



TENDENCIAS 2021

EDITA

Cadesum Digital, SL
www.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
redaccion@cadenadesuministro.es
Diseño y maquetación: Jesús de
Lasheras.

IMPRIME

Copysell, SL
@2021
www.cadenadesuministro.es

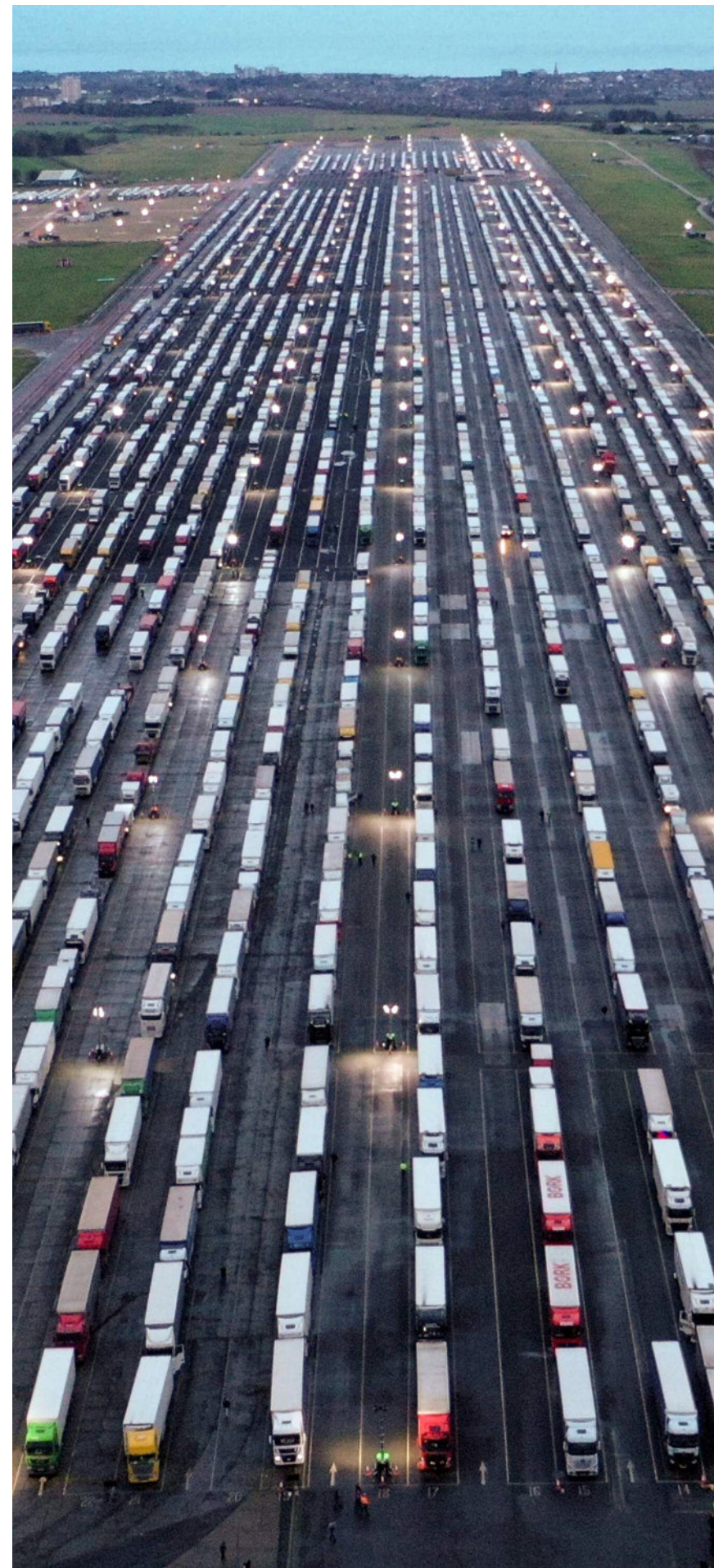


Tenga siempre a mano la revista:

Lea cómodamente la revista de forma online o descárguela en formato PDF, acercando su teléfono o tablet al código QR que se muestra arriba. Así podrá leerla cuando desee y tenerla siempre a mano. Hay que tener instalada una App para leer códigos QR. Son gratuitas y se pueden obtener fácilmente. También puede acceder a esta edición y al resto de los Monográficos de Cadena de Suministro, en: <https://bit.ly/2RWgjbQ>

Contenidos

- 3 Editorial:** Recuperar el tono, la mejor vacuna
Ricardo Ochoa de Aspuru, director de Cadena de Suministro
- 4 Hay que sobreponerse al golpe**
Un primer análisis del impacto de la pandemia en el sector
- 6 Opinión:** De la digitalización a la hiperautomatización
Roberto Martínez, director Desarrollo de Negocio Gartner Supply Chain España
- 8 E-commerce, un motor contra la pandemia**
La logística en 2020
- 12 La logística ante un cambio radical**
Tendencias logísticas para 2021
- 16 Opinión:** Mirando al futuro a través del e-commerce y la automatización
Cristian Oller, vicepresidente y director general de Prologis en España
- 18 El sector inmologístico sale reforzado de un convulso 2020**
Impulsado por el crecimiento del e-commerce
- 21 VGP: objetivo cero emisiones en 2025**
La sostenibilidad como elemento estratégico en inmologística
- 22 El papel de los desarrollos logísticos en segunda y tercera corona**
Amplia oferta de Cushman & Wakefield
- 24 El sector inmologístico ante un año clave para la inversión**
Tendencias del sector inmologístico en 2021
- 27 Opinión:** ¿En qué dirección avanza el sector inmologístico?
Oscar Heras, vicepresidente y director general GLP España
- 28 De camino hacia almacenes más tecnificados y más humanos**
Tendencias en intralogística para 2021
- 30 Opinión:** ¡¡Que viene el 2021!!
Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru, presidente del Patronato de la Fundación Corell
- 32 Un sector esencial invisible**
El transporte en 2020
- 35 El transporte por carretera en 2020**
Al detalle en tres gráficos
- 36 Efectos de la pandemia sobre el empleo**
Análisis de la crisis sanitaria en la ocupación en el sector
- 38 Opinión:** Seguiremos quejándonos
Ramón Valdivia, director general de ASTIC
- 40 Hacia un transporte diferente**
Tendencias en transporte por carretera para 2021
- 44 Opinión:** 2021, un año de difícil transición hacia la transformación
José López-Tafall, director general de ANFAC
- 46 La industria supera la tormenta perfecta**
Tendencias en la industria del transporte para 2021
- 48 Las ventas de comerciales e industriales se desploman en 2020**
Análisis del mercado de industriales
- 51 Opinión:** El 2021 para los fabricantes de remolques y semirremolques
Julio Viartola, secretario general de ASFARES
- 52 El mercado de semis se sobrepone a la pandemia**
El mercado español de semirremolques en 2020
- 54 Opinión:** El TMCD en tiempos del Covid-19
Pilar Tejo, Directora Técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)
- 56 El sector portuario se vuelca en minimizar el impacto del Covid-19**
Motor de la recuperación económica
- 60 Grandes inversiones en el año de la sostenibilidad y la digitalización**
Tendencias en el sector marítimo en 2021
- 63 Opinión:** Panorama del sector marítimo
Elena Seco, directora general ANAVE
- 66 El ferrocarril demuestra sus fortalezas en el año más difícil**
Transporte fiable y puntual
- 68 2021: El año europeo del ferrocarril**
Tendencias en el sector ferroviario



Editorial

Recuperar el tono, la mejor vacuna

Nada volverá a ser como era antes de marzo de 2020. Hace un año, un virus letal se colaba entre nosotros para, como dicen algunos, recordarnos la insignificancia del ser humano ante la embestida de la naturaleza.

El golpe, también por inesperado, ha sido de tal magnitud que en los últimos meses se han puesto en cuestión muchos de los que hasta ahora eran dogmas inamovibles.

Meses después, la pandemia sigue alterando lo que hasta antes de marzo era la actividad diaria logística y de transporte.

Dicen los expertos que la crisis sanitaria ha acelerado toda una serie de tendencias que ya venían de hace años y que, con la incertidumbre, parecen haber tomado la velocidad de cruce que no habían conseguido alcanzar hasta hace poco más de un año.

“ Los cambios introducidos por la pandemia afectan a la operativa de los diferentes segmentos y a los modelos de negocio del sector”.

Muchas de ellas se analizan en este número y entre todas destacan algunas que afectan a la propia operativa de los sectores, como pueden ser el auge del comercio electrónico o la importancia que cobra en momentos como el actual la gestión de riesgos, mientras que otras están más relacionadas con la gestión empresarial, como, por ejemplo, el papel que están tomando las navieras como integradores logísticos, así como otros procesos de consolidación que se están viviendo en algunos segmentos.

Sin embargo, la actual incertidumbre impide entrever si alguna de las tendencias apuntadas en este número se consolidarán más allá del corto plazo.

En este panorama, el incipiente proceso de vacunación, en el que la logística juega un papel fundamental, parece traer luz, así lo deseamos, al final de un túnel en el que la sociedad actual se ha dejado mucho.

Esperemos que el control del virus y la propia capacidad de adaptación de un sector en constante cambio actúen como una vacuna y permitan superar la nebulosa en la que un virus, a pesar de que nos olvidemos de ello, habrá dejado muchas lecciones pendientes por aprender.

Un primer análisis del impacto de la pandemia en el sector

HAY QUE SOBREPONERSE AL GOLPE

La perspectiva que se aprecia en los dos gráficos de esta página, muestra en toda su crudeza la profundidad de una crisis desencadenada por una pandemia que nadie esperaba y que, un año después de su inicio, amenaza la tan ansiada recuperación y el futuro a corto plazo, siempre con el permiso del BCE, que mantiene artificialmente la ilusión, en una economía dopada.

Suelen decir los economistas que las sensaciones hay que acompañarlas de datos para tener un análisis más exacto de lo que sucede en un período de tiempo determinado.

A nadie se le escapa el profundo impacto que ha tenido la crisis sanitaria en la sociedad española. El golpe se ha trasladado, como no podía ser de otro modo en sociedades tan interconectadas como la actual, a la economía.

Desde el pasado mes de marzo de 2020, ha descendido con fuerza el número de empresas, se ha incrementado el desempleo y la actividad productiva ha perdido fuelle, dañada por las medidas que ha habido que

tomar para contener el avance de la pandemia, mientras que las políticas sociales y una gestión más que dudosa en todos los escalones de la Administración han hecho que la deuda pública se haya disparado como nunca antes, lo que hipoteca el futuro de las generaciones venideras y dificulta la salida de este profundo hoyo en que, como el resto del mundo, está España, pero un poco más del que acabará saliendo. Con daños, seguro.

Dentro del ámbito del transporte y la logística esta situación se hace bien evidente si analizamos la evolución de dos de sus principales indicadores desde un punto de vista puramente empresarial para tener una idea

Durante los meses más duros, el transporte se ha erigido como sector fundamental a la hora de mantener una economía de supervivencia.

concreta de lo que ha sucedido en estos últimos meses.

Una cifra de negocio muy afectada

Si se realiza un seguimiento de la evolución del índice de la cifra de negocio del sector del transporte y almacenamiento que elabora el INE podremos comprobar el tremendo salto que se abrió en marzo del año pasado, la brutal caída que se mantuvo en abril y mayo y la progresiva recuperación desde entonces que, aunque cierta, tampoco permite alcanzar los niveles de facturación que tenía el sector en 2019 y que, en con-

secuencia, demuestran un pico estacional de fin de año ciertamente débil.

A la vista del gráfico, lo cierto es que 2020 pintaba bien si se presta atención a los dos primeros meses del año, con índices de cifra de negocio sensiblemente superiores a los del primer bimestre de 2019.

Un número de empresas a la baja

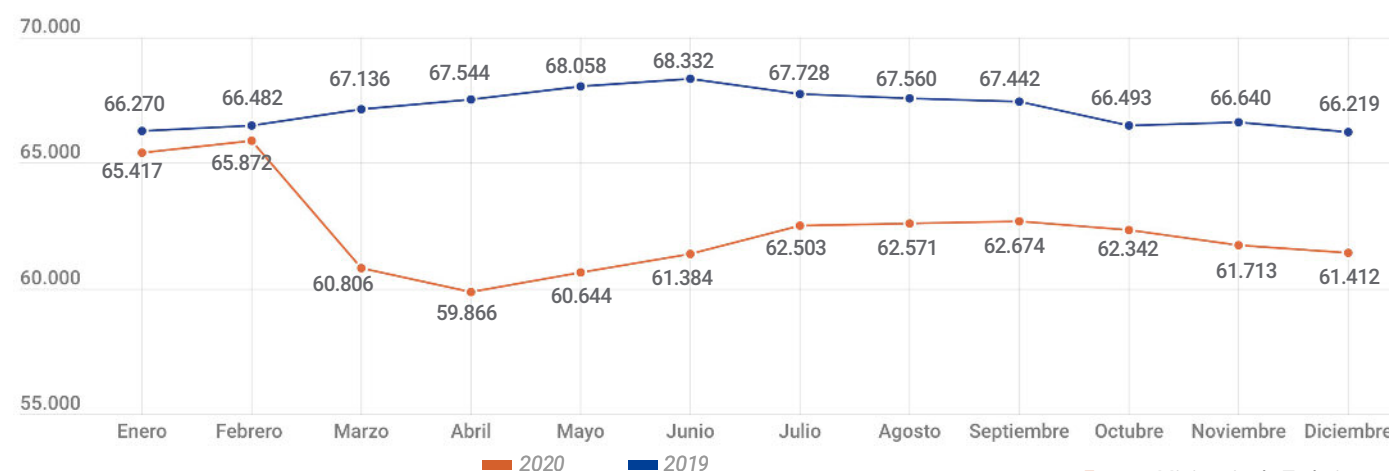
Por otra parte, el número de empresas del sector transporte y almacenamiento que ofrece el Ministerio de Trabajo también sirve para desentrañar con datos fehacientes lo que ha pasado en 2020 sin el efecto distorsionador de los ERTes y otras medidas de urgencia adoptadas para amortiguar el impacto de la crisis.

De nuevo, como en el gráfico anterior de la cifra de negocio del sector logístico y de transporte, en marzo se observa el desplome del número de compañías del sector inscritas en la Seguridad Social, que toca fondo en abril, para luego iniciar una tibia recuperación que se ha visto truncada a partir de septiembre, precisamente cuando el sector afronta uno de sus momentos de mayor actividad.

Pese a ello, la caída del último trimestre de 2020 sigue un patrón similar al de 2019, aunque, evidentemente, con un volumen menor de empresas inscritas en la Seguridad Social que un año antes.

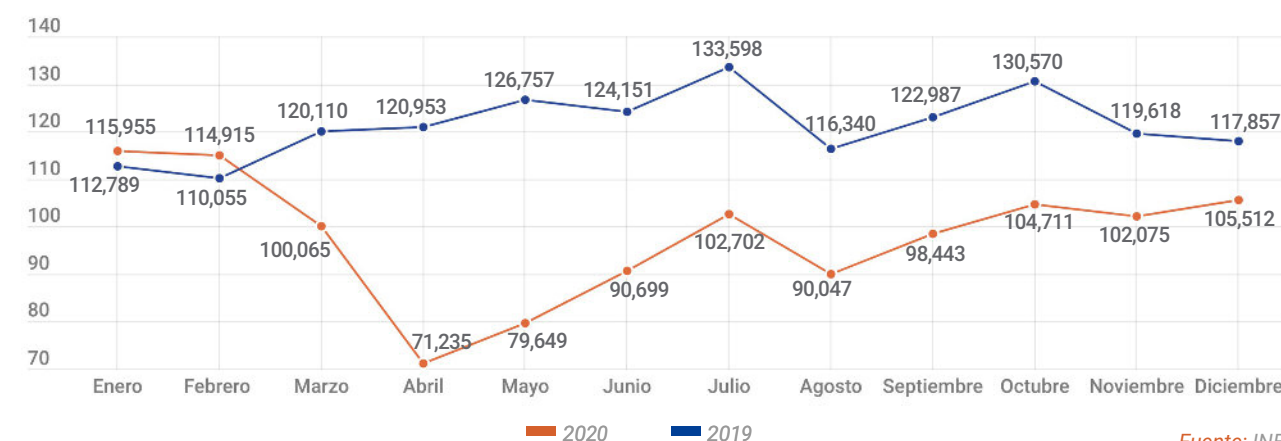
En concreto, 2020 ha acabado con un total de 66.219 empresas de transporte y almacenamiento activas, un 7,26% menos que en el último mes de 2019 y un 6,12% menos que en enero del pasado 2020, cuando el volumen de empresas del sector inscritas en la Seguridad Social ya era, al igual que en febrero, ligeramente inferior al que se registraba en el primer bimestre de 2019. ●

NÚMERO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO 2019-2020



Fuente: Ministerio de Trabajo

CIFRA DE NEGOCIO DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO 2019-2020



Fuente: INE

De la digitalización a la **hiperautomatización**

En los próximos cinco años va a haber una rápida aceleración de la transformación digital en las cadenas de suministro. A día de hoy, tan sólo un 32% de los *roadmaps* de estas transformaciones están bien alineados con el negocio, y la mayoría carecen de una estrategia que integre toda la cadena de valor.

Además, en los próximos 10 años veremos cómo se delegará en la tecnología la toma de decisiones.

El dato es llamativo por varias razones, pero aprovecho este artículo para resaltar una de ellas: aquellos directores de cadenas de suministro que aún no están integrando toda la cadena van a tener más difícil aprovechar una de las mayores oportunidades de la digitalización: la hiperautomatización.

Los directores de las cadenas de suministro que ya han empezado a asumir como propio el reto de la digitalización, alineándose tanto con el negocio (el CEO) como con los propios departamentos internos de tecnología (el CIO), están ya cosechando resultados positivos con cadenas de suministro centradas en el cliente, ágiles, con costes optimizados y con un foco *"end-to-end"*. Pero además otra ventaja será la hiperautomatización, que llevará a las cadenas de suministro a delegar muchas tomas de decisiones de humanos a la tecnología.

La hiperautomatización -combinación de tecnologías que incluyen RPA (*robotic process automation*), *machine learning* (ML), e inteligencia artificial (AI) entre muchas otras- va a ir penetrando todos los aspectos de las cadenas de suministro. Además, esto también va a afectar a cómo se genera la demanda y el modo en el que se planifica y opera.

El principal beneficio para las compañías se encontrará en la mayor disponibilidad del



ROBERTO MARTÍNEZ,
director Desarrollo
de Negocio
Gartner Supply
Chain en España

talento humano procedente de tareas de poco valor añadido, de modo que los profesionales de la cadena de suministro podrán dedicarse a aspectos de mayor relevancia como la innovación, el servicio y la experiencia del cliente, así como controlar las decisiones que sugerirá la propia IA. Este control de la IA es uno de los aprendizajes de la pandemia: la automatización total no es recomendable; siendo más realista y útil que la IA compense las limitaciones propias de la automatización frente a la creatividad, la flexibilidad y la adaptabilidad de los procesos y las decisiones de cada momento.

La hiperautomatización ayudará a aumentar la agilidad al permitir que se cree una nueva cadena de suministro predictiva y autónoma que pueda anticipar cambios inesperados en la oferta o la demanda antes de que sucedan. Además ayudará a acelerar la toma de decisiones equilibrando la capacidad tanto de planificación como de ejecución.

Actualmente, la planificación tradicional utiliza algoritmos deterministas y ciclos de planificación periódicos para calcular el plan "óptimo" único.

“La hiperautomatización llevará a las cadenas de suministro a delegar muchas tomas de decisiones de humanos a la tecnología.”

La recomendación de Gartner es que los directores de las cadenas de suministro comiencen a trabajar en una estrategia de cadena de suministro digital integrada a varios años vista, con una hoja de ruta para experimentar, poner a prueba y desplegar la hiperautomatización; todo ello en tres fases: *automation*, *augmentation* and *autonomy*.

tendencias en...

Logística



El comercio electrónico ha tirado de un sector logístico en el que la pandemia ha tenido efectos diversos y que, en términos generales, ha acelerado algunas de las tendencias que ya existían en el sector en los últimos años.

E-COMMERCE, UN MOTOR CONTRA LA PANDEMIA

El pasado 2020 ha sido un año en el que las cadenas de suministro se han visto sometidas a una prueba de estrés máximo. La pandemia marcará un antes y un después en la gestión logística ante un mar de cambios que se suceden a velocidad de vértigo.

Como suele ser habitual de unos años a esta parte, 2020 comenzaba con los **buenos datos que había arrojado el comercio electrónico** en la última campaña de Navidad y de su enganche con las rebajas de enero, en un pico estacional que ya está tradicionalmente extendido desde el 'Black Friday' hasta la finalización de las rebajas de enero.

Poco se sabía entonces de un virus que ya hacía estragos en China y que, apenas dos meses después, llegaría a España para no abandonarla desde entonces dejando un letal rastro humano y social, pero que, al tiempo, serviría para consolidar al e-commerce como una opción que cada vez más consumidores españoles utilizan y que ha ampliado su presencia a segmentos en los que hasta hace unos meses tenía una **presencia residual**.

En este atípico 2020, enero se abrió con el dilema que marcan, por un lado, el auge de los **envíos ultrarrápidos** y, por otro, la conciencia medioambiental.

Un mes después, en febrero, la crisis sanitaria en China empezaba a tener **efectos en las cadenas de suministro internacionales** y ya vaticinaba que algo terrible estaba a punto de suceder, especialmente si se tiene en cuenta que el país asiático, junto con los Estados Unidos, suma más de la mitad de los envíos de e-commerce que se generan en todo el planeta.

Este mismo mes, Competencia inició una investigación a Amazon por **prestación de servicios postales sin estar facultada para**



ello, mientras que Correos seguía viendo cómo había crecido su negocio de paquetería, mientras que el postal merma de manera irremediable, año tras año, hasta convertirse en algo residual.

Mientras tanto, Maersk seguía consolidando su creciente **papel como integrador global** con nuevos movimientos empresariales, en una línea que también siguen otros grupos navieros internacionales y que tendría réplica a lo largo del ejercicio.

Marzo se desveló a mitad de mes como el momento en que marcaría **un antes y un después** para la sociedad y la economía europeas. A partir de ese punto, la logística tampoco volvería a ser la misma.

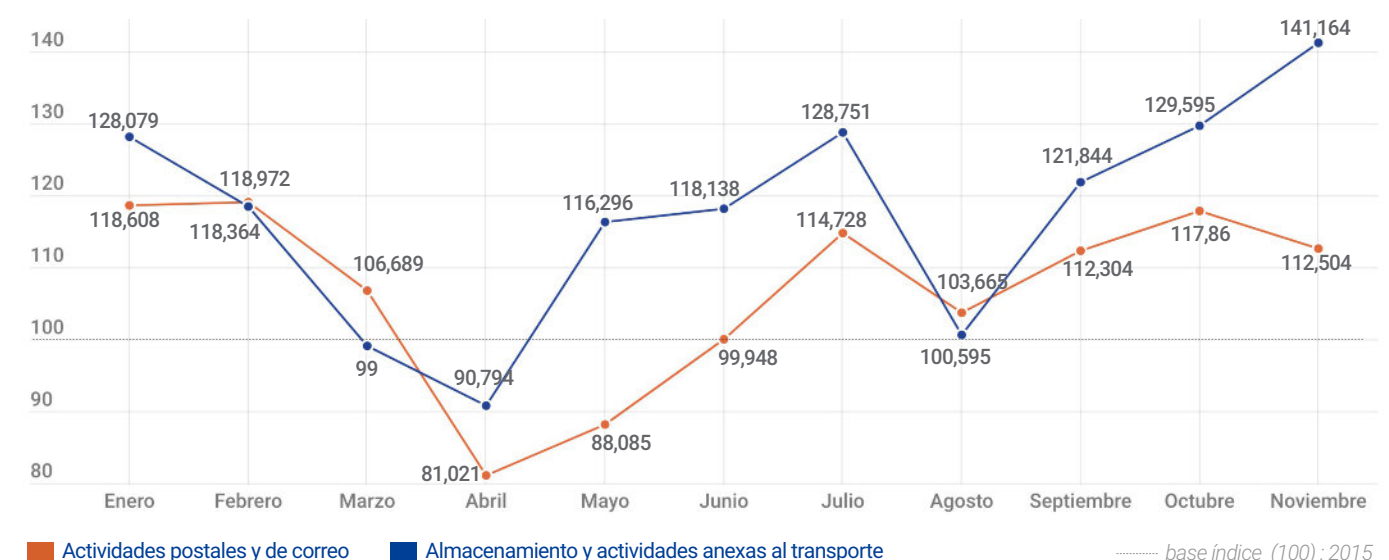
Tras la declaración del estado de alarma, con unas estrictas medidas de confinamiento de la población, se produjo una **fuerte tensión en las cadenas de suministro** y una transformación que ha afectado a la gran distribución y que ha impulsado al comercio electrónico a un nivel de actividad continuo que muchos han equiparado con el que se produce cada año entre el 'Black Friday' y las rebajas de enero.

