



número 30
marzo 2022

www.cadenadesuministro.es



Resumen del 2021 por sectores



Las tendencias para un incierto 2022



Datos y análisis de un sector vital para la economía





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: www.cadenadesuministro.es/monograficos/los-monograficos-de-cadena-de-suministro/

Contenidos

- 3 **Editorial:** Clamores en el desierto de la crisis
Ricardo Ochoa de Aspuru, editor de Cadena de Suministro
- 4 **Un sector en datos**
2021 un año para la recuperación
- 6 **La logística recupera su nivel de empleo**
Afiliación, paro y contratación en logística y transporte en 2021
- 10 **Opinión:** Tres claves que marcarán la diferencia en los proyectos inmologísticos este 2022
Miguel Monreal, GLP
- 12 **El año de las tensiones en la cadena de suministro**
Resumen del 2021 en la logística
- 15 **Opinión:** El valor de la sostenibilidad en logística
Cristian Oller, Prologis
- 16 **Más cerca de la recuperación**
Tendencias de futuro en la logística
- 20 **Opinión:** Infraestructuras para una descarbonización real del transporte
Isabell Büschel, Transport & Environment
- 22 **El inmologístico sigue batiendo récords**
Sólidos resultados en 2021
- 26 **Confianza del Inmologístico ante los nuevos desafíos**
Se mantienen las buenas perspectivas a pesar de la inflación
- 29 **Opinión:** Seis prácticas para acelerar el crecimiento de la industria española
Gustavo Samayoa y Julio Juan Prieto, Accenture
- 30 **Las claves de la intralogística de 'hoy'**
Automatización y robotización de procesos
- 32 **Fuerte ascenso en la demanda de carretileros**
Contratación y paro de carretileros en 2021
- 34 **Opinión:** Cómo la tecnología puede reducir costes en las empresas de transporte
Heike de la Horra, Webfleet
- 36 **El transporte por carretera supera un año convulso con nota**
Resumen del 2021 en el transporte de mercancías por carretera
- 40 **Opinión:** 2022: El año de los acuerdos
Dulce Díaz Fresno, CETM
- 42 **Un año para dejar la crisis atrás**
Tendencias de futuro en el transporte de mercancías por carretera
- 46 **Diez tendencias para 2022**
La logística y el transporte en 2022
- 48 **Precios contenidos, costes disparados**
Evolución de los precios del transporte de mercancías por carretera en 2021
- 50 **La escasez de conductores impulsa la demanda de profesionales**
Contratación y paro de conductores de camión en 2021
- 52 **Opinión:** Transformación digital, sí pero... ¿a dos velocidades?
José Antonio Marco Montes de Oca
- 54 **Entre la escasez de suministro y el cambio tecnológico**
Un año complicado para la industria del transporte por carretera
- 58 **La crisis de los microchips no frena las ventas de vehículos industriales**
Frente al descenso en las matriculaciones de comerciales
- 62 **El mercado de semis se recupera tras la pandemia**
Cataluña y la Comunidad Valenciana a la cabeza
- 66 **La recuperación de los puertos españoles en el año de las grandes disruptpciones**
Apuesta por la sostenibilidad y la intermodalidad
- 69 **Opinión:** Panorama del transporte marítimo en 2022
Elena Seco, ANAVE
- 70 **Nuevos retos para los puertos españoles en 2022**
El año de la transformación
- 74 **El reto de impulsar el transporte ferroviario de mercancías**
Más inversiones y nuevos proyectos
- 77 **Opinión:** La sostenibilidad del transporte ferroviario de mercancías
Joaquín del Moral, Renfe Mercancías



Editorial

Clamores en el desierto de la crisis

En 2020 llegó la pandemia, que paralizó la economía y las cadenas de suministro globales, que desembocó en una crisis de suministros en 2021. Y en 2022, ha venido a sumarse, la crisis energética, que vuelve a cebarse en los sectores productivos de nuestra economía, y de forma muy importante en el transporte.

Y por si fuera poco, la guerra de Ucrania, que además de la crisis humanitaria, tiene la derivada, otra más, de la interrupción de suministros básicos para una economía globalizada y tremendamente dependiente.

Con este panorama, el Gobierno español, en su viaje lleno de virajes, con un paro en el transporte que se recrudece a medida que pasan los días, ha decidido... esperar a que le hagan los deberes en Bruselas. Lo mismo que han hecho otros socios, que han tomado medidas paliativas con carácter inmediato.

El deterioro económico derivado de la crisis en Ucrania y los fuertes incrementos de los costes de los carburantes, la energía y los aprovisionamientos en general ya están empezando a limitar el crecimiento de la actividad y empiezan a penalizar los márgenes y la rentabilidad de los operadores a corto plazo.

Por eso es crítico que las medidas de choque se implementen con carácter de urgencia, y no estaría mal que fueran acompañadas también por una mejora en la agilidad administrativa.

Sólo así, el sector del transporte y la logística, que en plena pandemia fue capaz de dar lo mejor de sí mismo, pueda continuar desempeñando el papel fundamental que le corresponde y sin el cual, como estamos viendo estos días con la huelga de los transportistas, es imposible mantener en marcha el tejido productivo de un país.

Y todo ello sin contar con la negativa evolución prevista en los indicadores económicos, en el país con mayor deuda pública de entre los socios europeos, con una inflación, que se anuncia temporal, pero que cada vez más parece que será estructural.

En este contexto de crisis de largo alcance, parece claro que necesitamos alguien al mando, con ganas y sobre todo con capacidad y experiencia para gestionar.

¡Hay alguien ahí!

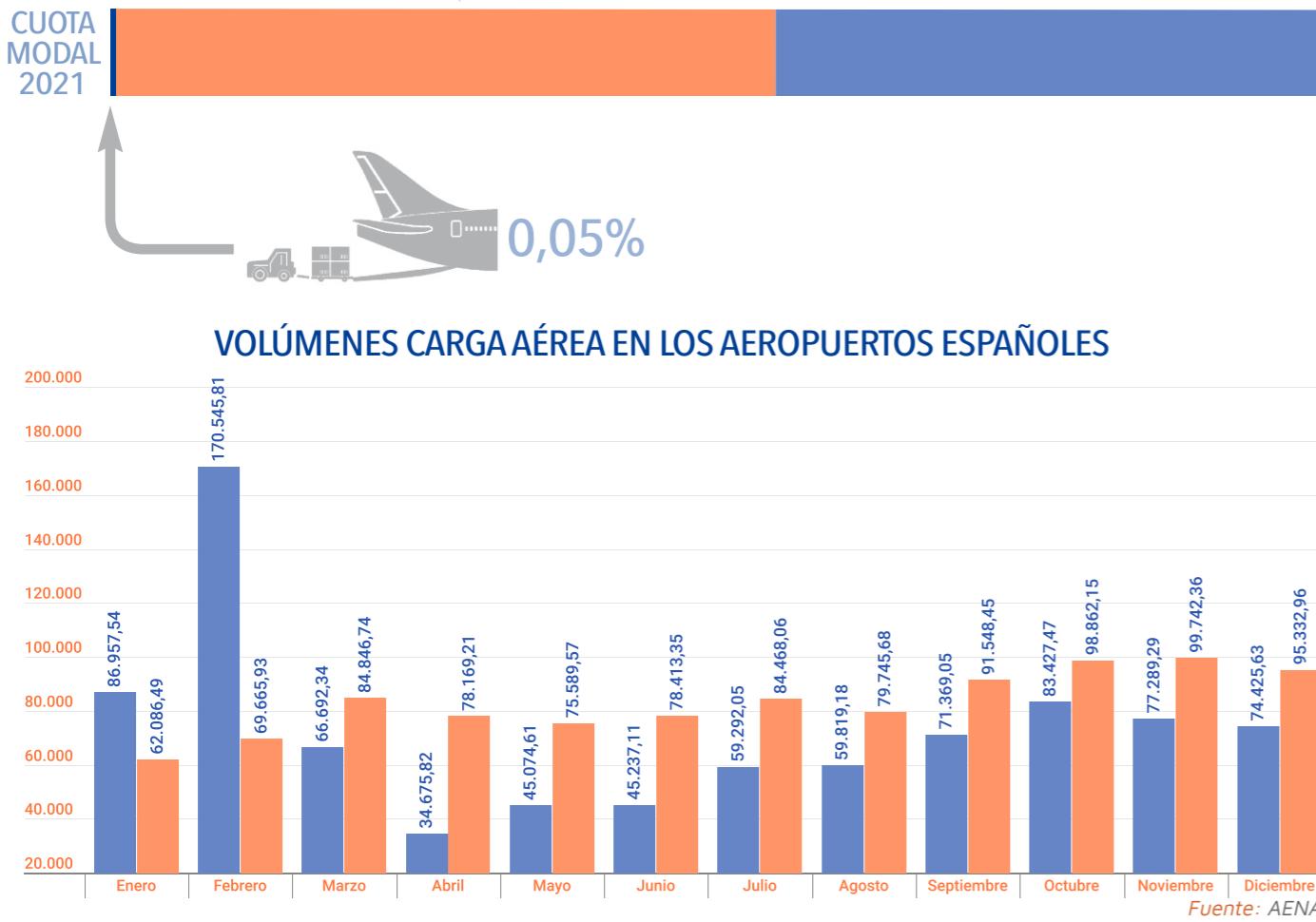
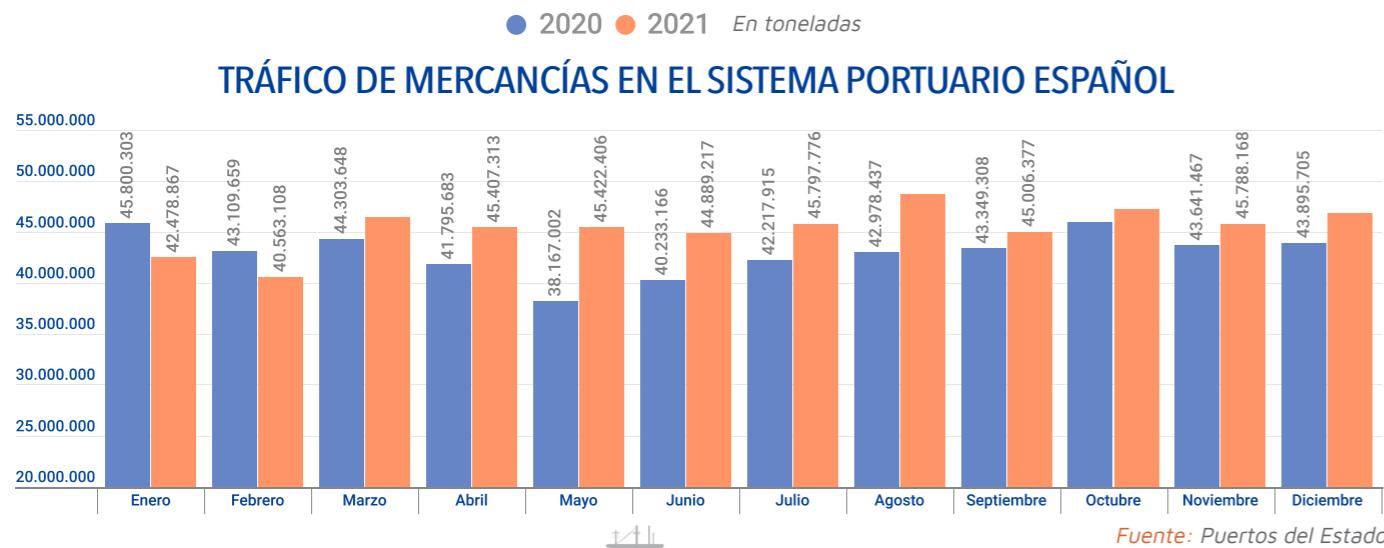
Debo reconocer que he conseguido el objetivo oculto propuesto al inicio de comenzar a escribir este editorial, que no era otro que no utilizar el palabra, que forma parte del actual mantra del buen político; ¡resiliencia!. Vaya, pues al final he caído en la tentación.

En resumen, a seguir empujando contra viento y marea, y contra todos y todas, que no queda otra.

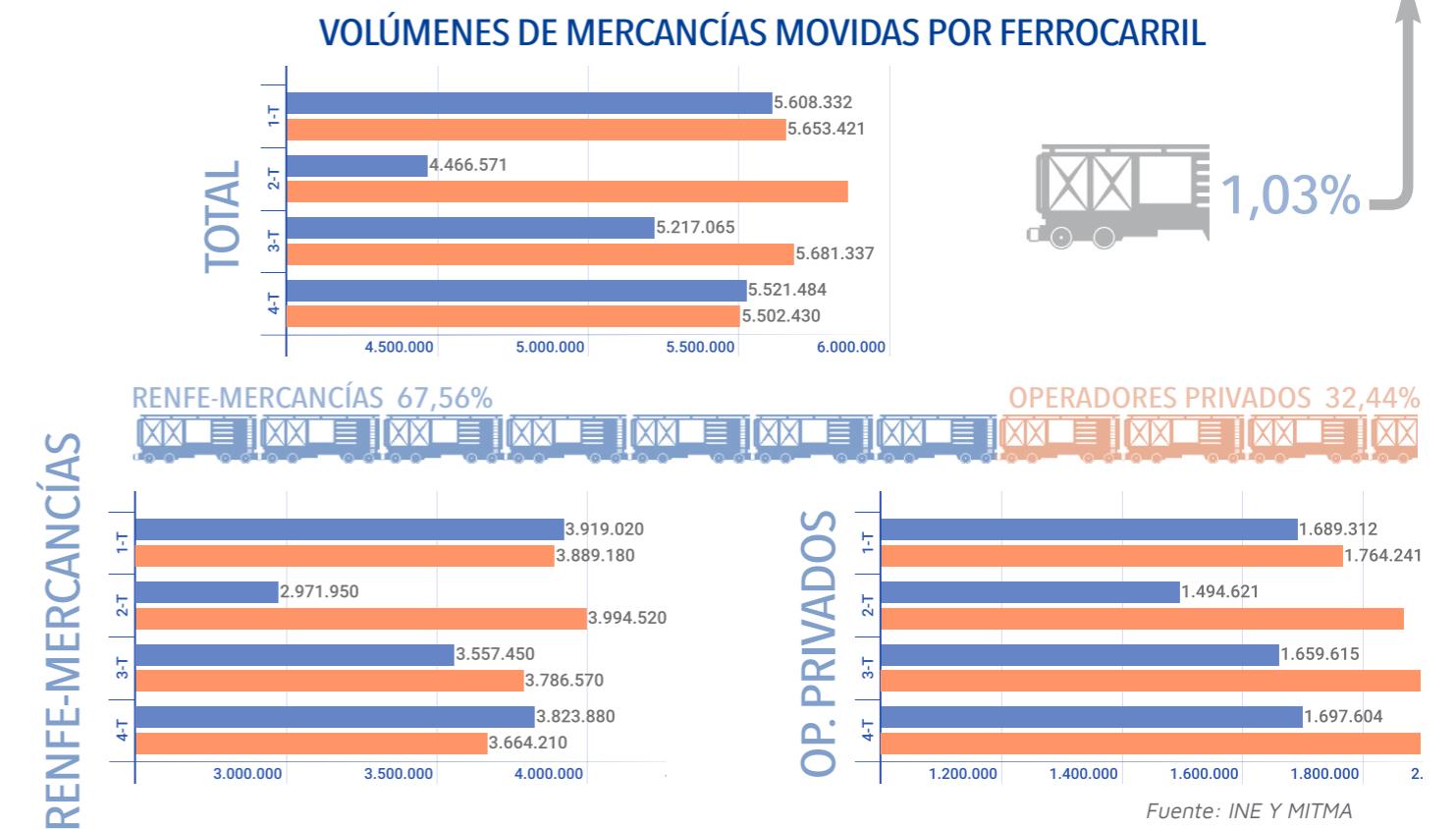
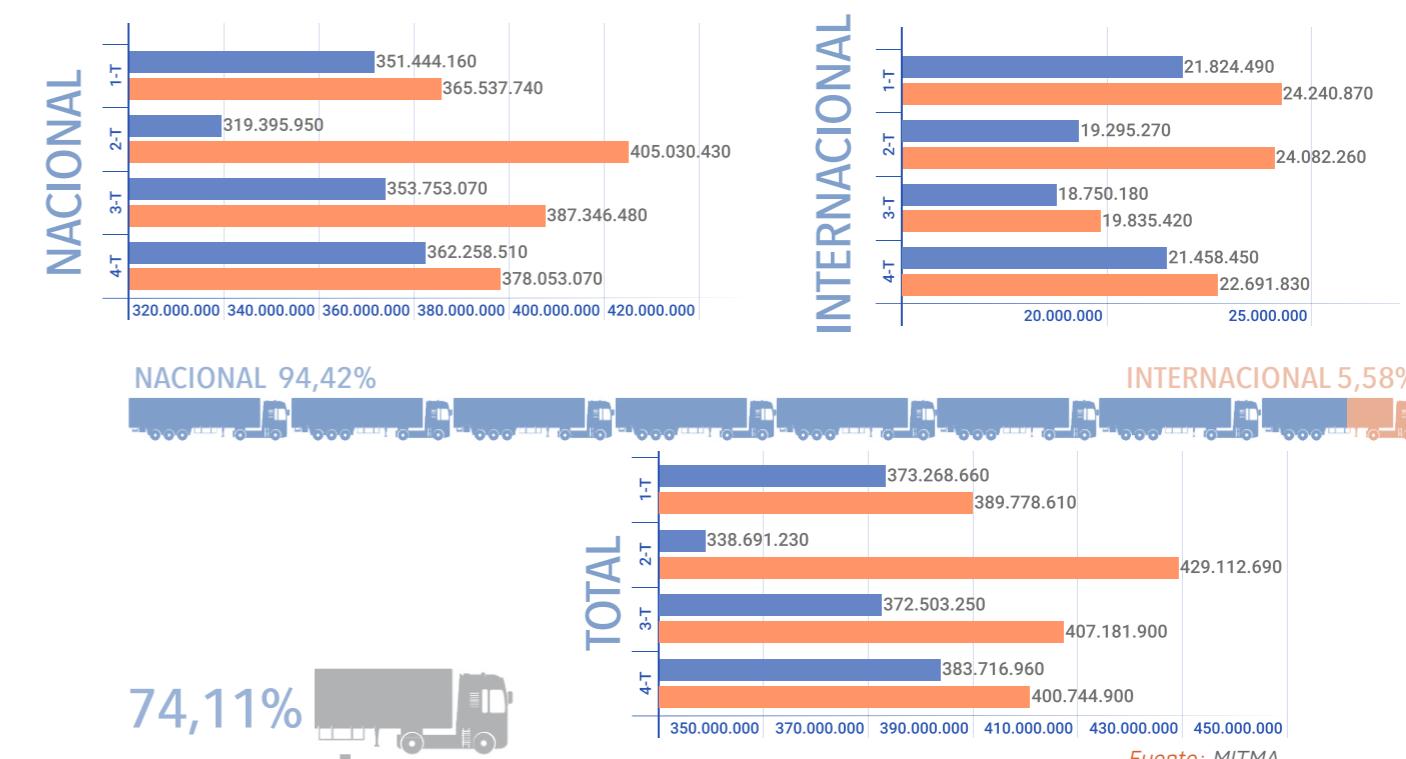


UN SECTOR EN DATOS

El pasado 2021 ha sido un año de recuperación, algo a priori sencillo tras el mazazo que supuso la pandemia. Sin embargo, dos años después de la irrupción de la crisis sanitaria, la situación sigue generando un alto nivel de incertidumbre que dominará 2022 también.



VOLÚMENES DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA





Análisis de registros estadísticos de afiliación, paro y contratación en la logística y el transporte durante 2021

LA LOGÍSTICA RECUPERA SU NIVEL DE EMPLEO

El sector logístico y de transporte ha recuperado trabajadores, ha reducido el número de parados y ha incrementado el ritmo de contratación laboral durante 2021. La vista está puesta, hasta donde deja la incertidumbre, en dejar atrás la pandemia y luchar contra la escasez de personal.

El sector logístico y de transporte ha vivido un proceso de recuperación del empleo durante 2021, tras un 2020 marcado por la crisis sanitaria.

Podrá argumentarse que el transporte y la logística no han recuperado el nivel de actividad económica que tenían en 2019, pero lo cierto es que todas las estadísticas de empleo en el sector dan cuenta de un regreso de la contratación laboral y de incrementos en los volúmenes de afiliación, con un **consiguiente descenso del paro**.

En un contexto económico expansivo, estos registros indicarían a las claras la buena salud de un sector fundamental para la economía española, pero en un **entorno condicionado por la alta incertidumbre**, podrían buscarse otras causas.

Las buenas estadísticas de afiliación a la Seguridad, contratación y paro en la logística y el transporte dan cuenta de que la escasez de personal es un problema para todo el conjunto de la actividad.

Quizás la más destacada de todas ellas tiene que ver con la **escasez de personal** existente, situación que ya venía detectándose desde antes de la pandemia en el transporte de mercancías por carretera, con una acuciante falta de conductores de camión, y que parece un condicionante que se habría extendido a un sector logístico que, dado su carácter esencial, ha mantenido su actividad durante la pandemia, lo que, a su vez, ha provocado que se multiplicaran las bajas laborales, acentuando aún más si cabe la escasez de personal.

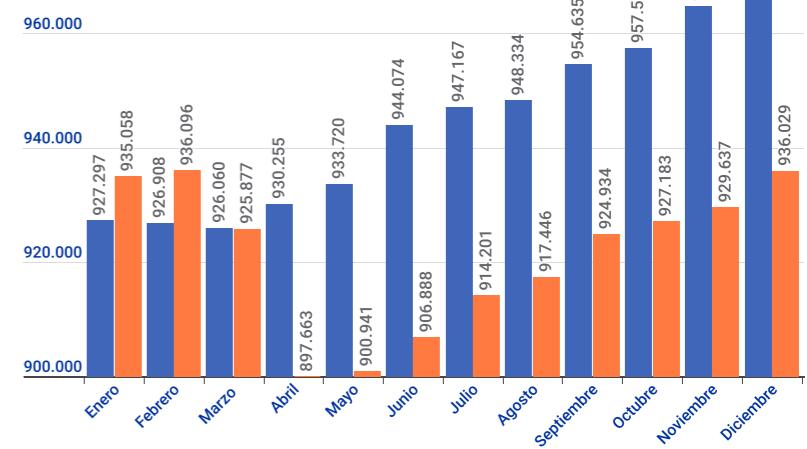
Datos de afiliación

Por lo que se refiere a las estadísticas, los datos de afiliación a la Seguridad Social indican que el transporte y almacenamiento ha terminado 2021 con un volumen total de **967.432** afiliados.

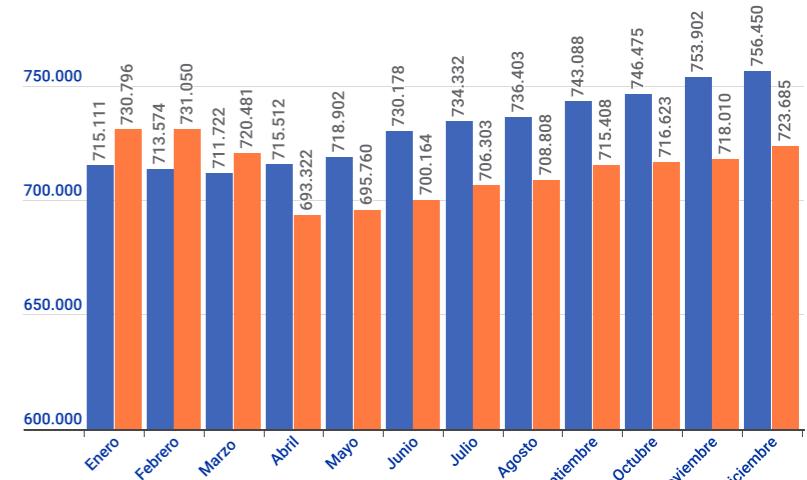
El registro es un 3,35% superior al del último mes de 2020 y, al tiempo, también se coloca **un 2,29% por encima** de la variable de diciembre de 2019, cuando aún no se registraba el impacto de la crisis sanitaria.

Del volumen total de afiliados a la Seguridad Social en este sector económico durante diciembre de 2021, un total de **756.450** corresponden al **régimen general**, en el que se contabilizan los asalariados.

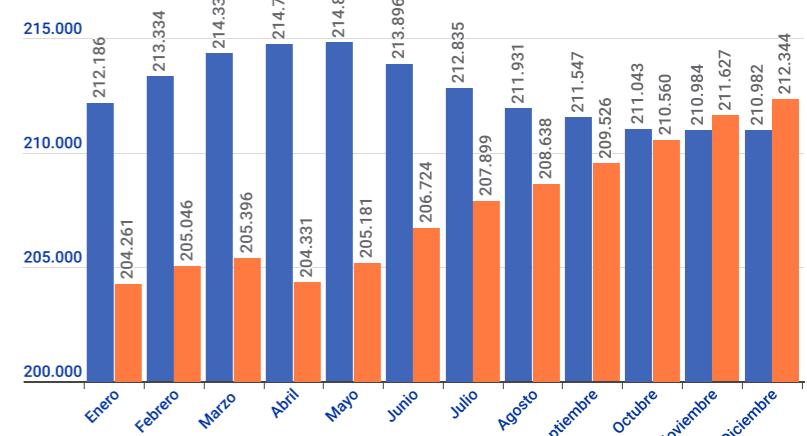
AFILIACION A LA SEGURIDAD SOCIAL 2020 Y 2021



AFILIACION RÉGIMEN GENERALA LA SEGURIDAD SOCIAL 2020 Y 2021



AFILIACIÓN DE AUTÓNOMOS A LA SEGURIDAD SOCIAL EN 2020 Y 2021



(Fuente: INE)



El registro del último mes se coloca un 4,53% por encima del de un año antes y un 2,02% por encima del de hace dos.

Sin embargo, en 2021 se ha producido una pérdida de **empleo autónomo** en el sector. El pasado mes de diciembre, la Seguridad Social registraba 210.982 afiliados autónomos en el transporte y almacenamiento.

El dato supone un **descenso anual de un 0,64%**, aunque, al tiempo, también un incremento de un 3,26% con relación al último mes de 2019.

Datos de paro

Al mismo tiempo, las estadísticas gubernamentales de paro arrojan un total de **85.702 parados** en el sector logístico y de transporte durante el pasado mes de diciembre.

