



**cadena de  
suministro**

número 36  
abril 2023

www.cadenadesuministro.es

# TENDENCIAS 2023

TERRENO ABONADO PARA LOS  
MOVIMIENTOS EMPRESARIALES

BOYACÁ RED,  
VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA

ENTRE LA SOMBRA LA RECESIÓN Y  
EL RETROCESO DE LA DEMANDA

**EDITA**

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

**EQUIPO**

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

**IMPRIME**

EXCE  
@2023  
www.cadenadesuministro.es

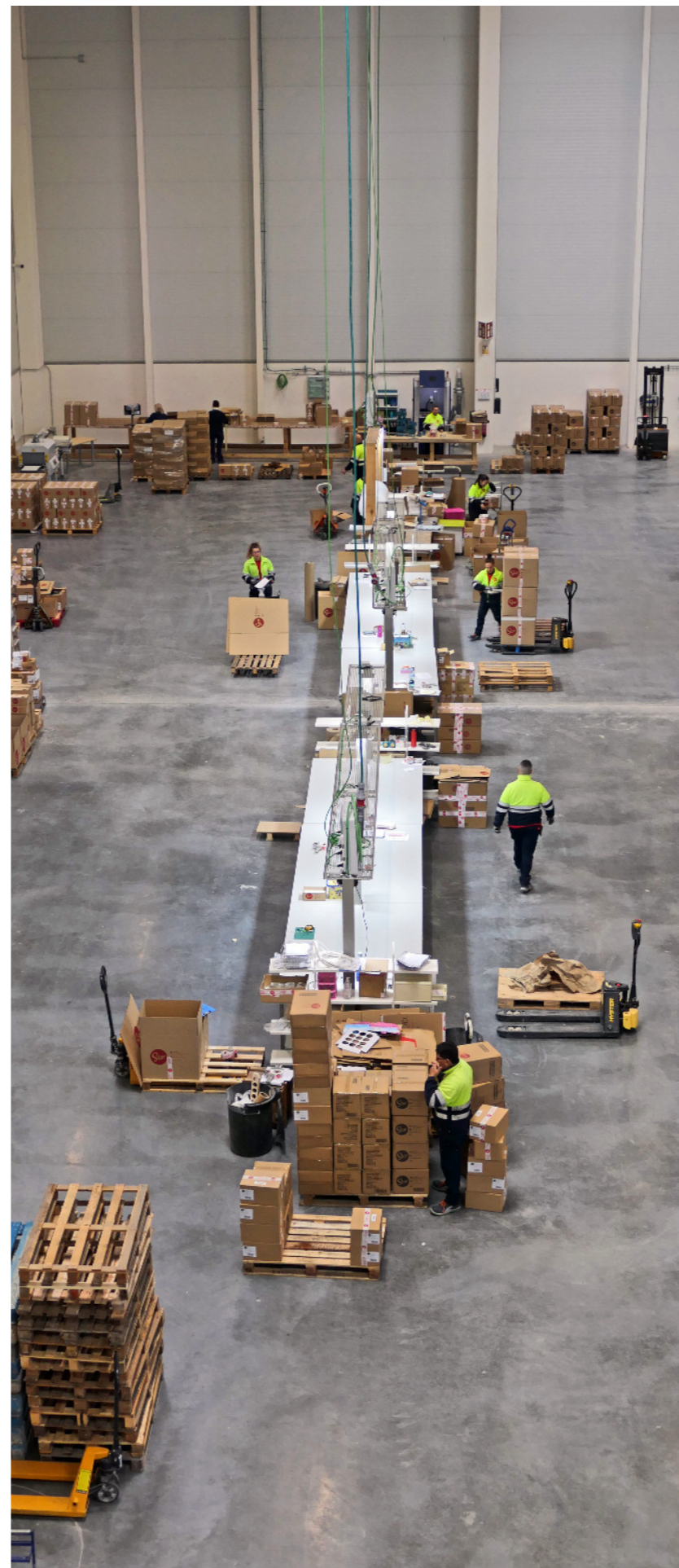


**Tenga siempre a mano la revista:**

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

**Contenidos**

- 3 Editorial: Un 2023 de menos a más**  
*Ricardo Ochoa de Aspuru, editor de Cadena de Suministro*
- 4 Un sector en datos**  
*Resumen en cifras de la actividad logística en 2022*
- 6 Empleo sostenido, aunque con menor contratación**  
*Radiografía del empleo en la logística y el transporte en 2022*
- 10 Otra prueba de resistencia más para las cadenas de suministro**  
*El sector logístico en 2022*
- 14 En busca de un difícil equilibrio**  
*Tendencias de logística para 2023*
- 18 Boyacá Red, versatilidad y tecnología al servicio de una logística integral de calidad**  
*Nueva solución logística integral*
- 20 Terreno abonado para los movimientos empresariales**  
*Otro año de fusiones y adquisiciones*
- 24 Tecnología para transformar los almacenes logísticos**  
*Optimización de las operaciones*
- 26 La contratación de carretilleros ha caído en 2022**  
*Empleo en la logística*
- 28 Opinión: Eficiencia, sostenibilidad y tecnología: Ingredientes principales de la inmologística**  
*Leandro Greblo, Country Manager de Mountpark Iberia*
- 30 Nuevo año de récord en el sector inmologístico**  
*Inversión de 2.300 millones*
- 32 El sector inmologístico continuará en el punto de mira de los inversores**  
*Tendencias del sector inmologístico en 2023*
- 36 Un año de avances históricos**  
*El transporte de mercancías por carretera en 2022*
- 39 Opinión: Futuros retos para los cargadores en materia de sostenibilidad, RSC y compliance**  
*Nuria Lacaci, Secretaria General de la Asociación de Cargadores de España*