La situación se tradujo en un **efecto dispar en los diferentes segmentos** de actividad

La carga aérea se ha visto afectada por la práctica desaparición de los vuelos de pasajeros y una demanda alterada.

“Ante las medidas de aislamiento social, la omnicanalidad pretende llegar al cliente a través de todos los canales de venta”.

ÍNDICE DE LA CIFRA DE NEGOCIO EN LOS SEGMENTOS DE ALMACENAMIENTO Y DE ACTIVIDADES POSTALES 2020



meses de marzo, abril y mayo al sector logístico a reaccionar mediante la **introducción de cambios en la operativa** dirigidos a amoldar las actividades en la cadena a la nueva situación que deja la pandemia de coronavirus.

Sin embargo, tras los primeros meses de 2020, en junio el sector empieza a echar la vista más adelante para intentar encontrar **tendencias que le ayuden a navegar en un nuevo tiempo** marcado por un altísimo grado de incertidumbre y encontró una posible salida en la tecnología, que ofrece la posibilidad de intentar reducir el impacto de la pandemia y rebajar costes.

Tras el período vacacional, se siguieron produciendo movimientos empresariales entre las **principales navieras del planeta**, como son Maersk y CMA-CGM, que siguen empeñadas en aprovechar su posición en el tráfico mundial de contenedores para jugar un papel importante como integradores logísticos destinados a tener su rol en el mercado logístico resultante tras la pandemia.

De igual manera, por el otro extremo, también el auge del comercio electrónico ha seguido marcando los movimientos **de muchas empresas hacia una mayor omnicanalidad** con la que

“ Las navieras se están moviendo para jugar un papel crucial como integradores logísticos desde una posición privilegiada en los flujos internacionales ”.

Algunos segmentos de actividad, especialmente los más relacionados con el canal físico, empezaron a sufrir el duro impacto de la crisis sanitaria.

hacer frente a la caída de ventas que ha dejado la pandemia en el canal físico.

Así mismo, en septiembre el Tribunal Supremo ha dictado una sentencia que unifica el **tratamiento laboral de los 'riders'** y que condicionará la evolución de las plataformas digitales en el futuro inmediato, a falta de que el Gobierno termine de perfilar su 'Ley Rider' para la que ha contado con el apoyo de las principales fuerzas sindicales, así como de gran parte de los empresarios, que ven en las plataformas digitales de entrega a domicilio a unos competidores feroces.

En el terreno empresarial, el mes también ha traído la **compra de Gallastegui por OnTime**.

Con noviembre, llegaba también el **pico estacional** que marca para el comercio electrónico las fechas del 'Día del Soltero', una fecha que poco a poco va ganando presencia internacional, a medida que trasciende el mercado chino, y del 'Black Friday'.

Sin embargo, las previsiones no las tenían todas consigo en el **escenario de fuerte incertidumbre** que dibujaba la pandemia en ese momento.

En este marco, El Corte Inglés ha seguido impulsando su vertiente on-line, mientras Mercadona ha redoblado sus **inversiones en su cadena de suministro**.

Finalmente, diciembre, además de por el impulso que para el consumo suponen las navidades, incluso en plena pandemia, también ha sido un mes con **destacados movimientos empresariales**.

Es el caso, por ejemplo, de DSV Panalpina que impulsa su presencia en el segmento de carga aérea con la adquisición de Prime Cargo, mientras que, en paralelo, también se ha hecho con una empresa surafricana de mensajería para reforzar sus servicios B2B.

Otro movimiento empresarial destacado durante el mes de diciembre ha sido el acuerdo de compra de Fiege Forwarding por AIT World-wide Logistics.

Frente a estos procesos de consolidación en diferentes segmentos, **XPO Logistics** ha apostado por dividir el actual conglomerado en dos áreas diferenciadas de logística y de transporte, en un proceso que culminará en la segunda mitad de 2021.

Pese a la incertidumbre, el sector logístico ha superado un crudo 2020 con buena nota y con un ojo puesto en **cómo le afectan toda una serie de cambios** que ya están en marcha y que con la crisis sanitaria parecen haber cogido velocidad. ●



Presentamos Prologis Essentials Marketplace

Si quiere poner en marcha su edificio, Prologis puede ayudarle.

Prologis Essentials Marketplace le ofrece todo el equipo operativo necesario para asegurarle un inicio económico, rápido y sin preocupaciones.

¿Ya es cliente? Estupendo, Prologis Essentials Marketplace le proporciona mejoras, reemplazos o soluciones temporales para facilitarle las cosas y ahorrarle un tiempo valioso.

UNA RÁPIDA PUESTA EN MARCHA MEDIANTE SENCILLAS OPERACIONES



LED LIGHTING

Fácil de instalar, eficiente y fiable: actualice su edificio con una iluminación LED 'inteligente' que incorpora controles de movimiento y luz diurna a un precio increíblemente bajo.



PROLOGIS SOLARSMART

Aproveche la energía verde y genere energía en su propio edificio mientras reduce su huella de carbono.



RACKING

El sistema de instalación de estanterías adecuado para satisfacer sus necesidades: un servicio rápido y sencillo que simplifica la organización de las estanterías.



FORKLIFTS

Una solución fácil y rentable para carretillas elevadoras, carretillas retráctiles y carretillas preconfiguradas de nuestros partners experimentados.

Para más información acerca de Prologis Essentials Marketplace visite PROLOGIS.ES/PROLOGIS-ESSENTIALS





Tendencias en logística para 2021

LA LOGÍSTICA ANTE UN CAMBIO RADICAL

La crisis sanitaria está introduciendo muchos cambios, algunos coyunturales, pero otros tienen un carácter estructural y permiten avanzar tendencias que podrían asentarse en la gestión logística en el medio plazo.

Durante 2020, la pandemia ha provocado que algunos de los **cambios sociales y económicos** que ya se venían percibiendo desde hace unos años se hayan acelerado drásticamente.

Parecía que una situación tan dura como la que se vive a escala planetaria desde hace algo más de un año iba a sumir al mundo en una especie de letargo, pero **nada más lejos de la realidad**.

La actividad económica sigue fluyendo pese a todo y lejos de paralizarlos, la crisis sanitaria ha actuado como potente inyector de **cambios que llevaban años mascándose** y que ahora parecen tomar plena carta de naturaleza.

Quizás el más palpable de todos ellos tiene que ver con la **digitalización**, un proceso ya en marcha desde hace décadas, pero al que las medidas de confinamiento de la población y de contención del avance de la pandemia parecen haber proyectado a una nueva dimensión.

Sin embargo, tras la máquina de la digitalización también parecen moverse otra serie de cambios que **también tienen gran importancia**.

En este sentido, una crisis sanitaria de gran envergadura **ha puesto contra las cuerdas muchos de los axiomas que dominaban la gestión de las cadenas de suministro** hasta hace unos meses.

Hacia cadenas resilientes y eficaces

Si antes los valores más cotizados eran el coste y la agilidad, ahora **la resiliencia y la eficacia** parecen tomar la delantera en unas cadenas de suministro que intentan adaptarse



Las nuevas tecnologías en la gestión logística viven un impulso por la pandemia.

a una nueva situación en la que lo digital parece haber tomado la delantera.

En primer lugar, si antes de la llegada de la pandemia la logística iba adquiriendo un papel crucial en la estrategia de cualquier empresa, después, a la vista del impacto de la crisis sanitaria, está claro que la llegada a los mercados en cualquier circunstancia y condición se ha convertido en **uno de los objetivos primordiales** de cualquier compañía.

trazabilidad integral de una cadena sometida a fuertes presiones y a una gran incertidumbre.

En este sentido, no se trata únicamente de contar con un certificado de seguridad y con tecnología de vigilancia, sino de disponer de los **medios para establecer un protocolo de respuesta** adecuado para amenazas concretas.

Así mismo, el riesgo no solo puede ser físico, sino que **puede ser tecnológico** e incluso desarrollarse en diversos ámbitos.

Conectividad a tiempo real

En este mismo sentido, para un mejor control, la **próxima llegada del 5G** permitirá ver en tiempo real el funcionamiento de cualquier actividad logística y tomar medidas correctoras.

La **gestión a tiempo real** de la actividad logística es un anhelo de los responsables de supply chain desde hace largo tiempo que ahora parece más cerca gracias al 5G.

La visibilidad en tiempo real permite pasar de una gestión logística reactiva **a una más proactiva** e involucrada con la producción. De igual modo, una cadena de suministro capaz de adaptarse instantáneamente al mercado aporta unos **ahorros de costes** actualmente inalcanzables.

Así mismo, en relación con la gestión del riesgo, la visibilidad a tiempo real permite poner en marcha de manera inmediata medidas para **atajar cualquier brecha de seguridad** que se haya podido producir en cualquier eslabón de la cadena y adaptar la respuesta a la envergadura de la amenaza.

¿Hacia una mayor integración empresarial?

Las inversiones en tecnología y el control de la cadena fomentan el **desarrollo de grandes integradores** que actúen como únicos interlocutores en la cadena, con un papel muy especializado.

Algunas grandes navieras han visto venir

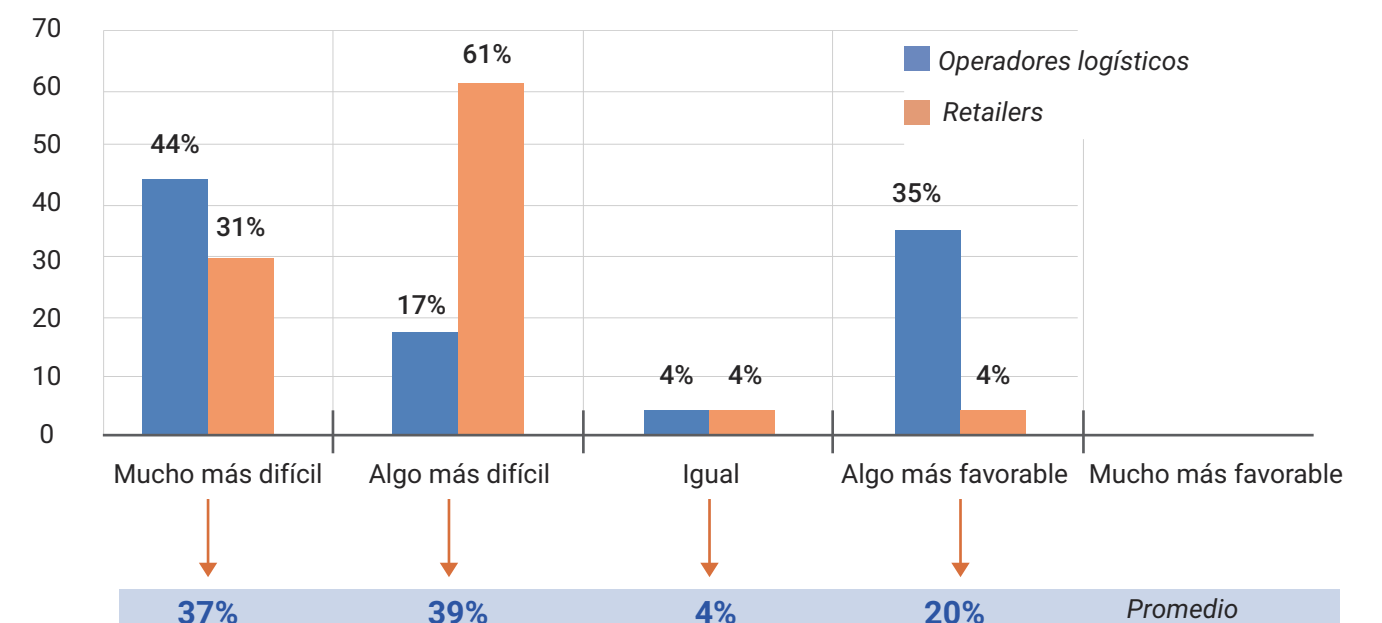
“Con la pandemia, la mayor parte de las empresas han tomado conciencia de que tienen que aprender a gestionar riesgos no previstos y potenciar su adaptación a cambios profundos”.

La crisis sanitaria ha vuelto a poner el acento sobre lo importante que es contar con medios adecuados para hacer llegar los productos a los mercados a través de un sistema logístico bin engrasado y lo suficientemente sólido como para ser capaz de responder a **eventos imprevistos**.

Gestión del riesgo

En medio de este panorama, cobra más importancia una **adecuada gestión del riesgo**, con el fin de preservar a la cadena logística de cualquier amenaza en ciernes que pueda suponer una rotura en algún eslabón. Con el fin de controlar el riesgo, la gestión logística deberá redoblar su apuesta por las nuevas tecnologías para contar con un control más estrecho, una visibilidad completa y una

PREVISIONES DE LAS CONDICIONES DEL NEGOCIO LOGÍSTICO EN 2021



Fuente: CBRE



esta tendencia desde hace largo tiempo y han dedicado los últimos años a **tomar posiciones** por medio de adquisiciones y desarrollos tecnológicos de gran envergadura.

De igual modo, también parecen vislumbrarse espacios para **integraciones verticales y entrada de nuevos actores**, así como de otros no tan nuevos, como algunos actores del comercio electrónico que van encontrando su espacio en un mercado muy competitivo.

Al tiempo, estas grandes inversiones en tecnología solo están al alcance de grandes corporaciones con una **perspectiva global y alcance mundial** que en ningún caso podrán prescindir de actores regionales y empresas especializadas para gestionar una cadena de suministro con muchas teclas por tocar, cada vez más complejas y sometidas a fuertes incertidumbres, pero en las que la cercana actuación local siempre tendrá un hueco.

Comercio electrónico, más motor que nunca

Por otra parte, el comercio electrónico ha tomado **nuevo impulso** debido a unas medidas de higiene y seguridad que han estrangulado al canal físico.

En este marco, los operadores postales están pasando gradualmente de dedicarse a **un segmento cada vez más residual** como es

Algunas de las principales navieras están dispuestas a jugar un importante papel como integradores logísticos.

el correo a convertirse en grandes empresas de paquetería que actúan desde una posición de mercado privilegiada en muchas ocasiones.

Esto provoca distorsiones en un mercado hipercompetitivo y en el que buscan su lugar tanto los propios actores nativos del e-commerce, como **diversas plataformas de reparto** que viven un momento crucial, pendientes de cómo dibujarán su modelo laboral las regulaciones.

“La gestión logística parece ganar complejidad en un escenario de fuerte incertidumbre marcado por cambios que afectan tanto a la estrategia, como a la propia operativa y a la estructura de mercado del sector”.

En definitiva, la incertidumbre no deja ver con claridad hacia dónde se dirige la gestión logística en el medio plazo, pero, sin embargo, parece que mucho va a cambiar tanto desde el punto de vista de la estrategia, como desde el punto de vista empresarial y operativo, en el que **la automatización parece tener un campo abierto** para la llegada de potentes innovaciones mucho antes de lo que cabría imaginarse. ●



HEMOS REVOLUCIONADO LA INDUSTRIA LOGÍSTICA MODERNA



G-PARK VALLS TARRAGONA



Altura Libre
11,70 m.



Nave
29 001

Diseño de última generación y máxima capacidad de almacenamiento para optimizar la actividad logística. Cuenta con la certificación BREEAM Very Good y otras características que permiten la reducción de costes operativos.



G-PARK GUADALAJARA



Altura Libre
11,70 m.



Sup. total
47 172

Cuenta con nuestros máximos estándares de calidad, excelentes acabados y la certificación ambiental Breeam Very Good.

Estamos comprometidos con el bienestar de las personas y con el cuidado de los entornos en los que operamos.



Mirando al futuro a través del **e-commerce** y la automatización

El sector inmológico afronta el inicio de 2021 con grandes expectativas, después de las extraordinarias cifras de absorción de 2020, y todo eso en año de pandemia, lo que hace confiar cada vez más en la atracción del sector. Un mercado que debe ser la punta de lanza de la economía española, interesante por su capacidad de resiliencia, rápida adaptación y valor refugio para los mercados de capitales.

Durante el año pasado presenciamos un crecimiento inesperado del e-commerce. Sin ninguna duda, la covid ha sido un acelerador de tendencias, y el comercio electrónico es un fiel reflejo de ello. Lo que nos lleva a un momento apasionante de transformación y adaptación de las cadenas de suministro.

La adopción acelerada del comercio electrónico, que demanda mayores niveles de espacio logístico frente al canal físico, será la principal palanca de crecimiento, como apuntan varios informes de Prologis Research, de los que podemos concluir que por cada 1% de crecimiento en adopción del canal online se necesitará un mínimo de 2 millones de metros cuadrados de espacio logístico adicional.

Este reto se debe afrontar de la mano de la mejor tecnología y de un imparable proceso de digitalización que, tarde o temprano, repercutirá en la mejora de la productividad de las empresas. La búsqueda de la eficiencia operativa, la transformación digital, la incorporación de la inteligencia artificial y el empeño en la descarbonización del sector de la logística y el transporte, serán palancas imprescindibles en la reconfiguración de las cadenas de suministro para, en consecuencia, aumentar la capacidad operativa orientada al comercio electrónico.

Y la puesta en marcha de procesos de automatización es una herramienta más para responder a las nuevas necesidades del sector. Debemos tener en cuenta diferentes observaciones que avalan la implementación de soluciones de automatización en los edificios logísticos: la reducción de los costes operativos, gastos de capital y costes de traslado; la



CRISTIAN OLLER,
vicepresidente y
director general
de Prologis
en España

oportunidad de optimizar centros y cadenas de suministro gracias a la proximidad de mejores ubicaciones, con la consecuente reducción de los plazos de entrega y la reducción de la huella de carbono del sector minorista, así como una mejora de las entregas directas a domicilio mediante el desarrollo de micro e-fulfillments cercanos a los consumidores finales como complemento a los grandes almacenes reguladores.

Por otro lado, la automatización no implica necesariamente una reducción de la mano de obra de calidad. Todo lo contrario. De hecho, en los próximos años va a ser más importante que nunca incorporar profesionales con grandes conocimientos capaces de llevar a cabo operaciones de alto valor añadido. En definitiva, la automatización ha llegado para mejorar la seguridad de los trabajadores, potenciando la eficiencia, productividad y rendimiento.

Por otro lado, existe en el sector un debate cada vez más intenso respecto a qué puede aportar el e-commerce a nivel de sostenibilidad. Queda claro que el comercio electrónico es una palanca de cambio, modernización y ocupación. ¿Pero qué factores pueden contribuir a reducir la huella de carbono?

Las soluciones pasan por la consolidación de una ruta circular de mercancías, el despliegue de un parque de vehículos de reparto totalmente electrificado, el desarrollo de una red potente de hubs logísticos urbanos que facilite la entrega directa al domicilio del consumidor final y un impulso definitivo del *data analytics* y las soluciones basadas en el Internet de las cosas, como la agrupación de carga o el redireccionamiento dinámico.

En resumen, el futuro de las cadenas de suministro pasa irremediablemente por la modernización de sus estructuras, aplicando sistemas de automatización perfectamente compatibles con empleos de alto valor añadido, y medidas efectivas para reducir la huella de carbono. 2021 va a ser una buena piedra de toque para saber si vamos en la buena dirección.

tendencias en... **Inmológica**



El sector inmológico español ha mantenido el tipo en un convulso 2020 que, sin embargo, para otros segmentos de la promoción inmobiliaria ha sido complicado.

Su empuje confirma que España presenta un amplio margen de crecimiento al que la inversión internacional presta atención.



Impulsado por el crecimiento del e-commerce

EL SECTOR INMOLOGÍSTICO SALE REFORZADO DE UN CONVULSO 2020

La contratación de espacios logísticos ha aumentado en el último año, especialmente en la zona centro del país, mientras que la inversión se ha reducido.

A pesar del impacto que ha tenido la crisis sanitaria en la mayoría de los sectores, el año 2020 ha finalizado con una **contratación de 1.793.000 m²** en el mercado inmo-logístico, lo que supone un 19% más que el año anterior, según las cifras de la consultora CBRE, que estima que el crecimiento del e-commerce ha sido determinante.

En cambio, **la inversión se ha situado en los 1.430 millones**, que representan una caída cercana al 20%, lo que se explica en parte por la escasez de oferta. El sector, eso sí, ha ganado atractivo para inversores que solían centrar su atención en ámbitos como el retail.

Entre las operaciones más señaladas de los principales actores del mercado, Gazeley ha **cambiado su marca por la de GLP** tras ser adquirida por el fondo de Singapur en 2017, y ha comprado la cartera logística de Goodman en Europa Central y del Este.

En su caso, **VGP ha unido fuerzas con Allianz** para la compra de 19 activos europeos, y CBRE Global Investors y Montepino han puesto en el mercado la cartera logística de su 'joint-venture', que supera los 800.000 m².

Además, Colonial ha completado **la venta de todo su portfolio logístico a Prologis**, iniciada en el año 2019, al deshacerse de las dos últimas naves que tenía en propiedad.

Por otro lado, **Panattoni ha entrado ya en el mercado español**, en el que Tristan Capital Partners y Kefren Capital han acordado invertir 200 millones en activos logísticos.

Zona Centro

En la Zona Centro, se han contratado 923.000 m², un 73% más. El año se inició con las obras de la **plataforma City Dox de ICC** en Torrejón de Ardoz, localidad donde Aristecas Lógica desarrollará una nave. Asimismo, se ha puesto en marcha el primer proyecto de Delin Property en España, situado en Alcalá de Henares. Allí, el Grupo LAR adquirió un suelo a Toys 'R' US y Amazon ha comenzado a operar en su **nueva plataforma de 75.000 m²**.

1.430 millones de inversión inmo-logística en 2020.

Patrizia, a quien pertenecía este centro, completó su venta en el tercer trimestre, y la de otros **dos activos en Getafe y Torrejón**.

Mientras, Pall-Ex y Tipsa han decidido ubicar sus plataformas centrales en **San Fernando de Henares**. Allí ha adquirido Nuveen una nave de última milla, Citylogin ha abierto un hub de proximidad y VGP construye una plataforma de cross-docking para Paack.

Cerca, en Coslada, Aberdeen ha adquirido un centro de este tipo, que ocupa DHL Freight, y Bimbo se ha trasladado al Centro de Transportes. Además, Goodman ha comprado los terrenos de la **antigua fábrica de Pegaso**, frente a la A-2, para desarrollar un parque logístico.

Por otro lado, Pavasal ha comprado 126.000

La inversión se ha reducido alrededor de un 20% en 2020.

m² de suelo en El Cañaveral, en Vicálvaro, para un proyecto de última milla, y ha finalizado la **plataforma PAL M-40**, de 98.975 m², que a finales de año vendió a Invesco.

En el sur de Madrid, Arcano ha adquirido un activo en Parla, Goodman desarrollará el **parque logístico 'Getafe Terminal'**, y VGP ha iniciado un proyecto de 44.000 m² en Fuenlabrada, donde Stoneweg construirá un complejo de 115.000 m².

También Amazon cuenta con un nuevo almacén en Leganés, mientras GLP tiene en marcha un proyecto en Pinto y otro en Villaverde. En su caso, Patrizia ha adquirido **cuatro instalaciones en Valdemoro**, donde Thor Equities ha comprado una nave y suelo para nuevo desarrollo.

Conviene apuntar que **Segro se ha hecho con ocho activos** en Madrid y Barcelona, que suman 240.000 m², y Mileway ha comprado cuatro instalaciones de Transportes Gallastegui en Madrid, Barcelona, Valencia y Guipúzcoa.

Ya en Guadalajara, GLP ha finalizado la construcción de una plataforma de 47.000 m² y GSE está construyendo una de **37.044 m² en Puerta Centro** para Montepino, que ya ha entregado el hub de Luís Simões. Por su parte, Mahou inició en enero la comercialización de unas instalaciones de **150.000 m² en Alovera** y Merlin ha finalizado un proyecto de 98.757 m² en Azuqueca, donde Prologis ha puesto a punto una nave adquirida en 2019.

También sigue creciendo el **municipio de Torija**, donde Panattoni desarrollará un llave en mano para Leroy Merlin y Pulsar ha construido dos plataformas, que suman 52.000 m² y se añaden a su desarrollo en Fontanar, alquilado a TXT.

Respecto a Toledo, Illescas sigue siendo uno de los principales centros de la logística en España. En la Plataforma Central Iberum, **P3 ha desarrollado un proyecto de 47.000 m²** y Mountpark otro de 85.608 m², mientras GLP ha alquilado a DHL SC una nave de 37.500 m² para la operativa de Zalando.

Además, Nuveen ha adquirido un activo de más de 66.300 m² y **Seur ya tiene en marcha su plataforma** del parque La Veredilla II.

