobierno, que se mantenía a la espera de la publicación de esta sentencia, **tiene ahora la última palabra** en un asunto que ya se ha alargado demasiado.

La adaptación de los convenios colectivos a la nueva regulación también ha causado muchos quebraderos de cabeza a las empresas estibadoras y las organizaciones sindicales, que en mayo **llegaron a presentar un preaviso de huelga** como medida de presión, aunque finalmente obtuvieron una prórroga de seis meses para seguir negociando.

En medio de este panorama, muchas de las Sageps, han realizado su **transformación a Centros Portuarios de Empleo**, como marca la ley actual.

Además, Puertos del Estado ha estado negociando con las Autoridades Portuarias los términos de su III Convenio Colectivo. El texto incluye **una mejora salarial y una mejor administración** de los servicios, pero algunas organizaciones sindicales sostenían en noviembre, que confería plena potestad a los puertos para privatizar todos los servicios que quieran.

El organismo portuario también ha estado reuniéndose con los diferentes puertos para **definir un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario**, consensuar sus planes de empresa y conocer las estrategias de inversión de cada uno. Los 28 considerados de interés general han conocido a finales de año que tendrán acceso a 52,5 millones de euros procedentes del Fondo de Compensación Interportuario.

A nivel empresarial, la operación que ha acaparado toda la atención del sector ha sido la **compra de Trasmediterránea por parte de Naviera Armas**. La CNMC dio su visto bueno en mayo, con ciertas condiciones **para evitar una situación de monopolio** en rutas como la de Motril-Melilla o la de Huelva-Canarias.

Los sindicatos exigían en aquel momento mayor transparencia, preocupados por el futuro de los trabajadores, aunque solamente hubo que esperar hasta junio para el cierre de la venta. A partir de entonces, Trasmediterránea empezó a **utilizar algunos buques de Armas en sus rutas** y Antonio Armas pasó a convertirse en el nuevo presidente y consejero delegado del operador.

Sostenibilidad

La mayoría de navieras han mostrado una gran preocupación a lo largo de 2018 por **realizar un transporte más sostenible**, para cumplir con los nuevos límites de azufre de la OMI, que entrarán en vigor en 2020.

Mientras algunas optarán por utilizar **combustibles limpios o bajos en azufre**, otras prefieren la instalación de 'scrubbers', unos sistemas de depuración de los gases de escape que les permiten cumplir, al menos temporalmente, con lo exigido. Todo esto está generando unos costes extra al sector, que muchos de los grandes operadores están optando por transferir a sus clientes. La medida, que **está suscitando un gran rechazo**, ya ha sido adoptada por algunos de la talla de Maersk o CMA-CGM, que buscan com-

pensar de esta manera **los esfuerzos que les exige la OMI** para adaptarse a la nueva regulación.

La situación no ha sentado nada bien **entre los cargadores, que creen que los operadores deberían asumir su responsabilidad** y controlar ellos mismos sus gastos, en lugar de trasladar este aumento a los clientes, aunque otros piensan que es mejor pagar no tener sorpresas después.

De igual modo, la OMI ha establecido que **las emisiones del transporte marítimo deberán reducirse un 50% de cara al año 2050**, un objetivo que para una parte del sector sigue siendo demasiado ambicioso. Son muchos los que, en esta carrera por realizar un transporte cada vez más limpio, están optando por el uso del GNL. En España, Balearia ha iniciado en 2018 el **proceso de remotorización de seis ferries** para su propulsión con gas y está construyendo en el astillero Cantieri Navale Visentini dos unidades que podrán utilizar tanto GNL como fuel.

3%

AUMENTO DEL TRÁFICO portuario en España en 2018

La naviera espera que en un plazo de tres años **la mitad de su flota de ferries utilizará el GNL** como combustible, con el objetivo de llegar al 100% de la flota en un plazo de diez años.

En esta línea, Suardiá ha completado en octubre en el puerto de Vigo las pruebas de un nuevo sistema para el **suministro de energía eléctrica a los buques atracados** procedente de un generador alimentado por GNL. Esto ha permitido una reducción del 80% de las emisiones de los buques durante sus escalas.

Conviene señalar que gracias a una **autorización del Consejo de la Unión Europea**, los puertos españoles podrán

Los puertos españoles han presentado sus propuestas para actualizar el Marco Estratégico del sistema portuario.



reducir el impuesto al suministro eléctrico a los buques atracados, correspondiente al **5% del importe facturado**.

En abril, se conocía también las propuestas del Ejecutivo español para mejorar la competitividad de los puertos españoles, a través de algunos cambios en las tasas portuarias que **finalmente no entrarán en vigor**, tras no haberse aprobado el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2019.

Avances portuarios

Los puertos, cuyo tráfico ha repuntado un 3,35% en 2018, se han enfrentado a diferentes desafíos, como el **colapso por las colas de camiones**, un problema especialmente notorio para Algeciras y Barcelona, que ha afectado al ritmo normal de las instalaciones.