- 40 En 2022 se han contratado menos conductores de camión**  
*Empleo en el transporte*
- 42 Entre la sombra la recesión y el retroceso de la demanda**  
*Tendencias del transporte de mercancías por carretera para 2023*
- 46 EL mercado de vehículos industriales, más cerca de las cifras prepandemia**  
*Mientras se desploman las entregas de comerciales*
- 50 Otro año de incertidumbre**  
*Perspectivas para la industria del transporte en 2023*
- 53 Opinión: Retos del transporte, las personas**  
*Juan Manuel Martínez Mourín, vicepresidente de AET*
- 54 El mercado de semirremolques se mantiene al alza**  
*Resultados de 2022*
- 56 Opinión: Tiempos difíciles**  
*Fernando José Cascales Moreno, Asesor Jurídico y Empresarial del Transporte*
- 58 La estiba cierra un ciclo con la entrada en vigor del V acuerdo marco**  
*Nuevos tiempos en el sector marítimo*
- 61 Opinión: La logística global en riesgo**  
*Jordi Espín Vallbona, Secretario general de Transpime Spanish Shippers' Council*
- 62 Los puertos concentran esfuerzos descarbonización**  
*Principales tendencias en el transporte marítimo*
- 66 Transportes sube la apuesta por el transporte ferroviario**  
*Más ayudas para el sector*



**Editorial**

**Un 2023 de menos a mas**

**V**ivimos tiempos convulsos. Los últimos años han obligado al sector logístico a ir haciendo frente de manera sucesiva a diversas crisis que se han ido solventando con mayor o menor acierto, pero siempre con el esfuerzo impropio de miles de empresas y de millones de trabajadores.

El 2023 del que ya ha transcurrido el primer trimestre parece que también tendrá en común con ejercicios anteriores la incertidumbre y el entorno complejo.

El pasado 2022 ha dejado como herencia una descomunal espiral inflacionista y unos precios de la energía por las nubes que han provocado un debilitamiento de la demanda y un encarecimiento de la financiación como consecuencia del incremento de los tipos de interés.

Sin embargo, también hay otros factores como la superación de la pandemia de coronavirus y la normalización de las cadenas de suministro más alargadas y complejas que invitan al optimismo.