En su caso, Aquila Capital está desarrollando su **proyecto Illescas Green Logistics Park**, de 50 hectáreas. De esta superficie, DIA se ha hecho con 127.740 m², donde instalará un almacén de 68.000 m², y Amazon levantará una plataforma

de cuatro alturas sobre 210.000 m².

En el entorno de Illescas, se han registrado asimismo **operaciones como la de Delin Property**, que construirá una instalación de 61.249 m², o Clarion Partners, que ha comprado una nave alquilada a Mediapost. Por su parte, GLP levantará tres naves en Las Cárcavas. Dentro de la provincia, destaca también la ampliación del **almacén de Alloga** en Borox.

Mercado catalán

En Cataluña, se han contratado 419.000 m², lo que implica una caída del 29%. Entre las principales operaciones, se encuentran la compra por parte de Patrizia del parque de proveedores de Seat en Abrera, y el **alquiler de Lidl de la plataforma de Segro** de 28.500 m² en Sant Esteve Sesrovires. A ello se añade la nave de 20.078 m² de Prologis en Montmeló y la construcción de una plataforma de **Laimo en Parets del Vallès**, mientras que Montepino desarrollará una instalación en Barberá del Vallés y VGP ha seguido avanzando en el desarrollo de su parque de Lliça d'Amunt, completado en 2021.

Asimismo, Carreras ha alquilado dos naves en Vilafranca del Penedés, GLS tiene operativa su plataforma de Santa Perpetua de Mogoda y **Alliance Healthcare abrirá una en Viladecans**.

A su vez, Acciona ha desarrollado un **complejo de 48 naves** en el polígono Bon Pastor de Barcelona y Britten ha comprado una en Polinyà.

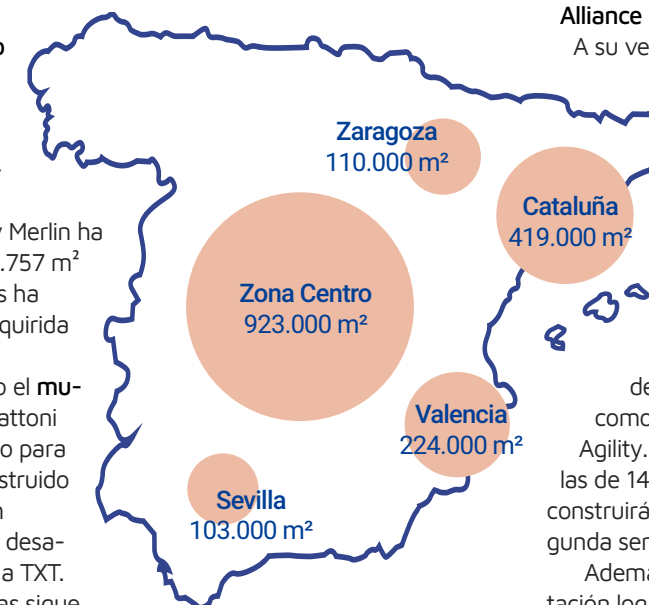
Igualmente, Realterm ha cerrado la compra de una nave en el área metropolitana y otra en Palau-solità i Plegamans.

En cuanto a los proyectos desarrollados por **Cilsa en la ZAL Port**, se encuentran la plataforma de frescos de Caprabo y la de UPS, así como las naves de Transmec de Bortoli y Agility. Además, se ha adjudicado dos parcelas de 14.409 m² y 10.874 m². En la primera, construirá **una instalación para Maersk** y la segunda será alquilada a Embalex.

Además, Amazon cuenta con una nueva estación logística en Rubí y está proyectando una **plataforma en Montcada i Reixac**. Es precisamente aquí donde Goodman construirá una nave, en los terrenos de General Cable. El grupo ha seguido avanzando en sus **plataformas multinivel** de Molins de Rei y Castellbisbal, localidad que Panattoni ha elegido para su primer proyecto en Cataluña, en un suelo de 46.920 m².

En Tarragona, destaca la nave de Logicor en Brafim, con 28.011 m², y el **desarrollo de GLP en Valls, de 29.000 m²**. Por su parte, el Incasol ha vendido dos parcelas a Freshly Cosmetics en La Plana de Gandesa, y otra a Florette en Tortosa, mientras Arnedo ha ampliado su capacidad de almacenamiento en Santa Oliva.

PRINCIPALES CONTRATACIONES DE SUELO LOGÍSTICO EN 2020





Otras zonas de España

En el mercado valenciano, la contratación ha bajado un 15%, hasta los 224.000 m². Destaca la autopromoción de Lidl de 51.000 m² en el **Parque Circuito de Cheste**, donde VGP ha desarrollado una nave a riesgo y Logisor una plataforma de 65.000 m² para JYSK. También se han adjudicado parcelas de la ZAL de Valencia a Raminatrans, QA Pimba, MSC y Medlog.

En **Ribarroja**, donde FM Logistic ha inaugurado un almacén, Hefame contará con nueva plataforma y TSB ha encargado ya la suya. Asimismo, Conforama ha abierto sus **instalaciones en Liria**, donde Cecotec ha alquilado una nave.

Por su parte, Grupo Lar ha levantado dos naves en Quart de Poblet, y **Panattoni ha desembarcado en la zona** con el desarrollo de otras dos en Picassent. En Sagunto, GLP ha iniciado el desarrollo de **Magna Park Sagunto**, y Dacs ha adquirido suelo en Parc Sagunt, donde ha ubicado su nuevo centro AZA Logistics.

En cuanto a Alicante, Seur ya tiene operativas sus instalaciones de Monforte del Cid y Transaher abrirá su nueva plataforma en 2021. Además, Grupo Halcón está construyendo un centro de 160.000 m² en Onda, Castellón, localidad donde **Amazon ha iniciado un desarrollo**.

Pasando a Zaragoza, prácticamente duplica

“En el mercado valenciano, la contratación se situó en 224.000 m² al final de 2020”.

los datos de 2019, con **110.000 m²**. En PlaZa, donde se han iniciado las obras de ampliación, **Mercadona y DSV** ya tienen listas sus plataformas, y Correos ha adquirido una parcela. Igualmente, han comprado naves Fairlight Invest y Spearvest, que cuenta con otra en La Muela.

Montepino, por su parte, **ha apostado fuerte por Málaga**, con una nueva parcela de 115.000 m². En Sevilla, destacan el impulso inversor de Merlin Properties en la ZAL o el proyecto de Aquila Capital **en Alcalá de Guadaira**, así como las naves de Mileway y Thor Equities en Dos Hermanas, donde ya está operando Amazon.

E e-tailer ha abierto también unas instalaciones en el **Parque Logístico del Sureste**, en Murcia, mientras El Mosca tendrá operativa su sede de Molina de Segura en 2021. En el País Vasco, Lidl ha iniciado las obras de su plataforma de Nancláres de la Oca, en Álava, y Panattoni tiene **un proyecto en el polígono de Júndiz**, en el que ubicará Eroski una plataforma de frescos, que se sumará a la de Oroso, La Coruña. Asimismo, Mercadona está ampliando su bloque logístico de **Villadangos del Páramo, León**. ●

La sostenibilidad como elemento estratégico en inmologística

VGP: OBJETIVO CERO EMISIONES EN 2025

VGP da un paso mas allá en su apuesta por la sostenibilidad, como dice su consejero delegado, Jan Van Geet, con el objetivo de ser neutra en emisiones de carbono y ayudar a sus clientes a estar en disposición de llevar a cabo actividades logísticas más respetuosas con el medio ambiente en sus plataformas.

La sostenibilidad es **un elemento cada vez más crítico** en cualquier proyecto logístico, a la vista de las implicaciones que ofrece en la reducción de la huella de carbono y en el ahorro de costes energéticos.

En este marco, VGP redobla su apuesta por un desarrollo sostenible con el **objetivo de ser neutra en emisiones de carbono para 2025**.

En palabras de su consejero delegado, Jan Van Geet, *«si bien todos los proyectos de construcción que comenzaron este año ya están comprometidos a construir solo con BREEAM Very Good, hemos decidido dar **un salto más allá** y comprometernos a ser carbono neutros en cinco años»*.

Con esta iniciativa, VGP estará en condiciones, según Van Geet, de *«permitir que nuestros inquilinos se beneficien de nuestros esfuerzos para impulsar la sostenibilidad ofreciendo principalmente energía verde, pero también ofreciéndoles ayudarlos a **hacer sus negocios más sostenibles de una manera rentable**»*.

El proyecto pretende, a juicio del consejero delegado de VGP, *«**crear prácticas más sostenibles** que fortalezcan nuestro negocio en un mundo cambiante»*.

Para ello, la promotora ha efectuado un **análisis exhaustivo de su huella de carbono** que le ha permitido identificar diversos objetivos para conseguir la neutralidad en emisiones de carbono de cara a 2025.

En concreto, la empresa se propone ofrecer a sus clientes la posibilidad de abastecer **energía verde a sus instalaciones**, desarrollar un sistema inteligente de gestión de los consumos energéticos en las plataformas, así como facilitar a sus inquilinos un proceso de transición hacia flotas más sostenibles mediante la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos y de hidrógeno en sus proyectos.

De igual manera, en paralelo con este proyecto de reducción de huella de carbono, VGP también incidirá en una **mayor digitalización de su actividad**, un proceso que también redundará en una mayor sostenibilidad de su actividad. ●

Jan Van Geet,
consejero
delegado de VGP.



Tú envías, nosotros entregamos

Más de 2.6 millones de **envíos**
entregados cada día

Más de
240.000 **clientes**

Red en
40 países



Amplia oferta de Cushman & Wakefield

El papel de los desarrollos logísticos en segunda y tercera corona

El crecimiento del e-commerce en la pandemia ha actuado como catalizador en la demanda de nuevo espacio logístico de calidad, que debe adaptarse a las necesidades de los operadores, a precios competitivos en ubicaciones convenientes.

El pasado año 2020 ha estado marcado por la pandemia del Covid19, las restricciones a la movilidad y los aforos limitados en los comercios. Todo ello ha llevado a una aceleración del comercio electrónico, tendencia que ya se veía observando en los años anteriores. Un crecimiento, que ha traído aparejado además un cambio sustancial en el tipo de producto comprado a través de internet.

Antes del Covid19, el sector del ocio ocupaba cerca del 40% del comercio electrónico. En la comparativa de los datos del segundo trimestre de 2020 respecto de 2019, se observa un descenso del 85% en compras de ocio y un incremento sustancial en muebles y hogar (+191%), electrodomésticos (+183%), artículos de deporte y juguetes (+137%), ropa y calzado (+68%).

A medida que la vacuna del Covid19 aumente su penetración y los comercios recuperen su actividad habitual, parte de las compras volverán a las tiendas físicas, pero otra parte permanecerá en el canal on-line, por el hábito aprendido de los consumidores y la experiencia adquirida durante la pandemia.

Absorción de superficie logística en niveles récord

En ese contexto de expansión acelerada del comercio electrónico, la absorción de superficie logística en Madrid y zona centro se ha acercado a niveles récord, con 830.000 m² contratados durante 2020, que supone un incremento del 46% respecto a 2019. Los dos principales corredores logísticos han acaparado el 96% de la contratación: 55% en el Corredor de Henares (eje A-2) y 41% en el Corredor Sur (eje A-42 + A-4).

Durante 2020 se han entregado 675.000 m²

de nueva superficie logística y para 2021 se espera que se entreguen otros 415.000 m², de los cuales, el 70% están ya pre-alquilados.

La tasa de disponibilidad se situaba en 10,6% a finales de diciembre, lo que supone 1.000.000 m² de naves logísticas disponibles (585.000 m² son de calidad A).

Proyectos disponibles en calidad A' en Meco y Ontígola

Dos ejemplos de naves de calidad A en los dos corredores logísticos principales en la zona centro son el Proyecto Rise, en Meco en el Corredor del Henares y la plataforma logística en Ontígola, en el Corredor Sur, ambos comercializados por Cushman & Wakefield.

El primero es una plataforma logística desarrollada sobre un suelo de más de 97.559 m², para un total de 52.650 m² construidos de los que 50.642 m² se destinan a almacenaje y 2.008 m² a oficinas. Diseñado inicialmente para dos inquilinos, aunque podría ser fácil-

mente adaptado para un solo inquilino, el primer módulo tiene 25.321 m² de almacén y 1.004 m² de oficinas, mientras que el segundo módulo supone 25.321 m² de almacén y 1.004 m² de oficinas.

Tiene una altura libre de almacenamiento de 11,50 m y máxima de 13,70 m bajo cubierta, sistema de protección contra incendios, 71 muelles de carga, con abrigo, y cuatro rampas de acceso a nivel a almacén, playa de carga de maniobra de 35 m y zona de atraque en hormigón armado, con 390 plazas de aparcamiento para turismo. Cuenta con certificado de sostenibilidad LEED Silver. En cuanto a Ontígola, la plataforma logística



Panattoni Park Barcelona City I está diseñado para adaptarse a la demanda del mercado.



El proyecto Rise en Meco tiene 52.650 m² construidos de los que 50.642 m² se destinan a almacenaje y 2.008 m² a oficinas.



está en el polígono industrial Dehesa de la Plata II y tiene acceso desde la A-4 y la R-4, lo que permite su uso para operativa a nivel tanto regional como nacional.

El desarrollo ya finalizado, son dos naves independientes. La primera sobre una parcela de 29.633 m² con 15.971 m² destinados a almacén y 633,40 m² de oficinas, 22 muelles de carga y 170 plazas de aparcamiento mientras que la segunda nave, tiene 30.568 m² destinados a nave y 814 m² de oficinas para una parcela de 55.200 m², 33 muelles y 318 plazas de aparcamiento.

Poca oferta en Cataluña

El impacto de la pandemia en el inmo-logístico catalán, el segundo polo logístico español, ha sido relativamente bajo. El parque logístico de Barcelona dispone de 310.000 m² vacíos sobre un total de 7 millones de metros cuadrados, con una tasa de disponibilidad global de 4,2%. Existen dificultades a la hora de encontrar ubicación propicia los desarrollos 'llave en mano'. Con 250.000 m² disponibles, la segunda y tercera coronas logísticas ofrecen la mayoría de la superficie disponible.

Actualmente se encuentran en construcción un total de 165.000 m² desarrollados a riesgo. En cuanto a sectores, la demanda más activa proviene del e-commerce y de la logística relacionada con el sector de la alimentación.

Las dificultades para encontrar espacio en la primera corona está favoreciendo que los usuarios se planteen opciones en la segunda y tercera coronas donde hay suelo para grandes plataformas.

Nuevos desarrollos listos para adaptarse a las necesidades del mercado

Panattoni Park Barcelona City I, de cuya comercialización se encarga Cushman & Wakefield, esta diseñado para adaptarse a los estándares de calidad que marca el certificado medioambiental BREEAM "Very Good". La parcela de 46.920 m² se localiza en el polígono de Can Estapé, en Castellbisbal.

Este activo está diseñado para adaptarse a la demanda del mercado, con la posibilidad de

Las dificultades para encontrar espacio en zona prime favorece que los usuarios se planteen opciones

desarrollar un almacén de 17.000 m² o una nave de cross docking para distribución de última milla de hasta 12.000 m², cuya construcción, una vez comercializado, espera iniciarse en el segundo trimestre de 2021.

Ubicado a menos de 20 km del centro de Barcelona, con buenos accesos a las red de carreteras, lo convierten en una ubicación estratégica tanto para logística como e-commerce y última milla.



Plataforma logística de Ontígola con dos naves independientes con acceso desde la A-4 y la R-4.



Tendencias del sector inmoelogístico en 2021

EL SECTOR INMOLOGÍSTICO ANTE UN AÑO CLAVE PARA LA INVERSIÓN

El crecimiento del e-commerce y de ciertos sectores de actividad impulsará la demanda de naves en los principales focos del país, como la Zona Centro, Cataluña, Valencia y Zaragoza, destacando también el interés por Málaga, Sevilla o Bilbao.

Si hay una palabra que haya caracterizado al sector inmoelogístico en 2020 es la de resiliencia. Y es que a pesar del descenso experimentado en otras áreas del ámbito inmobiliario, **ha logrado incluso salir fortalecido**, aprovechando el fuerte crecimiento del e-commerce a raíz de la pandemia. Tal y como refleja el Índice de Confianza en el Sector Logístico de CBRE y Logicor, esta tendencia influirá en la configuración de las naves logísticas en 2021, pues las empresas han tenido que enfrentarse desde el Covid-19 a diversos desafíos relacionados con **el transporte, la distribución y el almacenaje**.

Así, un 39% de los encuestados, tanto del ámbito logístico como del retail, **apostarán por la automatización** para mejorar la eficiencia de sus operaciones, por ejemplo en la entrega de pedidos.

El 47% de los operadores logísticos que han participado en la encuesta están interesados en arrendar nuevos espacios, pero se en-

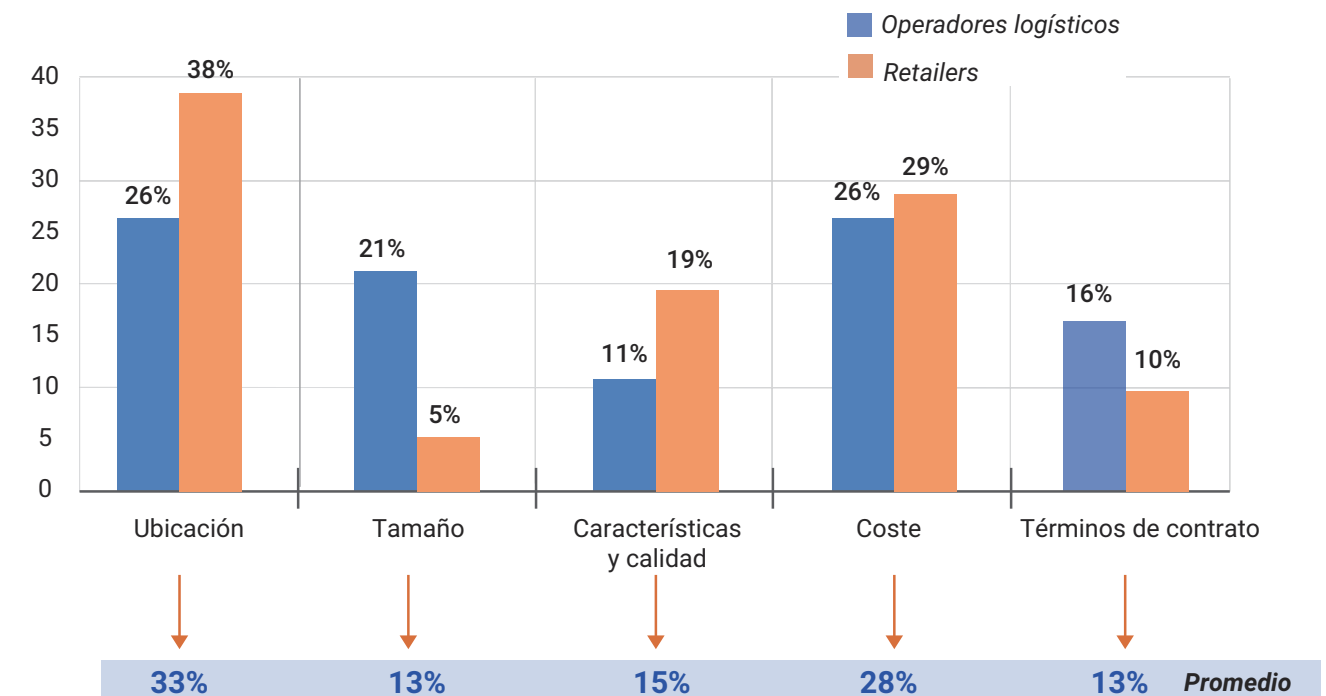
frentan a **decisiones delicadas en cuanto al coste y la ubicación** de estas nuevas instalaciones, factores de los que depende en gran medida el éxito de sus negocios.

“La contratación logística será similar a la registrada en 2020 tanto en la Zona Centro como en Cataluña”.

De hecho, uno de los principales retos a resolver reside en la actualidad en **la escasez de plataformas de última milla**, que cuentan con un tamaño menor y están situadas cerca de los núcleos urbanos. A ello se añade el aumento de la demanda de plataformas XXL, una tendencia por la que ya están apostando algunos promotores en sus nuevos proyectos en España.

Por el contrario, **la expansión a nuevas localizaciones** no es una de las prioridades de los operadores para este nuevo año, según el estudio.

DESAFÍOS A LOS QUE ENFRENTARSE EN LA BÚSQUEDA DE UN NUEVO INMUEBLE



80.000 m² contratados en proyectos 'llave en mano' sólo en Málaga.

Además, para los inquilinos cada vez tiene más importancia el hecho de que una nave cuente con **certificaciones de sostenibilidad**, una apuesta que seguirá afianzándose en 2021. De hecho, el último informe del Green Building Council ya sitúa a **España entre los países más avanzados** en cuanto a edificación sostenible, con el décimo lugar a nivel mundial por número de edificios con certificados LEED.

Contratación logística

En este contexto, las previsiones de CBRE apuntan a que **la contratación será similar a la registrada en 2020** tanto en la Zona Centro como en Cataluña, impulsada especialmente por los sectores de alimentación, sanidad, tecnología y deportes, sumado al citado crecimiento del canal 'on-line'.

En el centro de España, los promotores iniciaron el año con la previsión de entregar **363.000 m² en proyectos a riesgo**, para los que se espera una rápida absorción. En total, se prevé un aumento del stock logístico en la zona del 15%.

También se espera una gran actividad en el resto de focos logísticos, aunque en el caso de Málaga, **la escasez de oferta condicionará las cifras**.

Este problema, que comparte con Cataluña y Bilbao, mantiene bajo presión los índices de disponibilidad del suelo, por lo que en el año 2021 es probable que en estos territorios se dé prioridad a **la reforma y reconversión de edificios**, en lugar de apostar por los proyectos de obra nueva.

Conviene apuntar que el stock logístico de la ciudad andaluza, con alrededor de 525.000 m² a finales de 2020, y una tasa de disponibilidad inferior al 4%, crecerá en los próximos dos años con **más de 80.000 m² contratados** en proyectos 'llave en mano'.

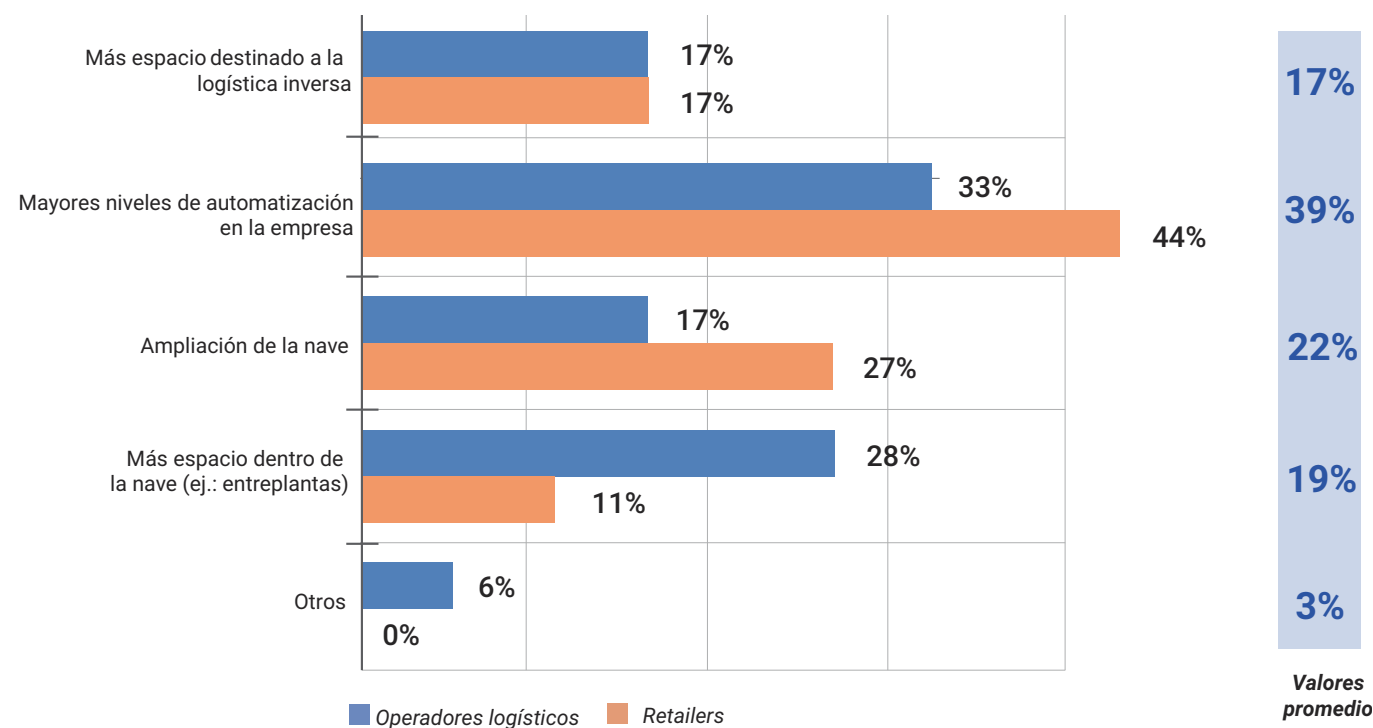
Esto supondrá un aumento del estocaje, pero no de la disponibilidad, por lo que seguirá siendo **una de las capitales con menor parque logístico** de España.