El registro supone un **retroceso de un 21,36%** frente al último mes de 2020, pero, sin embargo, el volumen de diciembre de 2021 no logra rebajar la cifra de parados en el transporte y almacenamiento español por debajo del dato anterior a la pandemia.

En concreto, diciembre de 2021 se coloca un **0,46% por encima** del paro sectorial del mismo mes de 2019.

“La contratación laboral temporal es la norma en el sector logístico y de transporte, como una señal evidente de que la incertidumbre impide a las empresas apostar por empleo estable.”

Datos de contratación laboral

Tal vez, el mejor registro para el sector logístico y de transporte español, por lo que se refiere al empleo, del pasado 2021 tiene que ver con la **contratación**.

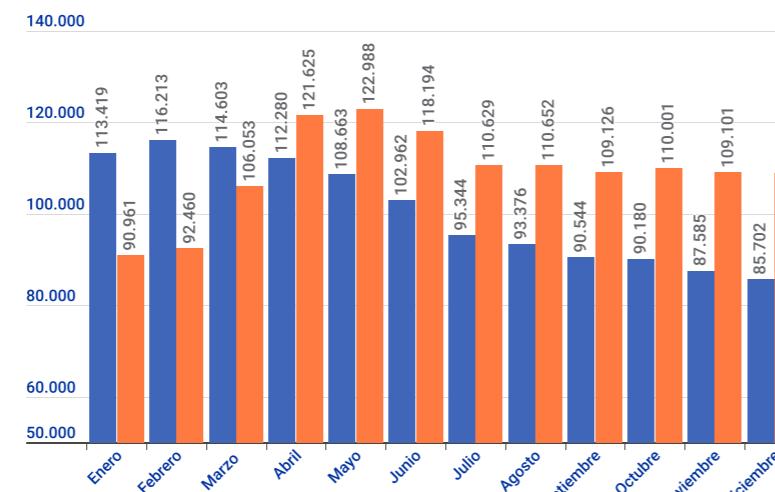
El alto grado de contratación de trabajadores indica **cierto dinamismo empresarial** y un alto grado de actividad, incluso pese a la pandemia

En este sentido, el transporte y almacenamiento español ha terminado el ejercicio con un volumen total de **1.490.510 contratos de trabajo** suscritos en los doce meses de 2021.

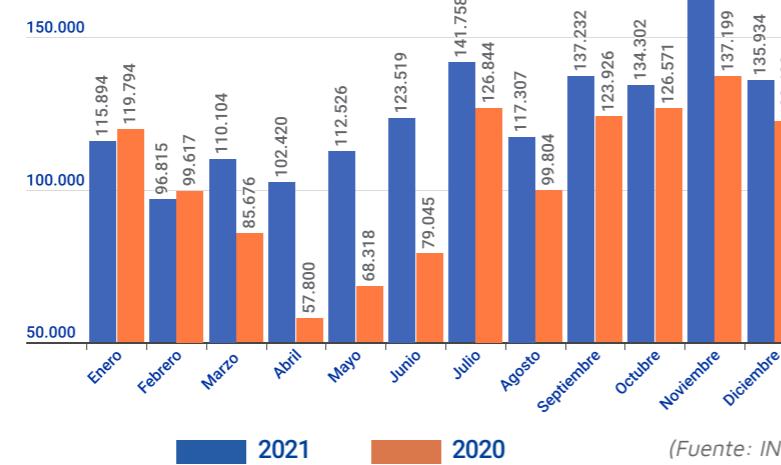
El registro implica un crecimiento con respecto a 2019 de un 19,53%.

Además, el mes de **diciembre**, uno de los de mayor actividad para la logística y el transporte por la campaña navideña, ha terminado con 135.934 contratos de trabajo, un

EVOLUCIÓN DEL PARO EN 2020 Y 2021



EVOLUCIÓN DE LAS CONTRATACIONES EN 2020 Y 2021



(Fuente: INE)

11,04% más que durante el mismo mes de 2020 y un 21,09% por encima del registro del último mes de 2019.

1,49 millones de contratos de trabajo se han suscrito en el sector logístico y de transporte durante 2021.

En este sentido, el único pero que se le puede poner a este registro de contratación laboral tiene que ver con la **temporalidad**, que es el modelo abrumadoramente utilizado en el sector debido en parte a su propia estacionalidad y en otra no menos importante al alto grado de incertidumbre que impide a las empresas apostar por un empleo más estable.

Edificio logístico de 11.765 m² disponible en Prologis Park Cabanillas



PROLOGIS CABANILLAS DC1

CON UN ACCESO ESTRÁTÉGICO A SOLO 45 KM DEL AEROPUERTO DE MADRID

Cabanillas DC1 forma parte de la plataforma logística Prologis Park Cabanillas y cuenta con una superficie de 12.819 m², incluyendo espacio de oficinas. Este parque está compuesto por 3 edificios logísticos de un total de 37.879 m². Dispone de 8 muelles de carga hidráulicos, dos portones de acceso para tráileres y vigilancia y control de acceso 24 horas.

Cabanillas del Campo es un municipio de la provincia de Guadalajara, situado a 60 km al noreste de Madrid. El edificio está estratégicamente situado a solo 45 km del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas y a 12 km de Guadalajara, con una población aproximada de 86.000 habitantes.



Accesos inmediatos a la A-2 y R-2 (salida 44)

Distancia al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: 45 Km

Conexión por ferrocarril a los principales puertos de carga del país

Distancia a Madrid: 60 Km

PARA MÁS INFORMACIÓN:

Manuel Hurtado de Amézaga

+34 910 470 829
mhurtado@prologis.com

Tres claves que marcarán la diferencia en los proyectos inmologísticos este 2022

Nos despedimos de un año de 'récords', marcado por el incremento de la compra de productos online, lo que ha provocado el aumento acelerado de la demanda de infraestructura logística. El 2022 será un año clave de crecimiento y consolidación. En primer lugar, porque se prevé que el apetito inversor en el mercado logístico siga en aumento. En segundo, porque este año nos encontraremos consumidores con necesidades más definidas y exigentes con los tiempos de entrega. Cumplir con sus expectativas es el gran reto logístico en 2022, y por eso hemos de aplicar nuestro expertise para detectar los factores que impulsan la demanda y aportan valor en los proyectos logísticos. En mi opinión, tres son los puntos clave a tener en cuenta.

La localización es lo más importante. Con el auge del e-commerce, la última milla en grandes ciudades se vuelve fundamental, y por eso en 2022 los retos girarán también en torno a la planificación y cuidado del entorno de los proyectos. Los proyectos de última milla, además de ubicación y comunicaciones, atenderán de manera más intensa las medidas de bienestar de los trabajadores. Es clave el transporte urbano y la creación de áreas de esparcimiento en el entorno de trabajo. En GLP seguimos muy centrados en invertir en zonas prime porque vemos alta demanda de producto logístico de calidad a medio y largo plazo.

También es importante plantearse la escasez de suelo en lugares clave como Barcelona. Seguro que seguirán creciendo los proyectos logísticos verticales, sobre todo en ciudades europeas de gran densidad, y se convertirán en hubs destinados a clientes de comercio electrónico. Si bien no es la única solución a la escasez de terrenos, pues debemos apostar por el reciclaje de espacios existentes abandonados o en desuso que, además, nos permitirá ser mucho más sostenibles.



MIGUEL MONREAL

Director de Desarrollo de Negocio de GLP España

Flexibilidad ante nuevas necesidades. La forma de operar de los modelos de e-commerce no obedece a la cadena de suministro tradicional y requiere de gran flexibilidad. Los almacenes de ahora tendrán que optimizar los costes operativos y adaptarse a diferentes demandas de funcionamiento, a veces incluso en períodos de un mismo año. Los usos de las naves también se están diversificando, y no debemos perder de vista uno que cada vez está aumentando más: los espacios destinados a alojar servidores. Savills Aguirre Newman apunta que el sector podría alcanzar los 3.000 millones de euros en inversión en los próximos cinco años. Estamos seguros de que en los próximos meses veremos un aumento de la inversión hacia este tipo de espacios.

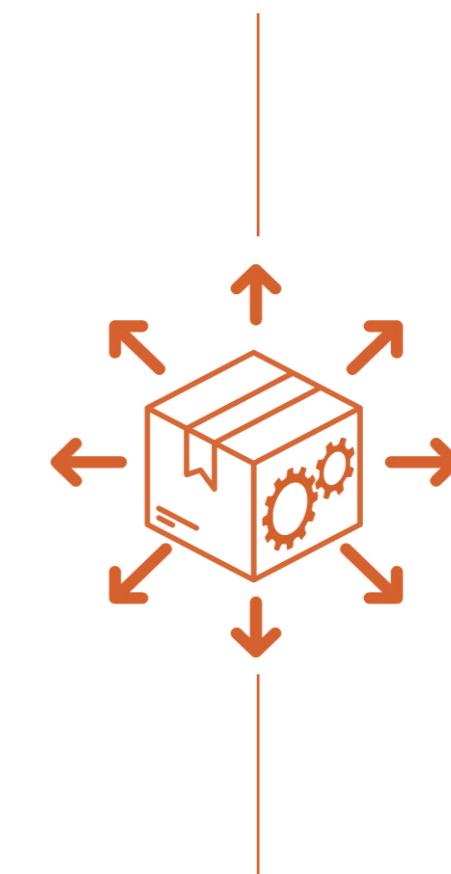
Sostenibilidad para mejorar el rendimiento. Cada vez hay más inversores comprometidos con la sostenibilidad. Los edificios con planes de carbono neto cero, además de ser más apetecibles para los inquilinos e inversores, generan un mayor rendimiento. Incluso de ahorro en impuestos sobre el carbono en algunos países. Todos los players logísticos tendremos que apostar por naves que fomenten la movilidad sostenible y facilidad de acceso con transporte público.

“El e-commerce va a seguir impulsando el crecimiento inmologístico este 2022, ofreciendo continuidad a la necesidad de espacios de vanguardia.”

En definitiva, creo que el ecommerce va a seguir impulsando el crecimiento inmologístico este año, y que dará continuidad a la necesidad de espacios de vanguardia. Seguiremos trabajando para adaptarnos a los nuevos hábitos de consumo, apostando por un sector más sostenible, en buenas localizaciones y ofreciendo la máxima flexibilidad.



Tendencias en Logística



Las tensiones en las cadenas de suministro son una constante para el sector en los dos últimos años. La logística se mueve impulsada por el comercio electrónico y los nuevos hábitos de consumo. Todo este proceso de transformación se refleja también en movimientos empresariales de consolidación a escala internacional.



Resumen del 2021 en la logística

EL AÑO DE LAS TENSIONES EN LA CADENA DE SUMINISTRO

Prueba de fuego para el sector logístico en un escenario de escasez de suministros, movimientos empresariales de concentración, impulso redoblado del comercio electrónico y, cómo no, de la incertidumbre que lo impregna todo desde los primeros meses de 2020.

Nunca hasta el pasado 2021 había estado la logística **en boca de todo el mundo**. Es más, hasta bien recientemente con solo mencionar la palabra cadena de suministro, más de uno empezaba a **bostechar**.

Sin embargo, la crisis sanitaria ha puesto un terremoto en el panorama económico global que ha ido extendiendo su influencia por todo el globo, como el restellar de un **látigo**.

Influencers, políticos, instituciones financieras internacionales empezaron a hablar de **un sector que juega un papel determinante** para la economía del planeta no solo en los dos últimos años, sino desde hace largo tiempo.

Puesto en el foco, el sector ha vivido **un año intenso**, marcado por operaciones de in-

tegración de gran envergadura a nivel internacional, con el comercio electrónico como auténtico motor y con un segmento estrella, el de la **carga aérea** que, dada la caída en los vuelos de pasajeros, se ha hecho con los cielos del planeta para impulsar un comercio internacional amenazado en los mares por la congestión que han vivido, y que aún sufren, los flujos internacionales de transporte de contenedores.

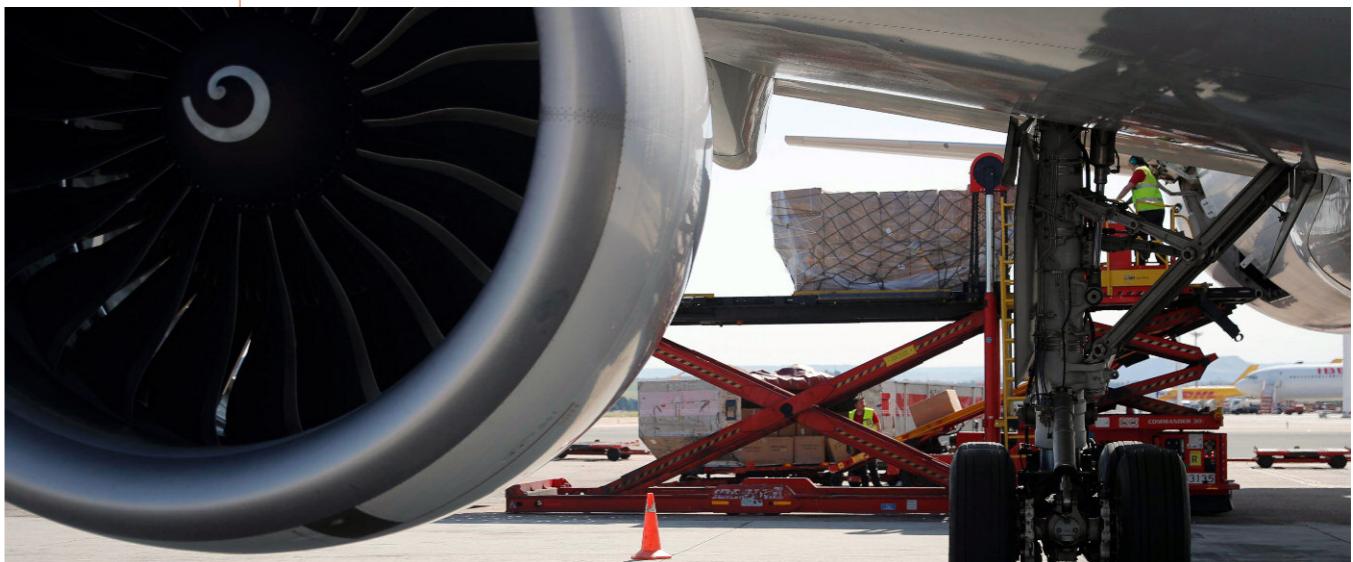
“La crisis de suministro, especialmente de componentes electrónicos, ha puesto a las cadenas logísticas en el primer plano del escaparate mediático mundial.”

Los cambios se aceleran en tiempos de crisis, con la cadena logística puesta en el foco mediático.

Las navieras han tomado posiciones en el sector de carga aérea durante el pasado 2021

Sin embargo, parece que el agua revuelta de las cadenas de suministro no ha acabado llegando al río y, salvo casos especiales en los Estados Unidos y en el Reino Unido, especialmente agravados aquí por el 'Brexit', la crisis **se ha ido solventando** en la medida de lo posible.

Por sectores, la **escasez de componentes electrónicos** se ha dejado sentir especialmente en la industria automovilística y, de manera puntual, en productos tecnológicos como consolas de videojuegos, con tiempos de espera de meses para poder hacerse con una unidad.



Carga aérea y navieras

Buena muestra de este momento dulce que vive la carga aérea se exemplifica a la perfección en la **entrada de dos navieras** en este segmento de actividad logística.

Si a primeros de año **CMA-CGM** ponía en marcha una nueva línea de negocio centrada en la carga aérea, en noviembre **Maersk** la que decidía reforzar su oferta en el sector de la carga aérea con la compra de **Senator International** y la ampliación de su flota de aviones con varios cargueros.

Por el camino, la propia **CMA-CGM** ha incorporado otros cuatro cargueros a su flota aérea, mientras que, por otra parte, las grandes navieras han seguido con su carrera para consolidarse como grandes integradores.

El último paso, ya en este 2022, ha sido el que ha dado **MSC**, junto con Lufthansa, para intentar el asalto a la sucesora de Alitalia, **ITA Airways**.

El impacto de la 'Ley Rider'

Entre tanto, en España la aprobación definitiva de la 'Ley Rider' y su entrada en vigor el pasado verano, tras diversas sentencias judiciales, ha servido para **transformar radicalmente el panorama del 'delivery'**.

La laboralización de los repartidores ha supuesto la salida de algunas de las grandes empresas del mercado español de reparto de mercancías a domicilio, mientras que **ha fortalecido a otras**.

Incluso se han producido, ya en la última parte del año, las **entradas de algunos grandes competidores**, como son Getir y Gorillas.

En otros ámbitos también ha habido **movimientos empresariales** de gran calado.

Por ejemplo, a escala global, en 2021 se ha cerrado el proceso de **separación de XPO en dos empresas independientes**: la propia XPO y la nueva GXO.



Al tiempo, en España **Ontime** sorprendía haciéndose con una de las empresas de transporte de mercancías por carretera más grandes del país, Acotral, con sólidos lazos, además, con Mercadona.

A su vez, **El Corte Inglés** ha ido dando pasos en firme para crear una rama de actividades logísticas, mientras la **distribución urbana** vive un gran momento impulsada por el comercio electrónica.

Además, el sector vive tiempos marcados por la progresiva introducción de **zonas de bajas emisiones** en cada vez más ciudades, con lo que se acota el rango de vehículos que

Progresan la introducción de zonas de bajas emisiones en cada vez más ciudades.

El comercio electrónico incorpora nuevos compradores y productos.



pueden entrar en los principales núcleos de población a aquellos menos contaminantes, mientras que, por otro lado, viven gran auge nuevos servicios de entrega en vehículos sostenibles e incluso las VTC parecen querer pugnar por hacerse con un hueco en estos servicios.

La doble pujanza del comercio electrónico

En este mismo ámbito, el del comercio electrónico, durante el pasado 2021 se ha mantenido el **fuerte ritmo de crecimiento** que ya se dio en 2020, cuando se desató la pandemia a escala global.

Esta fortaleza está introduciendo cambios en una **gestión logística** que vive tiempos de gran incertidumbre

Con las aguas más calmadas se verá qué cambios se han quedado tras la crisis sanitaria y cuáles han sido pasajeros.

Durante el pasado ejercicio, el comercio electrónico creció aupado por **dos factores** principales.

Por un lado, el **cambio en los hábitos de consumo** implica que el canal on-line está llegando y consolidando posiciones en categorías de productos como la alimentación en las hasta ahora parecía vedado.

De igual modo, esta tendencia implica la incorporación de nuevos compradores en el canal, así como la **ampliación del ámbito de cobertura** del comercio electrónico más allá de los límites de las grandes ciudades, donde hasta muy recientemente había tenido su hábitat natural.

Por otro lado, en 2021 el comercio electrónico ha acentuado su vocación global. En este sentido, el año pasado ha visto un nuevo incremento en los **envíos transfronterizos**, factor que ha sido determinante en el importante impulso que vive la carga aérea en los últimos años.

En definitiva, 2021 ha sido un nuevo año de **grandes transformaciones** en el sector logístico, tanto a nivel nacional, como internacional, con las que hacer frente a las brumas que deja la incertidumbre y que, al decir de muchos, son tendencias de fondo que no acaban de despegar y que la pandemia ha impulsado de manera que, en algunos casos, parece definitiva.

Tan solo queda esperar tiempos más despejados que permitan **ver lo que quedará de toda esta crisis y lo que se olvidará**.

El valor de la sostenibilidad en logística

Entramos de lleno en un año de grandes retos para el sector inmobiliario. En un periodo en el que el número de personas que compran on-line en nuestro país no para de crecer, con 2,3 millones de nuevos compradores en el e-commerce español y un crecimiento sin parangón del volumen de gasto en compras, según un estudio del Observatorio Nacional de Tecnología y Sociedad, es imprescindible ofrecer facilidades a los operadores logísticos para que desplieguen las necesarias herramientas de sostenibilidad.

En Prologis hace muchos años que trabajamos de la mano de nuestros clientes para aportar las mejores soluciones en el ámbito de la sostenibilidad. De hecho, la sostenibilidad está en el ADN de Prologis, y para este 2022 uno de los grandes retos del sector es encontrar soluciones que nos propulsen definitivamente hacia la descarbonización del sector.

La instalación de grandes parques fotovoltaicos en los edificios logísticos es el primer paso. Prologis fue capaz de generar más de 200 megavatios de energía a través de placas fotovoltaicas y nuestra meta está puesta en alcanzar los 400 megavatios generados para 2025. De momento, con la energía generada hasta ahora, seríamos capaces de iluminar más de 42.250 hogares. Además, para 2025 nos marcamos el objetivo de tener iluminados nuestros edificios solo con tecnología LED. Ya estamos en la mitad del camino y con nuestra capacidad actual podríamos iluminar hasta 4.300 campos de fútbol.

Por otro lado, según datos de KPMG, se estima que uno de cada tres productos adquiridos a través del canal on-line son devueltos, con un especial foco en la moda, el sector en el que más productos se devuelven. Este crecimiento de la logística inversa, otro de los grandes temas a seguir este 2022, reclama el desarrollo de redes logísticas desarrolladas ad-hoc y centros de distribución urbanos perfectamente conectados. Según datos de Prologis Research, el despliegue de redes bien interconectadas con centros logísticos urbanos pueden reducir las emisiones vinculadas al transporte en un 50%.

Y es esta una de las grandes tendencias que identificamos en el sector en estos momentos. Pese a la escasez de suelo disponible en grandes polos económicos como los de Madrid o Barcelona, los operadores logísticos son conscientes de que almacenar las mercancías lo más cerca posible del consumidor final minimiza las distancias de entrega finales, el tráfico en carretera y, en definitiva, la huella de carbono global por paquete.

Los avances en edificios inteligentes Smart buildings, electrificación de vehículos e inteligencia artificial (IA) pueden impulsar operaciones aún más sostenibles. Pero, para ello, los edificios deben incorporar esa conectividad, ya sea mediante redes o dispositivos inteligentes, y puntos de recarga para acelerar la electrificación de los vehículos de reparto, soluciones que ya estamos ofreciendo en nuestros parques.

La creciente necesidad de operaciones logísticas intensivas en mano de obra y cada vez más automatizadas reclama la generación de empleo más cualificado. Perfiles diversos, desde ingenieros hasta conductores de carretillas elevadoras, que impulsarán el crecimiento del sector durante los próximos años.

“El crecimiento de la logística inversa reclama el desarrollo de redes logísticas ad-hoc y centros urbanos de distribución perfectamente conectados”.

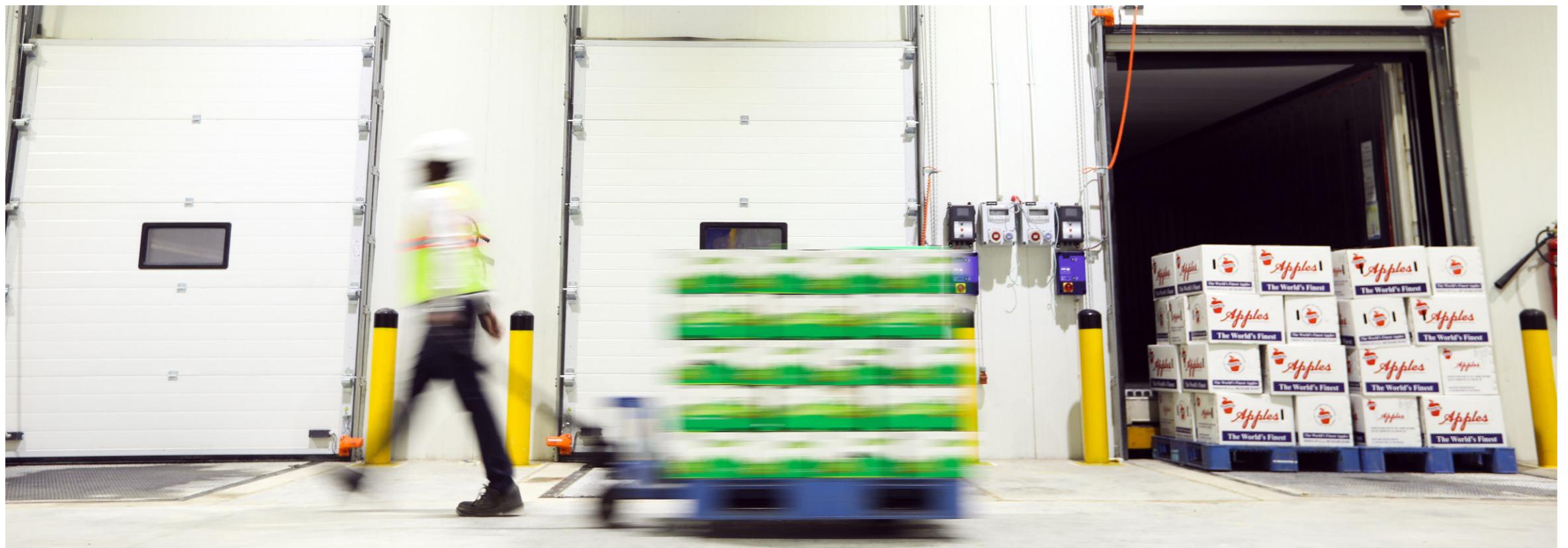
Y, por último, pero no menos importante, debemos ofrecer parques logísticos con zonas naturales alrededor. Para atraer y fidelizar talento, los usuarios de los parques quieren proporcionar la mejor calidad de vida a sus empleados. Y solo lo conseguiremos con espacios de ocio y bienestar que se integren perfectamente con el entorno que les rodea y generen sinergias con la economía local.

Este 2022 vamos a ver grandes propuestas logísticas en el ámbito de la sostenibilidad. Lo mejor todavía está por llegar.



CRISTIAN OLLER

Director general de Prologis España



Tendencias de futuro en la logística

MÁS CERCA DE LA RECUPERACIÓN

Los meses que quedan de 2022 parece que verán la consolidación de algunas tendencias adelantadas en 2021, como la escasez en el suministro de algunos productos, como los componentes electrónicos, el incremento en los precios de la energía, las fuertes tendencias inflacionistas y el auge del e-commerce, mientras las cadenas de suministro se reorganizan en un entorno de incertidumbre perenne.

Las tendencias de fondo que han dominado el panorama logístico durante el año pasado parece que **se mantendrán** un año más, a la espera de que el panorama escampe.

En concreto, parece que factores como las tensiones en las cadenas de suministro internacionales, el alto precio de la energía y la **incertidumbre** seguirán unos meses más.

Junto a estos elementos, también permanecen **otros elementos** que dibujan el presente de la logística a escala global, como son la sostenibilidad y el empuje del comercio electrónico.