En el recinto catalán, una de las medidas para solucionarlo ha sido la implantación de franjas horarias para la descarga, lo que exige el compromiso de las terminales para **mantener su máxima capacidad operativa** en la recepción y entrega de contenedores en camión. Asimismo, se ha puesto en marcha un nuevo sistema de reserva en BEST y APM Terminals para facilitar el acceso de los camio-

nes, aunque desde Cotraport y Fenatport siguen solicitando la apertura de nuevos carriles.

Son muchas las Autoridades Portuarias que en los próximos años invertirán en la mejora de sus instalaciones. Entre ellas, se encuentra el propio puerto de Barcelona, que está decidido a **agrupar todas sus terminales de crucero** y ya está preparando el proyecto de su **tercera terminal de contenedores**. Así como Valencia que contará con una cuarta instalación de este tipo, mientras sigue **avanzando en su acceso norte**.

A su vez, el puerto de **Huelva** destinará 200 millones a diversas actuaciones en los próximos cuatro años y el de Castellón invertirá en 2019 en su **nuevo muelle de graneles líquidos**, la conexión ferroviaria entre las diferentes dársenas y la urbanización del muelle sur.

El de **Cartagena**, por su parte, se centrará en la adaptación de sus infraestructuras a las nuevas oportunidades del mercado y el de **Algeciras** sigue teniendo en la agenda **una conexión ferroviaria de calidad**, que no estará en marcha hasta el año 2021. El puerto podría **multiplicar por 15 el movimiento semanal de trenes** de mercancías si contara con una línea competitiva, pero por el momento las in-

versiones no parecen llegar. El problema se agravó en octubre, cuando las intensas lluvias causaron **grandes destrozos en el tramo Algeciras-Bobadilla**.

El que sí está avanzando en este ámbito es el puerto de **La Coruña**, que en 2019 licitará el acceso ferroviario a Punta Langosteira e iniciará la tramitación para la construcción de un nuevo muelle. Por su parte, el de Tarragona comenzará a operar en 2020 su nueva **terminal intermodal Puerta Centro**, en Guadalajara.

En esta línea, la Autoridad Portuaria de **Cádiz** se ha adjudicado la gestión de la terminal de mercancías de Jerez de la Frontera, lo que le garantiza conectividad ferroviaria mientras se ponen en marcha los **accesos a la nueva terminal de contenedores** y La Cabezueta.

El tráfico de mercancías resulta fundamental para el futuro del sistema portuario español, motivo por el cual se ha recibido con estupefacción a finales de año el **anteproyecto de Ley contra el fraude fiscal** del Gobierno.

El sector transitario y aduanero ha alertado repetidamente sobre los **peligros que supondría para el comercio exterior**, ya que algunas empresas se verían abocadas al cierre.

En el ámbito de las Autopistas del Mar, Balearia se prepara para la puesta en **funcionamiento de la línea entre El Musel y Saint-Nazaire**, en Francia. De hecho ha recibido una ayuda europea para la re-

“ El cumplimiento de los nuevos límites de azufre está generando costes extra al sector, lo que ha llevado a algunos operadores a aplicar nuevos recargos a sus clientes. ”

(sigue en página 63)



Spanish Ports
**Where too complicated
simply doesn't exist**



Too big? Too heavy? Too complicated?
Not for Spanish Ports



**PRINCIPAL HUB
OF SOUTHERN
EUROPE,**
LOCATED AT THE
CROSSING OF MAIN
SEA ROUTES.



CONNECTED TO
THE MAJOR TRANSPORT
NETWORKS OF
EUROPE.



**545 MILLION
TONS OF
GOODS
HANDLED.**



**EFFICIENT AND
COMPETITIVE.**
SERVING
EXACTING CLIENTS,
**24 HOURS A DAY,
365 DAYS A YEAR.**



www.puertos.es

Avda. del Partenón, 10
28042 Madrid - Spain
T +34 915245500
F +34 915245501

Puertos del Estado





Cómo se presenta este 2019 para el sector de la **estiba**

El sector de la estiba portuaria afronta este 2019 con el deseo de que, por fin, se complete y defina nuestro marco normativo. Y esperemos que así sea porque desde la conocida sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en el ya lejano diciembre de 2014, continúa la inseguridad jurídica. Tras diversas vicisitudes se aprobó el Real Decreto-Ley 8/2017, pero aún es necesario que se regulen materias importantes como la formación requerida para los trabajadores o el funcionamiento interno de las sociedades de gestión de personal. Una vez desarrollada la Ley también tendremos que modificar los convenios colectivos vigentes para su adaptación al nuevo modelo y ahí estará ANESCO, en la negociación, el diálogo y la búsqueda de acuerdos para mejorar el sector de la estiba por evolución, no por revolución.

Las perspectivas del tráfico portuario son positivas pero no podemos relajarnos. Nuestros puertos compiten en un mercado internacional muy tensionado. Otros países crecen a mayor ritmo que nosotros, por lo que no debemos seguir perdiendo oportunidades de futuro, para crear riqueza y empleo. Por ello, tenemos que avanzar en una mayor flexibilidad de la organización del trabajo en la estiba portuaria, ya que así conseguiremos mejorar nuestros costes y calidad en el servicio, sin modificar derechos laborales.