“Para los inquilinos, cada vez tiene más importancia el hecho de que una nave cuente con certificaciones de sostenibilidad”.

En lo que respecta a Cataluña, que finalizó 2020 con una **tasa de disponibilidad del 3,3%**, según BNP, está previsto que se incorporen al mercado 708.208 m² entre 2021 y 2022, de los que ya estaban prealquilados en enero un 17%.

España se encuentra entre los países más avanzados en cuanto a edificación sostenible.

CÓMO AFECTA EL COVID Y EL E-COMMERCE AL ALMACENAJE EN NAVES LOGÍSTICAS



En cuanto a Valencia y Zaragoza, se prevé un aumento del producto de calidad lo largo del año. En el primer caso, **se están desarrollando 88.295 m²**, que se entregarán previsiblemente en 2021, en ubicaciones como Cheste, Manises, Picassent y Catarroja.

Por su parte, en Zaragoza conviene señalar el crecimiento que supondrá **la ampliación de PlaZa** para comercializar alrededor de 200.000 m² más de espacio logístico.

Respecto a Sevilla, destaca el proyecto que desarrollará **Aquila Capital en Alcalá de Guadaira**, con 100.000 m² de superficie total construida, que se distribuirá en tres naves de gran tamaño.

Por otro lado, la incorporación de nueva superficie **limitará el crecimiento de las rentas**, a pesar del elevado nivel de demanda. En el caso de las rentas prime, CBRE apunta que se mantendrán estables, rondando los 5,5 euros/m²/mes en el centro del país y los 7 euros/m²/mes en Cataluña.

Además, en la segunda mitad del año 2020, se ha registrado **una revalorización de los activos logísticos e industriales** de entre el 4% y el 6%, que se mantendrá en 2021. No obstante, en el escenario más optimista, CBRE cree que **podría ampliarse hasta el 7% en el mercado logístico barcelonés**, hasta el 6% en la Zona Centro y hasta el 5% en Valencia y Zaragoza.

Inversión logística

En otro orden de cosas, el sector logístico continúa muy **bien posicionado para la atracción de capital institucional** y es probable que

a lo largo del año se interesen por este tipo de instalaciones **inversores procedentes del retail**.

Uno de los tipos de activo que despertará más interés serán las **naves de última milla** en las ciudades de más de 100.000 habitantes.

Además, aumentarán las **operaciones de 'sale & leaseback'**. Con todo, CBRE calcula que el volumen de inversión superará los **2.000 millones a nivel nacional**, lo que se conseguirá en parte gracias a la salida al mercado de importantes portafolios.

En este contexto, anticipa que se seguirá invirtiendo en desarrollos especulativos del área de distribución local de la Zona Centro y del primer y segundo arco de Cataluña, aunque está aumentando el interés por este tipo de activos en **el País Vasco, Málaga, Sevilla y Alicante**.

2.000 millones de inversión inmologística previstos para 2021.

Por su parte, desde Savills Aguirre Newman destacan también que España cuenta con una ubicación geoestratégica privilegiada para convertirse en un **importante hub logístico** para el continente europeo.

Desgraciadamente, **gran parte del parque español** de instalaciones logísticas está obsoleto, por lo que sería necesario impulsar este segmento mediante **la colaboración público-privada**, especialmente si se tiene en cuenta el interés inversor que está despertando el sector. ●

¿En qué dirección avanza el sector *inmologístico*?

Nadie pone en duda el gran impacto económico que ha provocado la crisis sanitaria en todos los mercados, sin excepción. Sin embargo, esta situación también ha puesto de relieve la solidez del sector inmologístico, pues contar con una infraestructura de calidad, capaz de adaptarse rápidamente a las necesidades cambiantes de cada empresa se ha convertido en algo esencial.

En cuanto a inversión, el sector inmologístico ya se había consolidado como un sector clave, con buenas perspectivas de futuro y gran interés por parte de inversores provenientes de diferentes sectores, en comparación con otros segmentos inmobiliarios. España sigue siendo un mercado estratégico muy atractivo que cuenta con localizaciones muy interesantes para la logística y la distribución de toda Europa. Prueba de ello son los proyectos finalizados este año por parte de muchos players del mercado. En GLP España hemos completado dos nuevas naves que ya están listas para ser ocupadas.

El sector inmologístico es una parte clave de la cadena de suministro y, en particular, de la industria de distribución e-commerce. La pandemia ha cambiado radicalmente la forma en la que compramos. Se ha producido una aceleración del consumo on-line, algo que ya preveíamos que ocurriría en los próximos años, pero que con el confinamiento ha aumentado exponencialmente. Este cambio en los hábitos de consumo pone en evidencia la necesidad de espacio y cadenas de suministro más flexibles y atomizadas que necesitarán de espacio logístico de calidad y moderno para crear eficiencias en la totalidad de la cadena de suministro.

Ante este cambio de paradigma, no solo debemos centrarnos en buscar la estabilidad del sector. También debemos ser conscientes de que el mercado ha sufrido grandes cambios, y estos han venido para quedarse. Tenemos que escuchar las nuevas necesidades de las empresas y ser capaces de ofrecer espacios logísticos modernos, situados en localizaciones estratégicas para la distribución a larga y media



OSCAR HERAS,
Director general
GLP España

distancia, con más requerimientos de picking y entregas de última milla.

Y por supuesto, tenemos que mirar al futuro. Los centros logísticos que se construyan a partir de ahora no serán solo un espacio físico para almacenar, sino que se integrarán en un entorno en el cual se brindarán servicios de información y generación de datos, todo ello adaptado a las nuevas y crecientes necesidades del cliente, y formando parte de su propio sistema. Y donde la automatización, la eficiencia en el uso, la gestión de recursos y la alta tecnología en construcción no son ya una opción premium si no un requisito indispensable.

Asimismo, todos los mercados nos enfrentamos a un desafío común: revertir el impacto de nuestras actividades en el medio ambiente. Además de que los edificios permitan reducir costes operativos e incluso neutralizar algunos gastos mediante la mejora de diseño, iluminación, materiales de aislamiento y eficiencia, las infraestructuras industriales deben favorecer el uso de medios de transporte mucho más sostenibles. Los sistemas de reparto del futuro serán eléctricos, y las naves deben estar preparadas para ello y habilitar aparcamientos con puestos de recarga eléctrica de vehículos, así como de bicicletas en las naves de última milla.

“España es un mercado muy atractivo, con localizaciones muy interesantes para la logística y la distribución de toda Europa”.

Auguro para nuestro sector un año de clara recuperación y una tendencia positiva del mercado tanto de consumo como de inversión. Todo ello enmarcado en el desarrollo de un camino hacia el futuro en el que las nuevas técnicas de construcción y diseño incluirán instalaciones adaptables y modulares, donde la tecnología, el bienestar de las personas y la eficiencia energética pasarán a ser los elementos determinantes.



Tendencias en intralogística para 2021

DE CAMINO HACIA ALMACENES MÁS TECNIFICADOS Y MÁS HUMANOS

La pandemia ha acelerado el camino hacia la digitalización. En el ámbito de los almacenes esto se traduce en un impulso a la robotización y en la transformación de las instalaciones logísticas en zonas en las que coexistirán en poco tiempo operarios humanos con equipos robóticos.

De un tiempo a esta parte, los almacenes han dejado de ser esos lugares oscuros de los que apenas se sabía nada a ser el secreto mejor guardado para las empresas que **mejor han sabido gestionar unos stocks** sometidos a fuertes oscilaciones durante la pandemia.

Sin embargo, hay una variable que no ha conseguido cambiar la crisis sanitaria, y es la que está relacionada con los **costes que suponen un alto nivel de inventario**, tanto por la pérdida de valor de la propia mercancía, como

El comercio electrónico requerirá de instalaciones urbanas con soluciones de automatización específicas.

por la superficie destinada al almacenaje, así como por los costes de gestión de referencias en que se incurre.

Industria 4.0

En este sentido, parece que las tendencias de la **Industria 4.0 encamina las instalaciones** logísticas hacia una nueva fase en la que la operativa de los trabajadores coexistirá con la actividad que lleven a cabo equipos autónomos dedicados a actividades concretas y, seguramente, más repetitivas y de menor valor.

La automatización del almacén **aumenta la eficiencia, la velocidad y la productividad** al reducir las intervenciones humanas.

Para ello se vale de tecnologías como los AGVs, el picking robotizado o los sistemas automáticos de almacenaje, sobre la base de que los almacenes requieren una **combinación de tecnologías** de automatización eficientes para controlar los costes logísticos operativos.

Por un lado, la **integración de AGV en el almacén** ayuda en la automatización del movimiento de mercancías, ya que permiten procesar mercancías de gran volumen a escala. operaciones de picking en el almacén.

Por otra parte, el uso combinado de los **sistema de picking robotizado y de almacenaje automatizado** permiten mejorar la gestión del almacenamiento, aprovechar mejor el espacio disponible y reducir la mano de obra, con lo que se reducen los costes operativo general y se aumenta la seguridad.

Todo ello servirá para mejorar la precisión en aquellas **operaciones logísticas más repetitivas y estandarizadas**, aunque, en todo caso, se seguirá necesitando la intervención humana para atender situaciones no previstas y hacer frente a incidencias.

En este caso, se está abriendo paso también el uso de **dispositivos de asistencia** para facilitar la tarea de los operarios sin perjudicar la velocidad y la precisión de la actividad.

En este ámbito se sitúan los sistemas de

picking por voz o de *pick to light*, así como el uso de la **virtualización** para aportar información y localización precisa en almacenes.

De igual manera, sigue avanzando el desarrollo de **exoesqueletos** para evitar problemas de salud a los operarios, así como para mejorar su rendimiento para el movimiento de grandes pesos.

Adicionalmente, la **sensorización** de los almacenes permitirá un control más exhaustivo de las referencias, mientras que, de igual manera, el uso cada vez más frecuente de drones mejorará la localización de existencias.

“ Los almacenes tienden a ser entornos cada vez más tecnificados y, al tiempo, también más adaptados a las necesidades de un personal cada vez más escaso”.

Finalmente, el auge del comercio electrónico ha hecho que aparezcan formas híbridas que aunan lo que es un almacén con lo que supone tener una tienda. Con ello se busca **más eficiencia y rentabilidad en la hipercompetitiva última milla**, que obliga a contar con instalaciones en el centro de las ciudades para poder atender al potente crecimiento del comercio electrónico.

En este sentido, serán cada vez más comunes microhubs urbanos equipados con **soluciones de automatización específicas**.

El factor humano, clave

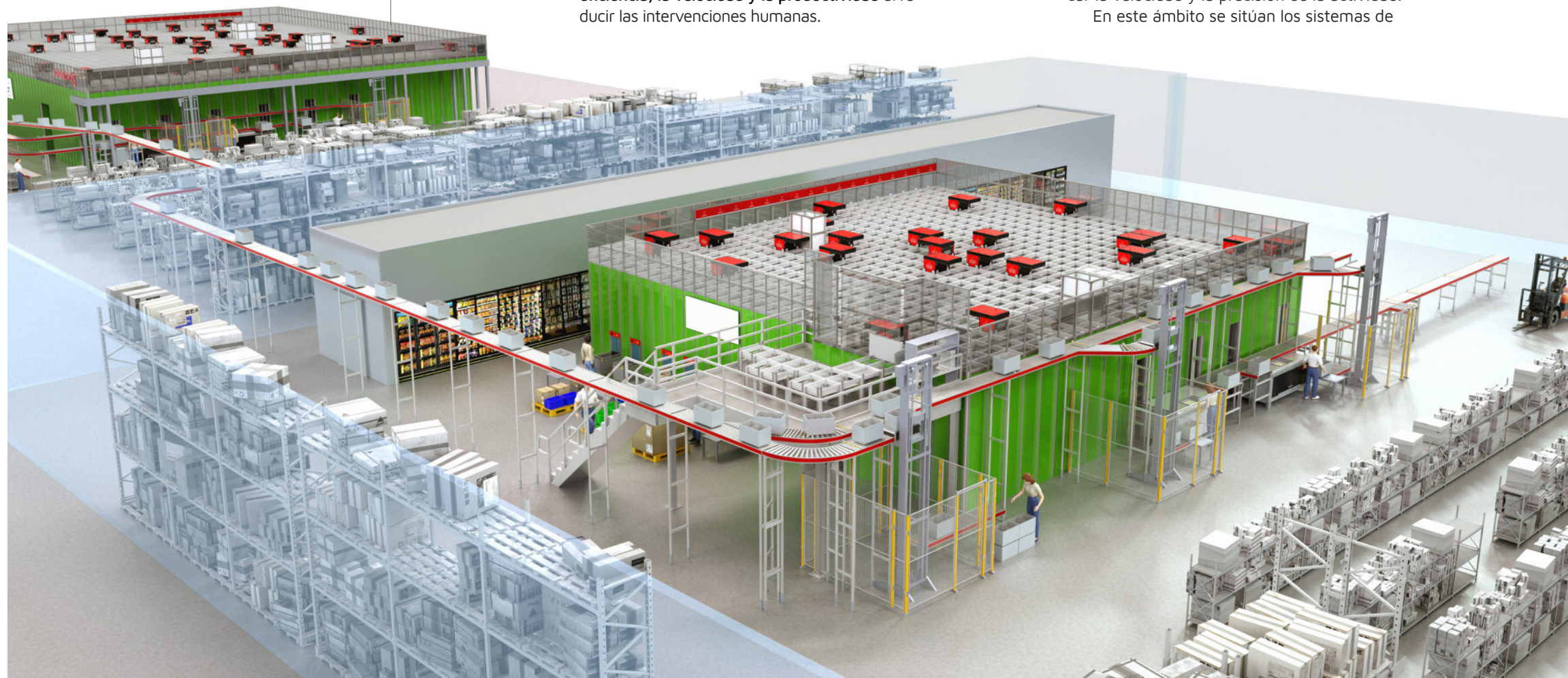
En este sentido, conviene no olvidar el **importante papel que juega el factor humano** en los almacenes, pese a los avances que van produciéndose en automatización.

Dentro de este ámbito se intenta paliar la falta de profesionales con experiencia y la fuga de talento con mejoras en la actividad y la infraestructura, que incluyen **instalaciones más luminosas, eficientes, mejor conectadas y con servicios** que permitan facilitar la labor de los operarios.

Así mismo, con esta tendencia a mejorar el entorno de almacenamiento se pretende **atraer personal** a una actividad que sufre una acuciante falta de personal.

Esta tendencia podría acelerarse al albur de las **necesidades sanitarias y de higiene** que impone la covid-19 y que obligan a reducir en la medida de lo posible el contacto para evitar la propagación de contactos.

Así pues, todo parece indicar que, además de más tecnológicos, los almacenes también tienden a ser **más humanos**, o al menos evolucionarán para dejar ya para siempre aquellos lugares oscuros que alguna vez fueron. ●



¿Que viene el 2021!!

El que iba a ser el año de la recuperación de la "normalidad" y salida de la crisis... ya está aquí. Pues sí, ya ha llegado y le pilló al Transporte por Carretera ante una serie de cambios y retos en los que se juega su futuro, pero además inmerso en una crisis derivada de la pandemia que nos machaca y con los retos derivados de:

- Una transición energética que va a hacer necesarios, entre otras cosas, destinar grandes incrementos de inversión en renovación de flotas...
- La aparición de nuevos modelos de relación con el mercado y con la sociedad en general... plataformas de servicios... relaciones mercantiles /laborales ¿?
- Digitalización necesaria para poder mejorar seguridad, impacto medioambiental... productividad...etc...
- Los nuevos esquemas de Gobernanza... ¿con quién tratamos?... de quién dependemos?... quién organiza y coordina múltiples aspectos en los que se mueve la actividad del sector...? Europa, el Estado, las CC. AA. los Ayuntamientos...las Diputaciones ¿?

Y muchos más cambios que están por venir.... Quién y como se pagan los gastos e inversiones necesarias para acometer con éxito éstos retos?.

Por poner la "guinda" en éste panorama.... sujetos a una Reglamentación que tiene ya casi 40 años.

Desde la Fundación Corell estamos insistiendo en la necesidad de adaptar, con una visión de futuro y largo plazo, el actual marco regulatorio en el que se mueve el sector del transporte público por carretera en todos sus matices y aspectos si queremos afrontar con unas mínimas garantías de éxito los cambios ya presentes y los que van, con toda seguridad, a aparecer en el próximo futuro.

Desde hace meses el laboratorio de ideas (TTMovilidad) de la Fundación Corell) y un grupo de destacados expertos han estado trabajando en la elaboración de lo que pueden ser los cimientos ó bases de una Ley General de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Terrestre.



MIGUEL ÁNGEL OCHOA DE CHINCHETRU,
presidente del Patronato de la Fundación Corell

Esta iniciativa será presentada a finales del próximo mes de marzo.

Junto a este proyecto, y siempre con el objetivo de ayudar al Transporte por Carretera en la "travesía del desierto" que ya ha comenzado, se están desarrollando, ó se tiene previsto acometer durante 2021, trabajos en materias tales como:

- Mejora de infraestructuras... (*Jornada prevista sobre la Travesía Central del Pirineo*).
- Evolución de la descarbonización del transporte por carretera (*publicación y seguimiento del índice OTEM*).
- Digitalización y mejoras tecnológicas.
- Movilidad en la "España vacía".
- Fiscalidad del Transporte.

Desde Europa se están poniendo encima de la mesa proyectos y cambios que afectan al sector de forma directa, y nuestros representantes no pueden estar ausentes ó mirando para otro lado mientras se elaboran normas y Reglamentos que afectan de modo directo al modo carretera, pilar básico de la Movilidad en España.

Los errores que cometamos ó peor, lo que no hagamos ahora, va a pasar una importante factura en el futuro. El Transporte por Carretera está en la base de nuestra economía y desarrollo social y a esos ámbitos se trasladarán los déficits en los que incurramos.

El papel de las Administraciones es clave en todos éstos procesos y teniendo en cuenta las "papeletas" pendientes con el sector (relaciones cargadores-transportistas...laboralización de nuevos actores...diferencias de fiscalidad...ayudas a la recuperación...) lo último que puede hacer es ponerse de perfil confiando en que el tiempo lo arregle todo.

Espectáculos como la inactividad parlamentaria, el mal funcionamiento en la gestión de temas vitales como los ERTE y otros más, no pueden volver a repetirse.

Esperemos que el 2021 sea realmente el año de la recuperación y vuelta a la normalidad para todos.

tendencias en...

Transporte por carretera



El transporte de mercancías por carretera ha actuado con la eficacia y discreción con que viene haciéndolo desde hace décadas, en las peores circunstancias y pese a los palos en las ruedas. Sin que haya pasado todo lo peor de la crisis sanitaria, el sector aborda dos procesos convergentes de transformación digital y energética.



El transporte en 2020

UN SECTOR ESENCIAL INVISIBLE

Un año difícil como el pasado 2020 ha puesto sobre la mesa la importancia que tiene el transporte para la economía española y europea.

Con el paso del tiempo, las empresas y los trabajadores del transporte de mercancías por carretera mirarán al pasado 2020 con **una mezcla de orgullo y amargura**.

Por un lado, la distancia les permitirá **contemplar con satisfacción** el trabajo desarrollado en unas condiciones que han sido muchas veces, en el sentido más propio de la palabra, inhumanas.

De igual modo, la crisis sanitaria ha servido para constatar que el transporte de mercancías por carretera es un sector olvidado, maltratado. Podría decirse que hasta maldito, porque se le arrincona hasta cuando más necesario es. Ese es **el lado amargo** de una labor crucial para que no se hayan venido abajo ni la sociedad, ni la economía de los países europeos, pese a que gran parte de la población no habíamos estado nunca involucrados en un panorama tan sombrío como el que se abrió a mediados del pa-

A lo largo de la pandemia, el transporte ha trabajado en unas condiciones, muchas veces, inhumanas.

sado mes de marzo de 2020.

A comienzos de año, enero se abrió con el cambio de nombre del Ministerio de Fomento, que pasaba a ser el de **Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** y que, al tiempo, también cambiaba de filosofía.

De igual manera, en enero parecía encaminarse definitivamente la **culminación del Paquete de Movilidad**, algo que finalmente se produjo en julio, ya con el verano bien avanzado, no sin algunos retrasos y amagos que aun hoy colean.

Y en enero también se dio a conocer una sentencia del Supremo que calificaba las **manipulaciones del tacógrafo** como delito de falsificación de documentos oficiales.

Un mes después, en febrero, el Ministerio decidió suavizar la pena de **pérdida de honorabilidad**, ante el revuelo que había levantado en el sector tras la reforma del ROTT del año pa-

sado, mientras que, al tiempo, se iban sucediendo las sentencias en relación con el cártel de camiones en sentidos divergentes.

Marzo trajo de lleno la pandemia al territorio español y el transporte tuvo que hacer frente a un patógeno que ha puesto el mundo patas arriba en pocos meses con pocos medios y grandes incertidumbres.

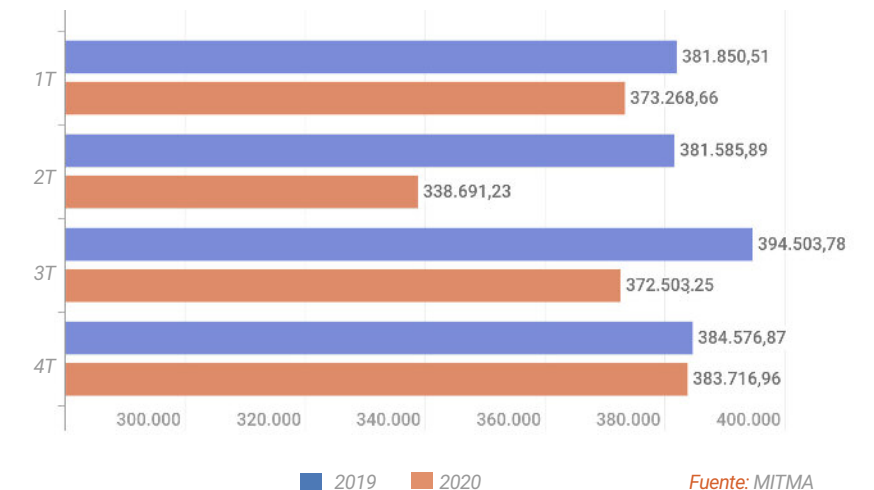
Pocas semanas después, en abril, se empezaba a notar el verdadero alcance de la crisis en las **cuentas de resultados de las empresas**, algo que ni los 'pasillos verdes' establecidos por la UE para facilitar el abastecimiento de la población consiguió rebajar.

Mayo se abrió, como mes florido que es, con la **promesa de una cierta recuperación** que luego se demostró espejismo, aunque el sector, hartado de su insignificancia a ojos de la Administración, reclamara atención.

El hartazgo del transporte se convirtió en junio en un **amago de convocatoria de paro**, mientras todo apuntaba a que una conspiración a espaldas del sector acabaría trayendo las 44 toneladas a las carreteras españolas.

“La crisis sanitaria impuso toda su fuerza en marzo, con un impacto brutal que se ha mantenido hasta mayo”.

MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA



El paro, como era de esperar, se desconvocó en julio, con promesas que meses después **aún siguen en nada**, bien porque son imposibles de cumplir, bien porque la voluntad para sacarlas adelante es poca y, además, significaría ir en contra de intereses a buen seguro más poderosos.

Con septiembre empezó a crecer la incertidumbre en torno al **'Brexit'**. La dura partida de póker entre la Unión Europea y Gran Bretaña duró hasta pocas horas antes de que expirara el período de transición, a finales del pasado mes de diciembre.

Pese al golpeteo incesante de la pandemia con un rastro de muerte y ruina, sobre el que alguna vez habrá de volverse para comprenderlo en toda su extensión, el transporte seguía desarrollando una labor social esencial con palos en las ruedas. **Problemas arbitrarios** con las ITV's, necesidades de salvoconductos varios, cambios en las restricciones de circulación y los tiempos de conducción y descanso, con las condiciones para poder parar en ruta se han ido sucediendo entre otras sin solución de continuidad para unas empresas cada vez más exhaustas y pendientes de nuevas amenazas en forma de peajes emergentes.