Todo ello en un entorno que parece dibujar una **nueva vuelta de tuerca en la gestión de las cadenas de suministro**, con cambios estratégicos de más amplio recorrido que aún están por concretarse, como podría ser un re-

planteamiento de los flujos comerciales internacionales, con el fin de reducir la dependencia que tiene gran parte del planeta de la producción industrial china.

“El comercio electrónico parece decidido a seguir marcando el paso a un sector logístico que se adapta a una cadena de suministro en un proceso de profunda transformación.

De igual manera, la invasión rusa de Ucrania podría suponer un **espaldarazo definitivo a la transición energética** hacia otras fuentes alternativas, aunque este proceso será lento y con un avance heterogéneo en función de cada segmento de actividad y las opciones de mercado disponibles.

Escasez de suministros

En este contexto, parece que recuperar el normal funcionamiento de algunas cadenas de suministro **está tardando más de lo esperado**.

Es el caso concreto de los componentes electrónicos. Los principales fabricantes de microchips anticipan que **persistirá la escasez de estos productos** hasta el próximo 2023.

Esta situación supone un **duro impacto para sectores tan dispares** como la industria automovilística o la producción de dispositivos electrónicos.

El comercio electrónico implica una profunda transformación de la operativa logística.



Precios de la energía

El impacto de la pandemia y la guerra en Ucrania siguen **alimentando la escalada** en los precios internacionales de los carburantes, que parece no tener fin. Un factor que junto con otros, han causado una **tensión inflacionista** que parecía transitoria, pero que se extenderá a lo largo de todo 2022.

La situación generará **incrementos en los costes logísticos y de transporte** que tarde o temprano tendrán que trasladarse a los precios finales, con efectos negativos sobre la demanda.

Crisis bélica

Durante 2022, la crisis sanitaria está siendo sustituida por **otra crisis**, esta vez bélica, la invasión rusa de Ucrania.

Más allá del dramático impacto de la guerra en el territorio ucraniano, que es donde está el teatro de operaciones, la situación también extiende sus efectos **más allá de las fronteras del país del este de Europa**, principalmente debido a que tanto Rusia, como Ucrania son grandes productores mundiales de petróleo y de algunos productos alimentarios de consumo masivo a nivel global.

En este sentido, como no podía ser de otra manera, a guerra en el este de Europa está generando **tres efectos fundamentalmente** dentro del ámbito logístico y de transporte:

- Un aumento brutal de los **precios de la energía**, principalmente del gas y el gasóleo, dado que Rusia es uno de los principales exportadores de ambos productos en el planeta. Con la guerra la tendencia que se vive desde hace meses se acentúa.

- Alteraciones de algunos de los **principales flujos que mueven las cadenas de suministro a escala global**, especialmente de los

servicios de carga aérea y de transporte marítimo, tanto de mercancía contenerizada, como de graneles, específicamente de productos energéticos.

- Incrementos de los **costes de transporte** que alimentarán, a su vez, la espiral inflacionista desatada el pasado 2021 y que acabará teniendo efectos sobre los precios finales que pagarán los consumidores en los mercados.

Escasez de personal

La escasez de personal se deja sentir con fuerza **en diversos segmentos de actividad logística**.

La empresa de recursos humanos Randstad estima que el **auge del comercio electrónico** impulsa a la logística, acentuando esa falta de profesionales.

Como consecuencia, la situación obliga a las empresas a competir por contratar al personal adecuado, lo que estaría presionando los salarios al alza, hasta el punto de colocar los de algunos puestos directivos **entre los más altos del país para este 2022**.

La coyuntura obliga al sector a hacer frente a los retos de formación que existen desde hace tiempo y que ahora tienen que hacer frente a un **proceso de transición digital** que impulsa nuevos perfiles, con nuevas habilidades y capacidades para manejar recursos.

Sostenibilidad y digitalización

La sostenibilidad es una tendencia asentada en el sector logístico desde hace años. Sin embargo, parece que la dura realidad demuestra que **no basta con la intención política** y



que reducir las emisiones contaminantes en el transporte y la logística requiere de apoyos institucionales, así como de un desarrollo industrial y tecnológico aún mayor.

“La invasión rusa de Ucrania tiene un impacto directo sobre las cadenas de suministro globales. Los costes del transporte seguirán creciendo, con efectos sobre los precios finales”.

Si hasta ahora la innovación llegaba primero al ámbito empresarial y después se extendía al resto de la sociedad, tal y como sucedió con los ordenadores personales, ahora parece que es al revés. Los avances tecnológicos generan una masa crítica en la sociedad y luego **aprovechan las economías de escala** para alcanzar segmentos que requieren de avances más profundos.

La **transformación digital** es el otro gran mantra de un sector que cada vez aporta más valor con la información que genera la mercancía en movimiento.

En consonancia, el comercio electrónico sigue **evolucionando** para ampliar su base de usuarios, rebasar los límites de las ciudades y extender sus tentáculos a nuevos productos.

En este contexto, la **omnicanalidad** parece que irá convirtiéndose en la norma, con consecuencias sobre la operativa logística, los flujos, los volúmenes de los envíos y las relaciones entre los diferentes actores de la cadena. ●

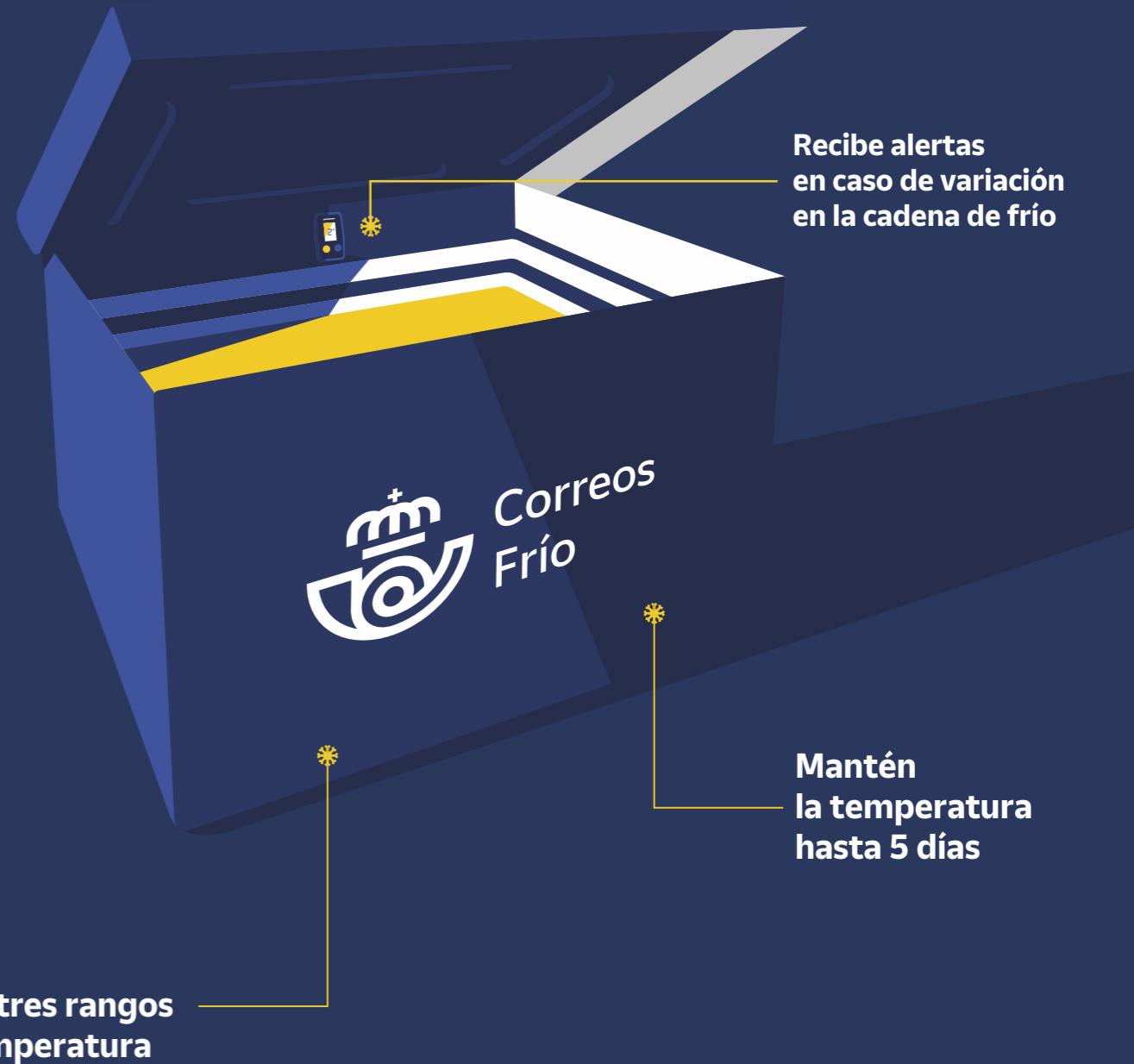
La invasión rusa de Ucrania alterará los flujos de las cadenas de suministro, especialmente en la carga aérea.



Correos Frío

El servicio con el que podrás enviar tus productos a temperatura controlada con total seguridad gracias a una innovadora tecnología y a la gran capacidad logística de Correos.

correosfrio.es



Recibe alertas en caso de variación en la cadena de frío

Mantén la temperatura hasta 5 días

Elige entre tres rangos de temperatura

Infraestructuras para una descarbonización real del transporte

Con el fin de frenar el cambio climático, la transición energética debe efectuarse con rapidez, aunque cumpliendo siempre con los principios de sostenibilidad y de justicia social. Para ello es fundamental desarrollar normativas que permitan asegurar que las inversiones que se han de hacer se concentren en las tecnologías realmente sostenibles. Y ello no sólo en el transporte por carretera sino también en el transporte marítimo, ambos sectores cubiertos por la normativa AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Los puntos positivos de la propuesta de reglamento AFIR con respecto a vehículos ligeros y pesados son en primer lugar, que sea un reglamento en vez de una directiva. La Comisión Europea demuestra que ha escuchado las múltiples y unánimes llamadas para la creación de un mercado único de carga armonizado y preparado para el futuro en toda la UE.

En segundo lugar que se utilice una nueva metodología basada en la flota/objetivo por Estado miembro garantizando que el número de cargadores públicos aumente en proporción del número de vehículos eléctricos en la carretera. El tercer aspecto positivo es el de situar los objetivos en 2025 para cargadores de camiones a lo largo de las carreteras y en las principales áreas urbanas, con lo que la UE finalmente reconoce que los camiones eléctricos no son algo para un futuro lejano, sino que el despliegue de cargadores debe comenzar ahora.

Además, todos los objetivos son vinculantes, y cubren una amplia gama de niveles: carreteras, nodos urbanos, objetivos basados en flotas nacionales. Además, los objetivos se aplicarán a partir de 2025 tanto para los coches como para los camiones eléctricos, lo que es muy importante para garantizar el despliegue rápido de los cargadores. Y por fin, introduce unos requisitos para facilitar el uso de los cargadores eléctricos, como los lectores de tarjetas de pago, la transparencia de precios y su comparabilidad.



ISABELL BÜSCHEL
Directora de Transport & Environment en España

En el sector del transporte por carretera, para los vehículos ligeros se debería dar prioridad a la implementación de cargadores públicos suficientes y correctamente ubicados en toda Europa, hacer que los cargadores funcionen para los consumidores, y crear las condiciones de mercado adecuadas. Para los vehículos pesados, se debería centrar en incrementar la potencia de carga de los hubs, reducir la ambición de los requisitos para hidrogenas, instalar cargadores en centros logísticos/hubs, y eliminar los requisitos para infraestructura de gas en vehículos.

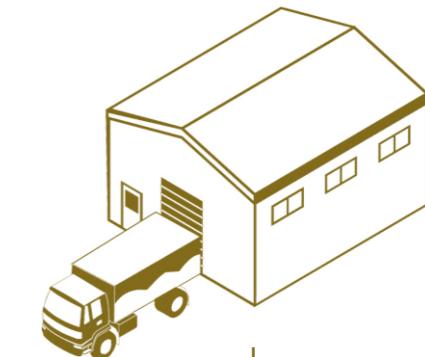
En cuanto al sector del transporte marítimo, se requiere que la normativa AFIR recoja la exigencia de que todos los puertos europeos proporcionen en los muelles conexión a la red eléctrica a los buques atracados, que se suspenda el mandato a los puertos marítimos para que instalen infraestructuras de GNL, a fin de evitar activos destinados a combustibles fósiles, e introducir objetivos para la instalación de infraestructuras de repostaje de hidrógeno verde y amoníaco en los puertos, para permitir que los buques utilicen estos electro-combustibles cero emisiones.

“La UE finalmente reconoce que los camiones eléctricos no son algo para el futuro, sino que el despliegue de cargadores debe comenzar ahora”.

Los fabricantes de camiones y automóviles han hecho una apuesta clara por la electrificación que reclaman los usuarios. En los próximos años se esperan los primeros grandes buques de emisiones cero, por lo que necesitarán una infraestructura adecuada de repostaje de combustibles de cero emisiones para poder desplegarse en los mares europeos. Demorar hoy en día la transición hacia un transporte limpio y sostenible, sin humo en nuestras ciudades, pueblos, puertos e incluso los mares sería una gran irresponsabilidad, por las consecuencias nefastas tanto para el clima como para la economía.



Tendencias en Inmologística



El mercado inmologístico español vive un momento dulce pese al contexto económico general. El comercio electrónico y la actualización del parque de naves logísticas para adaptarlas a la operativa de un sector que vive un intenso proceso de transformación son los principales motores de una actividad que cuenta con el favor de los inversores.

Sólidos resultados en 2021

EL INMOLOGÍSTICO SIGUE BATIENDO RÉCORDS

Con un volumen de contratación de 2.716.000 m² de superficie y una inversión de aproximadamente 2.200 millones de euros, el sector mantiene su fortaleza y cierra el ejercicio con buenas perspectivas para 2022.

El mercado inmologístico español ha alcanzado en 2021 un volumen de contratación récord de 2.716.000 m² de superficie, situándose la inversión **en el entorno de los 2.200 millones**, según datos de CBRE. En la zona centro, se ha superado el máximo histórico, con 1.037.000 m² de contratación, un 12% más que en 2020, mientras que en Cataluña, se ha llegado a los 912.000 m², un 118% más.

En su caso, Valencia **ha terminado el ejercicio con 565.000 m²**, año récord que además supone un 77% por encima de 2020, mientras que Zaragoza con 116.000 m² de contratación, registra un incremento de un 5% anual.

En cuanto a las **principales operaciones del año**, Ares Management ha adquirido cinco inmuebles en el mercado logístico español, repartidos por Madrid, Gerona, Zaragoza y Valencia.

A ello se suma la compra de P3 Logistic Parks de cinco activos en Barcelona, Guadalajara y Toledo, que **pertenecían a Pulsar Properties**, o la adquisición de cuatro activos de Logicor en Madrid y Guadalajara por parte de EQT Exeter.

En su caso, Clarion Partners se ha hecho con **tres propiedades logísticas** en Azuqueca de Henares, Getafe y Zaragoza, Meridia ha vendido dos activos en Alovera y Azuqueca a Starwood Capital, y Bankinter ha comprado a CBRE Global Investor la **plataforma de activos logísticos de Montepino**.

Zona Centro

Por otra parte, Aena sacó a licitación en 2021 el primer área de desarrollo logístico de **la Airport City del aeropuerto de Barajas**, donde Correos, por cierto, ha estado construyendo su plataforma logística internacional.

Y es precisamente en el entorno madrileño, concretamente en Getafe, donde Aberdeen se hizo a finales de año con el **parque logístico de Los Gavilanes** y está prevista la ampliación del polígono de Los Olivos III con más de 800.000 m² de suelo industrial y logístico.

Asimismo, Panattoni y MC Capital han adquirido terrenos en esta localidad, donde se

sitúa uno de los proyectos de Goldman Sachs, que ha puesto en marcha el **vehículo inversor logístico Newdock** para sus desarrollos en España y Portugal, con una inversión prevista de 1.000 millones en tres años.

“La contratación aumentó en las principales áreas geográficas del país para el sector inmologístico, que siguen siendo la zona centro, Cataluña, C. Valenciana y Zaragoza”.

En su caso, Parla y Pinto son otras zonas que han experimentado desarrollo, pues Lidl contará con una nueva plataforma en Parla, donde Arvato Supply Chain ha inaugurado su nuevo centro logístico, y **GLP tiene en marcha un proyecto en Pinto**.

Respecto al Corredor del Henares, Monteplino ha incorporado a su portfolio una plataforma de cross-docking en San Fernando de Henares, donde Merlin inició a finales de año el **desarrollo de un parque logístico**. Igualmente, Zeleris ya opera en sus instalaciones de Torrejón de Ardoz, donde Cemevisa ha abierto un centro logístico.

Mientras, Arrow ha completado la compra de un almacén en Daganzo de Arriba, que suma a la de una nave en Velilla de San Antonio, y Goodman ha iniciado las obras de **una plataforma para GLS** en los terrenos de la antigua IVECO-Pegaso, junto a la A2.

En la zona de Villaverde, Engel & Völkers se ha hecho con **100.000 m² para nuevos desarrollos**, y también ha comprado suelo DeA Capital. Por su parte, Cityloggin desarrolla una plataforma de cross-docking en Vallecas, donde Hines ha adquirido dos activos.

Uno de los desarrollos más destacados en el centro del país es la **nueva nave de Amazon en cuatro alturas en Illescas**, operativa desde septiembre. Se encuentra situada en PCI Multimodal, la ampliación de la Plataforma Central Iberum que acoge también el proyecto Illescas Green Logistics Park de Aquila Capital.

En la Fase 6 de este sector logístico, han estado desarrollándose también los **nuevos proyectos de Ehlis y Goldman Sachs**.

Asimismo, P3 Logistic Parks ha adquirido 88.000 m² de suelo finalista para un proyecto de casi 55.000 m². También en Illescas, GLP adquirió una parcela para el desarrollo de su Magna Park Tauro, con más de 185.000 m² de superficie construida y **Carreras alquiló una nave XXL de 85.624 m²** perteneciente a Mountpark, que a finales de año inició la construcción de su tercer proyecto logístico en la localidad y compró una parcela de 90.000 m² para el desarrollo del cuarto.

12%

Incremento de la contratación inmologística en la Zona Centro del país en el año 2021.

Por su parte, FM Logistic ha ampliado su plataforma en el municipio. En su caso, Patrizia compró **un nuevo proyecto en Illescas de 92.000 m²**, divisible en seis módulos, mientras Delin Property inició la construcción del primer activo de su 'South Madrid Logistics Park'.

De nuevo en Toledo, destaca el nuevo centro logístico de Logisfashion en Ontígola, donde M&G ha adquirido una plataforma, y **la nave de**

que ha alquilado ID Logistics en Seseña.

Mientras, en Guadalajara, Pulsar Properties ha entregado una nave en Torija a Factor 5, y Panattoni otro a Leroy Merlin. Respecto a Merlin, ha iniciado la construcción de **un 'llave en mano' para DSV** en Cabanillas Park I y desarrolla otro centro para Logista en Cabanillas Park II.

Mercado catalán

En Cataluña, VGP completaba a principios de año el desarrollo de su parque de Lliça d'Amunt con la entrega de dos nuevos almacenes, y meses más tarde adquiría 35.000 m² de suelo logístico en Martorell y Granollers.

Uno de los proyectos que más expectación ha generado ha sido la **plataforma que Cilsa ha desarrollado para Maersk** en la ZAL Port, donde Embalex y Decathlon ya han inaugurado sus centros logísticos.

Por su parte, Mercabarna ha adquirido suelo para su ampliación en la Zona Franca, donde Alfil Logistics ha alquilado una nave de Merlin Properties, y Goodman ha entregado a DSV la **primera nave multinivel construida en España**, situada en Molins de Rey.

La promotora, además, ha desarrollado sendos centros logísticos para Amazon en Montcada i Reixac, Barcelona, y Constanti, en Tarragona. El gigante del e-commerce también





ha abierto una estación logística en Mollet del Vallés y contará con una nave de última milla en el barrio de Bon Pastor, en la ciudad condal.

En cuanto a GLP, ha adquirido una parcela en Santa Perpetua de la Mogoda, donde Scannel Properties compró suelo a mediados de año para su primer proyecto en el país. Mientras, Montepino ha entregado a Eternity Technologies su nuevo hub en Sant Esteve Sesrovires y Meridia ha adquirido una nave en Barberá del Vallés y ha levantado otra en Géliada.

Respecto a Prologis, ha finalizado la rehabilitación de una nave en Montmeló y Makro ha alquilado un almacén en El Prat de Llobregat, propiedad de Crossbay, el vehículo inversor del fondo británico Mark, que ha comprado una nave de Condís en Montcada y Reixac.

Otra operación destacada ha sido la compra por parte de Aberdeen de una plataforma de última milla alquilada a Mediapost que pertenecía a Segro, quien a su vez ha adquirido la parcela en la que se ubicaba la antigua fábrica de Derbi. Cabe señalar también la venta de 11 naves industriales y logísticas de Solvia en Barcelona a Mileway.

Fuera de la ciudad condal, la operación más llamativa ha sido sin duda la compra de Panattoni de la plataforma de El Corte Inglés en La Bisbal del Penedés, Tarragona, ciudad en la que Bon Preu invertirá más de 15 millones para el desarrollo de una nueva instalación logística.

Igualmente, Amazon encargó en 2021 el desarrollo de un centro logístico de cuatro niveles en el Polígono Industrial Logis Empordà, en Gerona, que estará operativo en el segundo trimestre de 2022.

Valencia, Zaragoza y otras zonas

En la C. Valenciana, es preciso mencionar el proyecto de Panattoni en Alcira, que se convierte en el segundo de la promotora en la región tras el de Picassent, así como el centro logístico de Cecotec en Massalavés, la entrada de Galil Capital en el mercado valenciano, o el centro logístico modular de Itercon para CBRE

Panattoni sigue creciendo en el país, con numerosos proyectos entregados y otros tantos en marcha repartidos por diferentes zonas.

Global Investors en Alacuás.

A ello se añaden el nuevo almacén de Aldi en Parc Sagunt, el de AZA Logistics también en Sagunto y el centro que prevé abrir Amazon en la localidad castellonense de Onda en 2022, sin olvidar la futura colmena de Mercadona en Alicante.

En cuanto a Aragón, pretende ampliar en 2.500.000 m² la oferta de suelo y ya ha suscrito un convenio con el Sepes para ofrecer 500.000 m² en el polígono Malpica.

En Zaragoza, donde Panattoni ya suma un total de tres proyectos, Trajano ha vendido su plataforma en PlaZa, un foco logístico en el que VGP ha adquirido 29.891 m² de suelo y en el que Inditex tiene previsto ampliar sus instalaciones en 2022. Amazon también ha reforzado sus inversiones en PlaZa, que se concretan en un centro de más de 52.000 m² y una estación logística de 6.600 m².

“Amazon ha desarrollado un proyecto de cuatro alturas en Illescas y en 2022 empezará a operar en otro de similares características en Gerona”.

En el sur del país, Panattoni trabaja en el desarrollo del Panattoni Park Sevilla Port, aunque también ha comprado una parcela en Alcalá de Guadaira, ha desarrollado un proyecto en Cádiz y entregará un 'llave en mano' a Alfil Logistics en Murcia, donde Amazon ha abierto un centro logístico robotizado. Mientras, Lidl ha iniciado las obras de una plataforma en Granada, que tendrá 65.000 m².

Asimismo, Aquila Capital ha estado trabajando en el reacondicionamiento de los terrenos de la histórica fábrica de Bacardí en Málaga para el desarrollo de su nuevo parque logístico. En esta ciudad, se está desarrollando también un proyecto logístico de Newdock en el parque de Fahala.

Por último, cabe apuntar que VGP ha adquirido los suelos del antiguo astillero La Naval en la ría de Bilbao para iniciar un proyecto que abarca 280.000 m².

GLP

MAGNA PARK TAURO ILLESCAS

LOCALIZACIÓN EXCEPCIONAL EN ILLESCAS, A 32 KM DE MADRID

**Primer edificio listo para ser ocupado
en septiembre de 2022**

- 35.000 m² ya en construcción
- Estándares de calidad superiores a la media
- Posibilidad de llave en mano hasta 150.000 m²
- Accesos directos a las principales carreteras
- Conexión con toda la Península en menos de 12 horas
- Certificado medioambiental BREEAM Very Good

Disponible septiembre 2022

Para más información sobre nuestros inmuebles,
llámanos al +34 607 183 492 o visita nuestra web
eu.glp.com



Se mantienen las buenas perspectivas a pesar de la inflación

CONFIANZA DEL INMOLOGÍSTICO ANTE LOS NUEVOS DESAFÍOS

Aunque será difícil alcanzar las cifras de 2021, se espera que el mercado mantenga unos niveles sólidos de contratación e inversión a lo largo de este año, a lo que se añade un mayor nivel de comprensión en las rentabilidades prime.

Tras las cifras récord alcanzadas en 2021 en cuanto a la inversión y absorción en el sector inmobiliario logístico, se prevé que en 2022 los resultados sigan manteniendo su solidez, aunque será difícil que se alcancen de nuevo **los espectaculares registros del año pasado**, especialmente en lo que se refiere a la contratación. Las expectativas son altas, pero en este caso la venta de grandes portafolios como los de Montepino, los Gavilanes o Pulsar en 2021 han marcado un año muy especial para el sector.

En cualquier caso, desde la consultora CBRE, esperan **un razonable equilibrio entre la oferta y la demanda** a lo largo del año, así como un evolución de las rentas similar a la registrada durante 2021.

“Las rentabilidades prime, que se han mantenido por debajo del 4% en 2021, experimentarán una compresión adicional, pero menor que en los dos años anteriores”.

Por su parte, las rentabilidades prime, que se mantuvieron por debajo del 4% en el último año, **experimentarán una compresión adicional** a corto plazo, pero de manera menos abrupta que la sufrida en los dos últimos ejercicios, acercándose así a niveles similares a las rentabilidades que presentan otros países cercanos a España.

En este sentido, conviene apuntar que **la oferta de almacenes europea es actualmente insuficiente**, siendo Francia, Alemania y España los mercados más populares por el crecimiento del e-commerce, lo que probablemente incrementará en los próximos cinco años el precio de los alquileres.

La oferta de proyectos logísticos a finales de este 2022 **llegará a los 1.600.000 m²**, con una demanda impulsada precisamente por el comercio electrónico, que en 2021 ya supuso alre-

posibles restricciones que puedan establecerse por nuevas olas del Covid-19.