Diversos analistas internacionales señalan que, si no hay nuevos acontecimientos adversos, este ejercicio podría suponer un punto de inflexión desde el período iniciado a finales de 2019.

**“Las empresas siguen adelante para adaptarse al doble reto que plantea la transformación digital y la sostenibilidad”.**

Así pues, los expertos trabajan con la hipótesis de que la actividad económica vaya recuperando pujanza a medida que las principales economías del planeta alcanzan sus habituales velocidades de crucero y tiran de los demás.

Si este pronóstico es cierto, con el verano podría llegar una nueva etapa de crecimiento con más consumo y cierta normalidad, a expensas de lo que suceda en la crisis bélica en Ucrania y de la evolución de una inflación que se espera pueda estar por fin controlada.

Además, hay que tener en cuenta que este 2023 es un intenso año electoral y, como suele suceder cuando hay que votar, las Administraciones posiblemente mantendrán un alto nivel de gasto, contribuyendo así a calentar la economía.

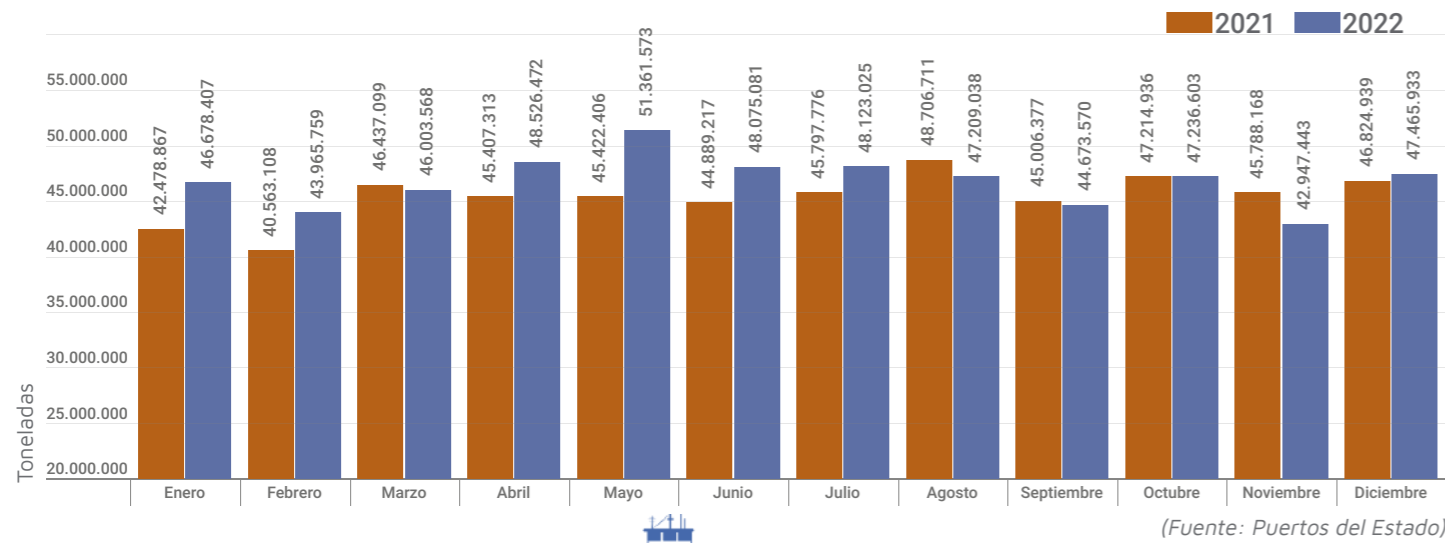
El 2023 mantendrá el interés por los movimientos empresariales en el sector, mientras que las empresas siguen adelante para adaptarse al doble reto que plantea la transformación digital y la sostenibilidad.

En todo caso, el futuro no está escrito y 2023 irá poniendo sobre el tapete irregular del tiempo nuevos retos para un sector en perpetua transformación.