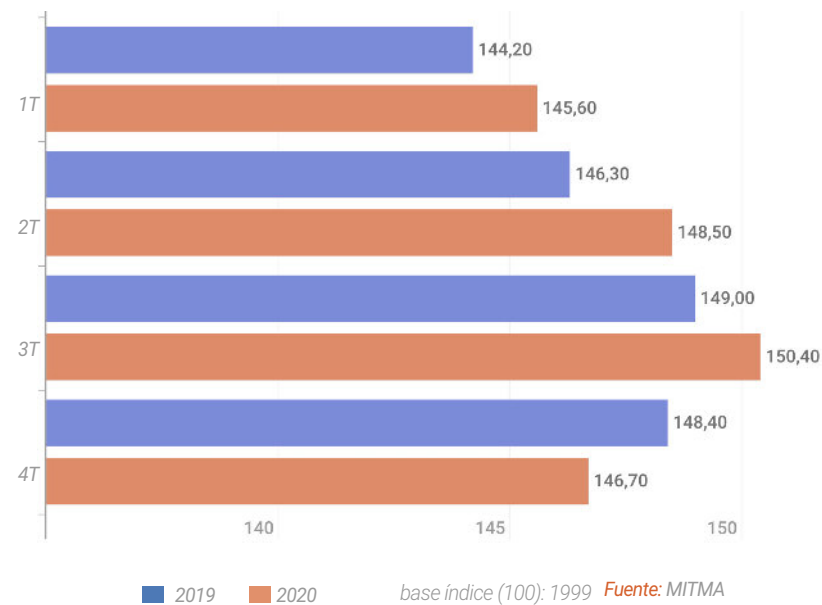
Y en estas estábamos, cuando en octubre llegó a España la segunda oleada de la pandemia. Esta vez la **dispersión de medidas autonómicas** ha supuesto una gota más en un vaso rebosante.

Al tiempo, el Supremo, por un lado, abrió el mes eliminando el **requisito de antigüedad máxima** para acceder al mercado de transporte, a instancias de Competencia, algo que ha preocupado especialmente en el sector que ve cómo van cayendo una tras otra las barreras de acceso al mercado, mientras que unas semanas después ha dado la de arena,





PRECIOS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA



El transporte puede sentirse orgulloso de la labor realizada durante un año tan difícil.



al anular la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT, recurrida en su momento por el Comité Nacional.

En el interin del mes de noviembre, la **mesa tripartita** organizada por el Ministerio para reunirse con cargadores y transportistas entraba en crisis y hacia aguas.

Pese a las diferencias de fondo, el asunto que marcó el fracaso de la iniciativa tuvo que ver con la imposibilidad de encontrar una regulación equilibrada para la realización de las **labores de carga y descarga**.

Así las cosas, con esta ruptura, el sector volvía a sus diez reivindicaciones y a la **negociación directa** con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

También en noviembre, a medida que se iba alargando el impacto de la pandemia sobre las cuentas de las empresas, el sector empezaba a solicitar **ayudas directas** que les permitieran mantenerse a flote en un panorama incierto.

“El paso de los meses ha supuesto nuevos obstáculos para un sector con unas empresas al límite”.

Finalmente, en diciembre, la **inminencia del 'Brexit'** y la aspereza de las partes para llegar a un acuerdo condujo a que miles de transportistas quedaran atrapados desde mediados de mes y hasta las navidades a medio camino entre la Unión Europea y el Reino Unido, en una situación dantesca y en la que se utilizó a un nutrido grupo de profesionales esenciales, en plena pandemia, como rehenes de una negociación.

En diciembre también se aprobaron los **Presupuestos Generales del Estado**, tras varios años prorrogados por la inestabilidad política existente en España, y que en el ámbito del transporte han supuesto el mantenimiento del sistema de módulos, salvo en Navarra, así como de las ayudas al abandono para los transportistas autónomos.

De igual modo, las cuentas públicas también han incrementado la partida de ayudas para el **desvío de camiones** a autopistas de peaje, ante la posibilidad real de que se incrementen este 2021.

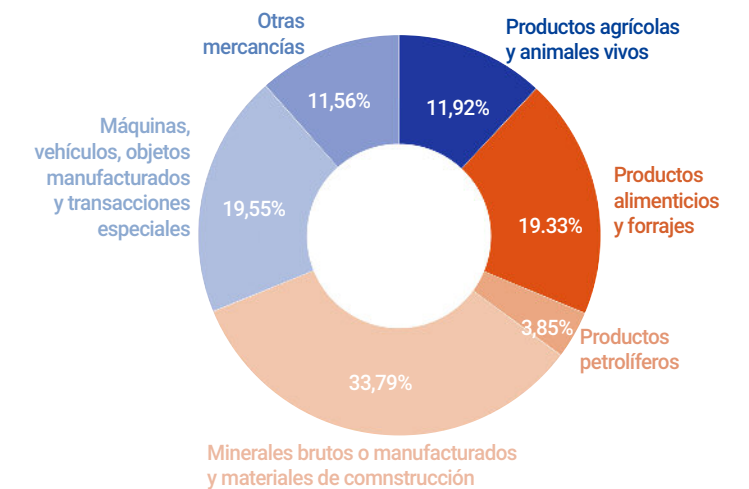
El transporte puede sentirse orgulloso de la labor realizada durante **un año tan difícil**, aunque ni las cuentas de las empresas, ni la sociedad en general así lo reconozcan. ●

Al detalle en tres gráficos

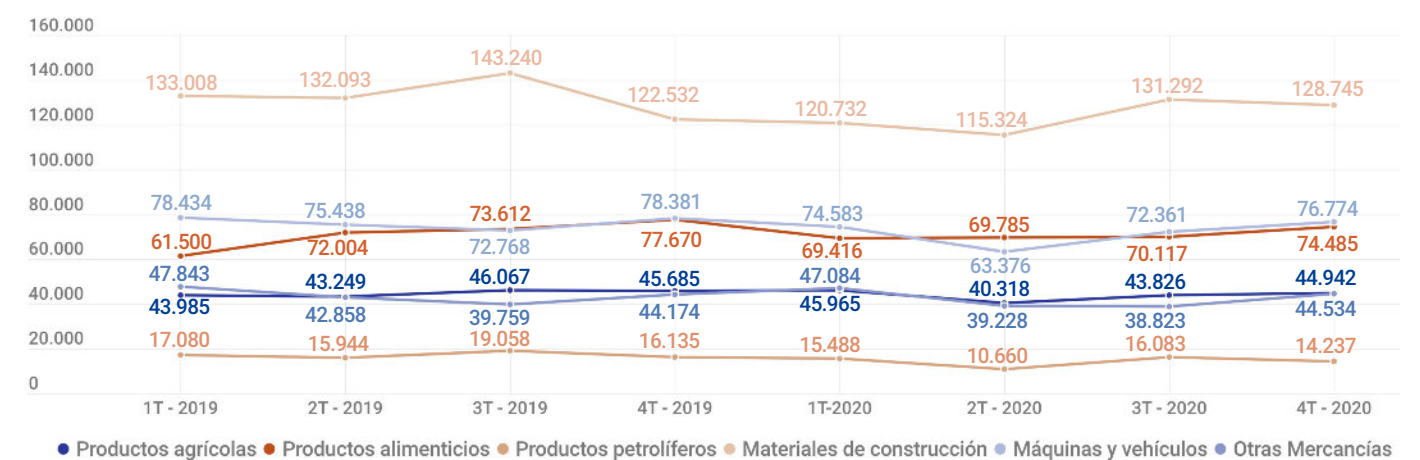
EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN 2020

Un análisis en tres gráficos permite visualizar con cierto detalle el comportamiento del transporte de mercancías por carretera en el año de la pandemia, tanto por tipo de mercancía, como por destinos nacionales e internacionales. Así, por ejemplo, puede verse, cómo el transporte de construcción sigue siendo el dominante en el país, mientras que el transporte internacional ha recibido el golpe más duro de la crisis, más que el nacional.

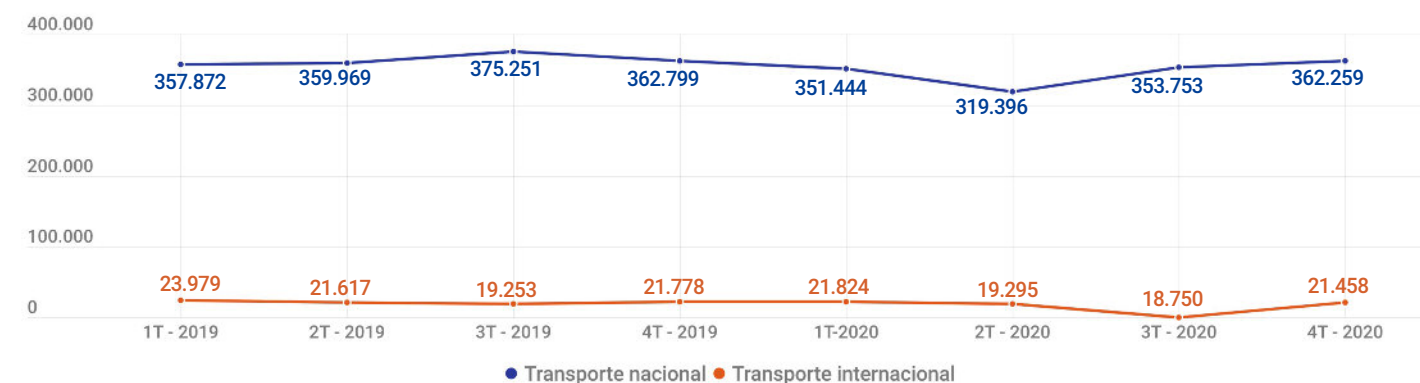
VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA EN ESPAÑA EN 2020 POR TIPO DE MERCANCÍA



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA POR TIPO DE MERCANCÍA



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA NACIONAL E INTERNACIONAL 2019-2020





En la senda de una leve recuperación

EFFECTOS DE LA PANDEMIA SOBRE EL EMPLEO

Todo se torció en marzo, aunque ya se veía venir de antes. El caso es que desde el tercer mes del pasado 2020, los niveles de ocupación y de paro en el sector logístico y de transporte han cambiado drásticamente.

Pasados unos meses del primer impacto, el análisis de los datos estadísticos permite observar con cierta perspectiva el impacto que ha tenido la llegada de la pandemia, al menos desde el punto de vista del empleo en el sector logístico y de transporte.

Por un lado, los registros de afiliación a la Seguridad Social en el transporte y almacenamiento señalan un inicio de 2020 por encima de los datos de enero de 2019, así como un mes de febrero en la misma tónica.

Sin embargo, en marzo, ya se deja sentir el primer impacto de la pandemia, aunque sólo a partir de mediados de mes.

A partir de ese momento, en abril se produce una **drástica caída** en el volumen de afiliados en el sector logístico y de transporte que se profundiza aún más en mayo.

Marzo marcó un antes y un después en el empleo, con unos altos niveles de paro estancados en torno a los 11.000 parados desde julio del año pasado.

Después, a partir de junio, parece iniciarse una lenta y progresiva recuperación que ha resultado más trabajosa de lo inicial-

mente previsto y que ha tenido que esperar al mes de diciembre para recuperar unos valores similares a los del comienzo de 2020 y que, en cualquier caso, son un 1,04% inferiores a los de un año antes.

Con los últimos datos disponibles en el momento de elaborar esta información, el pasado mes de enero, el sector logístico y de transporte tenía **927.297 trabajadores afiliados** a la Seguridad Social, un 0,83% menos que en enero de 2020.

Esta cifra sigue marcando una evolución anual positiva, pero el porcentaje de retroceso es menor que el registrado un mes antes, en diciembre del año pasado y parece avanzar en la senda de una lenta recuperación.

2020 ha terminado con 936.028 afiliados a la Seguridad Social en el sector logístico, un 1,04% anual menos.



Los datos de paro del sector

Los datos del paro en el sector logístico y de transporte siguen la misma tónica que los registros de afiliación a la Seguridad Social.

En concreto, los dos primeros meses del año pasado presentan un comportamiento cíclico similar al de otros años, aunque ligeramente por encima de los de 2019.

Como ha pasado con la afiliación, marzo supone un antes y un después con un fuerte tirón al alza que se ha prolongado después a lo largo de abril y mayo, cuando se registró el número máximo de parados durante el año pasado, con un total de 122.988.

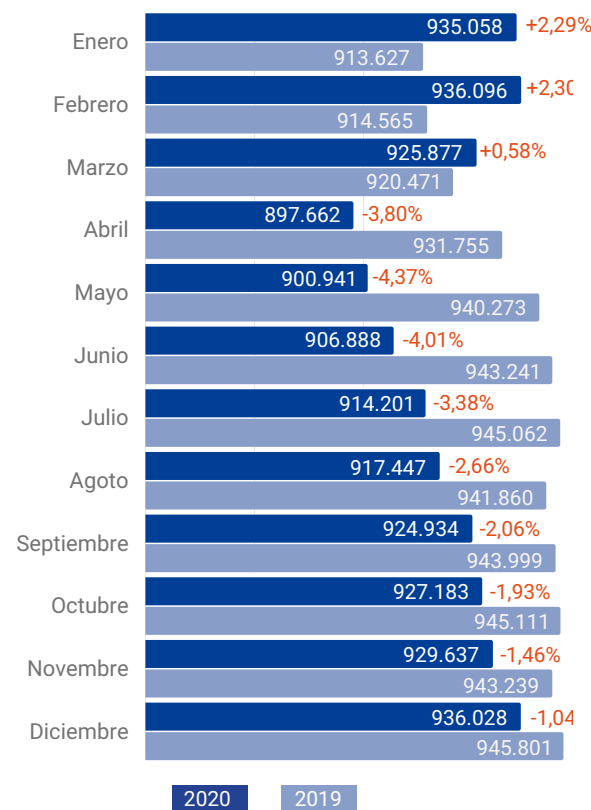
Después, en junio y julio se ha producido una imponente bajada en dos escalones, pero, sin embargo, a partir de agosto los niveles de trabajadores en paro en el sector del transporte y el almacenamiento se han estabilizado en torno a los 110.000, para terminar el año con 108.985 parados, cifra que se coloca un 27,75% por encima de la de un año antes.

Posteriormente, en enero, con los datos más recientes, ha vuelto a superar el umbral de los 110.000, hasta sumar 113.419, un 24,7% más que en enero del año pasado.

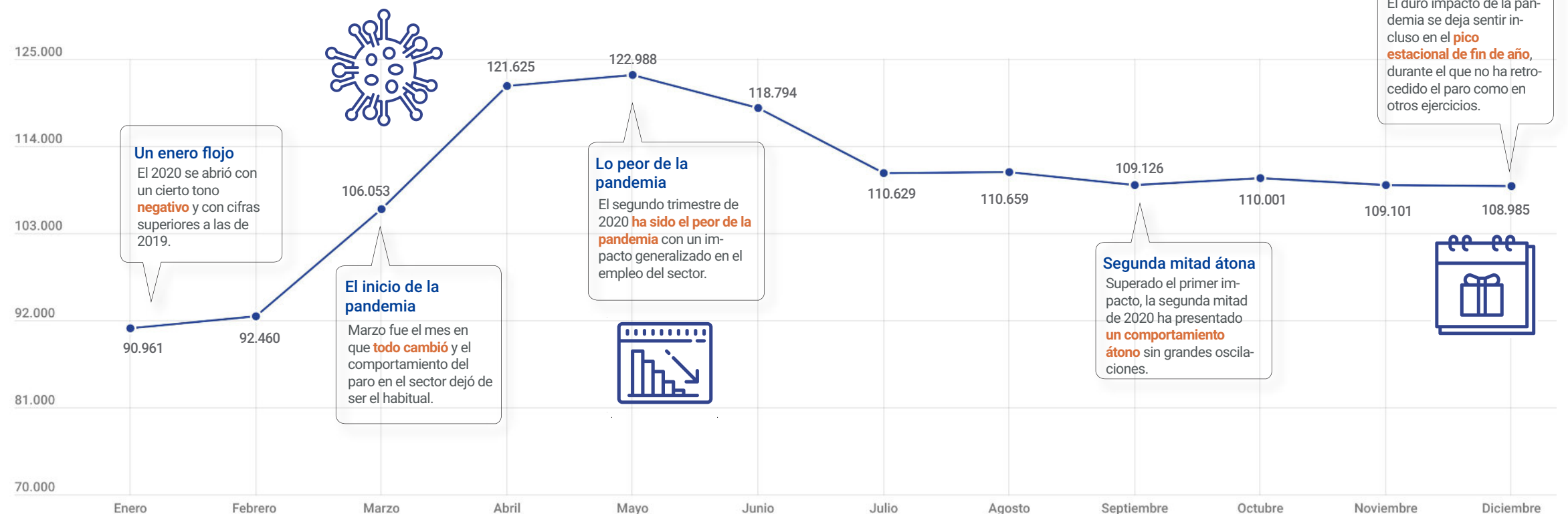
Dadas las incertidumbres que deja la pandemia y el impacto de las diferentes oleadas que se están sucediendo sobre la actividad económica, aún es pronto para anticipar la evolución futura del empleo en el sector logístico y de transporte durante un 2021 que se antoja convulso.

EL EMPLEO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Afiliados a la Seguridad Social



Evolución del paro en 2020



Seguiremos **quejándonos**

Es este un número especial de Cadena de Suministro enfocado a las "tendencias 2021" para el sector del transporte por carretera y está uno tentado de resumirlas en dos palabras: seguiremos quejándonos.

Y, lo que es peor en mi opinión, seguiremos quejándonos de las mismas cosas de las que ya lo hacíamos hace diez, veinte o más años aún, o sea en el siglo pasado. Aquello de "los clientes nos maltratan, las autoridades no nos tienen en cuenta salvo para recaudar impuestos y sanciones, la profesión no es nada atractiva, estamos arruinándonos, la competencia es desleal" y un largo etcétera que cualquiera que viva en este mundillo puede completar.

Por otro lado, me temo mucho, que también seguirá siendo un año huérfano en cuanto a acciones concretas y decididas desde dentro del sector para tratar de arreglar, al menos uno o dos de los muchos problemas que nos dan pie a tan extenso repertorio de quejas. Se diría que nos resulta mucho más atractivo el papel de "sufrida víctima" con derecho continuo a "rasgarse las vestiduras" que el de cobrar conciencia de la propia fuerza y de la responsabilidad de ponerla en práctica en favor de nuestros legítimos intereses.

Seguiremos viendo como se perpetúa la fragmentación empresarial, que solemos llamar, de forma muy gráfica, "atomización del sector"; incluso seguirá siendo férreamente defendida, por vías más o menos directas, desde muchos púlpitos, algunos de ellos dentro del propio sector. Una fragmentación que década tras década se constituye en una barrera infranqueable para abordar y superar, de forma justa y rentable, los desafíos que se nos presentan. Unos retos que vienen de la mano de la globalización, la digitalización y la irrupción de nuevas tecnologías y fuentes de energía, sin olvidar las corrientes sociales de sostenibilidad ambiental, inclusividad y equilibrio de género.

El 2021, por un capricho de los tiempos, se presenta precisamente como un catalizador de todas esas demandas; a novedades históricamente inéditas como es la materialización completa del "Brexit", el desarrollo del



RAMÓN VALDIVIA,
director general
de ASTIC

nuevo paquete regulatorio recién aprobado en Europa (el famoso "Mobility Package") y la enrevesada pugna entre las medidas de contención de la Covid-19, por un lado, y la necesaria movilidad de nuestros vehículos y la protección de sus conductores, por otro.

Tenemos también otros "inputs" en 2021 que nunca antes se había vivido: la aplicación, a proyectos concretos, de los famosos fondos de reconstrucción europea (Next Generation) así como el "Green New Deal" recién lanzado por la Comisión Europea y que tan directamente afecta a nuestra actividad. Por si fuese poco, este año ha sido declarado en la U.E. como el año del ferrocarril y suenan "voces" que aseguran que 2021, será, en nuestro país el de implantación de la euroviñeta (ese temido re-pago por uso) y los llamados "impuestos verdes" que se cebarían con los consumidores de combustibles fósiles (en nuestro caso los únicos que de veras podemos usar).

Estrenamos, además, en nuestro país, la rebaja a los 18 años para acceder a la profesión y tenemos que avanzar en la negociación del III Acuerdo General con los

“Seguiremos quejándonos de las mismas cosas de las que ya lo hacíamos hace diez, veinte o más años aún, o sea en el siglo pasado”.

sindicatos y la renovación del CNTC. Sinceramente espero que también sea el año en que asestemos un golpe definitivo a la impunidad de los morosos en este sector. Estamos más cerca que nunca.

Cada uno de estos retos es importante por sí solo, pero, en conjunto, exigirán un esfuerzo hercúleo; probablemente fuera del alcance de cualquier empresa individual de este sector, por potente que sea. Si es cierto aquello de que "la unión hace la fuerza", me temo que no "salimos más fuertes" del 2020 pero quizá eso mismo haga que 2021 sea el año en que empecemos a fortalecernos.

TUS PRIMEROS PASOS HACIA LA MULTIMODALIDAD

Optimice su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias.

Póngase en contacto con sales@viia.com



Tendencias en transporte para 2021

HACIA UN TRANSPORTE DIFERENTE

Nadie sabe a ciencia cierta si tras la crisis sanitaria llegará un sector nuevo, lo que sí que es cierto es que el transporte de mercancías por carretera lleva tiempo inmerso en un profundo proceso de transformación que desembocará en un panorama distinto.

Tras un año marcado por la pandemia, el transporte tiende a recuperar una **cierta normalidad** a medida que los flujos de mercancías vuelven a restablecerse.

Sin embargo, alcanzar los niveles anteriores a la crisis sanitaria parece **harina de otro costal**, por no hablar de alcanzar los, a ojos de hoy día, estratosféricos registros de 2007 y 2008.

Además, la oscilante realidad que dibujan las diferentes oleadas de la pandemia ofrecen un **panorama repleto de incertidumbres** que atenaza a unas empresas con poco margen de maniobra tras meses al límite de sus posibilidades.

Sin embargo, la ley del mercado obliga a continuar pese a las dudas en un marco de transición en el que parecen entrecruzarse **algunas tendencias** que dejan anticipar cómo será el transporte de mercancías por carretera del futuro.

Lo que sí que estaba claro ya antes de la irrupción de la pandemia en Europa es que limitarse a ofrecer servicios de transporte parece una opción cada vez más residual en un mercado en el que la **información que genera la mercancía** tiene tanto valor o más que la propia carga que se mueve.

Así pues, desde hace algo más de una década se observa una progresiva tendencia de las empresas de transporte hacia convertirse en proveedores de servicios a medida que los datos de la mercancía se han ido convirtiendo en un **verdadero objeto de deseo**.

Un transporte más transparente

Precisamente esta transformación de los transportistas hacia proveedores que aportan



gran valor añadido **obliga a las empresas a ser más transparentes**, especialmente con sus clientes.

Los costes del transporte no son, desde la perspectiva de los clientes, un **asunto exclusivo para los transportistas**, sino que son de suma importancia para los usuarios, por la importante incidencia que tienen sobre sus productos de cara a un mercado cada vez más competido y en el que el comercio electrónico ha introducido variables que han venido a transformar el anterior ecosistema.

“Pese la incertidumbre, los clientes y la sociedad parecen mantener una apuesta firme por la sostenibilidad del transporte”.

En estas circunstancias, las empresas de transporte están obligadas a ser más transparentes que nunca, tanto a la hora de transmitir la información de la carga y los vehículos para garantizar una trazabilidad integral, como a la hora de **justificar los costes** del servicio.

El futuro del transporte se dibuja día a día.

La digitalización mejorará la operativa de transporte y generará ahorros de costes.



Sin embargo, esta tendencia no beneficia solo a los clientes, sino que puede ayudar a las propias empresas de transporte a controlar costes y **mejorar la asignación de medios y personal** para cada servicio, entre otros aspectos.

Un transporte más sostenible

Desde hace largo tiempo, los fabricantes de camiones trabajan dentro de un duro marco legal para **reducir las emisiones contaminantes** de los vehículos pesados.

El sector necesita dar un paso al frente para **quitarse el sambenito** de agente contaminador que lleva encima desde hace mucho tiempo.

Más que la imagen (que también), está en juego la **propia razón de ser** de un sector que tiene a gala una gran flexibilidad y eficiencia que, sin embargo, choca con las cada vez más agresivas políticas nacionales y europeas para facilitar el trasvase de la carretera al ferrocarril, sobre todo en las distancias más largas.

En este contexto, y pese a las dificultades económicas que impone la crisis sanitaria, se tiene que abrir paso una apuesta decidida por

renovar una flota muy envejecida y a la que los clientes cada vez miran con peores ojos.