De hecho, se calcula que **tanto los costes del suelo como los de construcción crecerán** a tasas superiores al 5% anual en Europa durante los próximos cinco años.

“La oferta de proyectos logísticos llegará a finales de 2022 en España a 1.600.000 m², impulsada por el e-commerce, el retail, la alimentación y la de demanda de los 3PLs”.

Así lo explican desde Savills Investment Management, insistiendo en que por las rentabilidades que ofrece el sector en España, que se encuentran a día de hoy en mínimos históricos, **será necesario ir más allá de los grandes formatos** e invertir en ciertos subsectores que pueden resultar muy prometedores, como por ejemplo la logística urbana y de última milla, los activos industriales ligeros y el almacenamiento refrigerado.

Además, en **las ciudades secundarias y terciarias** del país aún se está desarrollando el mercado logístico impulsado por el crecimiento del e-commerce.

Tal y como se pudo comprobar en las diferentes **mesas redondas de LogInReal 2021**, organizado por Cadena de Suministro en el mes de noviembre, los responsables del sector inmobiliario logístico se muestran convencidos de que este mantendrá su dinamismo este año, si bien **es necesario que las Administraciones se impliquen a fondo** para agilizar proyectos

5%

Crecimiento de los costes del suelo y de construcción en Europa previsto para los próximos cinco años.

Esto, unido al reacondicionamiento de instalaciones utilizadas anteriormente con otros fines, como las actividades industriales, puede ser clave para **encontrar soluciones a la escasez de suelo** que afecta actualmente a ciertas zonas del país.

Principales focos logísticos

Es el caso de Cataluña, con **un stock de superficie logística de 8.700.000 m²** y una disponibilidad media inferior al 2,8%. De hecho, de los más de 700.000 m² que se incorporarán al mercado en los proyectos que se entregarán en 2022, prácticamente la mitad han sido prealquilados.

La mayoría de los proyectos que se encuentran en este momento en construcción en la zona están situados en el llamado Arco 2 y solamente dos en el Arco 3, concretamente en las localidades de **La Bisbal del Penedés** y **Constantí**, en Tarragona.





“Se estima que la sobreoferta de proyectos de calidad que se generó en el entorno de Valencia entre 2020 y 2021, podrá ser absorbida en su mayor parte este 2022”.

Cataluña sigue siendo **uno de los principales mercados en los que invertir** a nivel europeo, por su ubicación y buenas conexiones terrestres, marítimas y aéreas, pero aunque es evidente el interés existente por Barcelona, también está ganando importancia Tarragona, y **Gerona ya empieza a posicionarse** como un importante centro logístico de entrada al sur de Francia.

Mientras tanto, en la Zona Centro, existen **605.000 m² en construcción** con entrega prevista en 2022, repartidos entre los ejes A-2, A-3, A-4 y A-42, y el 37% de la superficie se encuentra disponible.

Conviene apuntar que incluso con **el aumento de los costes de construcción** registrado durante los últimos meses en el país, de momento no se ha paralizado ningún proyecto del sector inmobiliario ni en el ámbito de Cataluña ni tampoco en el centro del país.

En lo que respecta a Valencia, se estima que **la sobreoferta de proyectos de calidad** que se generó a lo largo de 2020 y 2021, podrá ser absorbida en su mayor parte a lo largo de este año. La tasa de disponibilidad se sitúa en este momento en el 4,73%, concentrándose la mayor parte de la demanda en el eje de la A-3.

Para 2022, está previsto **un aumento de la contratación**, que se combinará con la ralentización en la construcción de nuevos proyectos a riesgo. Además, la ciudad seguirá captando el

4,73%

tasa de disponibilidad en el mercado inmobiliario de Valencia a cierre de 2021.

De este modo, **podría reducirse el ritmo de contratación**, especialmente a partir de la segunda mitad del año 2022.

En este sentido, desde CBRE señalan que **se hace necesaria una mayor promoción logística** para intentar dotar al mercado de Zaragoza de producto disponible de calidad y continuar con la senda positiva que ha experimentado desde el año 2019. **Plaza seguirá siendo la zona más demandada** en este ámbito, seguida por el eje de la A-68 que conecta con Logroño.

Además, conviene apuntar el creciente interés de los inversores por **nuevas zonas del país como Málaga o Sevilla**, por su ubicación estratégica tanto para la logística local como regional e internacional. ●

Creciente interés de los inversores por zonas como Málaga o Sevilla.



interés de nuevos inversores internacionales, dado que ha logrado consolidarse como tercera plaza logística del país.

Por su parte, Zaragoza se ha convertido una de las principales ciudades logísticas de España y **una clara alternativa de inversión** a Madrid y Barcelona.

No obstante, el auge del sector logístico y en especial del comercio electrónico, el buen comportamiento de la demanda, el descenso de la oferta disponible y la **ausencia de promociones para los primeros seis o nueve meses del año** pueden hacer que existan tensiones en la renta prime, situada a finales de 2021 en 3.75 €/m²/mes en Plaza.

Seis prácticas para acelerar el crecimiento de la industria española

La pandemia -que ha provocado una fuerte paralización de la producción mundial en muchos sectores- la alteración y transformación de los modelos de negocio y la vulnerabilidad de las cadenas de suministro mundiales han constituido todo un reto para el conjunto de las empresas industriales.

El panorama, poco a poco, se ha ido despejando y las proyecciones indican que estamos iniciando un renacimiento industrial, una época caracterizada por un crecimiento y un progreso tecnológico sin precedentes, pero también de disruptión y reajuste en toda la industria. Si hablamos de España, el porcentaje de las empresas industriales líderes en crecimiento está un 50% por encima de la media global, según estudios efectuados por Accenture. Además, en los últimos cinco años, sus ingresos crecieron más rápido que en el resto de los países, incluso un 30 % más rápido que los ingresos de las empresas líderes globales.

Sin embargo, para que las empresas españolas del sector sigan en la senda del crecimiento acelerado y lideren este renacimiento industrial, no les basta con tener en mente objetivos financieros únicamente, deben tener una visión holística de negocio, con un profundo conocimiento de las tecnologías emergentes y de las nuevas necesidades de sus clientes y empleados.

Para facilitar este tránsito, Accenture ha identificado las seis prácticas que las organizaciones del sector deben tener en cuenta para seguir liderando el crecimiento acelerado:

Enfocar. Las empresas industriales deben identificar dónde reside su ventaja competitiva para abordar con éxito las oportunidades de negocio, y ser consistentes a largo plazo.

Dirigir. Las compañías tienen que capitanejar sus proyectos ajustando y equilibrándose a las necesidades del mercado: generando más servicios, transformando digitalmente su core business y diversificando a través de nuevos negocios.



GUSTAVO SAMAYOA

Director de Industria y Movilidad de Accenture Iberia



JULIO JUAN PRIETO

Director de Industria X de Accenture Iberia

Crear. Para el desarrollo de nuevos servicios inteligentes e impulsados por software, las empresas industriales tienen que colaborar con los clientes y proveedores, además de utilizar la nube, los datos y las tecnologías digitales.

Liderar. Inculcar en su negocio un propósito claro y establecer una clara ambición para conseguir sus objetivos en el menor tiempo posible.

Habilitar. Gestionar el talento, la tecnología y los ecosistemas en los equipos industriales es otra de las piezas angulares del crecimiento industrial. Las compañías necesitan construir estructuras organizativas ágiles, revisar sus estrategias de selección y talento y remodelar el entorno de trabajo.

Ser. Los profesionales de la industria deben valorar en qué medida se fomenta en sus organizaciones una cultura de conocimiento y crecimiento. Que la empresa llegue a ser un entorno flexible que aliente a las personas a experimentar y aprender continuamente.

No nos cabe duda que para sobresalir en estas seis prácticas y aprovechar la oportunidad de este Renacimiento Industrial, se requerirá de un liderazgo audaz. Las empresas tendrán que estar dispuestas a desafiar los convencionalismos y a realizar las inversiones necesarias, tanto en talento como en tecnología, siempre en el momento y lugar adecuados.

“Para seguir creciendo es preciso tener una visión holística de negocio, con un profundo conocimiento de las tecnologías emergentes y de las nuevas necesidades de clientes y empleados”.

Los líderes de esta nueva era serán aquellas empresas que se muevan desde ahora para reenfocar su estrategia, aprovechar al máximo sus tecnologías digitales y reorientar la hoja de ruta para hacer del crecimiento el ADN de la organización.

Automatización y robotización de procesos

LAS CLAVES DE LA INTRALOGÍSTICA DEL 'HOY'

El 'Machine Learning', la Inteligencia Artificial, el Internet de las Cosas, la robótica y el Blockchain, serán las tecnologías de moda en la intralogística en 2022, a decir de los profesionales de la logística.

La pandemia del Covid-19 ha demostrado, desde el año 2020, que la cadena logística de las empresas debe ser más flexible y estar preparada para posibles imprevistos. En este sentido, aunque **las personas seguirán siendo imprescindibles en los almacenes**, es necesario apostar de manera decidida por la automatización de ciertas operaciones y seguir avanzando en el desarrollo de soluciones robóticas para mejorar la productividad en las instalaciones.

Según una encuesta del Barcelona-Catalunya Centre Logístic, BCL, realizada entre profesionales logísticos, entre **las innovaciones de mayor importancia en 2022**, se sitúan el 'Machine Learning' y la Inteligencia Artificial, que han seleccionado el 19,5%, el Internet de las Cosas, con un 15,3%, la robótica con un 12,6%, y el blockchain, con el 12,5%.

Sin embargo, a medida que aumenta la complejidad de las cadenas de suministro, el **tiempo que tienen las empresas para adoptar** estas nuevas tecnologías es cada vez menor.

En la actualidad, los centros logísticos deben atender diferentes órdenes en función de los

“La Inteligencia Artificial permite realizar predicciones más fiables sobre los diferentes escenarios y optimizar la cadena logística”.

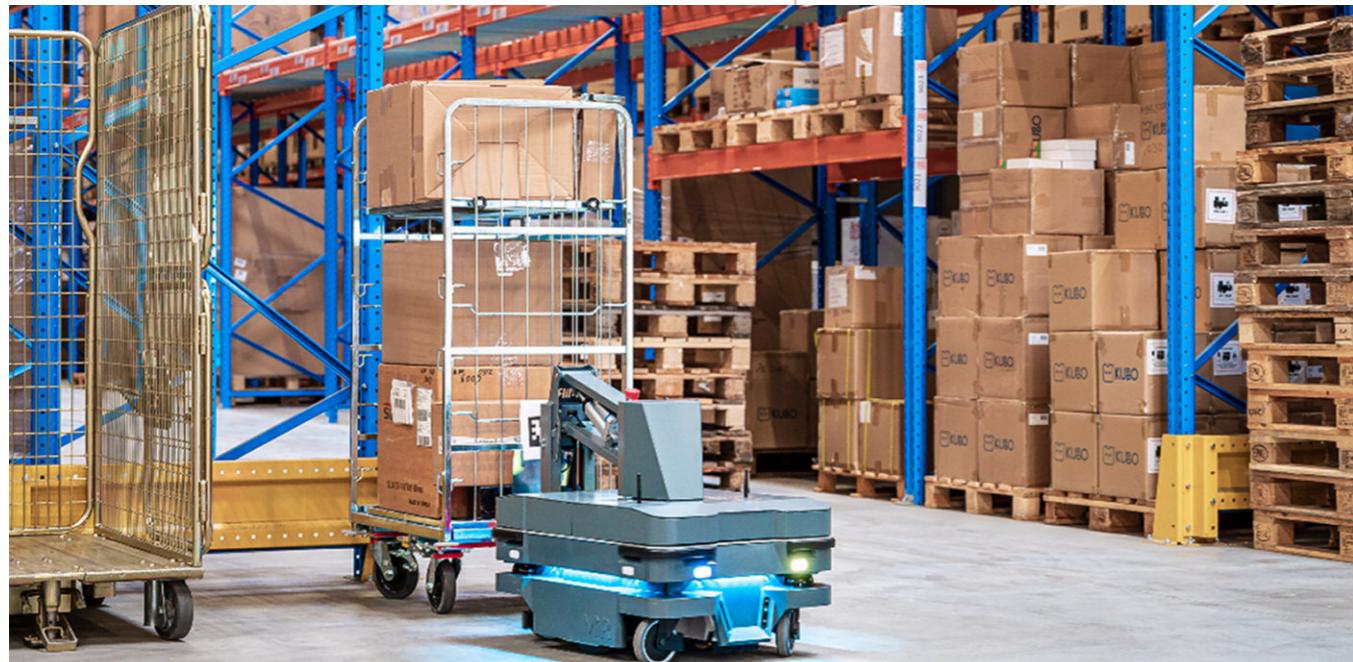
El mercado de la robótica sigue evolucionando y se espera un gran crecimiento en los próximos años.

múltiples canales de distribución existentes, para adaptarse no solamente al nivel de demanda existente sino también a las necesidades específicas de los clientes.

Para ello, el 84% de los operadores 3PL, responsables de mantener el flujo de las cadenas de suministro y ayudar a superar las posibles interrupciones, cuentan ya con evolucionados **sistemas de gestión de almacén**, WMS, que les permiten llevar un control del inventario en tiempo real, gestionar los pedidos y valorar la productividad de los empleados.

El siguiente paso en este ámbito son **los sistemas basados en la nube**, cada vez más frecuentes incluso en los almacenes de pequeño y medio tamaño.

A su vez, el software WMS lleva irremediablemente a hablar de la **tecnología del Internet**



de las Cosas, en la que los operadores llevan tiempo invirtiendo para poder mejorar la velocidad con la que atienden los pedidos, la escabilidad de sus procesos y la reducción de los costes operativos.

El 5G y la Inteligencia Artificial

No obstante, con cada vez más tecnologías e integraciones basadas en la nube, es preciso contar con una red que proporcione una elevada conectividad. En los próximos años, **el 5G revolucionará las cadenas de suministro** de todo el mundo, a medida que la industria adopta un nuevo enfoque basado en los datos.

Igualmente, la Inteligencia Artificial será clave para poder realizar predicciones más fiables sobre los diferentes escenarios y optimizar la cadena logística, proporcionando un apoyo a los operadores a la hora de planificar la gestión y prever el comportamiento de los clientes. Esto, a su vez, contribuye a **reducir al mínimo las posibles ineficiencias** y mejorar la productividad y competitividad.

Además, tecnologías como **el 'Big Data' o la analítica avanzada** son fundamentales para poder manejar todos los datos generados por los diferentes dispositivos y poder utilizarlos para tomar decisiones mejor informadas.

Todo ello contribuirá al desarrollo de la hiperautomatización, entendida como una combinación de tecnologías clave, como la citada Inteligencia Artificial, el 'machine learning', la maquinaria inteligente o los procesos de automatización robótica, para facilitar las distintas **tareas que antes requerían la intervención humana**.

A ello se añade el uso de Realidad Virtual, Realidad Aumentada y Realidad Mixta, que permiten a los usuarios **adentrarse en un mundo virtual** a través de una experiencia avanzada.

“El 5G revolucionará las cadenas de suministro de todo el mundo, a medida que la industria adopta un enfoque basado en datos”.

Robotización de los procesos

En el contexto actual, merece una mención especial la apuesta por la robotización de los procesos logísticos, a través de **Vehículos de Guiado Automático, drones o robots**.

Dentro de este ámbito, se encuentran los 'robots colaborativos' o 'cobots', un mercado que crecerá un 43,4% en total entre 2021 y 2027, alcanzando los 10.500 millones de dólares. En los próximos años será más habitual ver cómo **las personas trabajan mano a mano con**



Las empresas cada vez tienen menos tiempo para adaptarse a las nuevas tecnologías.

los 'cobots' de una forma segura, rápida y eficaz, lo que permitirá a los empleados dedicar su tiempo a tareas de mayor valor añadido.

En el caso de los **robots móviles autónomos**, la tecnología utilizada está evolucionando, de modo que ahora son capaces de identificar más rápidamente objetos y situaciones, pudiendo maniobrar con mayor seguridad en instalaciones donde existe poco espacio para desplazarse. Además, utilizan el 5G para la comunicación entre ellos.

84% de los operadores logísticos 3PL cuentan ya con sistemas de gestión de almacén, WMS.

Por otra parte, es importante puntualizar que se están difuminando las líneas entre los AMR y otras aplicaciones automatizadas, pues ya no se utilizan únicamente para **mover ciertas cargas**, sino también para tareas que forman parte del sistema tradicional de trabajo.

Colaboración

Por último, es importante apuntar que en el contexto actual, con unas cadenas de suministro muy sofisticadas, muchos operadores 3PL están empezando a colaborar con otros para **desarrollar ecosistemas integrados** mediante redes 4PL. Esto permite desde el uso de las mismas redes de transporte y distribución por parte de múltiples almacenes hasta la utilización de tecnologías integradas para obtener información más detallada sobre las actividades diarias.

Las asociaciones entre distintos operadores permiten aprovechar al máximo sus **competencias, tecnologías y especializaciones**, así como las relaciones con los proveedores.

Datos de contratación y paro de carretilleros en 2021

FUERTE ASCENSO EN LA DEMANDA DE CARRETILLEROS

La evolución en las cifras de contratación y paro de los carretilleros durante el pasado 2021 se ha incrementado la demanda de estos profesionales, al tiempo que aumentaba la escasez entre el colectivo. El principal problema sigue estando en las alta estacionalidad de las contrataciones, achacable a la incertidumbre sanitaria y económica que impide consolidar el empleo.

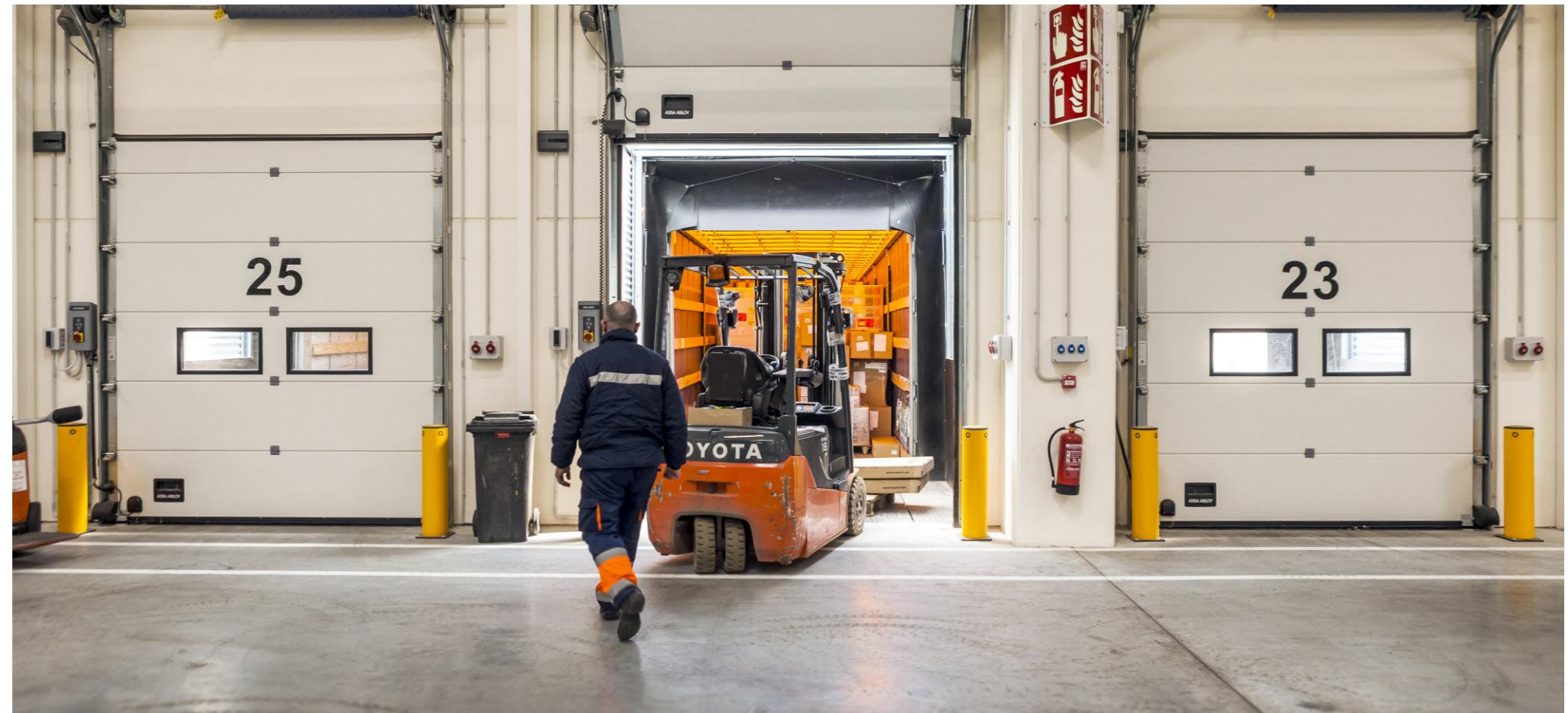
El pasado 2021 ha sido un año de recuperación para el empleo en el sector logístico.

Esta tendencia al alza se refleja en un importante incremento en la contratación de carretilleros que, tras un 2020 muy flojo, ha ganado terreno durante 2021, especialmente en el último tramo del ejercicio, para superar el volumen de contratos de trabajo que se suscribieron para esta categoría profesional en 2019, antes de la irrupción de la pandemia.

Así pues, el pasado 2021 se han sumado un total de 100.030 contratos laborales para operarios de carretillas, cifra que es un 25,39% superior a la registrada un año antes, en 2020.

De igual modo, ese volumen de contratos también supera a los 94.991 registrados en 2019, e incluso al máximo histórico de 2018, año en el que se sumaron 97.993 contratos de trabajo para este colectivo y tras el que se rompió la tendencia al alza que se registraba desde 2013 y que condujo a las caídas de 2019 y 2020.

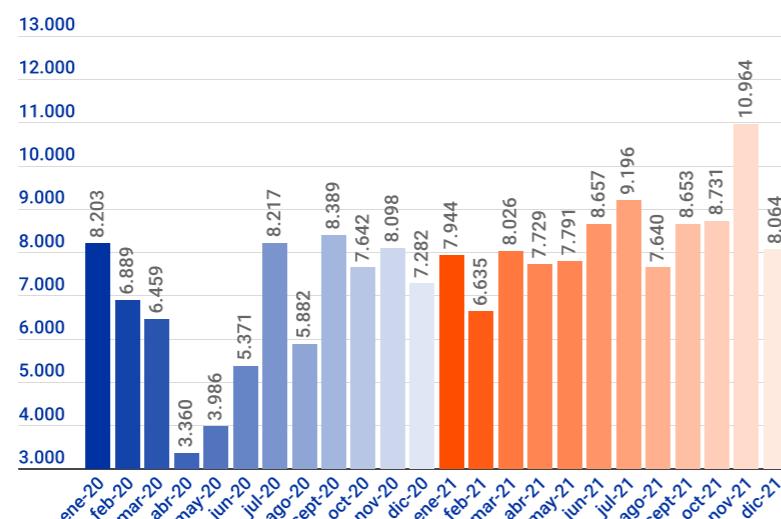
En concreto, los 100.030 contratos para carretilleros de 2021 se colocan un 5,3% por encima del registro de 2019 y un 2,08% por encima del de 2018.



El buen registro de la contratación de carretilleros durante 2021 tiene su razón de ser en la evolución registrada tras el verano.

Particularmente, desde julio y hasta diciembre los registros mensuales de contratos de trabajo para este colectivo se han colocado sistemáticamente por encima de las cifras de carretilleros en paro de cada uno de esos seis meses.

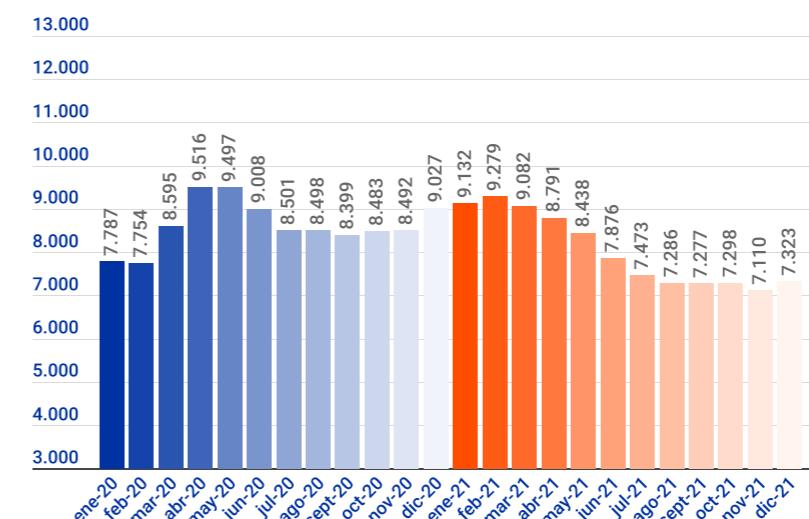
CONTRATACIONES DE CARRETILLEROS EN 2021



En 2021 se han firmado 100.030 contratos laborales para operarios de carretillas.

Esta tendencia ha servido para consolidar una creciente escasez de estos profesionales, como evidencia el hecho de que haya disminuido el índice de rotación de este colectivo, mientras que, al mismo tiempo, se ha incrementado su tasa de movilidad, lo que refleja que existe demanda y voluntad de estos trabajadores por encontrar empleos adecuados a su demanda.

PARO DE CARRETILLEROS EN 2021



“ **El volumen anual de 100.030 contratos de trabajo para carretilleros suscritos en 2021 supone un nuevo máximo y rompe la tendencia a la baja de 2019 y 2020.**

Si embargo, el gran pero de la contratación de carretilleros durante el año pasado está en la alta estacionalidad, fruto de la incertidumbre que viven las empresas de logística y transporte, y que les impide consolidar el empleo.

Exactamente, en 2021, 95.998 contratos laborales para carretilleros han sido temporales, un 95,97% del total anual.

En paralelo, el paro entre los operarios de carretillas ha terminado el pasado 2020 con una cifra de 7.323 carretilleros parados, un 18,88% menos que en el último mes de 2020.

Así mismo, en diciembre de 2021 también se han registrado 83.839 demandantes de empleo como carretilleros, cuando en diciembre de 2020 había 125.521, un 33,21% más.