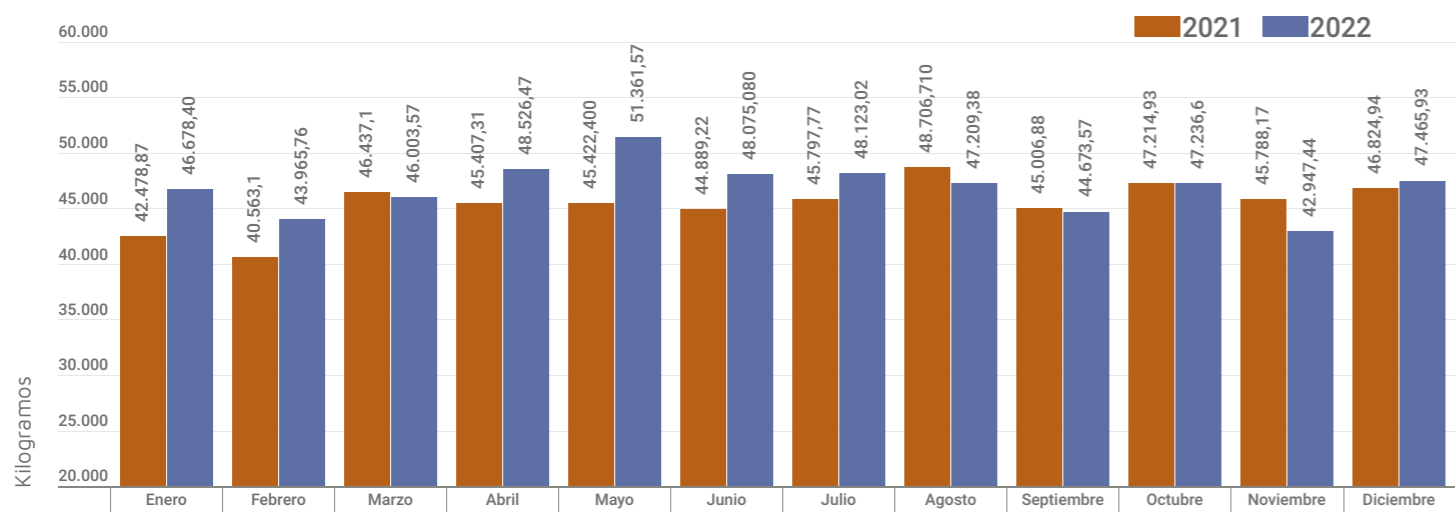
# UN SECTOR EN DATOS

El 2022 fue un año con comportamientos dispares para el movimiento de mercancías en el país. Mientras los volúmenes movidos por carretera descendían, creció el transporte marítimo y la carga aérea apenas ha repuntado.

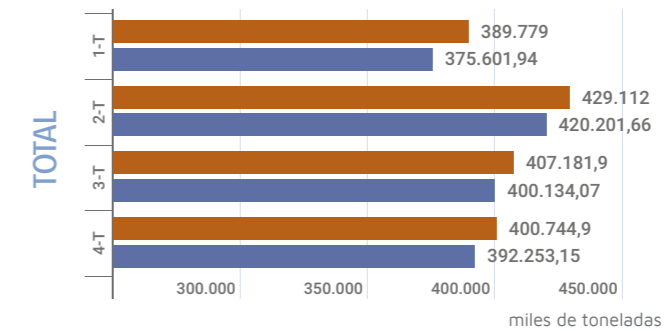
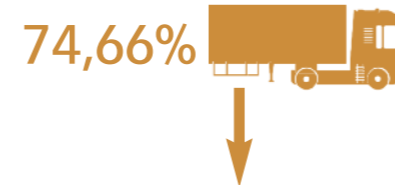
## TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL (TN)