Un transporte más digitalizado

Esta década es, a decir de muchos expertos, la de la digitalización masiva, un proceso que ya ha empezado a desarrollarse en el transporte de mercancías por carretera y que en los próximos años tiene que acompañarse de un **profundo cambio cultural**.

Sin embargo, la **estructura tan atomizada del sector** actúa como una cortapisa que impide una adopción más rápida de un camino ineludible y que está destinado a aportar grandes beneficios para el sector, tanto desde el punto de vista operativo, como desde el ámbito de la gestión empresarial.

Por el momento, un primer escalón en el proceso pasa por la **digitalización de la documentación del transporte**, un proceso en apariencia sencillo, pero que puede generar un gran paso adelante a medida que se generalice, aparte de reducir simplemente el gasto en papel.

Un transporte más proactivo

Las empresas de transporte tradicionalmente han venido siendo **simples peones** en las cadenas de suministro hasta recientes fechas.

Ahora, los cambios tecnológicos que se están produciendo irán dando a los transportistas un nuevo perfil, a medida que los flujos de información generen una mayor cercanía entre los diferentes actores de las cadenas de suministro.

Otras relaciones con los fabricantes de camiones

El creciente papel que tienen los fabricantes de camiones como proveedores de nuevas tecnologías aplicadas al transporte supone una **relación más estrecha** entre transportistas y fabricantes, sobre bases contractuales que se van modificando para dar entrada a servicios de mantenimiento predictivo, reparaciones, entre otros aspectos.

“La digitalización modificará profundamente el papel que juega el transporte en la cadena de suministro y las relaciones de los transportistas, tanto con sus clientes, como con sus proveedores”.

Un transporte más respetado

La pandemia ha convertido a los transportistas en un **colectivo muy valorado**, merced a un trabajo desarrollado a conciencia y en unas condiciones de extraordinaria dureza.

Las sociedades modernas tienen una memoria cada vez más corta, pero también es posible que se haya tomado nota de la importancia que tiene un buen transporte de mercancías para **garantizar el correcto suministro de bienes y productos** para un mundo que vive acelerado, al menos desde el ámbito político, aunque en este preciso momento no lo parezca. ●

El sector sigue incansable en la búsqueda de alternativas eficaces para reducir su impacto medioambiental.



BIENVENIDO AL CLUB DE LOS OPTIMISTAS

Después del año que hemos vivido, tenemos la oportunidad de empezar de nuevo, haciendo lo que mejor hacemos: **transportar mercancías**

- La única bolsa de cargas con **garantía de cobro** de verdad.
- La seguridad, lo primero. Trabaja solo con empresas que han pasado **filtros de calidad** y solvencia.

¡En 2021 tenemos mucho más por ofrecerte!

Únete a la comunidad de transporte más segura y combina el poder de **Wtransnet** y **Teleroute**.



2021, un año de difícil transición hacia la **transformación**

El escenario sobre el que abrimos el nuevo año hace solo unas semanas no podía ser más diferente del año anterior. Nos encontramos en un periodo de crisis y recuperación económica marcados sin duda por la nueva y terrible experiencia que ha supuesto la pandemia del Covid19 a nivel global. La crisis sanitaria ha sacado a la palestra graves dificultades para todas las potencias mundiales, pero, a nivel económico, cerca de un año después, ya se ha pausado la vía de recuperación, que se erigirá sobre dos pilares: descarbonización y digitalización.

Estos ejes de recuperación y transformación no son nuevos para la industria de la automoción, pero los plazos se aceleran. El sector de la automoción española se ha comprometido en ser uno de los líderes de este cambio, para no perder su posición estratégica como fabricante mundial de vehículos. Esta evolución hacia un nuevo modelo de movilidad supone el mayor reto para la historia de la industria automovilística, pero estamos invirtiendo más de 57.000 millones anuales en las fábricas europeas de vehículos para adaptarnos a este cambio. En los últimos cinco años, las marcas automovilísticas han invertido más de 13.000 millones de euros en sus factorías en España, donde se han adjudicado cerca de 20 nuevos vehículos eléctricos que están previstos para los próximos dos años. Tenemos más de 200 vehículos eléctricos ya en el mercado y la oferta crecerá exponencialmente. La oferta es fuerte, la demanda no tanto.

2021 se antoja como la segunda parte de 2020 para el sector de la automoción. Las perspectivas de ventas para este año no alcanzan el millón de turismos, quedando a un -20% del registro en años pre-COVID, y la producción de vehículo también cae. El sector está cumpliendo su parte, pero la recuperación y la nueva movilidad no es una transformación que la industria pueda desarrollar en solitario. La automoción necesita la colaboración de toda la sociedad.

Es fundamental que España afronte la movilidad del futuro como un proyecto-país, para al-



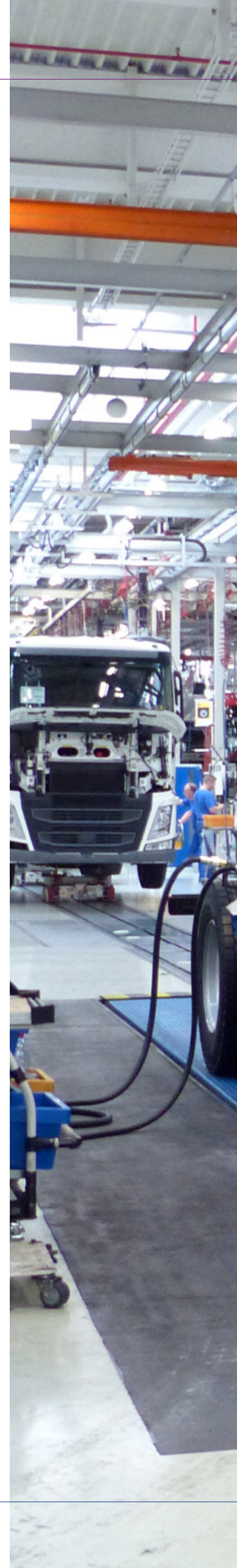
JOSÉ LÓPEZ-TAFALL
director general de
ANFAC

zarnos como una de las primeras potencias en movilidad sostenible. Actualmente, somos la segunda mayor industria automovilística de Europa y la octava a nivel mundial, pero España tiene potencial para liderar la industria de la automoción y de la nueva movilidad. De hecho, nos encontramos ante la oportunidad de ser una referencia en una de las ramas de la automoción con mayor potencial en la nueva movilidad, los vehículos pesados. La logística y el transporte siempre han ejercido como un engranaje clave en la economía, pero la llegada de la pandemia ha demostrado el verdadero valor social del transporte de mercancías. La logística del futuro será sostenible y limpia y nuestras marcas ya están planeando ese futuro, con nuevos modelos cero o bajísimas emisiones.

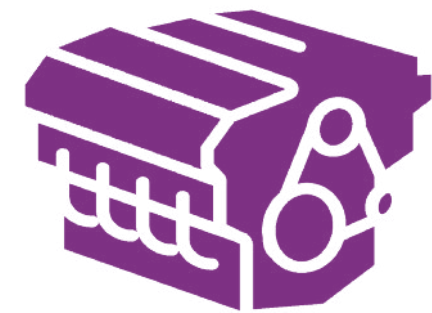
España tiene que cumplir una serie de compromisos pautados por la Unión Europea para renovar el parque automovilístico, en concreto, debemos alcanzar la electrificación del parque en 2040 y para ello es imprescindible que la demanda case con la oferta y la potencia. No basta con tener una gran oferta de productos más eficientes, es prioritario que se ejecuten planes de estímulo de la demanda para cumplir con los objetivos sobre todo para el transporte

“ España tiene que cumplir una serie de compromisos pautados por la Unión Europea para renovar el parque automovilístico”.

de mercancías, más olvidado. La disponibilidad de infraestructura de recarga rápida es también clave para el sector de transporte, como lo es también un plan de renovación pragmático, similar al que están ejecutando países de nuestro entorno, como Alemania o Italia. La transición energética debe ser un hecho, y para eso cuenta tanto las nuevas tecnologías cero emisiones como la sustitución de vehículos contaminantes por otros más limpios. Ignorar este hecho llevaría a una descarbonización más lenta de la posible, y un sector de transporte y logística más débil.



tendencias en... **Industria del transporte**



La crisis sanitaria le ha llegado a la industria del transporte en pleno proceso de digitalización y de transición hacia un nuevo modelo energético. Los efectos de la crisis sanitaria sobre las cadenas de suministro han colocado a la industria al borde del colapso.

LA INDUSTRIA SUPERA LA TORMENTA PERFECTA

Durante el pasado 2020 los efectos de la pandemia por el coronavirus vinieron a sumarse a todo un complejo proceso de cambio que vive la industria automovilística desde hace varios años, a pesar de lo cual se ha mantenido el lanzamiento de nuevos productos de los principales actores de la industria.

En un ejercicio como el 2020 marcado por la pandemia, en España se han matriculado 19.245 vehículos comerciales e industriales, **un 21,7% menos que en 2019**, según los registros de Anfac.

El dato muestra a las claras **cómo influye el clima económico en las inversiones** que planifican las empresas de transporte de mercancías por carretera.

En un escenario complejo, la flota española de transporte muestra cierta reticencia a iniciar **el necesario camino de renovación de una flota muy envejecida**, con los transportistas cautelosos sobre el clima que domina en la sociedad española y sobre el impacto que podría tener en los precios y el volumen de trabajo cualquier aumento de capacidad.

Sin embargo, también penden sobre el sector las dudas existentes en torno a **dos procesos en los que también vive envuelta la industria automovilística** desde hace unos años y que, junto con la crisis sanitaria, han creado una especie de

Volvo Trucks y MAN han renovado sus gamas en 2020.

t tormenta perfecta que está acelerando toda una serie de cambios de gran calado.

Así pues, la digitalización y el proceso de sustitución de los motores de combustión también **generan ruido en unos empresarios que afrontan inversiones en flota**, que a pesar de todo se han mantenido o incrementado incluso, en un contexto de incertidumbre generalizada.

Un año de importantes novedades pese a todo

En este contexto, y pese a la **t tormenta perfecta**, que implicó la suspensión de gran parte de la producción mundial por la pandemia durante varios meses, 2020 ha sido un año en el que también ha habido novedades en la industria.

El año pasado se abría con un nuevo paso en la expectación que ha despertado el **Tesla Semi** y que, a tenor de lo visto, se ha ido desinflando a medida que han ido pasando los meses.



Sin embargo, en el terreno de lo tangible, quizás las principales novedades del pasado 2020 hayan corrido **a cargo de Volvo Trucks y de MAN Truck & Bus**.

De igual modo, Renault Trucks también puso en el mercado unas **nuevas versiones de la Gama T**, con novedades tanto en el exterior, como el interior de la cabina y motorizaciones centradas en el control del consumo de combustible.

Así mismo, la marca gala ha prestado una especial atención durante todo 2020 al **segmento de ocasión** y ha iniciado la producción de sus eléctricos D y D Wide Z.E.

En el segmento de furgonetas, 2020 ha sido el año en el que **la Sprinter de Mercedes ha cumplido 25 años** de trayectoria con la vista puesta en nuevos modelos eléctricos para seguir siendo un referente en el segmento.

En el ámbito de los pesados, **MAN** presentó en Bilbao su nueva gama de camiones pesados, entre los que destacan el nuevo TG, llamado a sustituir a los TGX, y una apuesta decidida por cuidar al conductor e impulsar la conectividad y la digitalización en su gama de vehículos industriales.

Por otra prte, **DAF** comenzó a primeros del año pasado las pruebas en condiciones reales del DAF CF Hybrid en los Países Bajos.

Poco después era **Volvo Trucks** la que presentaba una nueva gama de camiones de gran tonelaje, formada por cuatro modelos: FH, FH16, FM y FMX, en los que la visibilidad, la comodidad, la ergonomía, el nivel de ruido, la maniobrabilidad y la seguridad son elementos clave.

En semirremolques, **Lecifena** ha entrado en el mercado del transporte frigorífico de la mano de Tecnove por medio de una nueva marca comercial para la producción y comercialización conjunta de vehículos frigoríficos.

Al tiempo, **Lecitrailer** ha desarrollado la segunda generación de su frigo, al que incorporado toda una serie de mejoras centradas en la robustez y la consistencia.

En el plano más experimental, **Toyota e Hino**

La transición energética se va dejando notar cada vez más en la evolución de las gamas de vehículos comerciales e industriales.

han iniciado el desarrollo de un camión pesado de pila de combustible, pensado para ofrecer una gran autonomía con repostajes rápidos.

También en este ámbito, **Hyzon Motors** ha anunciado también que lanzará sus camiones de pila de combustible en los mercados europeos.

En esta misma línea, **Daimler, Iveco y Volvo** se han unido casi a finales de año para el desarrollo de camiones de hidrógeno para operativas dentro del continente europeo para clústeres regionales o en corredores de gran capacidad que cuenten con las suficientes estaciones de repostaje.

Así mismo, casi todas las marcas han seguido dando pasos en firme hacia la **electrificación**, como son los casos de Mercedes, MAN, Volvo Trucks, DAF o Scania, entre otros.

“Pese a la difícil situación económica, las marcas han seguido avanzando hacia el uso de nuevas fuentes de energía”.

Por lo que respecta a la actividad de los fabricantes, **Ford y Volkswagen** han iniciado una colaboración con nuevos proyectos conjuntos de electrificación y vehículos comerciales que incluye el desarrollo de un nuevo vehículo de reparto urbano y de una furgoneta de una tonelada, entre otros proyectos.

Así mismo, **ZF ha completado la adquisición de Wabco**, mientras que Iveco ha entrado en el capital de Nikola.

Además, **Traton se ha hecho con Navistar** y, en paralelo, el grupo empresarial de industriales de Volksagen ha cerrado un acuerdo con Hino para el desarrollo de vehículos eléctricos.

Pero el gran movimiento de la industria automovilística en 2020 ha sido, sin lugar a dudas **la fusión entre PSA y Fiat**, que ha dado lugar a la nueva Stellantis, en una operación finalizada ya en 2021. ●



Análisis del mercado en 2020

LAS VENTAS DE COMERCIALES E INDUSTRIALES SE DESPLOMAN EN 2020

La caída de las matriculaciones de vehículos industriales ha llegado al 21,7% y la de comerciales se ha situado en el 26,4%, por la influencia de la crisis sanitaria del Covid-19.

El año 2020 ha finalizado con 19.245 matriculaciones de vehículos industriales, sin contar los datos de autobuses y autocares, lo que supone una caída del 21,7% según los datos registrados por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac.

Por segmentos, los camiones ligeros han repuntado un 6,3% hasta las 828 unidades, destacando Mercedes con 453 matriculaciones.

En cambio, los camiones medios han anotado un descenso del 25,4% hasta las 2.485 matriculaciones, acabando Iveco el primero con 1.021 unidades.

También se han matriculado un 22,1% menos de vehículos pesados de más de 16 toneladas, con 15.932 unidades.

Dentro de este ámbito, los rígidos han caído un 32,1% hasta los 3.190 vehículos,

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS Y VARIACIÓN RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



Fuente: ANFAC

siendo de nuevo Iveco la marca más matriculadora con 700 unidades. Mientras, las ventas de tractoras se han reducido en un 19,2% hasta las 12.742 unidades, ocupando Volvo el primer puesto con 2.197 matriculaciones.

Por su parte, las matriculaciones de comerciales han llegado a 158.117 unidades, lo que supone un descenso del 26,4%.

En total, se han entregado 90.301 derivados, furgonetas y pick-ups, un 31,4% menos que en el mismo periodo de 2019. De ellos, 394 corresponden a derivados de turismo, que se han incrementado en un 47,4%, mientras las furgonetas han caído un 32,5% hasta las 81.285 unidades.

En cuanto a las entregas de pick-ups han anotado un descenso del 18%, con 8.622 vehículos. La marca más vendida ha sido Citroen, con 18.929 unidades.

La demanda de furgones y camiones ligeros, ha retrocedido un 18,6% hasta las 67.816 unidades, en parte por el descenso del 26,1% en los furgones de menos de 2,8 toneladas, con 14.858 unidades.

Además, las ventas de furgones de entre 2,8 y 3,5 toneladas se han reducido en un 14,5%, hasta las 44.903 unidades, mientras que las de camiones entre 2,8 y 3,5 toneladas, han caído un 24,3% hasta las 8.055.

En el segmento de los furgones y camiones ligeros, la marca más vendida ha sido Ford, con 10.262 unidades.

Producción y exportación

En lo que se refiere a la producción de vehículos comerciales e industriales de las plantas españolas, se ha reducido un 18,6% en 2020, con un volumen de 467.521 unidades.

En concreto, la producción de comerciales ligeros se ha reducido en un 14,4% hasta las 257.810 unidades, y la de furgones ha caído un 22,7% hasta las 172.806.

Respecto a los industriales ligeros, se han producido un 38,3% menos, con un total de 20.098, aunque los industriales pesados han aumentado un 29,1% hasta los 15.138.

12.742 han sido las tractoras matriculadas en el año 2020, un 19,2% menos

Por último, la producción de tractoras se ha reducido un 69,8%, con 1.669 unidades.

En relación a la exportación de vehículos comerciales e industriales suma 362.559 unidades, un 10,6% menos que en 2019.

La exportación de comerciales ligeros ha caído un 11,8% hasta las 229.359, mientras la de furgones ha disminuido en un 16,8% hasta las 105.921 unidades.

En cuanto a la exportación de industriales ligeros, ha aumentado un 15,2% hasta los 14.591. Mayor aún ha sido el incremento en el

“La producción de comerciales e industriales se ha reducido un 18,6% durante el último ejercicio”.

caso de los industriales pesados, con 11.629 unidades que suponen un 215,6% más.

Además, se han exportado 1.057 tractoras, que representan un ascenso del 50,2%.

Reactivación del sector

Ante las dificultades que está experimentando el sector de la automoción con motivo de la crisis sanitaria, desde Anfac han solicitado al





El 2021 para los fabricantes de remolques y semirremolques

Gobierno **incentivar los planes de apoyo** a la compra y a la renovación de vehículo.

En este sentido, si se pretenden impulsar las matriculaciones de vehículos propulsados por energías alternativas, es necesario **un esfuerzo conjunto por parte de los fabricantes y la Administración**, que permita la descarbonización del parque en España.

Si bien es cierto que hay un amplio abanico de modelos eléctricos y de nuevas tecnologías tanto en turismos y vehículos pesados, **la demanda sigue siendo muy escasa** debido al elevado coste del producto, la escasez de puntos de recarga y la falta de ayudas. De hecho, en la actualidad, **el diferencial de coste** entre vehículos pesados diésel y eléctricos es de un 30%.

Para Faconauto, en la situación actual, **cobran especial relevancia los modelos híbridos**, que suponen una estación intermedia para alcanzar los objetivos de cero emisiones y acelerar el plan de descarbonización. Además, también ha propuesto **penalizar de forma urgente la antigüedad del vehículo** y eliminar o reducir el IVA de los electrificados.

En 2021, serán imprescindibles las ayudas al comprador para impulsar el consumo y la

Las matriculaciones de comerciales han llegado a las 158.117 unidades.

transición. En esta línea, el Gobierno ya ha comprometido **400 millones en el nuevo Plan Moves**, que podrían duplicarse si existe capacidad suficiente para absorber dichos recursos.

Respecto a los puntos de recarga, el Plan de Recuperación se ha fijado el objetivo de **alcanzar los 100.000 en el año 2023**.

Por otro lado, queda pendiente **la activación de los 3.750 millones** comprometidos en el Plan de Impulso de la Cadena de Valor de la Industria de la Automoción, que incluye 20 medidas de tipo económico, fiscal, normativo, logístico, de competitividad, de formación y cualificación profesional, de compra pública sostenible y de planificación estratégica.

3.750 millones para el Plan de Impulso de la Cadena de Valor de la Automoción.

Además, este Plan promueve **una movilidad segura y sostenible** en un contexto de cambios asociados a la descarbonización y de transformación digital. ●

MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES 2019-2020

Segmentos	2020	2019	VARIACIÓN %	PESO '20 %	PESO '19 %
Camiones Ligeros (>3,5 <=6 Tn)	828	1.092	-24,18	4,30	4,38
Camiones Medios (>6 <=16 Tn)	2.485	3.113	-20,17	12,91	12,47
Camiones Pesados (>16 Tn)	15.932	20.752	-23,23	82,79	83,15
Camiones Rígidos	3.190	4.819	-33,80	16,58	19,31
Tractoras	12.742	15.933	-20,03	66,21	63,84
Total Camiones >6Tn	18.417	23.865	-22,83	95,70	95,62
Total	19.245	24.957	-22,89	100,00	100,00

Datos elaborados por IEA a partir de información facilitada por la DGT

La producción de remolques y semirremolques en 2021 ha comenzado con aumentos respecto a los primeros meses del 2020, pero para explicar esta evolución y poder hacer una mejor previsión es necesario partir de lo ocurrido el año pasado.

Como primer indicador, el índice de producción industrial elaborado por el INE refleja en números lo que ha representado 2020 para las fábricas. La bajada de producción industrial se sitúa en un -9,4% medio, un -15,5% en bienes de equipo y un -18,4% en fabricación de vehículos a motor, remolques y semirremolques. Pero el sector de semirremolques ha tenido una caída media en torno al -13% y el sector de fabricantes nacionales del -8%. Esto significa que se ha comportado relativamente mejor que el resto de industrias comparables, debido a que suministra equipos a un sector especialmente tan importante durante la pandemia como el del transporte por carretera.

Sin embargo, hay una característica distintiva que afecta a la planificación de la producción, que es la enorme sensibilidad de las matriculaciones de vehículos industriales a los acontecimientos y a la confianza de las empresas de transporte. Así, cuando en abril el índice de producción industrial caía un -34%, los semirremolques bajaban aún más hasta el -45%, pero cuando en diciembre la producción general aumentaba hasta casi igualar al año anterior, este sector subía un +35%. Estos dientes de sierra, unidos a la estacionalidad por tipos habitual y a unos primeros momentos de confinamiento con dificultades de capacidad y aprovisionamiento, ha complicado la labor en las fábricas durante todo el año. El año terminó con un aumento importante en el número de pedidos para el 2021 y en algunos tipos se han disparado los plazos de entrega.

En enero y febrero se han superado las cifras del 2020 por tres causas. Primero, se ha alar-

gado algo la temporada del frío, con una retirada de unidades mayor a lo habitual. Segundo, el aumento de lonas que habían estado muchos meses en retroceso, acompañando ese aumento de producción industrial general. Y tercero, un repunte en el número de portacontenedores. El resto de tipos tienen bajadas más o menos acusadas, siguiendo los dientes de sierra de una demanda discontinua, pero con tendencia positiva.

Por eso, la suma de todos los tipos no da la imagen real del sector, que mantiene una actividad aceptable en general con algunos buenos resultados puntuales. La entrada de pedidos mejora pero todavía no es estable, lo que da una sensación de incertidumbre que se va despejando según avanzan las semanas. La previsión es de acercarnos a las cifras de 2019 en los primeros 7 meses del año, con un febrero mejor al del año pasado y con los siguientes meses subiendo respecto a 2020 por comparación con los peores meses del confinamiento. Para los próximos tres meses se esperan cifras normales, con el habitual descenso de actividad estacional, y una progresiva reactivación posterior de forma parecida a lo que ocurrió hace dos años.



JULIO VIARTOLA,
secretario general de
ASFARES

“La entrada de pedidos mejora pero todavía no es estable, lo que da una sensación de incertidumbre que se va despejando según avanzan las semanas”.

En resumen, 2020 comenzó con bajadas en los primeros meses, que se acentuaron con el parón de marzo-abril y remontaron después del verano, especialmente al final del año. El 2021 empieza en positivo, con tendencia general buena pero desigual en los distintos tipos. No se espera una recuperación rápida, pero sí que se prevé una mayor estabilidad y un aumento sostenido de la demanda según avancen los meses.



El mercado español de semirremolques en 2020

EL MERCADO DE SEMIS SE SOBREPONE A LA PANDEMIA

El pasado 2020 ha terminado, por lo que respecta al mercado español de semirremolques, mejor de lo que comenzó y con la vista puesta en que las vacunas permitan retomar unas inversiones necesarias para mantener la competitividad de la flota en un escenario de fuerte competencia a nivel continental.

El mercado español de semirremolques ha sufrido un 2020 marcado por la pandemia.

En este sentido, en España se han matriculado el pasado ejercicio un total de **10.877 semirremolques**, registro que supone un retroceso de un 12,93% con respecto a las 12.492 unidades que se alcanzaron en 2019, según los datos de Asfares.

Así mismo, todos los segmentos presentan un *comportamiento negativo* que oscila heterogéneamente.