En definitiva, durante 2021 se ha incrementado la demanda de carretilleros y se ha acentuado la escasez de estos profesionales. ●

Cómo la tecnología puede reducir costes en las empresas de transporte

La cuestión de los costes siempre está presente para las empresas de transporte. Según un estudio que hemos hecho en Webfleet Solutions sobre los problemas más acuciantes para los gestores de flotas de transporte, el principal es la reducción de costes de combustible. El segundo, la reducción de costes de mantenimiento y el tercero, la ampliación de la vida útil de los vehículos. Es decir, costes, costes y costes.

Y eso que, en el momento de realizar la encuesta, los costes de combustible aún no habían alcanzado los máximos históricos con los que nos encontramos ahora. Hoy en día rentabilizar una flota de transporte es más complejo que nunca.

Entre los costes que tienen que afrontar los operadores de transporte, hay factores sobre los que no se puede actuar, como pueden ser la depreciación de los vehículos o el impuesto de circulación. Pero hay áreas donde sí que se pueden tomar medidas. Y aquí, la tecnología es un aliado clave.

Mantener los vehículos en condiciones óptimas es esencial para la seguridad vial y para poder realizar los servicios de la forma correcta. También es vital para ampliar la vida útil de los vehículos y para evitar tiempos de inactividad. Sin embargo, hay muchas empresas que no se toman el mantenimiento como una tarea prioritaria.

Entre los factores que incrementan los costes de reparación y mantenimiento se encuentra el de una programación deficiente y la falta de comprobaciones de vehículos y neumáticos. También una conducción insegura impacta de forma negativa, así como la detección tardía de daños.

Si los costes de combustible siempre han sido imprevisibles, más aún en este momento, siendo imposible adivinar hasta dónde pueden llegar. Aunque se tomen medi-



HEIKE DE LA HORRA

director de Ventas de Webfleet para España y Portugal

das al respecto, como bajar los impuestos para los hidrocarburos, el coste seguirá siendo alto para las empresas.

Por tanto, lo único que pueden hacer las organizaciones de transporte al respecto es intentar consumir menos. Uno de los factores que aumentan el gasto y en el que sí que puede actuar el gestor de flotas es en el estilo de conducción. Desde la aceleración y desaceleración innecesarias hasta el ralentí, existe una larga lista de hábitos de conducción ineficientes. Otros factores son la presión inadecuada de los neumáticos (las fugas lentas o la falta de mantenimiento incrementan el consumo), la resistencia a la rodadura (cuanta más resistencia más consumo) y el kilometraje (con rutas más inteligentes se pueden reducir kilómetros y, de paso, litros consumidos).

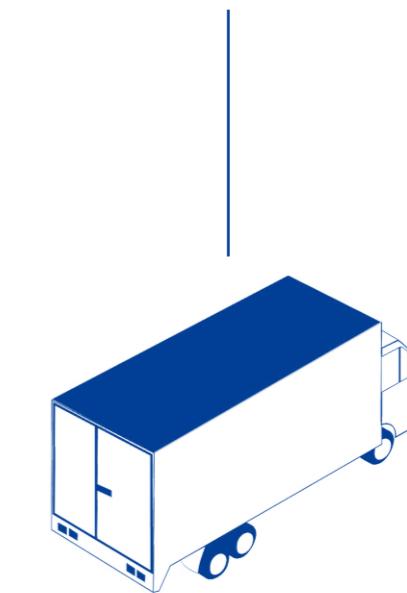
Con una solución como la de Webfleet Solutions se puede ahorrar alrededor de un 15% en costes de mantenimiento y combustible. ¿Cómo? Desde el análisis de los datos de conducción para evitar malos hábitos al volante que llevan a un consumo mayor, a la recomendación de los neumáticos más adecuados según el tipo de servicios que se realizan o la planificación de rutas. También optimizando el mantenimiento con datos del vehículo en tiempo real y planificando los tiempos de inactividad de la forma en que impacten menos en el negocio.

“ Hoy en día, con los costes de combustible en máximos históricos, rentabilizar una flota de transporte es más complejo que nunca.”

Las medidas adecuadas para reducir costes pueden variar en función de la empresa y el vehículo en particular. En cualquier caso, es fundamental encontrar el enfoque adecuado. La forma de gestionar los costes de la flota puede ser clave para mantener los camiones en la carretera y el negocio en marcha.



Tendencias en Transporte por carretera



La crisis golpea con dureza al transporte de mercancías por carretera. Los incrementos de costes y unos precios que no terminan de recuperarse marcan la evolución de un sector que gracias a su gran competitividad y flexibilidad parece haber recuperado los volúmenes que movía antes de la irrupción de la pandemia.



Resumen del 2021 en el transporte de mercancías por carretera

EL TRANSPORTE POR CARRETERA SUPERA UN AÑO CONVULSO CON NOTA

El transporte de mercancías inició un 2021 con el temporal 'Filomena' y lo ha terminado con un acuerdo con el Ministerio para evitar un paro patronal. Entre medias, ha llegado la Ley de Morosidad, mientras han crecido los costes empresariales y se ha acentuado la escasez de conductores.

La realidad es un rodillo que sepulta el pasado, pero hace algo más de un año, a comienzos de 2021, el transporte de mercancías por carretera volvió a dar una nueva muestra de su capacidad para dar servicio en las peores circunstancias.

Un temporal, con el inolvidable nombre de 'Filomena', volvió a poner contra las cuerdas la economía de gran parte del país y de nuevo los camioneros volvieron a impedir que la cosa fuera a mayores.

Empezaba el ejercicio con **mayor incertidumbre añadida**, pero, poco a poco, se fue recuperando cierto tono, aunque con la economía pendiente del impacto de las diferentes variantes de covid que se fueron sucediendo con los meses y hasta acabar el año con una nueva variante, la llamada ómicron.

En este contexto incierto, si hay algo que se ha mantenido constante, bien lo saben los transportistas, han sido los **incrementos de los costes**, principalmente del gasóleo, que ha visto una escalada brutal en todo el año, aunque tampoco conviene olvidarse de otros costes que también han ido creciendo y que también incluyen al gas natural.

El transporte ha recuperado volúmenes en 2021, aunque, al tiempo, se han incrementado los costes.

Además, si 2021 se abrió con un temporal, el año terminó con una **amenaza de paro patronal** que, merced a un acuerdo in extremis, quedó solo en simple posibilidad.

Entre medias, el transporte de mercancías ha vivido un **año de recuperación**. Con luces y sombras.

Entre las primeras, cabe destacar la aprobación de la ansiada **Ley de Morosidad**, una norma que el sector llevaba años aguardando y que ahora ya tiene, aunque sigue esperando a que surta efectos y que los precios de los servicios permitan a los empresarios mejorar la rentabilidad en un sector exhausto.

“Durante el pasado 2021 el sector se ha visto sometido a otro año más de incertidumbre, con escasez de conductores y aumentos de costes, especialmente del gasóleo.”

Por contra, entre las sombras está un año más la **escasez de conductores profesionales**.

El colectivo envejece a pasos agigantados y no se consigue un relevo que no llega, mien-

tras el debate sigue girando estérilmente en torno a las **causas de un problema** que se venía larvando desde hace largo tiempo y que tiene su origen en diversas circunstancias.

Por otra parte, otras de las constantes durante el pasado 2021 ha estado relacionada con los **peajes** y el debate en torno al pago por uso.

En este sentido, a las idas y venidas judiciales por el peaje guipuzcoano para camiones, que al final tuvo que ser desmantelado por discriminatorio, aunque vuelto a poner en marcha de inmediato por la Diputación, se han sumado **nuevas iniciativas en Vizcaya y el plan del Gobierno** para que todas las vías de alta capacidad del país tengan un sistema de pago por uso como el que ya tienen otros países europeos.

Cambios en el Ministerio

Otra de las noticias de un 2021 complicado y convulso ha estado en el **relevo** al frente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

A José Luis Ábalos le sucedió en julio la catalana **Raquel Sánchez**, a la que el sector ve demasiado lejana, aunque, por otra parte, también hay que reconocer que ha sabido reaccionar con cintura ante la convocatoria de paro patronal de diciembre.

Junto con Sánchez, también ha pasado a la secretaría de Estado **Isabel Pardo de Vera**, hasta hace unos meses presidenta de Adif y que ha tenido sus más y sus menos con los representantes del sector, aunque siempre dentro de unos cauces institucionales de gran cordialidad y respeto.

Raquel Sánchez tomaba el mando del Ministerio de Transportes el pasado mes de julio.



Dos grandes operaciones empresariales

Por otro lado, en el ámbito empresarial durante el pasado 2021 destacan **dos grandes operaciones**. Una de ellas resultó una sorpresa y acabó llegando a buen puerto, mientras que la segunda recuerda a movimientos similares anteriores y no fructificó, aunque parece que tendrá continuidad este 2022.

En primer lugar, la operación cerrada en 2021 ha sido la inesperada **compra de la maillagueña de Antequera Acotral por Ontime**, operador logístico madrileño que ha logrado hacerse con una de las grandes empresas del panorama español del transporte de mercancías y que lleva más de una década creciendo de la mano de Mercadona.

Con esta operación, que ha obtenido el visto bueno de Competencia a finales de año, se constituye un **gran conglomerado** con una facturación anual de más de 600 millones de euros, una flota de más de 3.600 unidades, una plantilla de 5.250 trabajadores e instalaciones que, en su conjunto, suman un total de 250.000 m².



Por otro lado, el pasado 2021 la murciana Primafrío **ha hecho una tentativa para salir a Bolsa** que finalmente ha tenido que retirar porque el mercado no parecía estar para bolllos, por lo menos en lo que se refiere al verano de 2021.

En este sentido, la murciana constató que no se daban las condiciones de demanda para colocar **un 25% de su capital social** en los mercados bursátiles y decidió aplazar su salida a Bolsa.

Con la operación, Primafrío aspiraba a obtener un monto total de **entre 325,5 y 423,5 millones de euros**. El proyecto parece no ha-

Primafrío no logró concretar su salida a Bolsa.

Ontime se ha hecho con Acotral.



SIL

Barcelona

Comunidad Autónoma Invitada
EXTREMADURA

JUNTA DE EXTREMADURA

Extremadura
avante

31 Mayo - 2 Junio 2022

LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO

24% 67%

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

Organizado por:

ZF CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

Medio oficial:

LAVANGUARDIA

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

2022: El año de los **acuerdos**

Es imposible entrar a analizar cómo será el año 2022 desde la óptica del transporte de mercancías por carretera sin pensar en la gravedad del momento por el que atraviesa nuestra economía y nuestra sociedad como consecuencia de la invasión de Rusia a Ucrania. El brutal incremento experimentado por el precio de los precios de los combustibles desde que empezó este conflicto, que en breve estarán por encima de los 2 euros/litro, puede ocasionar un colapso de la cadena de suministro.

Es evidente que, ante estas circunstancias tan excepcionales, es indispensable que nuestro Gobierno adopte alguna medida drástica tendente a corregir esta complicada situación que, además, no sabemos cuánto puede alargarse.

Por el contrario, estoy convencido de que tan pronto como nos enfrentemos a un escenario normalizado, los Acuerdos firmados en diciembre entre el CNTC y el MITMA jugarán su papel y los transportistas podremos solventar las variaciones normales de los precios de los carburantes, gracias a la nueva cláusula que obliga a revisar el precio del transporte en función del coste del combustible.

Además, la entrada en vigor del resto de medidas incluidas en estos Acuerdos mejorará las condiciones laborales de los conductores, equilibrará las relaciones de los transportistas con sus clientes y aportará cierto músculo a las empresas de transporte a fin de facilitar su supervivencia.

Por eso, una parte importante de nuestro trabajo durante este año irá enfocada a desarrollar unos Acuerdos que, no olvidemos, responden a otras reivindicaciones históricas del sector como el prohibir que los conductores participen en las operaciones de carga y descarga, la reducción de los tiempos de espera de dos a una hora o la no implantación de peajes en las autovías y carreteras convencionales.



**DULSÉ DÍAZ
FRESNO**

Secretario General
Adjunto de la CETM

Muchas de estas medidas van a servir para dignificar esta profesión, y con ello ayudarnos a solucionar la escasez de conductores que sufre el sector.

Estos Acuerdos, además, incluyen también la creación de un grupo de trabajo que analice esta situación y que, en un plazo de nueve meses, presentará una propuesta de posibles soluciones.

No me quiero olvidar del importante momento de cambio y transformación digital y económica que estamos viviendo y en el que el sector del transporte de mercancías va a tener un peso muy importante.

En este sentido, las medidas acordadas con el Gobierno, que incluye un Plan de Ayudas para la Digitalización del Sector dotado con 140 millones de euros, van a servir, precisamente, para poner encima de la mesa soluciones efectivas que permitirán a las empresas sobrevivir, adaptarse y dimensionarse a las nuevas realidades de un mercado que va a crecer favorecido por el necesario rebote de la economía y por los nuevos hábitos de consumo.

“Ante estas circunstancias tan excepcionales, es indispensable que nuestro Gobierno adopte alguna medida drástica tendente a corregir esta complicada situación que, además, no sabemos cuánto puede alargarse”

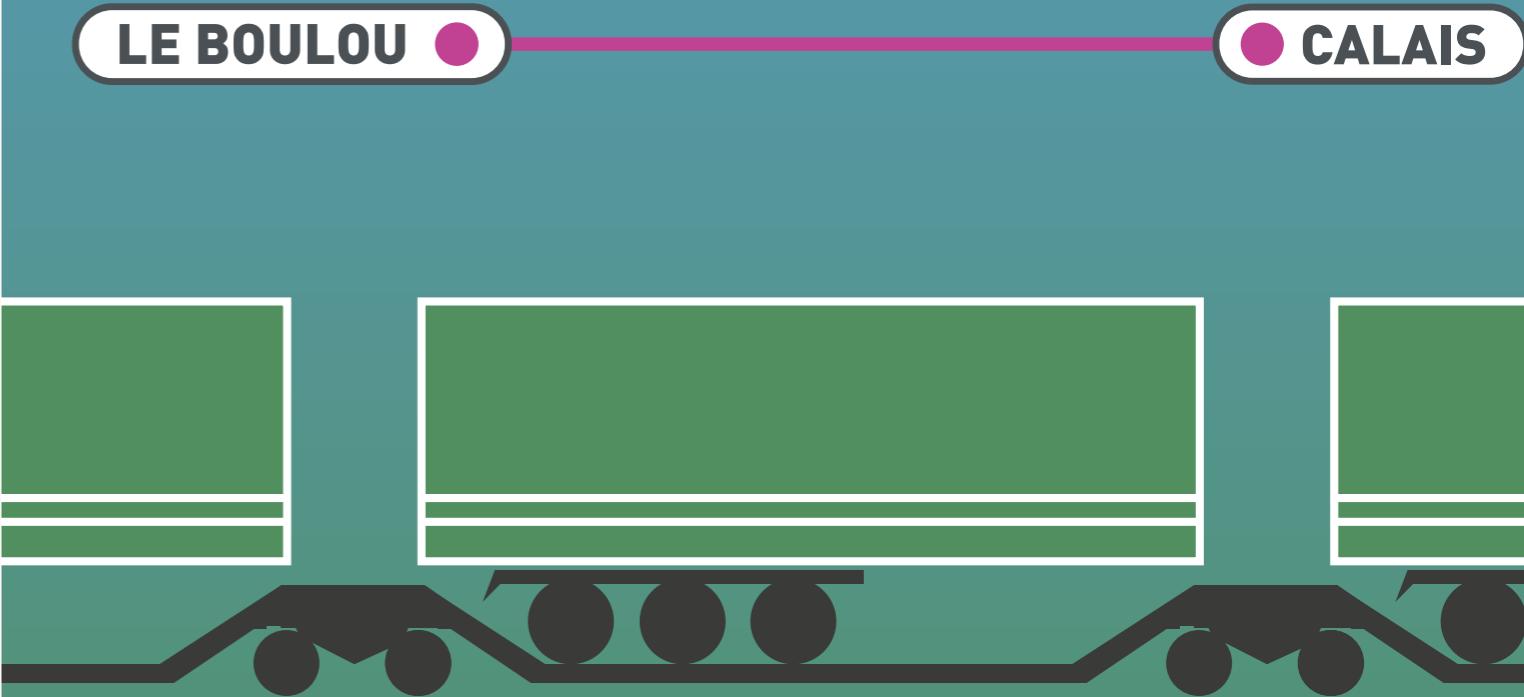
Estoy absolutamente convencido de que trabajar, tanto para desarrollar lo antes posible el contenido de los Acuerdos, como para garantizar que las actividades económicas continúen funcionando, es la única y también la mejor opción para que podamos salir cuanto antes de la todavía complicada situación en la que nos encontramos.

ViiA

AUTOPISTAS FERROVIARIAS

Ya con 8 rotaciones por semana entre Calais – Le Boulou!

Nuevo: Servicio abierto a los contenedores



www.viiacom

Tendencias de futuro en el transporte de mercancías por carretera

UN AÑO PARA DEJAR LA CRISIS ATRÁS

La crisis sanitaria aún colea, mientras el sector se prepara para poder operar y dos de sus principales costes, salarios y gasóleo, comienzan a crecer, en un contexto de mercado que les empuja hacia una mayor digitalización y sostenibilidad.

Tras un 2021 y un 2020 marcados por la pandemia de coronavirus, 2022 será un año para que todas las tendencias que ha dejado la **crisis sanitaria** se consoliden, evolucionen o pasen al baúl de los recuerdos.

Sin embargo, parece que un año más, la **incertidumbre** seguirá siendo la tónica general, al menos para los próximos meses, hasta que se pueda constatar que la pandemia se ha dejado atrás.

Los expertos parecen ponerse de acuerdo en que la escasez de suministros seguirá siendo la norma durante la primera mitad del año.

Esto seguirá colocando a los transportistas ante el reto de dar servicio con **rapidez y calidad**.

Y, de igual manera, también se vislumbra un **alto precio del petróleo** al menos durante los primeros seis meses de 2022, sin tener en cuenta que un endurecimiento del conflicto diplomático desatado en Ucrania podría hacer que los precios internacionales de la energía se encarecieran aún más.

Costes difíciles de contener

Todo ello supondrá que contener los costes volverá a ser **uno de los grandes retos** de las empresas de transporte, algo particularmente difícil si además le añadimos el panorama de escasez de conductores, algo que se mantendrá este año.

En este sentido, **costes laborales y gasóleo son los principales costes** de las empresas de transporte. Si el precio del gasóleo es una

variable que escapa al control de los empresarios, los costes laborales también parecen tender al alza, sobre todo si los transportistas quieren retener a un personal escaso.

Contener los costes volverá a ser uno de los grandes retos de las empresas de transporte, en un contexto de escasez de conductores que se acrecentará en 2022".

En este contexto, las empresas deberán buscar una ayuda esencial en las **nuevas tecnologías** para intentar compensar estos incrementos de costes a través de mejoras en la productividad y ahorros allí donde sea posible gracias a la tecnología, como puede ser gracias a servicios de mantenimiento productivo, reducción de kilómetros en vacío, ahorro en los consumos de combustible o gestión de la sinestralidad para minimizar en la medida de lo posible subidas en los precios de los seguros, por ejemplo.

El mercado va incorporando paulatinamente alternativas a los derivados del petróleo.



La digitalización implica grandes cambios con ventajas de gestión y un proceso de adaptación

La reciente incorporación de Alemania al protocolo del e-CMR señala el camino.

Sin embargo, 2022 seguirá impulsando subidas en dos de los principales costes de las empresas de transporte: los precios de los combustibles y la mano de obra.

Falta de conductores

La escasez de conductores profesionales es un **mal endémico** no solo de España, sino de todos los países occidentales.

Ante esta falta de chóferes, las empresas han ido recurriendo cada vez de forma más habitual a **profesionales de otros países**.

La situación implica que un **21,53%** de los contratos de trabajo suscritos para conductores asalariados de camión en España en todo 2021 han sido para chóferes extranjeros y que entre los conductores autónomos, el porcentaje se coloca en un **5,52%**.

En ese sentido, la situación en Ucrania ha **agravado aún más la escasez**, al dejar de golpe al sector sin los conductores de este país, que han optado o bien por permanecer cerca de sus fronteras, o por acudir a defender su país.

Con menos conductores extranjeros y sin capacidad para atraer a mujeres o a jóvenes, el transporte parece abocado a un 2022 con **mayor escasez** de chóferes profesionales.

La subida imparable del gas y del gasóleo

Los precios del gasóleo **siguen creciendo con fuerza** este 2022.

Ahora es la invasión rusa de Ucrania la que impulsa estas subidas, que tienen que ver con el **importante papel que juega Rusia** en la producción mundial de gas y petróleo.

Como consecuencia, la crisis bélica en el este de Europa ha provocado que el precio del gasóleo haya marcado **sucesivos récords** en los primeros meses de 2022, castigando los costes de los transportistas.

En un contexto de costes al alza, precios contenidos, poca capacidad de inversión y malas condiciones laborales, no es de extrañar que en breve empiece a notarse una falta alarmante de **oferta de transporte**, tal y como ya han avisado algunas asociaciones empresariales del sector.

Esta circunstancia obligará, si finalmente se produce y en función de cómo evolucione una demanda muy inestable desde hace un par de años, a que los clientes tengan que **competir por comprar capacidad** en un mercado más reducido y para ello tendrán que pagar más por los servicios de transporte.

Pese a esta perspectiva, sin embargo, los costes también evolucionarán al alza, con lo que del **equilibrio que se logre** en el devenir de precios y costes a lo largo de 2022 podrá pensarse en una superación de la crisis o en el

la articulación de los pagos por paralización, entre otros aspectos.

Pros y contras de la digitalización

De igual manera, una mayor digitalización puede servir para que las empresas amplíen su mercado y consigan una **ventaja competitiva** con la que diferenciarse en un mercado muy atomizado.

Sin embargo, pese a sus muchos beneficios, las nuevas tecnologías también suponen **mayor complejidad** en la gestión y, al mismo tiempo, dado su impacto sobre los clientes también implica una alteración de mercado que es consciencia de los cambios que se están produciendo en los hábitos de consumo a consecuencia del auge del comercio electrónico.

Por otra parte, 2022 será un año en el que la **sostenibilidad** seguirá siendo uno de los grandes dilemas del sector.

Poco a poco van llegando alternativas de mercado para el uso de **energías alternativas**, aunque, por otro lado, la alta incertidumbre existente y el precio de vehículos menos contaminantes seguirán siendo elementos que van a dificultar el avance en la transición energética de un sector que espera unas ayudas comprometidas que, sin embargo, no terminan de llegar. ●

La prohibición de la carga y descarga por los conductores profesionales debería ser una realidad este 2022.



“Pendientes de la aplicación de los acuerdos entre Gobierno y Comité Nacional plasmados en un Real Decreto Ley ya publicado, especialmente en carga y descarga y revisión de precios”.

agravamiento de la precariedad en el sector.

De igual manera, el sector también estará pendiente de cómo se articulan este 2022 los **acuerdos suscritos a finales de 2021 entre el Gobierno y el Comité Nacional de Transporte** y que se han articulado a través de un Real Decreto Ley.

En particular, los transportistas prestarán **especial atención** a cómo evolucionan sobre el terreno la prohibición de la carga y descarga por los conductores, la gestión de la revisión de los precios de los servicios por incrementos en los costes del combustible o

CELEBRAMOS LOS

10 años

19 DE MAYO

¿Nos acompañas?

La logística y el transporte en 2022

DIEZ TENDENCIAS PARA 2022

El impacto de la pandemia tardará en superarse por completo. Mientras tanto, la logística y el transporte viven sometidos a un proceso de transformación marcado por la alta incertidumbre y un cambio de modelo para adaptarse a nuevos modelos de consumo. Diez tendencias emergen ante un entorno nuevo.



INCERTIDUMBRE

1 La incertidumbre seguirá siendo la tónica a decir de muchos expertos, durante todo 2022, a la espera de ver cómo evoluciona el control de la pandemia en todo el planeta.

Esta tendencia se traduce en dificultades para elaborar **previsiones de la demanda** acertadas, para encontrar abastecimiento y proveedores fiables. En este entorno se necesita una logística ágil y resiliente.



INFLACIÓN

3 La alteración de los flujos comerciales y los drásticos cambios en oferta y demanda han generado una **espiral inflacionista** que se traduce en un incremento de los costes logísticos y de transporte.

Los altos precios de la energía, la escasez de personal y equipos **marcan el presente económico** en todo el planeta.

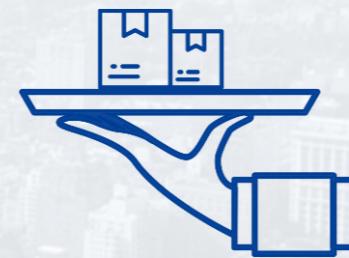
En los próximos meses terminará por **dilucidarse** si la tendencia inflacionista iniciada en 2021 se queda en agua de borjas o tiene mayor recorrido.



SOSTENIBILIDAD

2 La sostenibilidad es una tendencia asentada en el sector logístico. Sin embargo, tras años de un rigorismo mesiánico, parece imponerse una **visión más pragmática**.

Parece que los políticos han comprendido que las exigencias de sostenibilidad no pueden ser las mismas para personas privadas que para entidades con pocas opciones de mercados. El apoyo tecnológico y financiero, claves para conseguir una **sostenibilidad real**.



LOGÍSTICA COMO SERVICIO (LaaS)

4 La logística se ha convertido en un servicio que aporta un **alto valor añadido**.

En este contexto, se pasa de simplemente mover y almacenar mercancías a incorporar **nuevos servicios** en diversas áreas.

Todo ello lleva a una nueva concepción de la logística, con mayor importancia y **nuevas capacidades**.



INTERCANALIDAD

5 Más allá de la omnicanalidad, el cliente tiende a **mezclar canal físico y on-line**, al tiempo que demanda comodidad y servicio.

La logística evoluciona para adaptarse a una **realidad compleja**, con nuevos actores y que desborda en servicios y catálogo de servicios más allá de la pura entrega domiciliaria en entornos urbanos



EL CLIENTE EN EL CENTRO

7 El comercio electrónico primero y la omnicanalidad, después, están devolviendo, por su capacidad de adaptación y personalización, al cliente al **trono de las relaciones comerciales**.

El cambio de modelo implica una transformación de la operativa logística que busca la agilidad y la resiliencia para ofrecer un **servicio de calidad** con nuevos requerimientos.



ESCASEZ DE SUMINISTRO

6 La mayor parte de los expertos vaticinan que la escasez de suministros se prolongará durante **todo este año**, a la espera de que las cadenas de suministro buscan el equilibrio tras la pandemia.