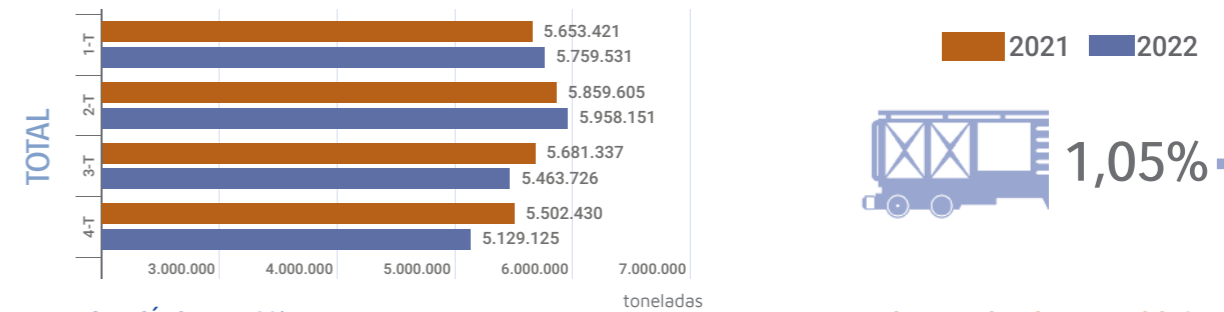
## VOLÚMENES CARGA AÉREA EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES (KG)



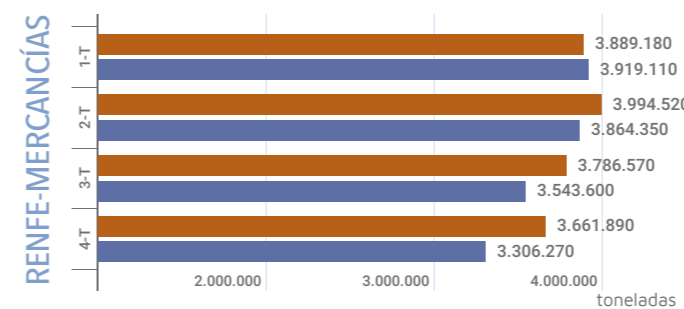
## VOLÚMENES DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA (miles de Tn)



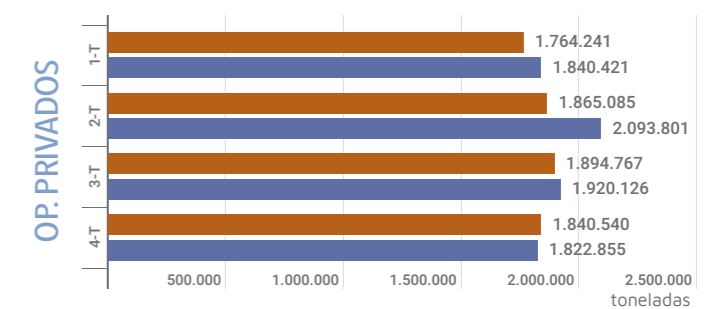
## VOLÚMENES DE MERCANCÍAS MOVIDAS POR FERROCARRIL (Tn)



### RENFE-MERCANCÍAS 65,59%



### OPERADORES PRIVADOS 34,41%



(Fuente: INE Y MITMA)

# EMPLEO SOSTENIDO, AUNQUE CON MENOR CONTRATACIÓN

Durante el pasado 2022 contrata el incremento del número de afiliados a la Seguridad Social en el sector logístico y de transporte, así como el descenso del paro, con una fuerte contracción en la contratación laboral.

**E**l pasado 2022 ha sido un año en el que el sector logístico y de transporte ha **mantenido** el nivel de empleo.

Al mismo tiempo, también se ha reducido el paro de manera significativa, pero, sin embargo, el número de contratos de trabajo que se han suscrito en la actividad logística y de transporte durante el año pasado ha disminuido de forma alarmante.

## Afiliación a la Seguridad Social

En concreto, el transporte y almacenamiento ha acabado 2022 con **1.009.316 trabajadores afiliados** a la Seguridad Social, un 4,33% más que un año antes.