En el mercado marítimo continúan las tendencias ya detectadas en años anteriores: mayor concentración y reducción del número de operadores, integración vertical de compañías en la cadena logística, mayor presión recaudatoria pública sobre las empresas, aumento de competencia y desarrollo de digitalización y automatización. Todo ello hace que los márgenes y el retorno de las inversiones en las terminales portuarias se sigan reduciendo.

“Es necesario que empresas, trabajadores y administraciones públicas abordemos los retos de presente y futuro conjuntamente, puesto que nuestros intereses son comunes”.

Ante este escenario es necesario que empresas, trabajadores y administraciones públicas abordemos los retos de presente y futuro conjuntamente, puesto que nuestros intereses son comunes. Así, debemos fortalecer las mesas de diálogo social, consensuar cómo reducir ineficiencias actuales para ir mejorando la competitividad del sector, flexibilizar la organización del trabajo y apostar por la formación continua.

También en este 2019 tenemos que afrontar el reto de la automatización y digitalización del sector. Es una realidad que debemos abordar progresivamente, sin prisa pero sin pausa, para conseguir una evolución acorde con nuestros tiempos y con lo desarrollado por nuestros competidores, minimizando el impacto en el empleo y sus condiciones. Es un debate que no se puede demorar más.

Relevante en 2019 debe ser también la mejora de las conexiones ferro-portuarias. Inversiones y mejoras operativas para impulsar el transporte por mercancías multimodal. Es todavía una asignatura pendiente pues queda mucho camino por recorrer para el fomento del tráfico ferroviario de mercancías.

Por otro lado, creemos que es conveniente profundizar en el oportuno trabajo de reflexión iniciado sobre el ‘Marco Estratégico del sistema portuario’. Es importante definir un eficiente modelo de gobernanza de los organismos públicos portuarios, pero también lo es, y quizás más aún, debatir sobre su financiación y su política de inversiones. El modelo actual da síntomas de agotamiento.

motorización de cinco ferries a GNL, uno de los cuales utilizará en esta conexión, que volverá a estar operativa en 2020.

El gas natural sigue siendo un elemento diferenciador para navieras, terminales y puertos. Valencia acogió en junio la primera carga de GNL en sus instalaciones, mientras que en Huelva operará el **primer buque de suministro multiproducto** del sur de Europa, que permitirá la carga tanto de GNL como de fuelóleos o gasóleos, de buque a buque. Además, ha sido seleccionado en el marco de los fondos CEF para llevar a cabo **diferentes actuaciones para el impulso del GNL** y formará parte del Corredor Atlántico.

La situación se ha complicado en Melilla, con la nueva organización del puesto fronterizo y el **cierre de la aduana comercial de Beni-Enzar**, con el consiguiente bloqueo de la entrada de productos procedentes de la ciudad autónoma, y el consiguiente descenso de los tráficos.

En el ámbito de los **astilleros**, el Gobierno y la administración vasca han tra-

“**El sector transitario y aduanero ha alertado repetidamente sobre los peligros que supondría para el comercio exterior la aprobación del anteproyecto de Ley contra el fraude fiscal.**”

tado de **evitar el cierre de La Naval**, buscando nuevos inversores que le permitieran continuar con su actividad, pero los esfuerzos, insuficientes según los trabajadores, han sido en vano.

En cambio, en Navantia se ha llegado a un acuerdo con SEPI y los sindicatos para la firma del **primer convenio colectivo único** de su historia, con el apoyo del 67,4% de la plantilla.

Brexit

A nivel internacional, el sector marítimo se muestra cada vez más **preocupado por las implicaciones que tendrá el Brexit** en la libre circulación de mercancías y en el ámbito de la inspección de buques.

La salida de Reino Unido de la Unión

Europea está generando un aumento de los movimientos portuarios de los cargadores, que tratan de hacer acopio de sus mercancías ante la posibilidad de controles aduaneros que puedan **generar retrasos, colapsos o incluso una situación de desabastecimiento** de ciertos productos.

En cuanto a las principales operaciones en 2018 fuera de las fronteras españolas, se encuentran la **compra de OOCL por parte de la naviera china Cosco** o la absorción de Containerships por parte de CMA-CGM, que para finales de año **había adquirido el 33% de Ceva Logistics** y había presentado una oferta para hacerse con el total del accionariado. Ambas continúan en la carrera por superar a Maersk, que sigue siendo el mayor operador de contenedores del mundo. □



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.



Tendencias marítimo 2019

Desaceleración económica, incertidumbre geopolítica y medio ambiente, retos del sector para 2019

La amenaza de una nueva crisis económica a nivel mundial, el 'Brexit' o las guerras comerciales llenan de incertidumbre un sector que tiene que hacer frente a los costes de la entrada en vigor del nuevo límite de azufre de la OMI el próximo 1 de enero de 2020.