En este contexto, se mantienen también las **alteraciones en los flujos comerciales**, lo que obligará a apostar aún más por tecnologías de visibilidad.



TALENTO

8 El sector logístico se enfrenta a una **escasez de personal** cada vez más acuciante. Es paradójico que falte talento precisamente cuando la gestión logística se ha convertido, por mor de la pandemia, en un tema de conversación habitual, en **un nuevo lugar común en boca de todos**.

Más allá de todo ello, la escasez de personal tiene un **impacto directo en los costes empresariales y en la competitividad**. Urge formación.



LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE

10 El transporte **ha superado con nota** la dura prueba de fuego de la pandemia. Barcos, aviones y, sobre todo, camiones han funcionado como un reloj precisamente cuando más se los ha necesitado.

Conviene no olvidar el **crucial papel** que juega el transporte para la economía global y contribuir activamente a su dignificación.



Evolución de los precios del transporte de mercancías por carretera en 2021

PRECIOS CONTENIDOS, COSTES DISPARADOS

Pese a que la tendencia de los precios de los servicios de transporte en Europa es a crecer, en España se han contraido el año pasado, en un contexto de alta incertidumbre económica.



Durante el año pasado, si hemos de hacer caso al análisis de la Iru, Upply y Transport Intelligence, los precios del transporte en Europa **han crecido** hasta colo-
carse en niveles máximos históricos.

Sin embargo, en este panorama marcado por el traslado a precios de unos costes dramá-
ticamente al alza, **en España los precios han caído** el año pasado.

Podría parecer sorprendente, pero no lo es a la vista de cómo funciona el **atomizado mer-
cado español de transporte de mercancías** por
carretera, toda vez que, según ese mismo estu-
dio de la IRU, la estructura de costes en España
es muy similar a la de cualquier país europeo.

En este sentido, para un camión de 40 to-

Los precios en el
mercado español
de transporte han
caído un 6% el
pasado 2021.

neladas en servicios internacionales, la IRU
estima unos costes operativos de **0,89 euros
por kilómetro**.

De esa cifra, un 34% corresponderían a
costes de personal de conducción, **un 28% al
combustible** y el 37% restante a otros costes.

Concretamente, el informe también indica
que el año pasado, los costes del gasóleo se
han incrementado en términos generales en el
continente **un 25%**.

Pese a todo, los precios en el mercado es-
pañol de transporte han caído **un 6% el pasado
2021**, con un drástico retroceso entre el tercer
y el cuarto trimestre de un 3%.

Esta misma tendencia a la baja parece re-
flejarse también en las **estadísticas oficiales**

del Ministerio de Transportes, Movilidad y
Agenda Urbana.

En este sentido, la *Encuesta Permanente
del Transporte* establece, para sus últimos re-
gistros a fecha de elaboración de este artículo,
que en el tercer trimestre del pasado 2021 los
costes medios del transporte de mercancías
por carretera en el país eran **un 1,13% inferio-
res** a los del tercer cuarto de 2020.

**Los costes siguen suiendo
en un contexto de precios
contenidos en España,
mientras que en el resto de
Europa evolucionan al alza.**

Sin embargo, los datos oficiales señalan
una **progresiva recuperación** de los precios en
el mercado español de transporte a medida
que ha ido avanzando 2021, mientras que el
análisis de la Iru, Upply y *Transport Intelligence*
indica todo lo contrario, que los precios han
caído durante todo el año, e incluso que han
acelerado su retroceso en los últimos tres
meses de 2021, precisamente cuando más
mercancía se mueve.

Sí que coinciden ambas estadísticas en que
los **precios caen más en las distancias más
cortas**, propias del transporte local y regional,
mientras que se detecta un contenido incre-
mento en la larga distancia.

Concretamente, el estudio de la Iru señala
que las **rutas entre Madrid y París** han aca-
bado el año con un precio medio de 1.434
euros, un 0,3% trimestral más, con lo que pa-
recen consolidar una tendencia al alza iniciada
a comienzos del pasado 2021.

En sentido contrario, los **servicios de trans-
porte desde la capital francesa a Madrid** han
alcanzado sus precios máximos históricos,
hasta colocarse en una media de 1.451 euros,
con un crecimiento de un 3% frente al tercer
cuarto del año pasado.

Además, el trabajo también calcula que los
precios de **subida** hacia Alemania han termi-
nado el año pasado en los 1.618 euros y los que
llegan al Reino Unido, en los 2.408 euros.

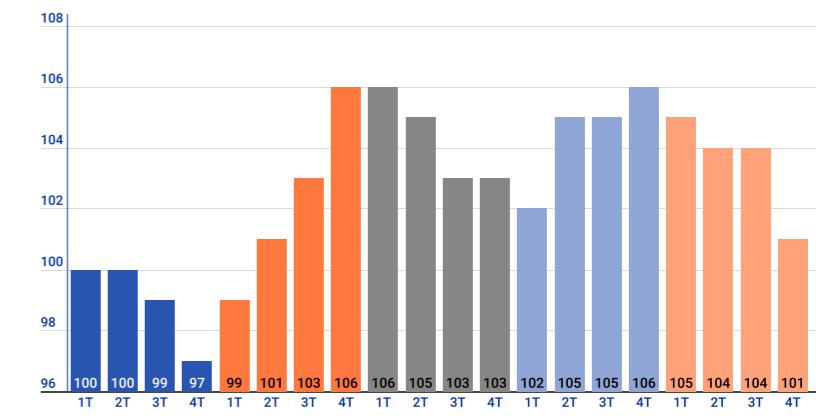
A su vez, las **bajadas** desde territorio ger-
mano quedan a final de año en los 1.766 euros
y las procedentes de Gran Bretaña ascienden a
1.571 euros.

La evolución de los precios refleja a las cla-
ras la alta **incertidumbre** existente, tanto en el
mercado galo, como en el español.

En este contexto, se une el **aumento de los
costes empresariales**, especialmente el del ga-
sóleo, que complican el panorama de las em-
presas del sector en España. ●

TARIFAS TRANSPORTE NACIONAL POR CARRETERA

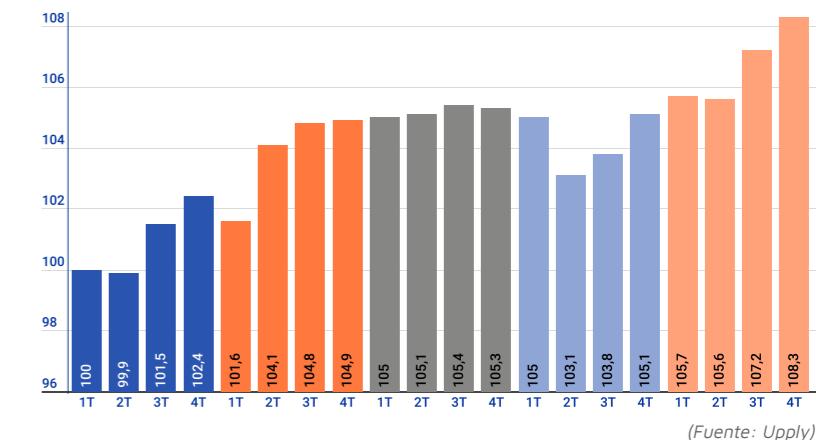
Ti & Upply European Road Freight Benchmark



(Fuente: Upply)

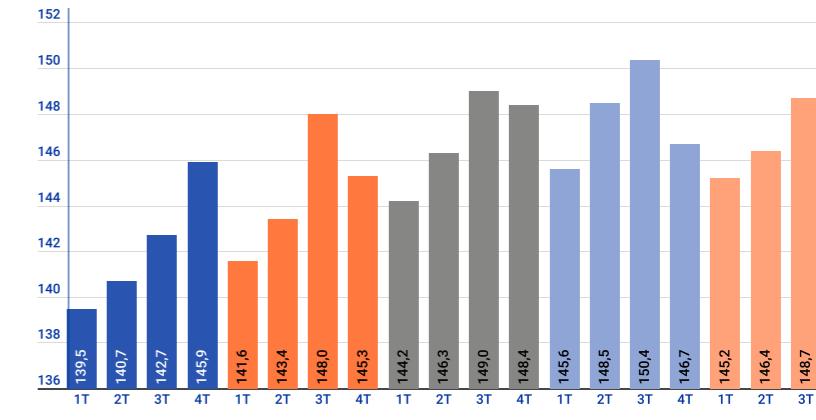
TARIFAS TRANSPORTE POR CARRETERA EUROPA

Ti & Upply European Road Freight Benchmark



(Fuente: Upply)

PRECIO MEDIO POR KILOMETRO SEGÚN EL TRAYECTO



(Fuente: Ministerio de Transportes)

2017

2018

2019

2020

2021

Datos de contratación y paro de conductores de camión en 2021

LA FALTA DE CONDUCTORES IMPULSA LA DEMANDA DE PROFESIONALES

El año pasado se ha roto la tendencia a la baja que vivía la contratación de conductores de camión en España durante 2019 y 2020. Todo parece indicar que la pandemia y la necesidad de un relevo generacional que no acaba de llegar acentúan la necesidad de nuevos profesionales de un colectivo muy castigado y abandonado, aunque fundamental para la economía del país.

El pasado 2021 ha sido un año en el que la contratación de conductores profesionales ha vivido un fuerte impulso.

De hecho, el año pasado se rompió una clara **tendencia a la baja** que vivía la contratación de estos profesionales en 2019 y 2020, tras alcanzar su nivel máximo en 2018.

Durante 2021 han coincidido la pandemia, con más necesidades de transporte, y el envejecimiento progresivo del colectivo para impulsar la contratación de unos profesionales maltratados y, al tiempo, esenciales.

Concretamente, el pasado ejercicio se han sumado **255.602 contratos de trabajo para chóferes de camión**, volumen que supone un incremento de un 14,8% con relación a 2020.

Sin embargo, la cifra total de contratos para conductores de camión de 2021 permanece **un 2,24% por debajo de los niveles de 2019**, cuando aún no había irrumpido la pan-

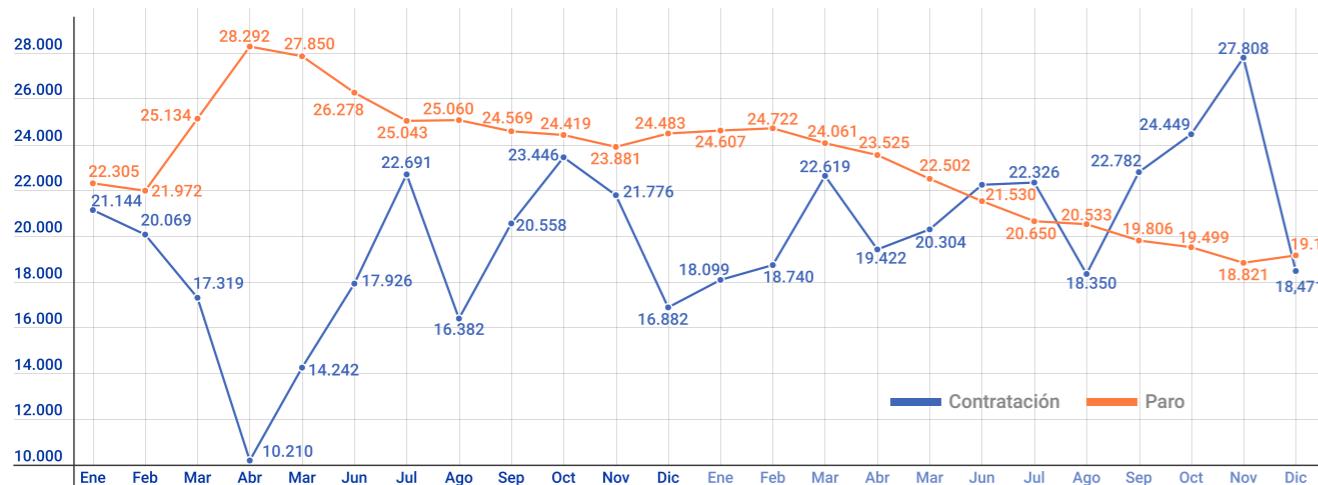
Del volumen total de contratos para chóferes de camión del país, **241.354 corresponden a conductores asalariados**. Esa cantidad supone un 94,43% del total de contratos para esta categoría profesional del ejercicio.

Este es un ejemplo de la forma en que se evalúan las competencias profesionales en el ejercicio.

Además, dicho volumen de contratos para conductores por cuenta ajena implica un crecimiento anual de un 13,68%, aunque la cantidad queda un 4,2% por debajo del registro de 2019.

Así mismo, en 2021 se suman **14.248 contratos para conductores autónomos de camión**, dato que constituye un 5,57% del total de contratos para chóferes del año.

EVOLUCIÓN DE LAS CONTRATACIONES TOTALES DE CONDUCTORES EN 2020 Y 2021



La contratación de chóferes autónomos ha crecido un **37,76%** con respecto a 2021 y, de igual modo, también se coloca un 49,52% por encima de los volúmenes de 2019.

Por otra parte, a finales del pasado 2021 se suman **28.708 demandantes de empleo** como conductor asalariado de camión frente a los 48.684 del último día de 2020, así como otros 1.207 demandantes de empleo como chófer autónomo al término de 2021, frente a los 2.145 de finales de 2020.

La pandemia y la necesidad de un relevo generacional impulsan al alza la contratación de conductores.

Así mismo, diciembre de 2021 ha finalizado con **19.147 conductores profesionales de camión en paro**, un 1,73% mensual más respecto a 2020.

De ese volumen del último mes del año pasado, **18.296 eran conductores asalariados de camiones**, un 1,84% mensual más, aunque un 21,97% menos que en el mismo mes de 2020, mientras que 851 eran autónomos, un 0,47% mensual menos, así como un 17,86% anual menos. ●

EVOLUCIÓN DE LAS CONTRATACIONES DE CONDUCTORES AUTÓNOMOS EN 2020 Y 2021



EVOLUCIÓN DE LAS CONTRATACIONES DE CONDUCTORES AUTÓNOMOS EN 2020 Y 2021



Transformación digital, sí, pero... ¿a dos velocidades?

Que el sector está obligado a realizar una transformación digital profunda de sus actividades y procesos logísticos es una verdad que ya nadie pone en duda. Ha ocurrido un cambio tan radical en los modelos de negocio post-pandemia que va a obligar a las cadenas de suministro a apostar por modelos multiservicio para poder satisfacer las necesidades de estos nuevos modelos multinegocio de sus clientes dirigidos, básicamente, por la omnicanalidad.

Echando la vista atrás, en épocas pre-pandémicas (hace no más de dos años), ya se hablaba en diversos foros técnicos de la necesidad de transformar digitalmente el sector. Y no solo se hablaba, sino que existían ya por aquél entonces varios planes de transformación en marcha bastante ambiciosos y con una inversión económica muy interesante.

El perfil de las empresas que ya estaban en estos procesos de transformación era de "gran empresa", aspecto que no es de extrañar teniendo en cuenta que este tipo de entidades dentro del sector tenían (y siguen teniendo) una alta cuota de mercado en servicios logísticos y, también, tanto la estructura como beneficios adecuados para ser bandera y vanguardia en acometer este tipo de transformaciones.

Durante los momentos más duros de la pandemia, estas empresas pioneras en transformar digitalmente sus procesos vieron reforzada su posición en el sector ya que obtuvieron una ventaja competitiva muy relevante de estos desarrollos previos frente al resto que, no solo les permitió superar las dificultades de manera más eficiente (en cuanto al uso de recursos y generación de costes), sino que salieron reforzados frente al resto de la competencia y ser líderes cuando poco a poco volvimos a recuperar "cierta" normalidad (si es que en algún momento lo hemos podido lograr) en la oferta y demanda de bienes.

Esta transformación digital de los procesos logísticos que hace un año era una ventaja



**JUAN A. MARCO
MONTES DE OCA**
Autor de
"Logística 5.0, transporta tu logística al mundo digital"

“Toda transformación digital implica un proceso con unos plazos y éstos van a depender del grado de madurez digital que ya exista en la organización previamente”

El segundo factor limitante en las empresas de esta dimensión se encuentra en lo mermadas que se encuentran sus economías particulares después de haber pasado los momentos más duros de la pandemia. Esto hace que no solo la velocidad de la transformación se ralentice, sino que la capacidad de inversión se vea muy menguada y la posibilidad de adquirir tecnología punta se dificulte en exceso.

Por todo esto me hago la pregunta del principio: Transformación digital sí, pero...¿a dos velocidades?.

competitiva, en la actualidad se ha convertido en una necesidad perentoria de supervivencia para muchas empresas del sector.

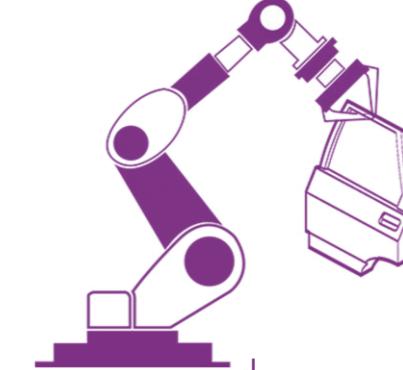
Por este último motivo, no dejo de observar cómo empresas de mediano y pequeño tamaño del sector se afanan por acelerar los procesos de transformación digital de sus operaciones logísticas y de adquirir los recursos humanos más preparados para ello e intentar acortar, de esta manera, los plazos y la distancia que les separa de los líderes en este aspecto. En este sentido, las empresas que ya ven la transformación digital de su actividad logística como una tabla de salvación para poder seguir operando con ciertos clientes se encuentran con dos dificultades muy relevantes.

En primer lugar, el tiempo, ya que toda transformación digital implica un proceso con unos plazos y ellos van a depender del grado de madurez digital que ya exista en la organización previamente. Estas etapas, sean las que sean, no es recomendable acortarlas ya que se puede caer en el error de adquirir e implementar tecnología sin un plan previo e incurrir, por tanto, en una inversión innecesaria.



tendencias en...

Industria del transporte



La industria automovilística mundial ha visto cómo los procesos de transición energética y digitalización se han visto alterado por un desplome en la demanda y la escasez en el suministro de componentes. Para hacer frente a los retos tecnológicos se suceden los movimientos empresariales.

Un año complicado para la industria del transporte por carretera

ENTRE LA ESCASEZ DE SUMINISTRO Y EL CAMBIO TECNOLÓGICO

El ejercicio 2021 ha sido un año difícil para la industria. A las complicaciones que ha supuesto la pandemia se ha sumado la escasez de suministro en algunos componentes. Pese a la crisis, durante el año se preodujeron cambios empresariales de gran calado y han llegado al mercado importantes novedades.

La crisis de suministro que vive la industria automovilística, especialmente en el caso de componentes electrónicos, y el proceso de cambio tecnológico que vive el sector han marcado la evolución de la industria del transporte por carretera el pasado 2021.

Así, el año pasado se fabricaron en España un total de **435.959 vehículos comerciales e industriales**, con un retroceso de un 6,8% con respecto al conjunto de 2020.

La cifra refleja, además de las circunstancia de la industria, la **baja demanda existente** como consecuencia de la pandemia.

Cambios en la industria

En este contexto, 2021 también ha sido un **año de cambios a nivel empresarial** también en algunas marcas.

Por ejemplo, **Daimler** ha completado la escisión de su filial de vehículos pesados, que pasa a ser independiente y que cotiza en la Bolsa de Frankfurt desde el pasado mes de diciembre.

Detrás de este movimiento del conglomerado germano se encuentran la necesidad de que cada área mantenga **su propia independencia comercial y estructura directiva**, así como generar mayor valor para los accionistas, mejorar la rentabilidad de las dos compañías resultantes y aprovechar sus respectivos potenciales.

Pocos meses antes, en marzo, **Renault** había vendido su participación en el capital de



Daimler por 1.143 millones de euros para reducir deuda financiera.

Por otro lado, **ZF** profundiza en sus servicios de digitalización para el transporte, con la adquisición de Bestmile para ofrecer nuevas funcionalidades de automatización y gestión.

A su vez, **Ford Trucks** ha ampliado su presencia en el mercado europeo de vehículos co-

meriales e industriales con sendos desembarcos en Francia y Alemania.

De igual modo, **Grupo Iveco**, que engloba a las ocho marcas de vehículos comerciales e industriales de CNH Industrial, cuenta desde el pasado mes de septiembre con su propia identidad corporativa, de cara a su segregación este 2022, pocos meses después del fra-

La fusión de PSA y Fiat ha cristalizado definitivamente el año pasado en la nueva Stellantis.

caso de las negociaciones con FAW Jiefang para la venta de la marca italiana.

Además a finales de agosto de 2021, **Traton** ha completado la absorción integral de MAN SE tras hacerse con las acciones que aún estaban en manos de accionistas minoritarios.

Este mismo grupo alemán, Traton, ha anunciado la creación de una **empresa conjunta** este 2022, junto con Daimler Truck y Volvo, para impulsar una red europea de cargadores eléctricos para vehículos pesados.

A su vez, **Knorr-Bremse** se ha interesado en comprar el 60% de las acciones de Hella, dado su interés en el negocio de los sensores, un componente clave para la conducción autónoma.

Por su lado, **ZF y Goodyear** integran sistemas de gestión de flotas en Europa en una única plataforma para mejorar el control operativo, generar ahorros e incrementar la seguridad.

Así mismo, **Tip Trailer** adquirió Next-Rent a Guillén, mientras que el Grupo Wielton se hace con el negocio de producción de semirremolques de la marca levantina.

Además, **Scania** ha adaptado su estructura empresarial a los cambios del mercado y ha concentrado sus anteriores áreas de negocio en tres nuevas divisiones.

En marzo del año pasado, **Toyota**, **Hino** e **Isuzu** se han asociado para trabajar en el campo de los vehículos comerciales eléctricos de batería y de pila de combustible, así como de unidades de conducción autónoma.



Daimler Trucks cotiza en la Bolsa de Frankfurt desde diciembre del año pasado.

Sin embargo, el año se abría con el nacimiento de la **nueva Stellantis** una vez completada la fusión de Fiat Chrysler y PSA, con la que se esperaba reducir los costes anuales en más de 5.000 millones de euros, sin necesidad de cerrar plantas.

“La filial de vehículos de Daimler se ha escindido en 2021 en la nueva Daimler Trucks, que cotiza en la Bolsa de Frankfurt, justo cuando su vehículo estrella, el Actros, cumplía 25 años”.

Nuevos modelos industriales

En el campo de los vehículos industriales, desde julio **Mercedes** ofrece en Europa su nuevo Actros L, el máximo exponente de gama para la larga distancia.

Además, el Mercedes-Benz Actros ha cumplido **25 años de vida** convertido en el buque insignia de la marca alemana, con más de 1,4 millones de camiones vendidos desde 1996.

A su vez, la **marca alemana** ha adaptado su gama de camiones de larga distancia a las nuevas necesidades del transporte, que va más allá de los cambios en las motorizaciones de sus unidades con energías más limpias y ha redoblado su apuesta por la conectividad y la digitalización.

Así mismo, **Renault Trucks** ha renovado el diseño de sus modelos T, C y K, tanto exterior, como interior e incorpora mejoras de eficiencia y mantenimiento, con los objetivos de ofrecer vehículos más confortables, eficientes, sostenibles y conectados.

Por su parte, **DAF** también ha dado una vuelta por completo su gama y ha sido el primer fabricante en adaptar sus cabinas a las nuevas especificaciones técnicas de la Unión Europa con un diseño cónico característico para

La nueva gama de DAF es la primera del mercado en adaptarse a la nueva normativa europea sobre medidas de las cabinas.

sus nuevos XF, XG y XG+, cuya producción se inicia este 2022.

Al tiempo, **MAN** ha introducido una serie de mejoras en su gama de camiones con incorporación de nuevas funcionalidades destinadas a mejorar su eficiencia e impulsar su digitalización.

Mientras, **Scania** avanza hacia la electrificación total con novedades en sus camiones híbridos, que incorporan una novedosa máquina eléctrica con caja de cambios y transmisión continua de potencia.

Nuevos modelos comerciales

El año pasado, **Citroën** ha finalizado la electrificación de sus vehículos comerciales con el e-Berlingo Van.

De igual modo, **Toyota** ha renovado la familia Toyota Proace, Proace Verso y sus versiones eléctricas con mejoras en el equipamiento de serie de todos los acabados.

Además, **Ford** ha presentado el nuevo Tourneo Connect, que introduce tecnologías digitales inteligentes en el habitáculo y una gama de 19 funciones de asistencia al conductor para mejorar el confort y la confianza al volante.

Así mismo, **Nissan** ha dado a conocer su nueva furgoneta Townstar, una furgoneta compacta preparada para el reparto de última milla, que en su versión eléctrica estará equipada con una batería de 44 kWh.

El año pasado, también ha llegado el nuevo Ducato de **Fiat**, que cuenta con importantes avances en términos de tecnología y confort a bordo, seguridad, prestaciones y conectividad.

Mientras, **Mercedes** ha lanzado la segunda generación de la furgoneta Citan, el último proyecto de vehículo de Mercedes-Benz Vans con motor de combustión interna para clientes comerciales.

Además, la marca alemana también ha renovado la **Sprinter** con un potente motor diésel y transmisión automática de nueve velocidades

En esta misma línea, la nueva generación de la **Iveco Daily** abre nuevos caminos con nuevas



soluciones adaptativas e inteligentes, que llevan la interacción y la colaboración tanto con el conductor como con el propietario a un nuevo nivel.

Por otra parte, en abril se empezó a comercializar en los mercados europeos el nuevo **Renault Express Van** con tres motorizaciones diferentes.

De igual manera, **Peugeot** ha ampliado su gama de comerciales eléctricos con el nuevo e-Partner, con motor 100% eléctrico que ofrece una potencia máxima de 100 kW y un par máximo de 260 Nm, pudiendo alcanzar una velocidad de 130 km/h.

También el año pasado ha llegado al mercado español la quinta generación del Caddy de **Volkswagen**, que introduce asistentes a la conducción inéditos en su segmento.

Novedades en semis y el resto de la industria

Durante el año pasado, **Sor Ibérica**, que ha cumplido 50 años en el sector, ha dado a conocer un nuevo semirremolque frigorífico multitemperatura pensado para la distribución y la logística, y se ha diseñado y fabricado utilizando los recursos disponibles para colaborar en la reducción de emisiones minimizando su impacto en entornos urbanos.

Así mismo, **Krone** ha desarrollado un semirremolque electrificado que limita las emisiones, al conseguir una reducción de las emisiones de CO2 y de consumo de combustible de la tractora de hasta un 20%.