De ellos, **99.274 eran asalariados**, un 5,66% más que en diciembre de 2021, y 210.042 eran autónomos, un 0,45% anual menos

**“ La logística y el transporte han terminado 2022 con un total de 1.009.316 trabajadores afiliados a la Seguridad Social, un 4,33% más que en 2021”.**

El transporte espera una segunda mitad de año mejor.

Por **segmentos del actividad**, el transporte terrestre tenía a finales del año pasado 633.108 afiliados, un 2,9% anual más, mientras que el transporte marítimo sumaba 1.232, un 5,17% más que en 2021, y el transporte marítimo alcanzaba los 38.319, un 11,52% anual más.

A su vez, el segmento de **almacenamiento y actividades anexas al transporte** totalizaba 235.566 afiliados a la Seguridad Social, con una subida con relación a diciembre de 2021 de un

7,85%, y, por último, las actividades postales y de correo quedaban con 101.091 afiliaciones, un 2,92% más que un año antes.

## Paro y demandantes de empleo

Por otra parte, el sector logístico y de transporte ha terminado el ejercicio 2022 con un total de **77.057 parados**, un 10,09% menos que en diciembre de 2021.

**“ La logística y el transporte han terminado 2022 con un total de 77.057 parados, un 10,09% menos que en 2021. El sector tenía 121.892 demandantes de empleo a finales de año”.**

Por **segmentos de actividad**, se registra un comportamiento desigual durante el último mes de 2022.

De la cifra total de parados en el sector logístico y de transporte, según las últimas estadísticas oficiales, 41.157 parados corresponden al transporte terrestre, un 0,03% más que hace un mes, y 2.362 al transporte marítimo, un 3,51% mensual menos.

Además, **también** se han registrado 1.297 parados en el transporte aéreo, un 5,19% menos que en octubre, 17.948 en el almacenamiento y actividades anexas al transporte, un 2,04% menos que hace un mes, y 14.979

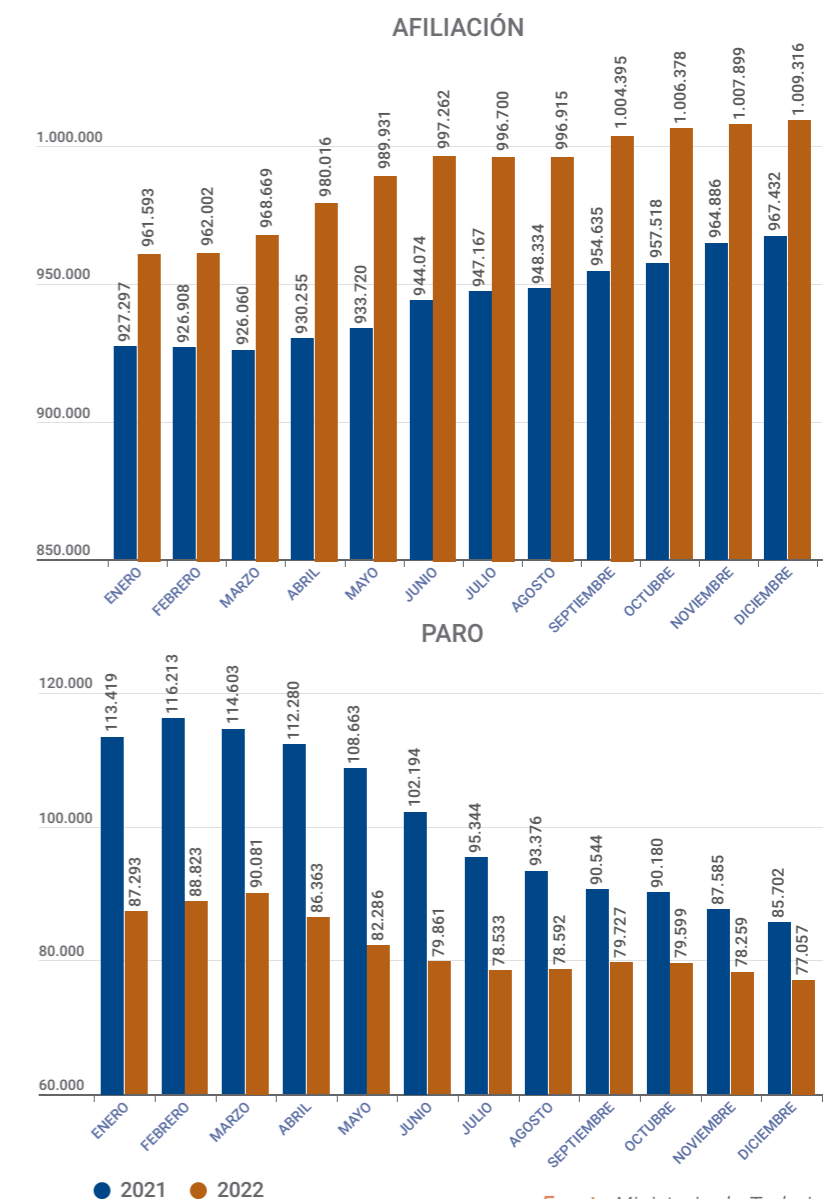
14.293 en actividades postales y de correo, un 4,58% mensual menos.