Incertidumbre es la palabra que mejor puede definir el sector marítimo portuario a corto y medio plazo. Una complicada situación geopolítica global, con **un 'Brexit' todavía sin acuerdo de salida** entre el Reino Unido y la Unión Europea, cada vez más próximo; las guerras comerciales entre China y Estados Unidos, que han salpicado en mayor o menor medida a la UE, o los conflictos en Oriente Medio y Venezuela.

Y en medio de todo ello, los desafíos intrínsecos del sector para este año 2019, con **la entrada en vigor del nuevo límite global del 0,5% de azufre** en los combustibles marinos el próximo 1 de

enero de 2020 como principal exponente y que va a poner una enorme presión sobre las navieras

España a la espera.

En España, la desaceleración económica empieza a afectar al sector. Los datos más recientes de tráfico portuario de este pasado mes de enero **continúan la tendencia a la baja de los últimos**

meses de 2018 y el movimiento total de mercancías solo ha crecido un 1,8% respecto al año anterior.

Por otra parte, las autoridades portuarias, la Asociación de Empresas Estibadoras (Anesco) y demás actores implicados, **siguen a la espera de llegar a una solución en el conflicto de la estiba**, que el Gobierno saliente se ha comprometido a alcanzar antes de las próximas elecciones del 28 de abril.

“El 'Brexit', las guerras comerciales entre China y los EE.UU. y los conflictos en Oriente Medio o Venezuela dibujan un panorama poco favorable para el crecimiento del transporte marítimo.”



También está pendiente el desarrollo de un **nuevo marco estratégico del sistema portuario**. Puertos del Estado remitió una encuesta a las autoridades portuarias y actores implicados cuyos resultados en un primer momento muestran las diferencias entre los intereses de los grandes puertos y los más pequeños.

Finalmente, habrá que esperar también al desarrollo de la recomendación de la Comisión Europea sobre **las exenciones fiscales de los puertos españoles**, quienes, según la Comisión, deberían tributar normalmente su impuesto de sociedades a partir del 1 de enero de 2020 y han dado un plazo de dos meses a España para la modificación del régimen tributario.

La salida del Reino Unido de la Unión Europea, sin que se haya conseguido llegar a un acuerdo es uno de los grandes desafíos de este 2019. **En España se van a ver especialmente afectados los tráficos de los puertos de la cornisa cantábrica**, especialmente Bilbao, si bien no debería afectar a los servicios regulares

En 2019 verán la luz varios proyectos de nuevas tecnologías aplicadas al desarrollo de buques autónomos.

de la actual autopista del mar desde Vigo y la posible desde Gijón.

Medio ambiente y nuevas tecnologías

El mayor reto al que se enfrenta este año el transporte marítimo es la entrada en vigor del nuevo **límite global de contenido de azufre en los combustibles marinos**. Una norma que, según fuentes del sector, va a costar a las empresas navieras más de 80.000 millones de dólares anuales durante los primeros años.

Los armadores que han optado por instalar depuradores de gases de exhaustación ('scrubbers') de ciclo abierto en sus buques para poder seguir utilizando fuel oil pesado (unos 2.500, según datos de DNV GL), piden una **posición unánime del sector frente a esta tecnología**, ya que algunos puertos especialmente importantes, como Singapur, han anunciado su prohibición.

Algunos de los que hayan optado por utilizar combustible reglamentario de bajo contenido en azufre se van a encontrar con **el problema de la disponibilidad, la calidad y sobre todo el precio**.

Respecto a la calidad de los combustibles habrá que esperar al desarrollo de una norma ISO para los nuevos combustibles reglamentarios, aunque no se prevé su publicación antes de 2021.

La nueva norma del azufre y los objeti-

vos medioambientales de la OMI para 2030 y 2050 **han multiplicado el desarrollo de nuevas (y no tan nuevas) fuentes de energía limpias**, tanto para la propulsión de buques como para la maquinaria portuaria. En 2019 se podrá ver que desarrollo real tienen el hidrógeno o la electricidad, presentes ya en varios proyectos europeos.

Finalmente, la aplicación de las nuevas

80.000

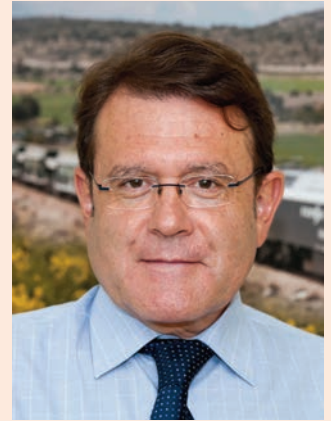
MILLONES DE DÓLARES

costará anualmente al sector la entrada en vigor del límite de azufre.

tecnologías y la digitalización al transporte marítimo. Herramientas para el control del tráfico en puertos como Rotterdam para optimizar las escalas de los buques. **Iniciativas basadas en Blockchain**, aplicado a multitud de frentes: desde el seguimiento de los contenedores desde su puerto de salida a destino, hasta la trazabilidad de los orígenes de un biocombustible para determinar su calidad.

Y, por supuesto, los primeros proyectos de **buques autónomos**, que ya empiezan a navegar. □





La digitalización contribuye a crecer

El ejercicio 2018 ha supuesto para Renfe Mercancías la confirmación de la senda de saneamiento iniciada en 2017 y que tiene como horizonte el logro del equilibrio económico de la sociedad.