Además, **Chereau** ha desvelado el diseño de un nuevo semirremolque frigorífico con paneles solares, con el que apuesta para seguir ofreciendo alternativas a los combustibles fósiles y que sustituyan al gasóleo.

A su vez, **Thermo King** ha desarrollado una nueva unidad de refrigeración ultrasilenciosa destinada a facilitar las entregas en el centro de las ciudades a cualquier hora del día o la noche.

Por otro lado, la aragonesa **Lecitralier** ha desvelado su nueva generación de 'lonas', Elite, compuesta por un total de 22 modelos diferentes que ofrecen una mayor resistencia, menor mantenimiento y tara optimizada.

La nueva gama de lonas de Lecitralier tiene 22 modelos diferentes.

Mientras, **Farcinox** ha ampliado su oferta con nuevas cisternas para asfalto ante el aumento de la demanda de estas unidades.

En otro ámbito, **BPW** ha aligerado sus ejes para vehículos de nueve toneladas, al tiempo que usa tecnología láser para mejorar la resistencia de unos ejes de dirección versátiles con aplicaciones tanto en carretera como fuera de ella.

Por otro lado, **Webfleet Solutions** ya tiene en el mercado una solución de telemática de vídeo para la protección de flotas, con la que los propios usuarios pueden requerir el vídeo de un momento o posición específicos de un viaje previo, protegerse si son objeto de una reclamación fraudulenta o retransmitir en vivo desde la carretera.

“Sor Ibérica ha cumplido 50 años, y se sitúa como referente del transporte a temperatura controlada”.

Además, **Kögel** ha puesto en marcha un nuevo servicio de alquiler de semirremolques en España, Alemania y el Benelux.

El fabricante alemán también ha desarrollado un **nuevo semirremolque** para grandes volúmenes con una tara aligerada y amplia capacidad de carga.

Así mismo, **Leciñena** también comercializa una nueva gama de semirremolques, bajo la denominación de Titán, que reduce drásticamente el peso de las unidades, gracias al trabajo de optimización de diseño, así como su huella de carbono.

La alemana **Schmitz Cargobull** también ha puesto en el mercado un nuevo semirremolque aerodinámico diseñado para una mayor sostenibilidad en el transporte de mercancías y que promete hasta un 5% de ahorro en combustible.

De igual modo, **OnTurtle** ha ampliado la cobertura de su dispositivo de peaje único a doce países para agilizar la circulación de los conductores a través de las autopistas europeas.



Frente al descenso en las matriculaciones de comerciales

LA CRISIS DE LOS MICROCHIPS NO FRENA LAS VENTAS DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

La escasez en el suministro de componentes electrónicos y los problemas derivados de la falta de aprovisionamiento irán mejorando a medida que avance el año 2022, aunque la situación no estará totalmente equilibrada hasta principios de 2023.

A pesar de la crisis de los microchips y de otros suministros clave para la industria de la automoción, y de la crisis económica derivada de la pandemia del Covid-19, en el año 2021 se han matriculado un total de 20.801 vehículos industriales en España, según las cifras que maneja la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, lo que supone un incremento del 8,1% si se compara con los datos del año anterior.

12,5% aumento de las matriculaciones de vehículos de más de 16 toneladas entre enero y diciembre de 2021.

La cifra, sin embargo, se encuentra aún un 16,65% por debajo de los niveles previos a la irrupción del coronavirus, pues en 2019 se vendieron hasta 24.957 unidades de este tipo de vehículos.

Por segmentos, los vehículos industriales ligeros han anotado una caída del 34,3% respecto al dato del año pasado, llegando hasta las 544 unidades, mientras que las entregas de camiones medios han retrocedido en total un 6,1% hasta situarse en las 2.333 unidades.

“La producción de vehículos comerciales e industriales se ha reducido un 6,8% a lo largo del año 2021, con un total de 435.959 unidades”.

En su caso, los vehículos de más de 16 toneladas han sumado 17.924 unidades, lo que implica un destacado incremento del 12,5% en 2021.

Dentro de este grupo, los camiones rígidos han registrado un ascenso del 8,7%, llegando a 3.468 unidades.

con las cifras de 2019, cuando se entregaron 214.927 unidades, un 29,36% menos.

En el segmento de los **derivados, furgonetas y pick-ups**, la cifra ha sido de 78.887 unidades, lo que representa una caída del 12,6% en relación a 2020.

Así, los derivados han caído un 2,8% hasta los 383 vehículos y las matriculaciones de furgonetas **han retrocedido un 14,6%** en total hasta las 69.381.

En su caso, las de pick-ups se han incrementado en un 5,8% en 2021 hasta las 9.123 unidades.

En cuanto al segmento de los furgones y camiones ligeros, **se han entregado 72.935 unidades**, un 7,5% más.

En este apartado, los comerciales ligeros de más de 2,8 toneladas han registrado un **crecimiento del 18,7%** hasta las 17.632 unidades, mientras los furgones de entre 2,8 y 3,5 toneladas han anotado un ascenso del 1,8%, con un total de 45.732 unidades.

Por último, las matriculaciones de **camiones de entre 2,8 y 3,5 toneladas** han aumentado un 18,8% hasta alcanzar las 9.571 unidades.

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

	Ene-Dic	% 21/20
Derivados, furgonetas y pick-ups		
Derivados de turismo	383	-2,8%
Furgonetas	69.381	-14,6%
Pick-ups	9.123	5,8%
Total 1	78.887	-12,6%
Furgonetas y camiones ligeros		
Comerciales ligeros <2,8Tn	17.632	18,7%
Furgon/combi >=2,8Tn <=3,5Tn	45.732	1,8%
Camión/chasis cabina >=2,8Tn <=3,5Tn	9.571	18,8%
Total 2	72.935	7,5%
TOTAL	151.822	-4,0%

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

“2022 será un año de transición, pues hasta 2023 no se recuperarán las cifras que corresponderían a un mercado como el español por nivel de motorización, población y renta per cápita”.



Producción y exportación

En lo que se refiere a la **producción de vehículos en las plantas españolas**, ha cerrado 2021 con una caída de un 7,5% y un volumen anual de 2.098.133 unidades.

La cifra, además, estaría **un 25,6% por debajo de los registros de 2019**, cuando la producción cerró con 2.822.360 unidades, lo que supone 724.000 vehículos más que en 2021.

Desde Anfac, estiman que la **escasez en el suministro de componentes electrónicos** y los problemas derivados de la falta de aprovisionamiento irán mejorando durante 2022, pero la situación no estará completamente equilibrada hasta principios de 2023.

De hecho, a lo largo del último año el ritmo de fabricación se ha reducido no solamente en España sino también en **otros centros de producción de países europeos**, como los de Alemania, Reino Unido o Italia.

Se calcula que en 2021 se trabajaron **alrededor de 44 millones de horas** menos que en un año pre-Covid, situación que el sector

“Las ventas de vehículos industriales siguen presentando datos positivos en el arranque de 2022, pero no sucede lo mismo en el caso de los comerciales”.

ha podido gestionar coyunturalmente aplicando medidas de flexibilidad.

En concreto, la **producción de vehículos comerciales e industriales** ha registrado una caída de un 6,8% con respecto al conjunto de 2020, con 435.959 unidades producidas.

En lo que respecta a las exportaciones, durante 2021, se han exportado **un total de 1.820.727 vehículos**, que suponen un 6,7% menos que en el año 2020.

Sin embargo, las **exportaciones de vehículos comerciales e industriales** han aumentado un 0,7% respecto a las registradas durante el año anterior.

Un futuro incierto

Desde Anfac, aseguran que el año que ha terminado ha sido incluso más complicado para el sector que 2020, pues aunque **se confiaba en que iba a ser el año de la recuperación**, a la constante incertidumbre y la crisis económica, se ha sumado además el problema de la falta de semiconductores y los constantes cuellos de botella, que han mantenido bajo presión las cadenas de suministro.

No obstante, se espera que la situación mejore a lo largo de 2022 y se pueda **liberar parte de la demanda de vehículos** que ha quedado bloqueada.

MATRICULACIÓN DE CAMIONES EN 2021

Segmentos	Ene-Dic '21	%21/20
Camiones Ligeros (>3,5 <=6 Tn)	544	-34,3
Camiones Medios (>6 <=16 Tn)	2.333	-6,1
Camiones Pesados (>16 Tn)	17.924	12,5
Camiones Rígidos	3.468	8,7
Tractores	14.456	13,5
TOTAL	20.801	8,1

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

Además, los fondos europeos permitirán seguir avanzando en la recuperación del mercado, con el consiguiente **incremento de las matriculaciones**.

Impulsar las cifras va a ser, por tanto, la principal prioridad del sector de la automoción a partir de ahora, aunque el resultado final en 2022 dependerá en gran medida de cómo evolucionen la pandemia del Covid-19 y también de la crisis de los microchips, así como del impacto en las ventas de la **subida del Impuesto de Matriculación**.

En este sentido, aunque las ventas de industriales siguen presentando datos positivos en el arranque del año, no es así en el caso de los comerciales, y en cualquier caso, desde la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, Ganvam, entienden que será un año de transición, ya que no será hasta 2023 cuando se alcancen las cifras que corresponderían al nivel habitual del mercado español por nivel de motorización, población y renta per cápita.

El desarrollo de **nuevos modelos más eficientes** y sostenibles que permitan cumplir con los objetivos medioambientales marcados a nivel europeo también será clave a lo largo de este año.

0,7%

incremento de las exportaciones de vehículos comerciales e industriales en 2021.

Sin embargo, para estimular la demanda de este tipo de vehículos en el país sigue siendo necesario promover el **desarrollo de la infraestructura de recarga adecuada** y seguir trabajando para crear conciencia sobre la necesidad de renovación del parque español.

Además, en el caso de los vehículos industriales la oferta disponible de **modelos propulsados por tecnologías sostenibles** es todavía limitada. ●

Desde el control del combustible hasta la reducción de los costes de operación de la flota

Descubre WEBFLEET - La solución de gestión de flotas número 1 de Europa



The dashboard displays the following data:

- CONSUMO MEDIO DE COMBUSTIBLE:** 34.0 l/100km (MEDIA)
- VELOCIDAD ECOLÓGICA EN %:** 82%
- COMBUSTIBLE DESPERDICIADO EN %:** (Bar chart showing values for each month from Abr-19 to Mar-20)

Reduce los costes de combustible. Aumenta la seguridad en carretera. Cumple la normativa. WEBFLEET te ayuda a lograrlo. Más de 50.000 empresas de todo el mundo ya confían en nuestra solución para conducir sus camiones, conductores y negocios a donde necesitan ir.

Let's drive business. Further.



Cataluña y la Comunidad Valenciana a la cabeza

EL MERCADO DE SEMIS SE RECUPERA TRAS LA PANDEMIA

Los semirremolques han mantenido la línea de crecimiento iniciada a finales del año 2020, con incrementos en la mayoría de los segmentos, a excepción de las cisternas y los furgones, y las previsiones ya apuntan a una estabilidad del mercado durante los primeros meses de 2022.

A lo largo de 2021, el mercado español de semirremolques ha recuperado su fortaleza, con un total de **13.886 unidades matriculadas** de más de 12 toneladas, que representan no solamente un crecimiento del 27,7% respecto a las 10.877 del año 2020, en plena pandemia del Covid-19, sino un incremento del 11% en relación a 2019.

Si se realiza la **media de 2020 y 2021**, la cifra resultante se encuentra solamente un 0,9% por debajo de la de 2019, tal y como reflejan los datos de Asfares.

En el primer trimestre del año, el mercado continuó en la **línea de crecimiento iniciada a finales de 2020**, con un ascenso del 22,5% en esos primeros meses, mientras que entre abril y junio, el crecimiento total fue del 86%, al re-

Lecitrailer vuelve a liderar el mercado en 2021, con una cuota del 25,6%.

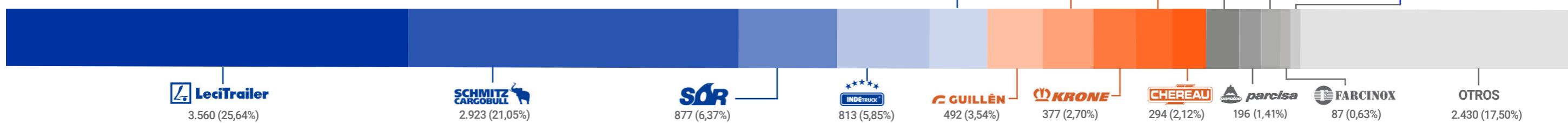
alizarse la comparativa con el periodo del confinamiento.

Por su parte, en el tercer trimestre del año, se registró un incremento del 24,5% y en los últimos tres meses, del 4,4%, completando de esta manera el ciclo de recuperación.

Crecimiento en la mayoría de segmentos

Casi todos los segmentos han tenido un comportamiento positivo, empezando por las lonas, que han crecido un 54% hasta las 4.721 unidades, mientras que los portacontenedores se han incrementado en un 45% hasta las 609 unidades.

FABRICANTES DE SEMIRREMOLQUES (unidades / cuota de mercado 2021)



MERCADO ESPAÑOL DE SEMIRREMOLQUES



En cuanto a los basculantes, el ascenso ha sido del 38% hasta los 1.604, seguidos de los semirremolques frigoríficos, que han aumentado un 20% hasta los 4.331. Asimismo, se han matriculado 347 plataformas, un 6% más.

En cambio, las ventas de cisternas se han reducido en un 6% hasta las 759 unidades, y las de furgones un 18% hasta los 546, en comparación con unos datos muy positivos en 2020.

Por provincias, Valencia es la que suma más unidades entregadas, con 1.634 (+38%), mientras que en Barcelona se ha llegado a 1.356, (+66%) y en Zaragoza a 1.096, (+27%). También destaca Murcia, con 745 unidades matriculadas, aunque en este caso las ventas han caído un 27%.

Atendiendo a las Comunidades Autónomas, la lista la encabeza Cataluña, con 2.473 unidades (+63%), seguida por la Comunidad Valenciana con 2.394 (+42%), Andalucía con 2.075 (+29%) y Aragón, donde las 1.327 unidades entregadas suponen un repunte del 23%.

Principales fabricantes

Lecitrailer ha vuelto a situarse a la cabeza del mercado en 2021, con 3.560 unidades matriculadas, un 38% más que el año anterior, lo

que supone a su vez que su cuota de mercado es de un 25,6%. Le sigue Schmitz con un total de 2.923 unidades, un 58,3% más, y una cuota de mercado del 21,1%.

62,5%

es la cuota de mercado de los cinco primeros fabricantes del semirremolques en España en 2021.

A continuación, se sitúan dos fabricantes especializados en el mercado de frigos, Sor Ibérica, con 877 unidades y una cuota del 6,32% e Indettruck, con 813 y una cuota del 5,85%. En quinto lugar, se encuentra Granalu, especialista en aluminio, con 511 unidades y una cuota del 3,68%.

Estos cinco fabricantes son los responsables de la matriculación del 62,5% de los semirremolques entregados en España en 2021.

De cara a los primeros meses del año 2022, las previsiones de Asfares apuntan a la estabilidad del mercado de semirremolques, manteniéndose las cifras en la línea de las de 2021.

Sin embargo el 2022 comienza con un retroceso en los dos primeros meses del 3,72% para un acumulado de 2.409 unidades matriculadas.

RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del presente para conquistar los retos del futuro.



Puertos del Estado



Tendencias en
Transporte marítimo



Los flujos internacionales de transporte marítimo viven una convulsión desde hace dos años. La escasez de contenedores en algunos puertos, los brotes de la epidemia en otros y los cambios en oferta y demanda hacen que los fletes se hayan disparado, mientras las grandes navieras juegan a convertirse en integradores logísticos globales.



Apuesta por la sostenibilidad y la intermodalidad

LA RECUPERACIÓN DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN EL AÑO DE LAS GRANDES DISRUPCIONES

El sistema portuario no ha visto especialmente afectado aún por la congestión que afecta a otras zonas del mundo y sigue avanzando en su recuperación después de los difíciles momentos vividos en 2020.

Durante el año 2021, han continuado las ya casi habituales disrupciones en la cadena de suministro mundial. A los efectos de la pandemia del Covid-19, se han sumado problemas como el bloqueo del Canal de Suez, la crisis de los semiconductores, los crecientes cuellos de botella, el aumento de los fletes o la falta de profesionales disponibles a consecuencia de contagios o restricciones.

En medio de este panorama, transitarios y cargadores siguen denunciando deficiencias en el servicio prestado por las navieras, debido a sus políticas de cancelación de escalas y reducción de capacidad, así como a la imposición de cargos por demoras y detenciones.

5,62%

La balanza cae del lado de las navieras, que nunca han estado en mejor posición, con las tasas en niveles récord y muchos cargadores desesperados y dispuestos a pagar más para garantizar el envío de su mercancía.

crecimiento del tráfico portuario de mercancías en los puertos españoles en el ejercicio 2021.

Puertos españoles

A nivel nacional, por el momento el sistema portuario no ha sufrido especialmente las consecuencias de la congestión que se vive en otros puertos del mundo y ha cerrado el ejercicio 2021 con un trá-

El Plan Estratégico del puerto de Barcelona para el periodo 2021-2025 está centrado en la sostenibilidad y la intermodalidad.

fico total de 544.536.918 toneladas, que suponen un incremento del 5,62% respecto al año anterior, cuando comenzó la pandemia.

Además, desde el mes de junio, comenzó a recuperarse el tráfico de viajeros, tras la decisión del Gobierno de levantar la prohibición de entrada a los cruceros internacionales, con la condición de que las navieras aplicaran estrictos protocolos para evitar los contagios.

En este sentido, cabe recordar que la vacunación de los trabajadores de los puertos, como estibadores, prácticos o amarradores, fue ampliamente reclamada por el sector para tratar de evitar cualquier brote que afectara a la operatividad del sistema portuario.

“ Los puertos del país han vuelto a demostrar en 2021 que son capaces de reaccionar con agilidad y eficacia ante cualquier imprevisto.

No obstante, los puertos del país volvieron a demostrar este año que son capaces de reaccionar con agilidad y eficacia ante cualquier imprevisto, al tener que asumir una carga de trabajo extra después de que se liberara la infraestructura del Canal de Suez, que se mantuvo seis días bloqueada tras quedar encallado un buque de Evergreen.

Otro asunto que generó tensiones en los primeros meses del año fue la aplicación del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que continuaba

“ El sector sigue volcado en la búsqueda de la sostenibilidad, como demuestran muchas de las iniciativas e inversiones de los puertos españoles a lo largo del año”.

bloqueado. Tras varias semanas de encierro de los representantes sindicales en la sede del organismo portuario, este accedió finalmente a aplicar el acuerdo, aunque no fue hasta mediados de año cuando la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones autorizó la aplicación del aumento salarial.

Entre los grandes éxitos de Puertos del Estado en 2021, destaca, sin duda, el **programa Puertos 4.0**, que ha repartido casi cuatro millones de euros entre nueve proyectos comerciales diferentes y 500.000 euros entre un total de 33 ideas.

En el último trimestre, se anunció la segunda convocatoria, que recoge un **incremento del 50% del presupuesto total** destinado a las subvenciones.

Francisco Toledo, por cierto, ha dejado su cargo al frente de este ente público, que desde finales de noviembre **preside Álvaro Rodríguez Dapena**, mientras que José Luis Ábalos ha sido sustituido como ministro de Transportes por Raquel Sánchez.

Ambos comparten entre sus retos el de la firma definitiva del **V Acuerdo Marco de la es-tiba**, imprescindible para seguir avanzando en la digitalización, la automatización y la mejora de la formación del sector, pero que está a la espera de que se resuelvan ciertos aspectos jurídicos relacionados con los Centros Portuarios de Empleo.

Apuesta por la sostenibilidad

Entre las normativas de interés para el sector que se han aprobado en el último año, destaca la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**.

El sector sigue volcado en la búsqueda de la sostenibilidad, como demuestran muchas de las **iniciativas e inversiones** de los puertos españoles a lo largo de este año.

El de Barcelona, por ejemplo, ha puesto en marcha ya su **IV Plan Estratégico 2021-2025**, centrado en la sostenibilidad y la intermodalidad, y ha aprobado un proyecto para la electrificación de sus muelles.

Igualmente, el puerto de La Palma ya ofrece el servicio de **suministro eléctrico para buques atracados** y los de Alicante y Cádiz han iniciado sendos proyectos con este fin.



En su caso, el de Málaga ofrecerá esta opción en la nueva marina de megayates y está trabajando para impulsar el uso del hidrógeno verde en sus instalaciones.

También el de Bilbao ha estado trabajando en su Plan de Transición Energética y ha recibido por primera vez a un buque propulsado por Gas Natural Licuado. Repsol, por cierto, ya ha iniciado la construcción de una terminal de bunkering de GNL en las instalaciones, mientras que el puerto de Santander tendrá listas en 2023 sus nuevas infraestructuras para el suministro de este combustible, y el de Motril ya ofrece este servicio.

En el de La Coruña, el proyecto 'A Coruña Green Port' servirá para promover el uso de energías renovables y de cero emisiones, convirtiendo al Puerto Exterior en el primero de España en ser neutro en emisiones de carbono y energéticamente autosuficiente. Mientras, el de Vigo ha impulsado otro llamado 'Green Bay Vigo' para el desarrollo de embarcaciones sostenibles.

50% incremento del presupuesto total destinado a subvenciones del programa Puertos 4.0.

Además, Enagás y Península construirán y mantendrán un buque de suministro de GNL que operará en Algeciras, donde ya está en marcha un proyecto de la propia compañía energética para la puesta en marcha de una planta de hidrógeno verde.

Nuevas Zales y avances en la intermodalidad

Otro campo en el que algunos puertos han dado un gran salto en 2021 es el de la intermodalidad. Entre los grandes hitos del año, destaca-

can la inclusión del puerto de Huelva en el Corredor Atlántico o el inicio de las obras de la terminal intermodal del puerto de Tarragona en Puerta Centro.

“Muchos puertos han puesto en marcha este año proyectos relacionados con la electrificación, el bunkering o la intermodalidad, además de avanzar en el desarrollo de las Zales.”

La Autoridad Portuaria, por cierto, se ha incorporado este año junto a la de Barcelona al accionariado de la Terminal Intermodal del Monzón, en Huesca.

Asimismo, cabe mencionar que el puerto de La Coruña ha conseguido 171 millones en financiación europea para el enlace ferroviario a Punta Langosteira.

Por otro lado, ya se ha firmado el protocolo para la puesta en servicio de la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, que operará Rail & Truck y estará lista en 2023. Del mismo modo, se han sentado las bases para la autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid, que será operada por Tramesa.

En cuanto a los desarrollos logísticos de los puertos, precisamente el de Valencia inició en verano las obras de acondicionamiento de su ZAL, y el de Huelva ha estado avanzando en el proyecto para el acondicionamiento y urbanización de la suya.

Por su parte, el de Cartagena ha cerrado con el Sepes el acuerdo de compraventa de más de 276.000 m² para la ZAL de Los Camachos. En su caso, el puerto de Tarragona inició en septiembre de 2021 las obras de urbanización de su futura Zona de Actividades Logísticas, con una inversión prevista de 30 millones.

Los puertos tratan de mejorar sus conexiones ferroviarias y ofrecer nuevos servicios.



Panorama del transporte marítimo en 2022

Las empresas navieras han comenzado 2022 centrando su atención en las nuevas normas sobre emisiones de gases de efecto invernadero aprobadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) que entran en vigor a partir del próximo 1 de enero de 2023: un índice de eficiencia energética para buques existentes (EEXI) que va a afectar al 75% de la flota mundial, y un indicador de la intensidad de carbono operacional (CII) de los buques.

También en el paquete legislativo 'Fit for 55' de la Comisión Europea, que incluye varias propuestas con un importante impacto económico en el sector, como su inclusión en el régimen europeo de comercio de emisiones (EU ETS) y la propuesta de reglamento 'Fuel EU Maritime', que pretende favorecer el uso de combustibles marinos menos intensivos en carbono. Con su redacción actual, estas medidas tendrían un impacto medio en la flota mundial, hasta 2030, de más de un millón de euros por buque y año. En la flota de pabellón español, que opera en mayor proporción en tráficos intraeuropeos y de cabotaje nacional, esta cifra casi se duplica.

Pero al igual que ocurrió en 2020 con la pandemia del Covid-19 y sin que todavía ésta se haya dado por terminada en todo el mundo, otro 'cisne negro' ha irrumpido en el escenario mundial. La invasión de Ucrania por el ejército ruso ya está afectando a las rutas marítimas en el mar Negro y supone una nueva amenaza al comercio marítimo mundial.

Según la Agencia Internacional de la Energía, Rusia es el segundo país exportador de crudo y productos del petróleo del mundo y uno de los tres grandes suministradores de gas natural licuado (GNL) a Europa (aunque responsable de menos del 3% de las exportaciones mundiales por vía marítima de GNL). Además de productos energéticos, la zona del mar Negro es la segunda más importante del mundo en exportaciones de grano.

En el ámbito nacional, según Puertos del Estado, en 2020 España importó 16,8 millones de



ELENA SECO
Directora general
de Anave

toneladas de mercancías procedentes de Rusia y otros 6,1 millones adicionales de Ucrania, lo que sitúa a estos dos países en la 3^a y 12^a posición en el abastecimiento nacional por vía marítima, respectivamente.

Sin embargo, la principal preocupación del sector marítimo son sus tripulaciones. Según el último informe sobre oferta y demanda de marinos, publicado en 2021 por BIMCO e ICS, el 10,5% de la mano de obra total de los buques de la flota mercante mundial son rusos (en torno a 198.000) y el 4,0%, de nacionalidad ucraniana (otros 76.000).

Será necesario facilitar la obtención de visados y alojamiento para los marinos que no puedan retornar a sus países al término de sus contratos. Además, aquellos que tendrían que enrolarse en buques de empresas europeas, ya no pueden salir del país, por lo que es probable que se produzca un aumento del déficit de tripulantes. BIMCO e ICS ya alertaban en el mencionado informe de un déficit de 26.240 oficiales el pasado año, que podría volverse insostenible con esta situación.

Asimismo, con las sanciones impuestas por la UE a los bancos rusos, es probable que muchas transacciones financieras no puedan llevarse a cabo, impidiendo en particular el cobro de salarios de los marinos de esta nacionalidad. Este problema afecta también a los marinos ucranianos por la situación del país.

“La invasión de Ucrania por el ejército ruso es otro ‘cisne negro’ que ha irrumpido en el escenario mundial y supone una nueva amenaza al comercio marítimo mundial”.