De igual modo, en diciembre del año pasado, el sector español de logística y transporte cuenta con **121.892 demandantes de empleo**, un 0,35% más que en el mismo mes de 2021.

**De ellos**, 64.941 pertenecen al transporte terrestre, un 1,71% mensual más, y 4.624 al transporte marítimo, un 0,08% menos que hace un mes.

**Por otra parte**, otros 3.598 demandantes de empleo pertenecen al transporte aéreo, un 4,1% menos que en noviembre, 28.794 al almacenamiento y actividades anexas al transporte, un 0,17% mensual más, y 20.497 19.935 a actividades postales y de correo, un 2,74% menos que hace un mes.

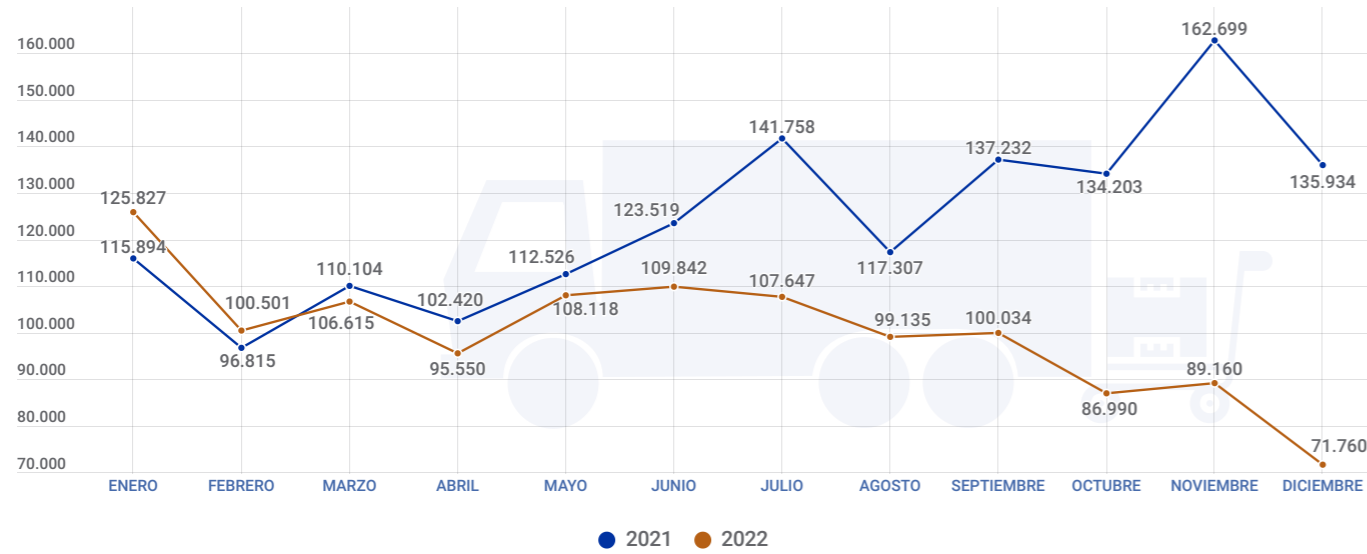
## AFILIACIÓN Y PARO A LA SEGURIDAD SOCIAL EN EL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