Con independencia de las dificultades coyunturales que se han debido superar y que se comentan más adelante, Renfe Mercancías ha ratificado durante el ejercicio pasado su determinación y su compromiso por la competitividad del transporte ferroviario en un entorno liberalizado en el que el objetivo al que aspiramos se concreta en el crecimiento de la cuota modal. Un país eficiente en su sistema de transportes debe tener al tren como modo de referencia tanto en costes como en calidad de servicio.

La estrategia de Renfe Mercancías ha estado dirigida a mejorar los niveles de prestaciones hacia sus clientes. Aun siendo conscientes de la complejidad del empeño, la seguridad de que es el único camino para la recuperación de la credibilidad del mercado, nos obliga a intensificar las acciones previstas en el Plan de Gestión. Dicho de otro modo, el horizonte estratégico que nos propusimos en el inicio de esta etapa es irreversible pese a las dificultades que puedan existir tanto en el ámbito comercial como en el de la operación.

El foco principal del esfuerzo en 2018 se ha centrado en la reordenación de los procedimientos de gestión en la operación ferroviaria. La generalización de las herramientas y aplicaciones digitalizadas han permitido un mayor control de las decisiones relacionadas con la explotación y una mejora de la calidad del servicio. Así la puntualidad de los trenes, tanto a la salida como a la llegada, medida en ambos casos a 15 minutos sobre el horario previsto, ha mejorado un 10% y se sitúan en el entorno del 78 y del 70% respectivamente. La calidad

“La generalización de las herramientas digitales ha permitido un mayor control de las decisiones relacionadas con la explotación y una mejora de la calidad del servicio”.

percibida por los clientes se sitúa en una nota de 6,9 sobre 10, con un crecimiento de medio punto.

Los resultados comerciales, aun siendo positivos en términos generales, se han visto afectados por circunstancias ajenas a la capacidad de gestión de la Sociedad, como son las huelgas de los ferrocarriles en Francia, de duración e intensidad extraordinarias, los cortes de infraestructuras en líneas troncales para las mercancías (Algeciras) o la difícil coyuntura por la que ha atravesado la industria del automóvil en el último cuatrimestre. La mejora en la oferta en tráfico portuario y en mercados tradicionales asegurando la calidad del servicio ha sido otro de los pilares del ejercicio.

El año 2019 será decisivo para la continuidad del plan de gestión de Renfe Mercancías. La culminación del proceso de digitalización de la operación va a permitir no solo una mayor eficiencia sino, sobre todo, un apoyo a las necesidades logísticas de los clientes. La continuación del proceso de saneamiento del activo, prolongando el ya iniciado en 2018 y la generación de nuevos productos como los servicios de frecuencia, las autopistas ferroviarias o los tráfico internacionales de valor añadido serán eslabones importantes de la actividad comercial a desplegar en este año.

La confianza en el crecimiento de la economía española y el reconocimiento de la aportación de ahorros externos del ferrocarril deben permitir la consolidación del modo de forma que, además de libre competencia, existan condiciones mínimas de equidad en la regulación del sistema de transporte de nuestro país.



Tendencias para 2019 en el

Transporte por ferrocarril

En 2018, el transporte ferroviario de mercancías ha perdido cuota de mercado, mientras empiezan a tomar cuerpo nuevas experiencias en el ámbito privado, y Renfe repiensa el papel que debe jugar como operador logístico intermodal.



Resumen ferrocarril 2018

Comienza a perfilarse la renovación de Renfe Mercancías

La actualidad ha estado marcada por los nuevos planes para el saneamiento y refuerzo de Renfe Mercancías, mientras los puertos han seguido avanzando en el desarrollo de sus conexiones y se han registrado importantes avances en el Corredor Mediterráneo y el Atlántico.

Los avances del sector ferroviario en España en 2018 han estado estrechamente vinculados al Corredor Atlántico y Mediterráneo, los accesos y nuevas conexiones con los puertos, el desarrollo de nuevas terminales intermodales y **los cambios que han sufrido Adif y Renfe.**

Aunque ni las empresas ni los usuarios ven aún en el ferrocarril una alternativa competitiva frente a otros modos de transporte, el Gobierno de Mariano Rajoy ya se planteaba en primavera introducir **ayudas para facilitar el trasvase modal** desde la carretera.

Las diferencias de regulación y costes entre las diferentes opciones dificultan

que de momento pueda implantarse en **España un sistema intermodal realmente competitivo y eficaz.** De hecho, en España el tráfico ferroviario de mercancías **se ha reducido más de un 3% en 2018**, siendo la caída de Renfe Mercancías de casi el 7%.

Tras la modificación del reglamento del sector ferroviario para adaptarlo al espacio ferroviario único europeo, a petición de Bruselas, el nuevo Ejecutivo de Pedro Sánchez proponía en octubre firmar un **nuevo pacto de Estado para refor-**

zar el ferrocarril español ante el proceso de liberalización impuesto desde Europa.