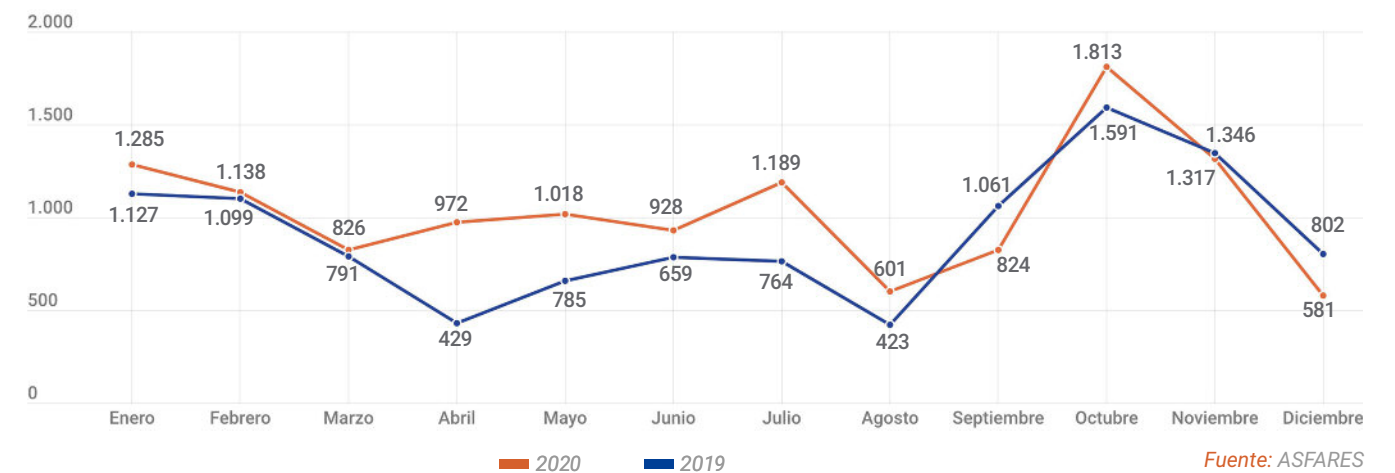
En concreto, el año pasado se han matriculado 3.061 lonas y semilonas, un 26,29% anual menos, 664 furgones un 7,79% menos que en 2019, 1.160 basculantes, un 15,45% menos que un año antes, 557 portacontenedores, un 24,53% anual menos, 803 cisternas, un 0,5% menos que un año antes, y **3.604 frigos**, un 0,69% menos que en 2019.

Por otra parte, y por marcas, **Lecitrailer** domina el mercado español de semis en 2020 con 2576 unidades matriculadas y una cuota del 23,7%.

Tras la marca zaragozana, Schmitz totaliza 1.847 registros y una cuota del 17%, mientras que **Krone** se coloca en tercera posición, con 1.231 matriculaciones y una participación del mercado de un 11,3%.

Entre los fabricantes nacionales, cabe destacar las 624 unidades matriculadas por **Sor Ibérica**

MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES 2019/2020



en el ejercicio, que le reportan una cuota de un 5,7% y que mantienen a otras marcas a una considerable distancia.

Un año en el alambre

Por lo que respecta al mercado total de semis, entre medias de 2020, **abril y agosto han supuesto tocar fondo** con sendos registros de apenas 429 y 423 semis matriculados, respectivamente.

Así mismo, **la parte central del año**, que va desde el mes de abril hasta el de agosto ha registrado unas cifras mediocres, marcadas sin ningún género de dudas por los efectos de la pandemia en un sector que vivió grandes dificultades para llevar a cabo su actividad con cierta normalidad a causa de las distintas medidas que se establecieron para controlar los contagios de la enfermedad tanto a nivel autonómico, como en otros países europeos.

Los cierres de múltiples centros de producción industrial y la caída en la demanda internacional de mercancías también **redujeron la capacidad inversora de las empresas**, así como sus necesidades de nuevos equipos en un contexto de franca recesión.

Ya en septiembre se aprecia un **cambio radical en la tendencia** del mercado que pasó a adecuarse al mismo patrón de comportamiento seguido en 2019, año en el que octubre marcó el pico máximo del mercado, para caer con fuerza en los dos últimos meses del ejercicio.

“2020 deja unos registros en noviembre y diciembre mejores que en 2019, en una tendencia que deberá consolidarse”.

Así pues, en paralelo, el mercado español de semirremolques también ha tenido en noviembre a su **mes más fuerte de matriculaciones**, mientras que, a diferencia de lo sucedido en 2019, la caída de noviembre y diciembre ha sido menos acusada, e incluso se han registrado datos de matriculaciones mejores que los de un año antes

Prometedor comienzo en 2021

Esta tendencia **parece haber tenido continuación al comienzo de 2021**, ya que en enero se han matriculado en España un total de 1.213 semis, un 7,63% más que durante el primer mes del pasado 2020, aunque también un 5,6% menos que en enero de 2019.

La confianza de los transportistas presentaba al comienzo de este mismo año un retroceso de un 0,53% con respecto al último trimestre de 2020, con **un 69,2% de los empresarios del sector con un sentimiento pesimista** sobre el comportamiento del mercado de transporte en los próximos meses.

Sin embargo, parece que, un tiempo después, los avances en las vacunas parecen traer **algo de esperanza** para un segmento que necesita algo a lo que agarrarse para volver a invertir en la necesaria puesta a punto de una de las mejores flotas de transporte del continente. ●

Habrà que ver si las vacunas impulsan el consumo particular y animan las inversiones de las empresas de transporte.



El **TMCD** en tiempos del Covid-19

El año 2021 se presenta lleno de retos para el Transporte Marítimo de Corta Distancia. Lo que nunca imaginamos sucedió en 2020: la convulsión que trajo la pandemia del COVID-19 difuminó de una manera sustancial el efecto esperado del conocido como IMO 2020, la entrada en vigor de las nuevas normas internacionales reduciendo el contenido de azufre de los combustibles.

La pandemia ha afectado de manera muy importante a las líneas de TMCD. Adicionalmente a la contracción de la demanda de transporte de mercancías que ha conllevado, los servicios que combinan tráficos de carga con pasaje o de carga con vehículos nuevos, que son la mayoría, sufrieron importantes descensos en sus ingresos al prácticamente desaparecer el tráfico de pasaje, y reducirse enormemente el de vehículos.

Tras estos duros acontecimientos, el último trimestre del año registró una recuperación de los tráficos de carga rodada que aparentemente se sigue produciendo desde los inicios de 2021.

Pero este 2021 trae consigo otros importantes retos, y uno de ellos muy relevante es el Brexit. La nueva situación con el Reino Unido que implica que todos los flujos de transporte de mercancías con este país están sometidos a controles aduaneros y no aduaneros, como con cualquier país tercero, conlleva una serie de trámites aduaneros y administrativos, así como inspecciones físicas en determinados casos, que está sumiendo en el desconcierto a muchos operadores. Casi a diario vemos noticias en prensa alertando sobre colas de camiones en distintos puntos, caída de las exportaciones del Reino Unido, reducción del tráfico en el Eurotúnel, todo parece indicar que en general no se estaba preparado para el Brexit.

¿Cómo impacta esta situación en los servicios de TMCD? En primer lugar, hay que resaltar que en España disfrutamos de unas excelentes conexiones regulares marítimas con el Reino Unido, tanto de contenedores como de carga rodada. En cuanto a la carga rodada, las Autopistas del Mar de Brittany Ferries ofrecen 9 salidas semanales: 5 desde el puerto de Santander y 4 desde el de Bilbao, tanto para tráfico acompañado como no acompañado. El intenso trabajo desarrollado por esta compañía y por los puertos mencionados para prepararse para el Brexit ofrece una alterna-

tiva muy interesante a los transportistas para reducir los efectos negativos mencionados del Brexit, en concreto paralizaciones y demoras, reduciendo al mínimo los extra-costes y extra-tiempos. Hay que tener en cuenta que estas Autopistas del Mar ofrecen un servicio altamente competitivo que se integra en cadenas de transporte de elevada calidad, adecuadas a las exigencias logísticas de las empresas.

De hecho, es muy probable y también deseable que estos servicios salgan beneficiados, porque el tratamiento en estos puertos siempre será más ágil y eficiente que en puertos que concentren tráficos del resto de países europeos como son los del Canal de La Mancha. Adicionalmente, el Brexit ha provocado que se pongan en marcha nuevos servicios directos con Irlanda desde estos mismos puertos de Santander y Bilbao que llevan ya funcionando desde 2020.

Sin embargo, los efectos negativos del Brexit para los intercambios comerciales también pueden afectar a los servicios de TMCD comentados: a pesar de que uno de los principales puntos positivos del acuerdo Brexit alcanzado es la no aplicación de aranceles, lo que representa un gran alivio para las exportaciones españolas, no obstante, se prevé un incremento de la competencia de terceros países, dado que Reino Unido ya ha firmado acuerdos comerciales con un amplio grupo de países. Por otra parte, muchas empresas no están habituadas a comerciar con países terceros, solo con los de la UE, por lo que sus flujos comerciales pueden verse mermados. En definitiva, no es descartable que el nuevo escenario conlleve una disminución de los flujos comerciales entre España y el Reino Unido especialmente en estos periodos iniciales.

Tenemos la prueba de fuego muy próxima, cuando la campaña de la exportación hortofrutícola española alcance sus fechas álgidas: Las Autopistas del Mar españolas están preparadas para facilitar al máximo la fluidez de los flujos y ofrecer a transportistas y exportadores la opción más eficiente para su actividad con el Reino Unido, ¡esperamos verlos a bordo!

De los retos de la descarbonización, la sostenibilidad, la digitalización, etc., etc., hablaremos otro día.



PILAR TEJO,
*Directora Técnica
de la Asociación
Española de
Promoción del
Transporte
Marítimo de Corta
Distancia
(SPC-Spain)*

tendencias en... **Transporte Marítimo**



El tráfico marítimo internacional de mercancías fue de los primeros en sentir los efectos de la crisis sanitaria, en una situación que ha ido actuando como un látigo y que navieras, terminales, trabajadores y puertos se han esforzado por minimizar, con algunas salvedades como la huelga en la estiba en el puerto de Bilbao.



Motor de la recuperación económica

EL SECTOR PORTUARIO SE VUELCA EN MINIMIZAR EL IMPACTO DEL COVID

Los puertos españoles han garantizado el abastecimiento a la población durante un año muy difícil, en el que han tenido que hacer un gran esfuerzo económico, incluyendo la rebaja de las tasas portuarias.

El año 2020 no ha sido precisamente fácil para el sector del transporte marítimo, que ha tenido que hacer frente a los numerosos **desafíos derivados de la crisis sanitaria** del Covid-19.

En España, los puertos iniciaron el curso con optimismo, pero todo cambió en el mes de marzo, tras **la declaración del estado de alarma**. Los desplazamientos de viajeros se limitaron con el confinamiento a los absolutamente imprescindibles, quedando prohibida la entrada de cruceros de cualquier destino.

También **se canceló la Operación Paso del Estrecho**, que iba a comenzar en el mes de julio, por decisión de Marruecos. Cada año, esta operativa supone el desplazamiento de más de tres millones de personas, por lo que se decidió actuar con prudencia, evitando las grandes concentraciones.

El sector dedicó todos sus esfuerzos durante meses a **garantizar la llegada de suministros básicos** a la población, manteniéndose en todo caso las operativas de mercancías y dando prioridad, en este sentido, a los envíos de productos de alimentación, higiene, medicamentos y equipos médicos. Por su parte, el Ejército puso en marcha **la Operación Balmis** para efectuar la correcta desinfección de los puertos, aunque dentro de cada uno de ellos también se han implementado diferentes protocolos sanitarios y de seguridad para evitar contagios.

Igualmente, las restricciones impuestas y la promoción del teletrabajo por parte del Gobierno ha supuesto un **fuerte avance de la digitalización**, que ha permitido a muchas instalaciones mejorar sus plataformas web y servicios 'on-line', potenciando así los nuevos canales de comunicación con sus clientes.

A nivel económico, el impacto fue muy elevado, especialmente en **los puertos más dependientes del turismo**, pero también en todas las empresas portuarias. Esto llevó a Puertos del Estado a poner en marcha **medi-**

das de apoyo a las compañías del sector marítimo y portuario, en el marco del Real Decreto de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo.

515,68 millones de toneladas manipuladas en los puertos españoles en 2020.



En este sentido, las Autoridades Portuarias realizaron un gran esfuerzo para paliar los efectos del Covid-19 entre sus clientes, usuarios, concesionarios, proveedores y toda la comunidad portuaria, apostando por la agilización de pagos a proveedores, la suspensión de los trácos mínimos exigidos, **la aplicación de bonificaciones** o la reducción de tasas portuarias, entre otras posibilidades.

En total, el sistema portuario ha cerrado 2020 con **un tráfico total de 515.682.392 toneladas** de mercancías movidas, un 8,65% menos que en 2019, aunque en el primer semestre la caída alcanzó el 16%.

La transición hacia los Puertos 4.0

Las difíciles circunstancias no han alejado, sin embargo, a Puertos del Estado, de sus objetivos en materia de sostenibilidad y digitalización. Francisco Toledo, que **asumió la presidencia del organismo en febrero**, se ha volcado en la puesta en marcha del Fondo 4.0, que destinará en su primera convocatoria 12 millones de euros a la transformación del sector logístico-portuario español.

En total, se han presentado **520 proyectos e ideas**, candidatos a recibir financiación para

desarrollar iniciativas relacionadas con la inteligencia artificial, la robotización, el blockchain, la automatización, la sensorización, los vehículos no tripulados o los drones.

“ Los puertos han realizado un gran esfuerzo para paliar las consecuencias de la crisis entre usuarios y proveedores ”.

Asimismo, destaca el **proyecto de la plataforma tecnológica Simple**, que integrará toda la información de la actividad del transporte de mercancías y la logística en España, para el que Puertos cuenta con la colaboración de Adif.

La UTE formada por Indra y su filial Minsait se adjudicó en noviembre este desarrollo, que situará a España **a la vanguardia de Europa** en el uso de la tecnología para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte de mercancías.

En otro orden de cosas, el sistema portuario español ha llegado a un acuerdo sobre su **Marco Estratégico para los próximos diez años**, cuya aprobación está prevista para el primer trimestre de 2021. Esto permitirá reforzar su apuesta por la digitalización, la innovación y la sostenibilidad. Entre los aspectos en que se hará especial hincapié están la mejora de las conexiones ferroviarias y la electrificación de los muelles.

Algunos puertos, como el de Tarragona, el de Barcelona o el de Huelva, por ejemplo, ya tienen planes en este sentido para **la conexión eléctrica de los buques en puerto**. Además, Puertos del Estado contribuirá a estos objetivos con un nuevo plan, dotado con 25 millones, para el desarrollo de 10 instalaciones de suministro eléctrico en atraque.

Por su parte, el anteproyecto de Ley de **reforma del texto refundido** de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Navegación Marítima sigue avanzando hacia su aprobación definitiva.

Anesco ha presentado hasta nueve propuestas en 2020 para su mejora, relacionadas con la flexibilidad en los plazos concesionales, la claridad en el otorgamiento de las concesiones, o la proporcionalidad entre **las tasas repercutidas a los operadores** y sus costes asociados, entre otros asuntos.

Además, el año terminó para Puertos del Estado con el cierre de los **planes de inversión de las 28 Autoridades Portuarias**, dedicándose la mayoría de las partidas a mejoras en las terminales y en la conectividad terrestre, sostenibilidad ambiental y digitalización.

Discrepancias en el sector de la estiba

En lo que respecta al sector de la estiba, la patronal y Coordinadora, CCOO y UGT consiguen por fin alcanzar un acuerdo en el mes de

septiembre respecto al **V Acuerdo Marco**, sentando así las bases para la paz social y la estabilidad del empleo. La alegría duró muy poco, pues en noviembre Competencia puso una vez más **objeciones al texto acordado**, lo que ha impedido de momento su entrada en vigor.

Desde Anesco, insisten en su voluntad negociadora y en el deseo de alcanzar acuerdos, pero dado que **ya se han introducido recomendaciones de la CNMC** en hasta tres ocasiones y de momento sigue sin validar el texto, considera que sería necesario que las administraciones públicas asumieran una participación más activa en el proceso negociador, que permita encontrar **una solución acorde con la legalidad vigente**.

Esta situación se produjo, además, en medio de un **clima extraordinariamente tenso** en los puertos de Bilbao y Valencia.

En el primer caso, los estibadores convocaron en octubre una huelga para protestar

La digitalización del transporte marítimo facilitará una mayor fluidez en el movimiento de mercancías con Reino Unido.

por la falta de personal, la precariedad de sus condiciones de trabajo y el **abuso de la eventualidad** por parte de las empresas de la estiba en la instalación.

El conflicto, que se ha alargado hasta el mes de enero de 2021, ha llevado al borde del **colapso al puerto de Gijón** y ha obligado a intervenir como mediadora a la directora general de Trabajo, Verónica Martínez.

En el caso de Valencia, los sindicatos se negaban a que los trabajadores pudieran recibir la formación necesaria sobre el nuevo **sistema operativo Navis4** que se ha implantado en varias terminales, al considerar que serviría para eliminar puestos de trabajo en lo que han llegado a llamar un 'ERE encubierto'.

En esta ocasión, tras concluir sin acuerdo el **acto de conciliación** con el Centro Portuario de Empleo de Valencia, serán los tribunales quienes deban aclarar cualquier discrepancia.

Preparados para el Brexit

Por último, conviene recordar que los puertos españoles del norte peninsular, como **Bilbao, Santander o Ferrol**, se han enfrentado durante el año 2020 a los nuevos retos que impone el Brexit al transporte de mercancías.

La incertidumbre generada ha sido máxima, pero finalmente la UE y Reino Unido alcanzaron un **acuerdo sobre la bocina**, el día 24 de diciembre, que permite unas relaciones comerciales más fluidas entre ambas partes.

“Competencia ha vuelto a poner objeciones al V Acuerdo Marco de la estiba entre Anesco y los sindicatos”.

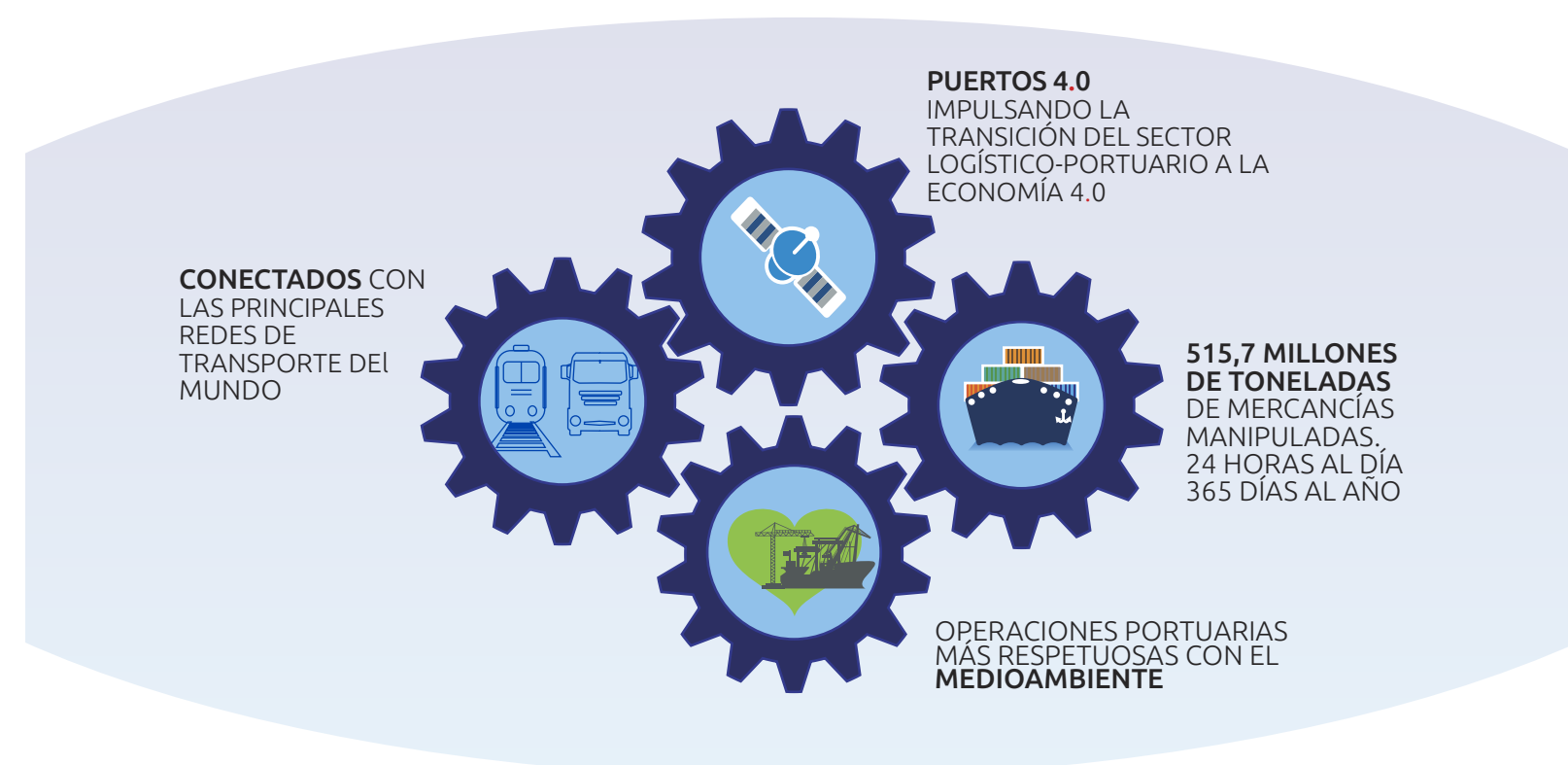
El refuerzo de los Puestos de Inspección Fronteriza, la incorporación de nuevo personal, la habilitación de parkings disuasorios o los nuevos sistemas de intercambio de información con Aduanas son algunas de las medidas por las que han apostado los puertos españoles para conseguir **mantener la agilidad de las operaciones** e incluso aprovechar las oportunidades que pudieran surgir.

Además, la digitalización del transporte marítimo facilitará una mayor fluidez en el movimiento de mercancías, lo que será especialmente relevante para el envío de productos manufacturados y energéticos, que suelen utilizar el Transporte Marítimo de Corta Distancia. No obstante, también habrá otras familias de **productos que pasen de la carretera al mar**, según las previsiones de la Asociación de Cargadores de España. ●

Puertos que mueven el mundo



Esenciales en el engranaje logístico de la economía global



Tendencias en el sector marítimo en 2021

GRANDES INVERSIONES EN EL AÑO DE LA SOSTENIBILIDAD Y LA DIGITALIZACIÓN

Los puertos españoles realizarán un gran esfuerzo en 2021 para reactivar la economía, combinando la reducción de tasas portuarias y el aumento de las bonificaciones con nuevas inversiones en conectividad terrestre, seguridad, sostenibilidad y digitalización.



Los puertos españoles irán recuperando gradualmente su tráfico en 2021 hasta alcanzar cifras similares a las registradas en 2019. Además, tras el fuerte impacto de la crisis sanitaria, seguirán **contribuyendo a la reactivación de la economía española**, mediante la reducción de las tasas portuarias a los operadores y el aumento de las bonificaciones.

En total, son 13 las Autoridades Portuarias de un total de 28 que han acordado rebajar las tasas, pero ninguna tiene previsto aumentarlas. El ahorro para los operadores, entre rebajas y bonificaciones, será de **más de un 5,5%, superando los 32 millones**.

Esto se combinará con un potente plan de inversiones que asciende a **1001 millones de euros**, casi el doble de lo previsto para 2020,

según los presupuestos del sistema portuario presentados en el Congreso de los Diputados.

Este gran esfuerzo inversor alcanzará los 4.500 millones en el periodo 2020-2024. En su caso, **la inversión privada se situará en los 891 millones** en el año 2021 y en 4.200 millones en todo el periodo.

Ningún puerto aumentará las tasas portuarias en 2021.

“El Marco Estratégico del Sistema Portuario fijará el rumbo que deben seguir los puertos españoles de cara a 2030”.

Las inversiones estarán centradas especialmente en las terminales portuarias y en mejoras en la conectividad terrestre, la seguridad, la sos-

tenibilidad medioambiental y la digitalización. Gracias a ello, los puertos del país podrán contar con **instalaciones mucho más modernas y competitivas**.

Entre las terminales que **captarán parte de esta inversión** se encuentran las de Valencia, Barcelona, Bilbao, Avilés, Las Palmas, Málaga, Pasajes, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Vigo.

Por su parte, los 366 millones destinados a mejoras en la conectividad terrestre hasta 2024, permitirán **aumentar la cuota modal** del ferrocarril en España, con el impulso añadido del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. En cuanto a la sostenibilidad, se destinará una partida de 100 millones, 32 de los cuales se invertirán en 2021, mientras que **las inversiones en seguridad** ascenderán a 83 millones para los próximos cuatro años y 30 a lo largo de este año.