Nuevamente, el sector del transporte marítimo tendrá que capear las graves repercusiones de una crisis internacional inesperada, manteniendo la continuidad de las cadenas de suministro mientras define sus estrategias para el cumplimiento de unas normas medioambientales cada vez más complejas y exigentes.



El año de la transformación

NUEVOS RETOS PARA LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN 2022

Las inversiones de los puertos españoles en 2022 permitirán seguir avanzando en el ámbito de la intermodalidad, la digitalización y la sostenibilidad en un año en que se prevé la puesta en marcha del nuevo Marco Estratégico del sistema portuario.

El sector del transporte marítimo tiene grandes desafíos por delante en el año 2022, pues a pesar de las múltiples disruptoras en la cadena de suministro que ha sufrido en 2021, se prevé que **las vulnerabilidades estructurales que afectan al mercado a nivel internacional continúen** durante los próximos meses.

La situación alargará los problemas de congestión en puertos como los de la costa oeste de Estados Unidos, lo que seguirá afectando a otros sectores dependientes del transporte marítimo y **debilitará aún más la relación entre navieras y transitarios**, ya de por sí bajo presión por las actuales restricciones de capacidad.

Para los clientes, 2022 será un año clave para optimizar las operaciones internas, seleccionar a los proveedores logísticos correctos y reforzar su relación con los operadores, así como **elaborar planes para anticiparse a la próxima crisis**. Igualmente, es necesario que los clientes revisen su cadena de suministro y sus redes de transporte para reducir su exposición a la inflación de las tasas.

Por su parte, los ingresos de las navieras apuntan a **un incremento de más del 15%** a lo largo del año, pues cuanto más dure la crisis actual de la cadena de suministro, más tiempo se mantendrán al alza las tasas de carga.

En el ámbito de la sostenibilidad, conviene señalar la importancia del Pacto Verde Europeo y el paquete 'Fit for 55' para lograr una reducción de las **emisiones de gases de efecto invernadero** de cara a 2030.

“El nuevo Marco Estratégico del sistema portuario permitirá definir el camino de las instalaciones españolas para convertirse en puertos seguros, conectados, inteligentes y sostenibles”.

961

millones de inversión prevista por las Autoridades Portuarias para el ejercicio 2022.



Sistema portuario español

En el caso de los puertos españoles, **el nuevo Marco Estratégico del sistema portuario** será clave para definir el camino de todas las instalaciones del país para convertirse en puertos seguros, conectados, inteligentes y sostenibles.

Todo ello va acompañado de **un ambicioso plan de inversiones de 11.000 millones** hasta el año 2025 que combina la iniciativa pública y privada, para avanzar en aspectos como la digitalización, la innovación, la seguridad, la sostenibilidad y la transparencia.

“El paquete europeo de medidas 'Fit for 55' propone la inclusión del transporte marítimo dentro del esquema de comercio de emisiones”.

En concreto, en los Planes de Inversión de las Autoridades Portuarias se prevé **destinar 4.556 millones a los nuevos proyectos** y los que ya están en marcha, de los cuales 961,4 corresponden al ejercicio 2022.

Uno de los elementos protagonistas del plan de futuro de Puertos del Estado será **el proyecto Puertos 4.0**. La segunda convocatoria está dotada con 6.750.000 euros que se financiará con cargo al Fondo de Compensación Interportuario, un 50% más que en la edición anterior.

El grueso de las ayudas, seis millones de euros en total, se destinará a **proyectos en fase**

comercial, mientras que los otros 750.000 están destinados a ideas.

En el ámbito de la estiba, Anesco y los sindicatos confían en cerrar lo antes posible el **V Acuerdo Marco de la estiba**, si bien antes de ello es necesaria una modificación jurídica de los centros portuarios de empleo.

Inversiones portuarias

El puerto español con mayor tráfico de mercancías, el de Algeciras, prevé **un nivel de inversión de 71,6 millones en 2022**, con especial atención a las partidas destinadas a infraestructuras, con un presupuesto de 18,9 millones de euros, y para conectividad ferroviaria, a la que se destinan 19,2 millones de euros este ejercicio.

Entre sus planes, destacan el refuerzo de la conectividad terrestre y de la capacidad del PIF, así como el proyecto de la **autopista ferroviaria con Zaragoza**, que estará lista en 2024.

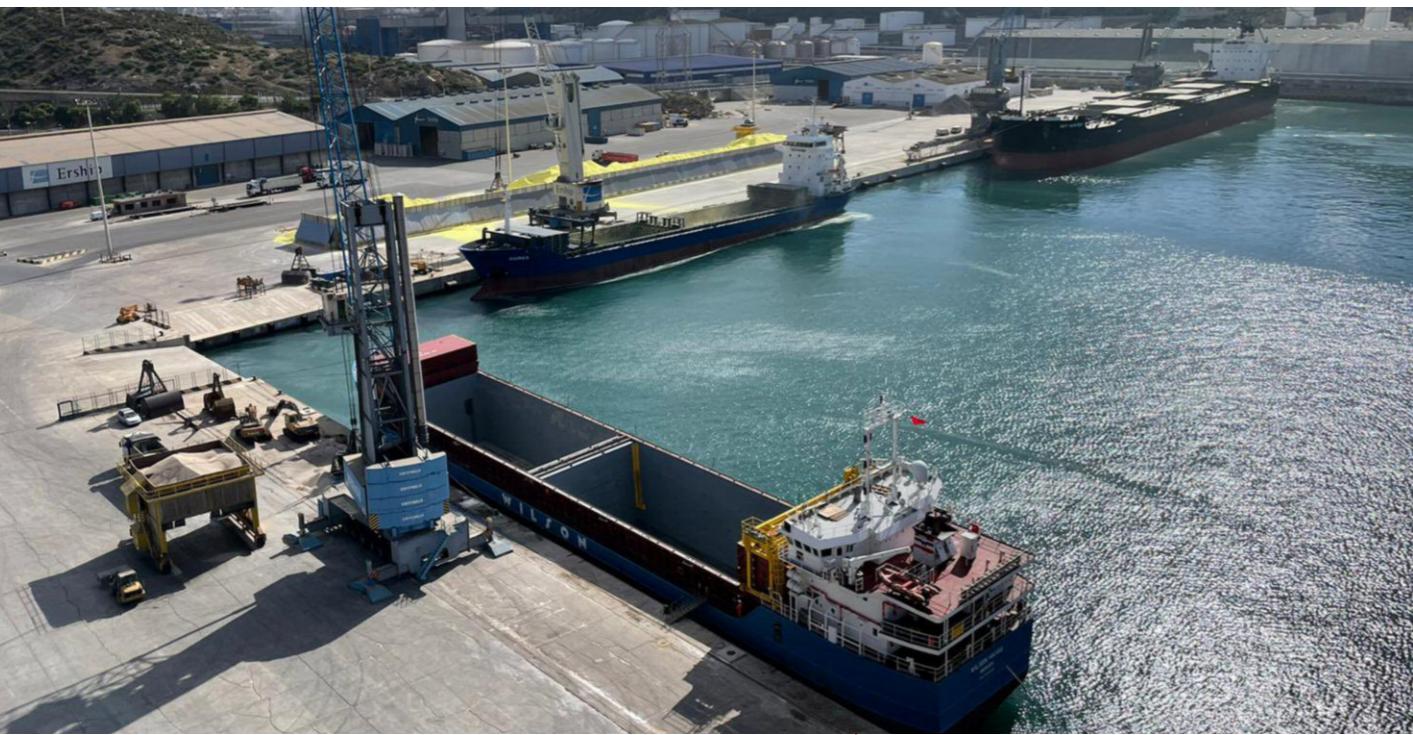
Además, el Ministerio de Transportes se ha comprometido a seguir trabajando en la **electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras** y su adaptación para acoger trenes de 750 metros.

En cuanto a la Autoridad Portuaria de Valencia, que contempla inversiones por valor de 1.098 millones hasta 2025, de los cuales **397 se destinarán a la terminal norte de contenedores**.

Otras inversiones de interés están relacionadas con la **electrificación de sus muelles**, la ubicación de plantas fotovoltaicas en Valencia o Gandía, o el acceso ferroviario al puerto de Sagunto.

Por su parte, el puerto de Barcelona continuará el **despliegue de su Plan Estratégico**

El puerto de Valencia seguirá avanzando en sus proyectos para la electrificación de los muelles.



2021-2025, que incluye una inversión de 90 millones en los próximos 10 años para la conexión de los buques a la corriente eléctrica.

En este contexto, ha iniciado los trámites para la puesta en marcha de un **proyecto piloto de suministro de electricidad** a los portacontenedores que operan en la terminal Best.

También sigue avanzando en su proyecto de la **terminal logística intermodal**, que permitirá el trasvase anual de la carretera al tren de unos 400.000 contenedores y 46.000 semirremolques.

Pasando al puerto de Cartagena, el cuarto del país en términos de tráfico portuario, seguirá avanzando en el **proyecto de la ZAL de Los Camachos** y el de la nueva terminal polivalente de Barlomar y pondrá en marcha su nuevo Plan de Sostenibilidad ambiental, social y económica e institucional.

Su intención es seguir sumando nuevas líneas de negocio y optimizar los espacios de la dársena de Escombreras y Cartagena, además de **seguir creciendo en la industria offshore** y competir en el tráfico de contenedores.

Conviene destacar también al puerto de Bilbao, que recientemente ha ganado espacio logístico con **las obras del Espigón Central** y a lo largo del año trabajará en la finalización de la ampliación del muelle AZ1.

La Autoridad Portuaria, que ha encargado también la elaboración de un informe sobre la **integración de cadenas logísticas** en el enclave, sigue avanzando además en el ámbito del desarrollo sostenible.

En su caso, el puerto de Tarragona ha iniciado un proceso para la **promoción de suelo logístico de la ZAL** y sigue dando pasos para la puesta en marcha de su terminal intermodal

El puerto de Cartagena pretende optimizar espacios como la dársena de Escombreras.

Puerta Centro en 2023. Asimismo, ha empezado el año con la adjudicación de su nueva terminal de cruceros a Global Ports Holding.

En cuanto al puerto de Huelva, que está en pleno proceso de elaboración de su nuevo Plan Estratégico, contempla una **inversión de 63,2 millones en 2022**, que le permitirá continuar afianzando el desarrollo del Muelle Sur.

Por su parte, la construcción de una plataforma para el **Servicio Andaluz de Salud** será clave para el desarrollo de la ZAL de Punta del Sebo. Asimismo, tiene previsto poner en marcha dos líneas regulares con Reino Unido y Marruecos.

“La segunda convocatoria del proyecto Puertos 4.0 está dotada con 6.750.000 euros, destinándose el grueso de las ayudas a las iniciativas que se encuentren en fase comercial”.

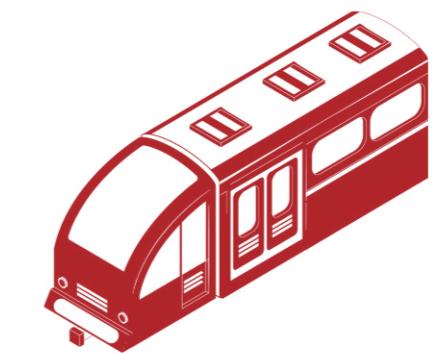
Otros proyectos destacados de los puertos españoles que recibirán un fuerte impulso en 2022 serán la **estación intermodal del puerto de Castellón**, o los accesos ferroviarios al Puerto Exterior de La Coruña y al puerto de Sevilla. En el caso de la instalación hispalense, también está impulsando un **nuevo desarrollo logístico** al sur de la ciudad, toda vez que la ZAL está actualmente ocupada al 100%.

En su caso, el puerto de Vigo sigue avanzando en el campo de la digitalización y en el **desarrollo de la Plisan**.

Por último, destacan las obras de la **estación de suministro de GNL** del puerto de Santander, así como la ampliación en altura del silo de automóviles y la adaptación de los Muelles de Maliaño para el tráfico ro-ro y ro-pax. ●



Tendencias en **Transporte por ferrocarril**



El transporte ferroviario de mercancías pugna por convertirse en una alternativa sostenible a la mercancía. Las inversiones riegan a un modo llamado a ser un de los principales factores de vertebración para España, así como impulsar la intermodalidad del sistema portuario.

Más inversiones y nuevos proyectos

EL RETO DE IMPULSAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

El Ministerio de Transportes dispone de 24.200 millones para el impulso de la red ferroviaria hasta el año 2026, que repartirá de manera equilibrada entre la alta velocidad y la red convencional, pero con especial atención a los tráficos de mercancías.

El ferrocarril continúa siendo receptor de grandes inversiones y nuevos proyectos, dado su potencial para reducir las emisiones en el sector del transporte y su capacidad para la vertebración de países y territorios. En el caso de España, el Ministerio de Transportes dispone de **24.200 millones de euros** para el impulso de la red ferroviaria hasta 2026, con una distribución equilibrada entre la alta velocidad y la red convencional, con especial atención al impulso de los tráficos de mercancías.

En total, los Presupuestos Generales del Estado contemplan **una inversión de 5.442 millones de euros** en el ferrocarril, gracias al impulso de los fondos de recuperación y resiliencia de la Unión Europea.

Será la Estrategia Indicativa la que marque la **hoja de ruta del Ministerio** para impulsar el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria y, a su vez, definirá las prioridades de actuación.

Además, a finales de 2021 el Consejo de Ministros aprobó el proyecto de ley para **modificar la Ley del sector ferroviario**, con lo que se pretende mejorar su adaptación a la liberalización y al derecho de la Unión Europea.

También se avanzará este año en la **iniciativa Mercancías 30** para incrementar la cuota de transporte ferroviario de mercancías, actualmente en un 3%, y llegar hasta el 10%.

Se está definiendo **un paquete integral de medidas a corto y medio plazo**, con un importe que superará los 8.000 millones de euros en los próximos años.



Los puertos de Barcelona y Tarragona han entrado en el accionariado de la Terminal Intermodal de Monzón



Entre las actuaciones contempladas, destaca la implantación del **estándar ERTMS** para la gestión de la infraestructura, la construcción, adaptación o mejora de terminales de carga privadas, la implantación de nuevas tecnologías para el sector o la concesión de ciertas ayudas a las empresas ferroviarias.

Autopistas ferroviarias

Al mismo tiempo, uno los aspectos en los que se está trabajando desde la Administración es en la **puesta en marcha de autopistas ferroviarias**, un segmento del transporte combinado ferrocarril-carretera que se suma al de contenedores marítimos y cajas móviles.

En la actualidad existen varios proyectos en marcha. Así, Adif, el puerto de Algeciras, Aragón Plataforma Logística y la empresa Rail & Truck

firmaron en el último trimestre de 2021 el protocolo de actuación para la **autopista ferroviaria que unirá Algeciras y Zaragoza**.

La idea es subir al tren el 20% del tráfico pesado que ahora hace la ruta Zaragoza-Algeciras por carretera: unos 200 camiones diarios.

Poco antes, se había firmado otro documento de este tipo entre **Adif, el puerto de Valencia y Tramesa** para poner en servicio una infraestructura de este tipo entre Valencia y Madrid.

“El proyecto de la autopista ferroviaria que unirá Algeciras y Zaragoza aspira a subir al tren el 20% del tráfico pesado que actualmente realiza esta misma ruta por carretera”.

Esto permitiría transportar los semirremolques descargados de los barcos en Valencia hacia las **terminales de El Abroñigal y de Vicalvaro** para después realizar el último tramo por carretera.

Terminales y áreas logísticas

En 2021 y las primeras semanas de 2022, se han producido diversos avances a destacar en el ámbito de las **terminales ferroviarias del país**.

Adif está impulsando en este momento la construcción de la plataforma intermodal de Vitoria y su **conexión en ancho estándar al Corredor Atlántico**, mientras que la terminal de La Llagosta, en Barcelona, estará conectada al Corredor Mediterráneo.

El objetivo del Gobierno es incrementar la cuota del transporte ferroviario de mercancías

Por otro lado, ha adjudicado ya las obras de la **nueva terminal de mercancías de Mérida**, y sigue dando pasos para la implantación de una plataforma logística de mercancías en Naval-moral de la Mata, Cáceres.

En cuanto a la terminal valenciana de Fuente de San Luis, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias continúa avanzando en la ampliación de sus instalaciones e infraestructuras, para su uso futuro como **una gran estación de mercancías en el área de Valencia**, que sirva de apoyo a la terminal de mercancías del puerto.

También sigue trabajando para la remodelación de la terminal de mercancías Madrid – Vicalvaro y **está valorando las necesidades actuales y futuras** de la terminal de Abroñigal.

En Aragón, Sámcra construirá y operará una **nueva terminal intermodal de mercancías** en el municipio oscense de Tamarite de Litera, tras adjudicarse la gestión de las instalaciones propiedad de Adif.

8.000

millones en inversión se contempla en las medidas a corto y medio plazo del nuevo plan 'Mercancías 30'.

Además, continúan las conversaciones para definir la **plataforma intermodal que se instalará en Alcázar de San Juan**, Ciudad Real, como parte del proyecto del ramal central de los Corredores Mediterráneo y Atlántico.

En otro orden de cosas, a principios de 2022, ha comenzado la segunda fase de las **obras de**



urbanización de la zona intermodal del sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras. El proyecto incluye la construcción de un vial de enlace entre la ZAL Bahía de Algeciras, Sector 2 Guadarranque, y la estación de mercancías de Adif.

Igualmente, la Junta de Andalucía ha adjudicado ya la **redacción y tramitación del proyecto de urbanización** de la primera fase del área logística de Níjar, en Almería.

Proyectos ferroportuarios

Uno de los proyectos ferroportuarios que más expectación está causando en los últimos meses es la **construcción del acceso ferroviario al Puerto Exterior de La Coruña**.

157,1 millones de inversión en el acceso ferroviario al Puerto Exterior de La Coruña.

A principios de febrero de 2022, se ha firmado por fin el convenio para el desarrollo de esta infraestructura, con **una inversión de 157,1 millones de euros**, financiados a través del Mecanismo de Reconstrucción y Resiliencia de la Unión Europea.

También en Galicia, parece más cerca el **acceso ferroviario al Puerto Exterior de Ferrol**, que generará nuevas oportunidades de negocio para el 'hinterland'.

Además, Adif ha licitado las obras del nuevo **acceso ferroviario al puerto de Sevilla**, que reducirá los tiempos de paso del tren en unas dos horas y media, y sigue avanzando la construcción del nuevo acceso ferroviario de mercancías al puerto de Sagunto.

Por su parte, los puertos de Barcelona y Ta-

“Entre los nuevos servicios ferroviarios, destaca el que opera Renfe Mercancías para Maersk entre el puerto de Algeciras y Marín utilizando trenes refrigerados”.

rragona han entrado en el accionariado de la **Terminal Intermodal de Monzón**, en Huesca, con un 10% y un 5% respectivamente.

El puerto de Tarragona, por cierto, ha iniciado el **primer servicio ferroviario regular multicliente** con un tren exprés de contenedores, que conecta la terminal de La Boella con las ciudades de Córdoba, Sevilla y Cádiz.

Asimismo, en el primer trimestre de 2021 DFDS comenzó a operar **una línea ro-ro con Turquía** para Ekol Logistics.

Entre los nuevos servicios ferroviarios a tener en cuenta, se encuentra también el que ha puesto en marcha Renfe Mercancías **entre el puerto de Algeciras y Marín** con trenes refrigerados para dar servicio a Maersk.

A ello se añaden la **conexión de Synergy y Asecomex** entre la terminal de Villafría, en Burgos, y el puerto de Barcelona, o la de JSV, operada también por Synergy, que conecta la terminal de Can Tunis, en Barcelona, y el puerto de Alicante.

La empresa también ha lanzado en 2021 un servicio **entre Algeciras y la terminal de Ponferrada**, operado en este caso por Captrain.

Por otro lado, el Centro de Transportes de Burgos ha estrenado **un nuevo corredor ferroviario con Valencia**, que ya utiliza Wec Lines en su tránsito entre Valencia y Bilbao.

También en Valencia, Cosco puso en marcha una **nueva conexión con Zaragoza**, con una periodicidad inicial de tres rotaciones semanales. ●

El puerto de Tarragona ha iniciado un servicio ferroviario regular multicliente.



La sostenibilidad del transporte ferroviario de mercancías

La industria del transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE. El ferrocarril es el único modo de transporte que puede lograr un mayor crecimiento económico al tiempo que reduce sus niveles de emisiones. Renfe Mercancías desempeña un papel fundamental en la consecución de los objetivos medioambientales y climáticos.

Los clientes necesitan asegurar el transporte de sus productos a sus clientes y hacerlo de forma mucho más sostenible. El interés por el transporte ferroviario se está afianzando a través de relaciones más consolidadas y duraderas en el tiempo. Renfe Mercancías se está dotando de todas las herramientas necesarias para ser competitivo y sostenible en el tiempo.

En este sentido se ha firmado un contrato para la compra de 12 locomotoras de gran potencia Euro6000 multisistema aptas para circular por las líneas de ancho 1.668 mm de la Red Ferroviaria de Interés General. Tienen una capacidad de tracción de 1.800 toneladas en rampas de 18 milésimas, son tritensión (25 kV ca, 3kV cc y 1,5 kV cc) y tienen seis ejes para realizar sus operaciones con mayor capacidad de carga, seguridad, fiabilidad y disponibilidad.

Las nuevas locomotoras incrementarán los niveles de eficiencia y ahorros de costes por externalidades para la Sociedad y se podrán utilizar también en otras líneas de ancho 1.668mm que Adif ha electrificado o está electrificando a 25 kV en corriente alterna como en la nueva variante de Pajares, el Corredor Atlántico entre A Coruña y Vigo, el corredor Medina del Campo a Fuentes de Oñoro, el corredor de Teruel o el Puertollano – Mérida – Badajoz. El objetivo básico de Renfe Mercancías es ofrecer el mejor servicio a sus clientes y al mejor coste posible.

Renfe Mercancías tendrá en propiedad estas locomotoras. La entrega de las primeras locomotoras está prevista para el segundo semes-

tre de 2022. Se trata de una apuesta decidida para la optimización de las nuevas infraestructuras desde el primer momento de su puesta en servicio, y así alcanzar una mayor eficiencia de los planes de transporte a través del ahorro de costes por externalidades, respeto por el medioambiente, uso de energía no contaminante, baja agresividad frente a la vía, bajo nivel de ruidos interiores y exteriores, mayor capacidad de carga y mejores niveles de fiabilidad.



JOAQUÍN DEL MORAL

Director general de Renfe Mercancías

El incremento de la actividad de Renfe Mercancías conllevaría asimismo significativos ahorros de costes por externalidades. Hemos dado un salto cualitativo en términos de emisiones por el empleo de la electricidad de origen renovable certificado y emisión de carbono nula al 100% del total de energía eléctrica consumida.

Renfe Mercancías quiere crecer de tamaño por la vía de la productividad, de la competitividad y por la aportación de negocios adicionales. Queremos adoptar un mayor compromiso con los clientes a través de una mayor fiabilidad y estabilidad en nuestra relación con ellos.

“Renfe Mercancías quiere crecer de tamaño por la vía de la productividad, de la competitividad y por la aportación de negocios adicionales”.

El encarecimiento del gasto energético y la incertidumbre generada por situación geopolítica que estamos viviendo en la actualidad suponen los principales retos para el sector del transporte en su conjunto y para seguir trabajando en la recuperación de tráficos que se perdieron por la pandemia en 2020. Hemos podido incrementar en más de un millón de toneladas la actividad de la compañía en 2021 a través de nuevos proyectos comerciales y estamos trabajando en nuevos proyectos de mayor valor añadido para seguir creciendo en los años venideros.

Agenda con los eventos más importantes

AGENDA						
L	M	M	J	V	S	D
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Nuevos modelos de negocio para la logística y el transporte
La Nave
9:00 am a 2:00 pm
Haga clic para ver los eventos de este día

Noticias actualizadas diariamente

El Supremo anula parcialmente la regulación de la pérdida de honorabilidad del ROTT

Una sentencia del Supremo anula, a instancias del Comité Nacional, la nueva regulación de la pérdida de la honorabilidad recogida en la última modificación del ROTT.

Lunes, 19/10/2020



Los procedimientos de pérdida de honorabilidad tramitados quedan sin efecto por la sentencia.

El Tribunal Supremo ha admitido el recurso interpuesto por el Comité Nacional de Transporte contra las nuevas normas en relación con la pérdida de la honorabilidad introducidas en la última reforma del ROTT que entró en vigor el pasado mes de febrero.

En consecuencia, el Alto Tribunal ha declarado nula esta regulación en ese aspecto concreto, que considera contrario a derecho "por la incorrecta trascipción" del Reglamento europeo que lo establece.

La sentencia, que anula un precepto entero del nuevo ROTT, señala que el procedimiento establecido se limita a un simple trámite de alegaciones, sin garantía procesal alguna para el administrado, cuando debería haberse regulado un procedimiento administrativo completo, a la vista sobre todo de las consecuencias que puede tener la pérdida de la honorabilidad para cualquier empresa de transporte.

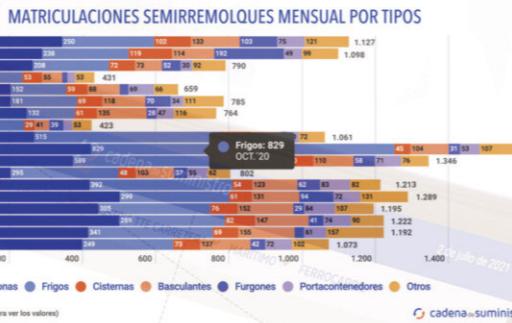
Concretamente, el Supremo concluye, como recoge Fenadismer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser sino el deseo que haya un procedimiento cuyo objeto específico sea

Gráficos interactivos para no perder detalle

Las matriculaciones de semirremolques se recuperan durante el primer semestre

Las unidades matriculadas durante todo el primer semestre, arrojan un acumulado de 7.184 unidades, con 2.294 unidades más que en 2020, que equivale a un crecimiento del 46,91%.

Lunes, 05/07/2021



(pase el ratón por la gráfica para ver los valores)

cadena de suministro

Vuelven las restricciones al tráfico de camiones en Alemania

Viernes, 02/07/2021 por Cds

Así ha sido la semana del 28 de junio al 2 de julio en el transporte por carretera

Cds



Edición digital y descargable de nuestros monográficos

¿Se conforma con una parte o prefiere tener una visión de 360°?

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

10
años
cadena de
suministro

www.cadenadesuministro.es
info@cadenadesuministro.es