Esto llevará a Renfe, a partir de 2020, a competir con otras empresas en el segmento de viajeros. En esta línea, el operador ha tenido que aceptar **ciertas condiciones impuestas por Competencia** para no acaparar a los maquinistas de transporte de mercancías. El mismo organismo ha aprobado una resolución en la que impone a la división de Mercancías que apoye con su material infrautilizado

“Fomento ha estado buscando un socio logístico para Renfe Mercancías que aporte músculo a la entidad.”



a la filial dedicada a su alquiler para **ponerlo a disposición de operadores privados**. Por su parte, desde UGT han reclamado a Fomento que sienta las bases para la negociación de un convenio para las empresas del sector.

Nuevos planes para Renfe y Adif

A lo largo del año, Fomento ha estado buscando **un socio logístico para Renfe Mercancías** que aporte músculo a la entidad, aunque los planes se han retrasado más de lo previsto por la llegada al poder de un nuevo Gobierno y por tanto, nuevos gestores. **Isaías Táboas es desde junio el presidente del operador**, que tiene entre sus principales objetivos el desarrollo de un plan estratégico para el periodo 2018-2023 y la **elaboración de una programación concreta** para favorecer el crecimiento de sus sociedades.

Una de las iniciativas que ya se han puesto en marcha para sanear las cuentas ha sido la venta de vagones y locomotoras de mercancías del operador, que incluirá los datos de cada una de ellas en una **nueva herramienta de registro web**.

En el seno de la entidad, el año termi-

naba con un preacuerdo para la firma del segundo convenio colectivo y la renovación del **acuerdo con Defensa** para el transporte de personal y mercancías.

En cuanto a sus principales hitos, Renfe sigue avanzando en la **propulsión de trenes con Gas Natural Licuado**, que estuvo probando en Asturias, y ha completado junto a otros socios la primera prueba piloto en Europa de transporte multimodal de GNL. Asimismo, **ha lanzado con Medway** una segunda conexión entre la terminal de San Lázaro, en Mérida, y la capital de España.

Respecto a Adif, ha incluido en su **Declaración sobre la Red para 2019** medidas para adaptarse al proceso de liberalización ferroviaria, como la celebración de acuerdos marco con los operadores para la reserva de capacidad. El administrador sigue trabajando para **afrentar los retos derivados del nuevo escenario** con las mejores garantías.

Competencia ha aceptado su propuesta de cánones para el nuevo ejercicio, con los que busca **incentivar la explotación de la red** e impulsar nuevos servicios de transporte de mercancías.

El nuevo equipo de la entidad, nombrado **una vez completado el cambio de Gobierno**, se fijaba entonces el objetivo de **responder a los retos de Fomento** en cuanto a la vertebración territorial, la sostenibilidad del sistema ferroviario y su integración en el marco europeo.

A lo largo de 2018, Adif se ha comprometido a mejorar la línea de ancho ibérico entre Huelva y Sevilla, y ha adjudicado al puerto de Cádiz la gestión de la **terminal de mercancías de Jerez de la Frontera**. La instalación, por cierto, ha firmado un convenio con el Ayuntamiento gaditano para llevar el ferrocarril a la nueva terminal de contenedores.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias también construirá la terminal de la Plataforma de Badajoz, que **a partir de febrero de 2020 estará conectada con la red de España y Portugal**. Otro de los proyectos en los que empezará a trabajar próximamente es una

nueva terminal de transporte de mercancías en una parcela de Aranjuez, para lo que ya **ha sondeado el mercado en busca de posibles interesados**.

Respecto a la plataforma de Júndiz, en Vitoria, a primeros de 2019 se ha adjudicado la redacción del proyecto de construcción de la primera fase, que incluirá la **conexión de la plataforma al Corredor Atlántico** en ancho estándar, el mismo que implantará se en el tramo del Corredor Mediterráneo entre Fuente de San Luis y Almussafes, en Valencia.

Corredores y otras conexiones

En relación con ambos corredores, Bruselas ha aceptado la petición española para ampliarlos con nuevos trayectos. Entre ellos, **la línea entre Zaragoza y Valencia**, cuya demanda se ha multiplicado por seis desde el año 2016.

Los esfuerzos de Fomento y el puerto de Valencia han dado sus frutos y la Eurocámara ha optado por incluir esta conexión y la de Valencia-Madrid en el trazado del Corredor Mediterráneo. A su vez, la propuesta de Bruselas de **incluir a Huelva y su conexión con Canarias en el Corredor Atlántico** ha supuesto un punto de inflexión para la instalación portuaria.

7%

DESCENSO DE LOS TRÁFICOS
de Renfe Mercancías en 2018.

Cabe mencionar también **los esfuerzos de la Plataforma Atlántico Noroeste** para la integración del norte peninsular a través de una estrategia común de Asturias, Galicia y Castilla y León. Mientras, España y Francia avanzan en la puesta en marcha de **autopistas ferroviarias en los ejes Atlántico y Mediterráneo**.