El capítulo de digitalización incluye actuaciones por valor de 200 millones, de los que 50 están presupuestados para 2021. Durante el año, Puertos del Estado seguirá avanzando en su **proyecto Puertos 4.0** para atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y emprendimiento al sector logístico-portuario.

Por último, se ha presupuestado una inversión de 170 millones para **la integración puerto-ciudad**, 35 de ellos en 2021.

Otras inversiones previstas para el nuevo año están relacionadas con **los fondos europeos 'Next Generation'** para la recuperación post-Covid. La Plataforma de Inversores en Puertos Españoles ha creado el grupo de trabajo **'PIPE-line Puertos Sostenibles'** para canalizar proyectos que puedan contribuir a la transformación del sector.

Se está trabajando en una **hoja de ruta para definir los proyectos** que es necesario acometer y proponer soluciones a los obstáculos identificados, en colaboración con Puertos del Estado.

Marco Estratégico del Sistema Portuario

Estos planes están en línea con el nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario, que definirá **la estrategia de desarrollo para la próxima década** y cuya aprobación está prevista para el primer trimestre del ejercicio.

1.001 millones de euros de inversión del sistema portuario en 2021

El documento servirá para fijar **el rumbo que deben seguir los puertos españoles** de cara a 2030 en cuanto al respeto al medio ambiente, la digitalización de las operaciones portuarias y la intermodalidad.

En este sentido, se desarrollará el **concepto**

de **'puertos verdes'**, que incluirá el impulso de las conexiones ferroportuarias, la electrificación de muelles, la autosuficiencia energética y la disminución de la huella de carbono.

Las infraestructuras tratarán de orientarse a la demanda, sin perder de vista su intención de convertirse en **espacios conectados y sostenibles**. De hecho, todas las líneas estratégicas estarán ligadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Uno de los aspectos clave a desarrollar en los próximos años será el de la citada electrificación. Son muchos los puertos que están invirtiendo en este tipo de mejoras, y entre ellos se encuentra el de Cádiz, que en 2021 tiene previsto licitar el **servicio de suministro eléctrico a buques** de crucero en la dársena comercial. Por su parte, el de Barcelona pretende que para 2025 estén electrificados el 50% de los muelles de contenedores y ro-ro, además de contar con **conexiones eléctricas OPS** y otros proyectos de electrificación en marcha.

“Los puertos tratarán de orientarse a la demanda, sin perder de vista su objetivo de convertirse en espacios conectados y sostenibles”.

En otro orden de cosas, el departamento que dirige Francisco Toledo adjudicó a finales de 2020 a la UTE formada por Indra y Minsait el **desarrollo de la plataforma Simple**, que integrará la información de la actividad del transporte de mercancías y la logística en España.

Con un plazo de ejecución de 30 meses, este proyecto abierto y colaborativo garantizará **la interoperabilidad entre los actores** que intervienen en la cadena a escala nacional, así como su integración a escala internacional.

Además, a pesar de su gran complejidad técnica, supondrá un hito importante en **la aplicación de blockchain al sector logístico**.

En el ámbito de la digitalización, conviene apuntar **el desarrollo del 5G**, con proyectos como el del puerto de Barcelona para la localización de buques o la utilización de esta tecnología en el sector aduanero, para las notificaciones relativas al movimiento de mercancías en depósitos temporales.

Cambios normativos

Durante 2021, también **se procederá a la modificación** de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, actualmente en fase de audiencia pública.



Asimismo, el organismo portuario ha accedido, tras la presión ejercida por los sindicatos, a aplicar el **III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias**, incluyendo los aumentos salariales fijados en el acuerdo laboral.

Las organizaciones sindicales le han dado de plazo hasta el 24 de marzo para ver medidas concretas y **han amenazado con nuevas movilizaciones** si no se producen avances.

Por otra parte, sigue pendiente la **aprobación del V Acuerdo Marco** en el sector de la estiba, entre Anesco y los sindicatos Coordinadora, CCOO y UGT. Tras las nuevas objeciones de Competencia al texto acordado entre las partes, se espera que en 2021 puedan continuar las negociaciones entre las partes para **conseguir por fin una aprobación definitiva** que permita devolver la paz social y la seguridad jurídica al sector.

En cuanto al Marco Estratégico del sistema portuario, la patronal ha solicitado **reformular el sistema de tasas y bonificaciones** para mejorar la competitividad del transporte marítimo. También ha reivindicado una mayor **participación de los operadores privados** en la toma de decisiones sobre inversiones en puertos para adaptarla a sus necesidades y obtener el máximo rendimiento a las infraestructuras existentes.

Optimismo moderado en el sector cruceros

Pese a la esperada recuperación en el sector del transporte marítimo de mercancías, el optimismo es **más moderado en relación al transporte de pasajeros**, especialmente en lo relativo al ámbito crucerístico. Las navieras esperan poder **retomar parcialmente su actividad** a lo largo de 2021, aunque no se volverá a los niveles de demanda previos al Covid-19 hasta 2022.

De momento, siguen centradas en implementar todos los **protocolos sanitarios** y obtener las certificaciones necesarias para garantizar la seguridad de todos los pasajeros cuando se reanuden las operaciones, pero las estrictas normativas vigentes y la **falta de confianza de los viajeros** ha afectado sobremanera a este tipo de viajes.

La realización de **pruebas a pasajeros y tripulación**, la reducción de la capacidad y la posibilidad de aislar a los casos sospechosos será fundamental para atraer más viajeros.

En España, CLIA ha alertado de que **no se puede seguir perdiendo competitividad** respecto a otros países europeos. ●

A lo largo de 2021, se profundizará en el concepto de 'puertos verdes'.

Panorama del sector marítimo

El año ha comenzado para las empresas navieras con las mismas dificultades que terminó 2020, derivadas fundamentalmente de la pandemia del COVID 19.

Han continuado las restricciones a la movilidad, y se han acentuado como consecuencia de la tercera ola, dificultando los relevos de las tripulaciones en ciertas partes del mundo. Las líneas regulares de pasaje movieron, en enero, un 67% menos de pasajeros, en comparación con el mismo mes de 2020. El mayor descenso en términos absolutos lo registró la AP Bahía de Algeciras, con 322.000 pasajeros menos (solo en enero), seguida de Santa Cruz de Tenerife, con casi 250.000 pasajeros menos.

Inesperadamente, en 2020, y coincidiendo con la propagación del virus, los precios del crudo se derrumbaron, lo que suavizó el impacto de la entrada en vigor de las nuevas normas sobre contenido máximo de azufre de los combustibles marinos. Sin embargo, el año 2021 ha comenzado con un importante repunte de los precios de los combustibles, por lo que es previsible que este fuerte impacto económico se materialice en los próximos meses. Al mismo tiempo, ha aumentado el diferencial de precio del HFO con los combustibles destilados, sin duda una buena noticia para los armadores que han optado por la instalación de sistemas de depuración de los gases de exhaustación (scrubbers). Si esta tendencia se mantiene, es previsible que más y más armadores se decanten por estos equipos.

En los últimos meses hemos podido comprobar que ni la Organización Marítima Internacional (OMI), ni las autoridades europeas, están dispuestas a retrasar la introducción de sus medidas medioambientales para el sector.

En junio de 2021, previsiblemente la Comisión dará a conocer su «Ley Europea del clima», que ya ha adelantado que incluirá al transporte marítimo.

En el mismo mes, la OMI adoptará sus nuevas «medidas a corto plazo» para alcanzar los objetivos establecidos en su Estrategia inicial. Estas medidas endurecerán los requisitos vigentes sobre la eficiencia energética de los buques, tanto desde un punto de vista técnico, como operacional y previsiblemente entrarán en vigor el 1 de enero de 2023.

A medio plazo, será necesario desarrollar nuevos combustibles y nuevos sistemas de propulsión; optimizar el proyecto de los buques y desplegar una red global completamente nueva para el suministro de estos combustibles en los puertos. Aún no disponemos de los medios tecnológicos para esta "revolución de la propulsión marina". Los combustibles y tecnologías potenciales sin emisiones de CO2 no están suficientemente maduros y cada uno de ellos plantea dificultades específicas. E, igualmente importante, todos dependen de la disponibilidad en tierra de energías primarias renovables.



ELENA SECO,
directora general
ANAVE

“ Los últimos doce meses no han sido fáciles y los retos que se plantean a medio plazo para el sector son ingentes.”

Para acelerar su desarrollo, las principales asociaciones del sector marítimo propusieron el pasado año la creación de un programa de I+D que acelere esta transición, financiado a través de un fondo de 5.000 millones de dólares que los armadores cubrirían con una contribución obligatoria de dos dólares por tonelada de combustible adquirido para el consumo por los buques mercantes de todo el mundo. Esta propuesta también se discutirá en el MEPC 76 en junio de este año.

Los últimos doce meses no han sido fáciles, especialmente para las empresas que operan líneas regulares de pasajeros. Y los retos que se plantean a medio plazo para el sector son ingentes.

cadena de
suministro



Nos disparamos

Los usuarios únicos de www.cadenadesuministro.es
han crecido un **56%** en 2020

Hemos superado los
100.000 usuarios únicos al mes en 2020

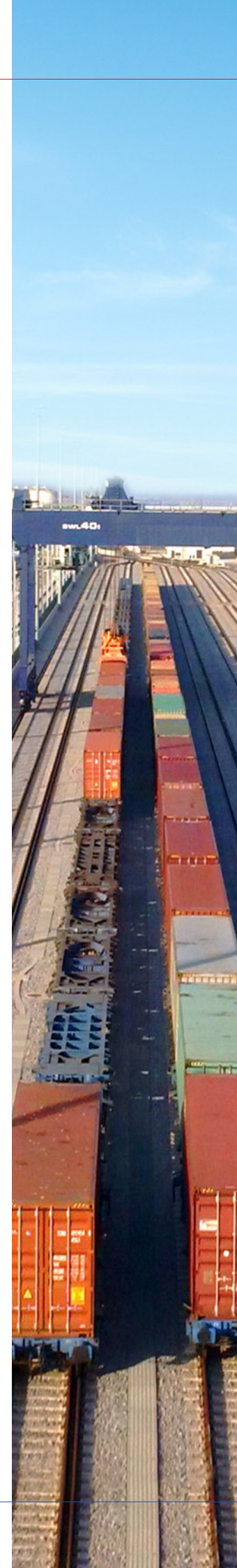
www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es

tendencias en...

Transporte por ferrocarril



El ferrocarril afronta 2021 impulsado por el papel que está llamado a jugar en los fondos europeos de reconstrucción y que deberían de ayudar a reducir, de una vez por todas, su alarmante falta de competitividad.



EL FERROCARRIL DEMUESTRA SUS FORTALEZAS EN EL AÑO MÁS DIFÍCIL

El transporte ferroviario ha sido esencial para garantizar la movilidad de las mercancías durante la pandemia, aunque sigue siendo necesario un aumento de la cuota modal en España.

El sector del transporte ferroviario se ha enfrentado en 2020 a uno de sus mayores desafíos, a consecuencia del Covid-19, que llevó al Gobierno a **declarar el estado de alarma** en el mes de marzo.

Aunque el transporte de viajeros fue el más afectado, al limitarse la circulación en todo el país, la pandemia **también impactó en el transporte de mercancías**, pues se redujo la ocupación de los trenes. No obstante, el ferrocarril ha sido una de las opciones utilizadas para el traslado de material sanitario, destacando la conexión Yiwu-Madrid para traer a España mascarillas y equipos sanitarios.

La **fiabilidad y puntualidad** del transporte ferroviario han sido determinantes para hacer llegar material esencial a la población, adoptándose las medidas oportunas para garantizar la seguridad de empleados y usuarios.

En 2020, el Ministerio de Transportes ha seguido avanzando también en la tramitación del anteproyecto de **modificación de la Ley del Sector Ferroviario**. Esto supone un paso más en la liberalización del sector, aunque tras su análisis, Competencia determinó que hacían falta más mecanismos para asegurar la estabilidad de los cánones a medio y largo plazo.

Otro de los avances del departamento de José Luis Ábalos ha sido el **plan Mercancías 30**, con medidas a corto, medio y largo plazo para que el sector ferroviario siga ganando peso en el transporte de mercancías.

El Ministerio mantiene un **diálogo con entidades públicas y privadas**, así como otras instituciones y agentes del sector para fijar una visión global de los problemas y factores clave, como la complementariedad e intermodalidad, la productividad, la eficiencia y la digitalización.

Desde Renfe, han puesto su granito de arena en 2020 para potenciar la sostenibilidad del

Es imprescindible que los gestores de infraestructuras tengan acceso a la financiación europea.



transporte ferroviario, a través del **proyecto RaiLNG**, en el que también participan Enagás, Naturgy y ECA, y que pretende demostrar la viabilidad del GNL como combustible del futuro en la explotación ferroviaria.

En su caso, Adif ha estado realizando pruebas de su **proyecto Ecomilla** en la Estación de Atocha, en Madrid, con el fin de poner en marcha áreas de cero emisiones en torno a este tipo de espacios, para fomentar la movilidad sostenible en la primera y última milla.

1.982 millones contemplados en los PGE 2021 para el Corredor Mediterráneo.

Además, ha firmado un acuerdo de colaboración con la Asociación Ferroviaria Española, Mafex, para fomentar la **internacionalización e innovación** del ferrocarril español.

Su presidenta, Isabel Pardo de Vera, ha hecho hincapié en la necesidad de que los gestores de infraestructuras tengan **acceso a la financiación europea** para fortalecer el papel del ferrocarril en la movilidad, poniendo el foco en los fondos de reconstrucción de la UE.

Conviene apuntar que Bruselas también financiará **140 proyectos clave** para el transporte en la próxima convocatoria de los fondos CEF, destacando los relacionados con el ferrocarril.

Corredores ferroviarios

En España, el **Corredor Mediterráneo** será uno de los más beneficiados, igual que en los

Presupuestos Generales del Estado, ya que el Gobierno contempla destinar 1.982 millones a estas actuaciones.

A lo largo del año, han continuado las obras en zonas como Cataluña, pero **es necesario acelerar el ritmo** para cumplir con los plazos previstos de finalización en 2025. Entre los tramos retrasados, destacan el que une Antequera y Algeciras y la conexión Murcia-Cartagena.

En esta línea, sigue avanzando el proyecto de la **autopista ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza**, que discurre por el ramal central de los Corredores Mediterráneo y Atlántico.

Igualmente, Transportes sigue desarrollando el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, centrando su atención en **tramos como el de Zaragoza-Teruel-Sagunto**, mientras en Galicia se ha puesto en marcha una comisión de seguimiento del Corredor Atlántico del Noroeste para demandar nuevas inversiones en este eje.

Por otro lado, el departamento de Ábalos ha estado trabajando en la **reapertura del túnel ferroviario del Somport** para recuperar la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, mientras avanza en la tramitación de la conexión con Plazá.

Entre los hitos del año, también se encuentra la adjudicación de las obras de la terminal intermodal de la **Plataforma Logística del Suroeste Europeo** y su conexión a la red ferroviaria de interés general.

Conexiones ferroportuarias

Las **conexiones ferroportuarias** siguen siendo imprescindibles para potenciar el tráfico de mercancías. Como en años anteriores, la Autoridad Portuaria de Algeciras ha seguido recla-

mando un impulso en este ámbito, ya que es fundamental **conectar el primer puerto de España con Madrid** y con el resto de Europa.

También el de La Coruña sigue denunciando los retrasos en la ejecución del **acceso ferroviario de Punta Langosteira**, mientras el de Ferrol ha acordado una inversión de 76 millones en el acceso ferroviario al Puerto Exterior.

En su caso, la Generalitat de Cataluña ha aprobado la firma de un protocolo para impulsar los nuevos **accesos ferroviarios al puerto de Barcelona**, que incluirá la planificación y gestión de las terminales que conforman el nudo logístico de la ciudad condal. Respecto al puerto de Tarragona, sigue avanzando en la puesta en marcha de su **terminal intermodal de Puerta Centro**, en Guadalajara, que estará conectada con la Red de Interés General en el trayecto Madrid-Barcelona, y también con Algeciras.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha estado centrada en 2020 en la **implantación del tercer hilo ferroviario** entre los muelles de Poniente y de Levante y la remodelación de la terminal ferroviaria Príncipe Felipe. Además, está trabajando en nuevos proyectos para evitar la saturación en el tráfico ferroviario de los puertos de Valencia y Sagunto. De hecho, a finales de año empezaron las obras del nuevo **acceso ferroviario de mercancías a Sagunto**.

El plan Mercancías 30 permitirá al ferrocarril seguir ganando peso en el transporte de mercancías.

La conexión Yiwu-Madrid ha facilitado el transporte de mascarillas y equipos sanitarios.

En cuanto al puerto de Castellón, invertirá más de 20 millones en su **nueva estación intermodal**, mientras en el de Cartagena, Adif renovará la terminal de Escombreras para la mejora de la explotación del tráfico ferroviario. Además, el puerto de Sevilla sigue potenciando sus infraestructuras para el ferrocarril.

En el norte, el puerto de Bilbao ha adjudicado a Sibport la gestión de la **terminal ferroviaria de Arasur**, y el de Santander pretende renovar el tramo ferroviario de acceso.

Para terminar, conviene apuntar que en 2020 Puertos del Estado ha impulsado, con el apoyo de Adif, el desarrollo de la **Plataforma Simple**, que integrará la información de la actividad del transporte de mercancías y la logística en España. ●



Tendencias en el sector ferroviario

2021: EL AÑO EUROPEO DEL FERROCARRIL

En España, una vez más se pondrá el foco en los corredores Mediterráneo y Atlántico, además de impulsar nuevos proyectos en el ámbito de las conexiones ferroportuarias y las autopistas ferroviarias.

El 2021 ha sido elegido por la Comisión Europea como el **Año Europeo del Ferrocarril**, con el fin de seguir acercándose a los objetivos del Pacto Verde Europeo en el ámbito del transporte.

La iniciativa permitirá poner en valor los beneficios del ferrocarril como **medio sostenible, inteligente y seguro**, y seguir avanzando hacia la creación de un espacio ferroviario europeo único y sin fronteras. De este modo, Bruselas pretende complementar la futura **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente**, impulsando al mismo tiempo iniciativas como Shift2Rail, la revisión del reglamento RTE-T y el cuarto paquete ferroviario.

Esto contribuirá a **aumentar sustancialmente la cuota del ferrocarril** en el transporte de personas y mercancías, pues jugará un papel importante para conseguir los objetivos de neutralidad climática de 2050. Por este motivo, la Unión Europea impulsará **proyectos, estudios y actividades** a lo largo del año para fomentar el uso del tren y promover una recuperación sostenible tras la crisis sanitaria.

Al mismo tiempo, la Asociación Ferrmed seguirá avanzando en su estudio sobre **la optimización del cambio modal en la UE** y el impacto del Plan de Recuperación del Covid-19. Hasta ahora, su investigación ha demostrado que se está invirtiendo de la manera equivocada.

En 2021, pretende desglosar las acciones que deben llevarse a cabo en la red ferroviaria para **resolver los cuellos de botella**, incorporar trenes más largos y eficientes, y lograr que en 2030, el 30% del tráfico de mercancías terrestre en la red principal se realice por ferrocarril.

En el caso concreto de España, la Asociación cree que es preciso invertir en el Corredor Mediterráneo, el Corredor del Ebro y **en la parte norte del Corredor Atlántico**, así como en algunas secciones de la parte sur.

Conviene apuntar que el Gobierno destinará

5.700 millones de los fondos europeos para la recuperación tras la crisis sanitaria al sector del ferrocarril. Esto supone **un 10% del total** y se utilizará para impulsar los objetivos del cambio climático y la descarbonización del transporte.

Grandes inversiones

En los Presupuestos Generales para 2021, se contempla una inversión total de **5.876 millones de euros en este sector**, lo que representa el 42% de la inversión del Ministerio de Transportes. De ese total, 4.370 millones están destinados a la Red Transeuropea de Transporte, especialmente los Corredores Mediterráneo y Atlántico, así como a accesos ferroportuarios, terminales, digitalización y el **Plan Mercancías-30** para potenciar el sector.

En concreto, se destinarán 1.982 millones al Corredor Mediterráneo para poder dar un gran impulso a esta infraestructura, donde algunas actuaciones están ya muy avanzadas. Parte de esta inversión estará centrada en la **conexión ferroviaria de los puertos y centros intermodales**, la digitalización y las autopistas ferroviarias.

5.876 millones de inversiones en el ferrocarril en los PGE 2021

En 2021, seguirán reforzándose elementos nodales como las terminales de Fuente San Luis o Júndiz

Además, sigue avanzando el **desarrollo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo**, especialmente en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, con una inversión comprometida de más de 386 millones hasta 2023.



Por su parte, la Xunta de Galicia, el Eje Atlántico y el Consejo Económico y Social de la región han unido fuerzas a principios de año para, precisamente, tratar de aprovechar los fondos europeos de recuperación Next Generation para **impulsar el Corredor Atlántico del Noroeste**.

Junto a Asturias y Castilla y León, avanzará en 2021 en la puesta en marcha de una estrategia común para proponer actuaciones para el desarrollo del transporte intermodal, como la mejora de la **conexión entre Portugal y la salida sur de Vigo**.

Respecto a los planes de Adif para 2021, pasan por la potenciación del transporte de mercancías, apoyándose en el **refuerzo de elementos nodales**, como la terminal de Vicalvaro, Valencia-Fuente San Luis, La Llagosta o Júndiz, en Vitoria.

Asimismo, el administrador también trabaja en definir las condiciones necesarias de la infraestructura para poner en marcha **autopistas ferroviarias en trayectos con interés demostrado** por parte de los operadores y otras administraciones, como Algeciras-Zaragoza, Júndiz-Frontera francesa o Valencia-Madrid.

También se mantendrá la apuesta por las conexiones ferroportuarias y seguirán firmándose **convenios con los puertos** para la adaptación de apartaderos a mayores composiciones o la **electrificación de líneas**, entre otros.

Conexiones en los puertos

En este contexto, a lo largo del año se desarrollarán las obras para el **acceso ferroviario de mercancías al puerto de Sagunto**, las del ramal ferroviario del Bajo de la Cabezuela, en Cádiz, o



Ferrmed ha señalado la necesidad de seguir invirtiendo en el Corredor Mediterráneo

el desarrollo de la red ferroviaria interna y las instalaciones de intercambio modal del Puerto Exterior de Ferrol, entre otras.

Igualmente, el puerto de Castellón licitará sus conexiones ferroviarias internas, mientras sigue trabajando para que la nueva estación intermodal sea una realidad, y la Autoridad Portuaria de Cartagena inaugurará el **acceso ferroviario a Escombreras**.

Adif definirá las condiciones necesarias para poner en marcha autopistas ferroviarias”.

En su caso, Adif ha adjudicado ya la redacción del proyecto de los **nuevos accesos al puerto de Barcelona**, lo que incluye un acceso ferroviario exclusivo para el puerto y el ramal de conexión del acceso ferroviario con la terminal de Can Tunis.

Mientras, el puerto de Algeciras sigue reivindicando mejoras en su conexión ferroviaria, integrada tanto en el Corredor Mediterráneo como en el Atlántico, pero también tratará de avanzar en el **proyecto de autopista ferroviaria** que conectará la dársena con Zaragoza.

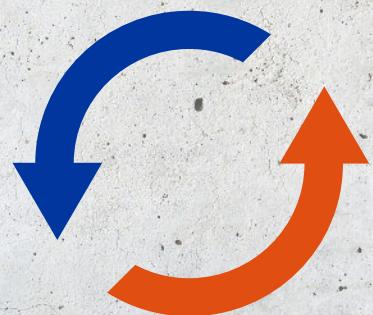
Otro proyecto pendiente, pese a que ha sido demandado en numerosas ocasiones, es el del **la conexión ferroviaria de Punta Langosteira**. La Autoridad Portuaria de La Coruña seguirá trabajando para conseguir la licitación del contrato, con el apoyo de la Xunta, que ha pedido al Gobierno que lo haga antes de junio, cuando caduca la declaración de impacto ambiental. A su vez, el puerto de Vigo ha pedido que se planifique la **conexión con la terminal de Bouzas**, lo que facilitaría conectar por tren con la Plisán.

Por su parte, el puerto de Tarragona seguirá avanzando en la construcción de la **terminal intermodal Puerta Centro**, en Guadalajara, que quedará conectada a la Red Ferroviaria de Interés General en el trayecto que une Madrid y Barcelona. ●

¿Se conforma con una parte
o prefiere tener una visión de conjunto?



cadena de
suministro



En Cadena de Suministro entendemos
el sector del transporte y la logística
como un todo.

Por eso ofrecemos una información
transversal del conjunto
de toda la cadena de valor

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es