En Cantabria, siguen con muchas esperanzas en la futura zona logística de La

Pasiega y se ha licitado la primera fase de las obras de mejora de la estación de Muriedas. También ha llegado ya a la Terminal de Contenedores de Miranda de Ebro, en Burgos, el **primer tren procedente del puerto de Barcelona**.

El enclave catalán, cuyos nuevos accesos ferroviarios costarán 300 millones, ha empezado a ofrecer un **servicio de transporte de contenedores** entre la terminal Best y Lyon. Y precisamente en esta instalación, se ha incorporado un cuarto servicio semanal con la **Terminal Intermodal de Navarra**, una zona con importantes nodos logísticos, que la administración regional pretende impulsar.

En otro orden de cosas, la variante de Pajares, que conecta León con Asturias, estará lista en 2020.

Avances en conexiones ferroportuarias

Uno de los desarrollos ferroportuarios de mayor calado en 2018 ha sido **la inversión del puerto de Tarragona en Puerta Centro**, en la zona del Corredor del Henares, donde contará con una terminal intermodal, que comenzará a prestar servicio en 2020. Igualmente, dispone de una nueva **conexión para tráficlos agroalimentarios** con la Terminal Intermodal de Monzón, en Huesca.

En la región aragonesa, Noatum ha iniciado un servicio semanal que unirá sus instalaciones ferroviarias en Zaragoza

“**La Comisión Europea ha aceptado ampliar los corredores Mediterráneo y Atlántico con la incorporación de nuevos trayectos.**”

con el puerto de Valencia y el de Bilbao. Asimismo, en el verano ha partido de la Terminal Marítima de Zaragoza el **primer tren de exportación hacia China**.

La Autoridad Portuaria de Valencia está realizando a su vez **inversiones por valor de 100 millones de euros** en la línea con Zaragoza y Teruel, de los que una parte se destinará al acceso ferroviario del puerto de Sagunto. Destacan también los avances en el **acceso ferroviario sur del puerto de Castellón**, tras 15 años de espera. A ello podría sumarse una estación intermodal, tras el estudio de la demanda encargado por la Generalitat, y se está negociando la puesta en marcha de una conexión con Madrid.

En su caso, MSC ha comenzado a operar un servicio entre el puerto de Sevilla, la terminal intermodal de Córdoba y el puerto de Valencia. En el recinto hispanense **Medway ha iniciado también una conexión con el de Sines**, en Portugal.

Otra línea ferroviaria con el país vecino, **entre Oporto y Vigo**, admitirá composiciones de 750 metros en el primer semestre de 2020. En cambio, en el puerto gallego reclaman avances en la

que dará servicio a la terminal de Bouzas.

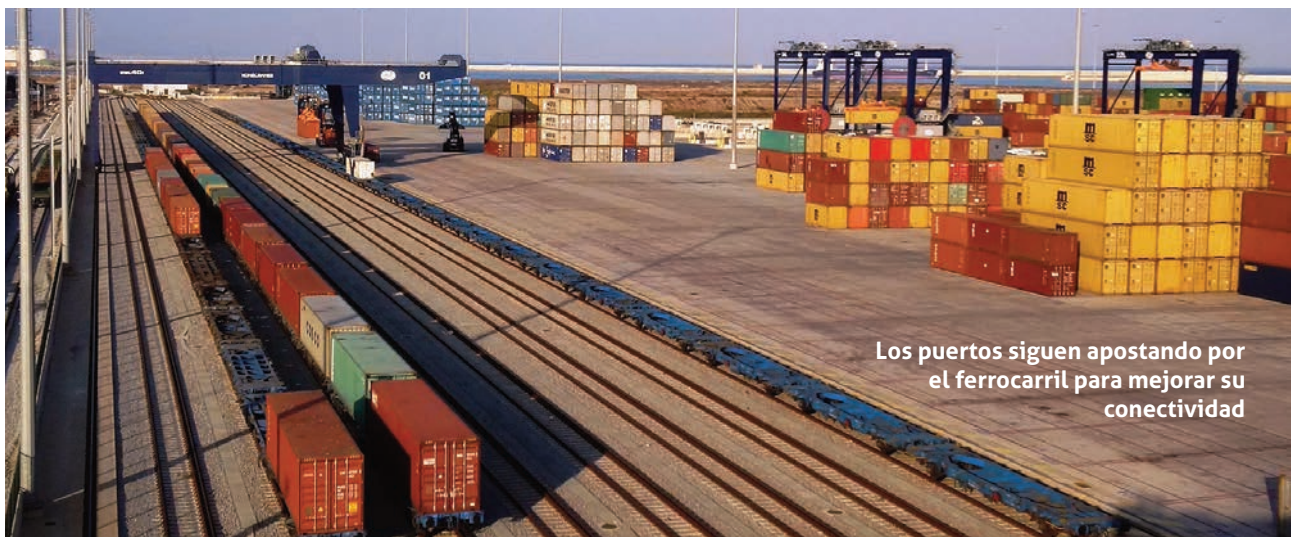
En el puerto de La Coruña, esperan iniciar en 2019 las **obras para conectar por ferrocarril Punta Langosteira**, lo que permitiría triplicar sus tráficlos ferroviarios.

Entre los puertos vascos, el de Pasajes se plantea reactivar el movimiento de mercancías en la estación intermodal de Lezo, que movería **unos cuatro millones de toneladas anuales**, y el de Bilbao, ha adjudicado el proyecto de urbanización del apartadero de mercancías de Arasur.

En Andalucía, cabe señalar la puesta en marcha por parte de Noatum de una **línea de import-export entre el puerto de Málaga y Madrid**, un avance que contrasta con la situación del puerto de Algeciras, que no contará con una conexión ferroviaria competitiva hasta 2021. A ello se suma el aislamiento ferroviario en que se vio sumida en el último trimestre por las lluvias que obligaron a **cerrar el tramo Algeciras-Bobadilla**.

La principal operación empresarial del año ha sido la **compra de Comsa Rail Transport** por parte de la francesa SNCF, con lo que ha pasado a denominarse Captrain España. El operador galo también ha sido noticia por su reestructuración, que ha provocado **protestas contra una posible privatización**.

Sin duda, ha sido un año de cambios para el sector ferroviario, aunque **muchos planes se han visto retrasados** o han quedado olvidados por los vaivenes políticos en el país. □



Los puertos siguen apostando por el ferrocarril para mejorar su conectividad



Tendencias ferrocarril 2019

El ferrocarril español ya está listo para el cambio

Renfe afronta en 2019 la puesta en marcha de su Plan Estratégico para convertirse en un referente a nivel internacional, mientras se adapta junto al Administrador de Infraestructuras a los cambios que supondrá para el sector la liberalización del transporte de viajeros.

La creciente tendencia hacia la sostenibilidad en el transporte de mercancías pasa inevitablemente por un **aumento de la cuota modal del ferrocarril**, con un porcentaje ínfimo en comparación con la carretera. Los **esfuerzos a nivel nacional y europeo** por impulsar su utilización son más que evidentes, como demuestran los presupuestos destinados a los diferentes proyectos de este tipo, como la red TEN-T.

En España, Renfe ha iniciado 2019 con el **lanzamiento de su nuevo Plan Estratégico** para convertirse en un operador logístico internacional de referencia, lo que requerirá la formación de alianzas con otros operadores en el exterior.

Con su nuevo planteamiento, el grupo logrará prepararse para asumir un aumento de la competencia en los próximos años, dado que **en 2020 llegará por fin la esperada liberalización ferroviaria**, en este caso para el transporte de viajeros.

Tanto Adif como Adif Alta Velocidad ya están preparados para asumir los retos que se derivan de este proceso, que permitirá la **entrada de nuevos operadores**

en el mercado y supondrá el desarrollo de nuevos modelos de negocio.

Además, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias afrontará en el nuevo curso **la remodelación de la estación madrileña de mercancías** de Vicálvaro, que se convertirá en un **'hub'** de referencia a nivel europeo sobre el que pivotará toda la red ibérica.


Por otro lado, en 2019 se prevé un **nuevo impulso para el Corredor Mediterráneo y Atlántico**, cuyas ventajas tratarán de aprovechar al máximo todas las regiones afectadas, mientras otras, como Cantabria, seguirán tratando de demostrar los **beneficios que tendría la extensión de estas infraestructuras**, que permitirían satisfacer las necesidades de internacionalización de múltiples empresas, que de otro modo quedarían más aisladas que sus competidoras.

Mientras, las Autoridades Portuarias continuarán avanzando para poder garantizar el transporte ferroviario de las mercancías desde sus instalaciones o **mejorar las líneas existentes**, aunque el puerto de Algeciras, que es el primero en

movimiento de mercancías de todo el país, seguirá sin contar en 2019 con una **conexión competitiva y de garantías**.

A lo largo del presente ejercicio, el sector seguirá asistiendo a numerosas licitaciones de enlaces ferroviarios en los recintos portuarios, algo que permitirá **captar nuevos tráficos y sacar camiones de la carretera**, lo cual es especialmente importante en zonas con un elevado tráfico viario.

Respecto a las grandes plataformas logísticas y terminales intermodales, el ferrocarril contribuirá a **conectarlas con los centros de producción**, atrayendo a su vez nuevas inversiones.

Es el caso de la Plataforma Logística de Badajoz, que contará próximamente con una terminal ferroviaria, o el **nuevo proyecto Puerta Centro**, en Guadalajara, con una conexión directa al ferrocarril Madrid-Zaragoza-Barcelona. Por su parte, la terminal intermodal de Jándiz, en Vitoria, se convertirá en la primera de España conectada al Corredor Atlántico que permitirá atender trenes de 750 metros en ancho estándar. 



Monográficos con **información y análisis** en profundidad de los principales expertos de cada sector.

Triple difusión: revista digital, formato web a través de www.cadenadesuministro.es y edición impresa.

Y nuestros **boletines diarios de lunes a viernes**, con información especializada de logística, transporte por carretera, sector marítimo portuario, inmologística, ferrocarril, industria...

¡SUSCRÍBASE!

cadena de suministro

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