Fuente: Ministerio de Trabajo



## CONTRATACIONES EN EL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO



### Contratación laboral

Las tres variables presentan evoluciones positivas que **contrastan con la evolución de la contratación laboral** a lo largo del ejercicio.

En este sentido, a logística y el transporte han sumado en todo el pasado 2022 un total de **1.201.209 contratos de trabajo**. El registro es un 19,41% inferior al de 2021, ejercicio en el que se totalizaron 1.490.510 contratos laborales.

**“ Durante 2022 se han suscrito 1.201.209 contratos de trabajo en el sector logístico y de transporte, un 19,41% menos que en 2021 ”.**

De ese volumen anual, la mayor parte de los contratos corresponden al segmento de **almacenamiento y actividades anexas al transporte**, que suma un total de 545.145 en todo el año, un 45,38% del total del sector.

A continuación, el **transporte terrestre** totaliza 440.586 contratos de trabajo suscritos en 2022, con lo que llega a un 36,68% del total de la actividad logística y transporte el año pasado.

Así mismo, las **actividades postales y de correo** alcanzaron en 2022 un total de 184.094 contratos de trabajo, un 15,33% del total. Por último, el transporte aéreo consigue un 1,32% del total de contratos del transporte y almacenamiento en 2022, con un volumen anual de 15.966 y, finalmente, el transporte marítimo llega a 15.518 contratos de trabajo el pasado ejercicio, lo que supone un 1,29% del total del sector.

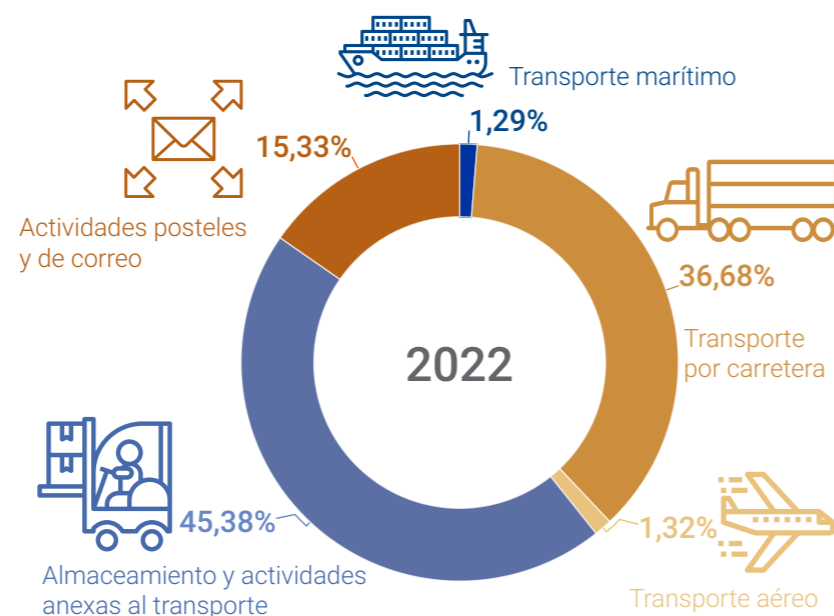
Por lo que respecta a la **evolución** de cada segmento en 2022 con respecto a 2021, la contratación de trabajadores se ha recortado en las principales áreas de actividad y solo ha crecido en los transportes marítimo y aéreo.

**En concreto**, el transporte terrestre ha recortado su número de contratos un 2,05% en 2022, mientras que el almacenamiento ha reducido la contratación un 30,33% y las actividades postales y de correo han hecho lo propio en un 21,57%.

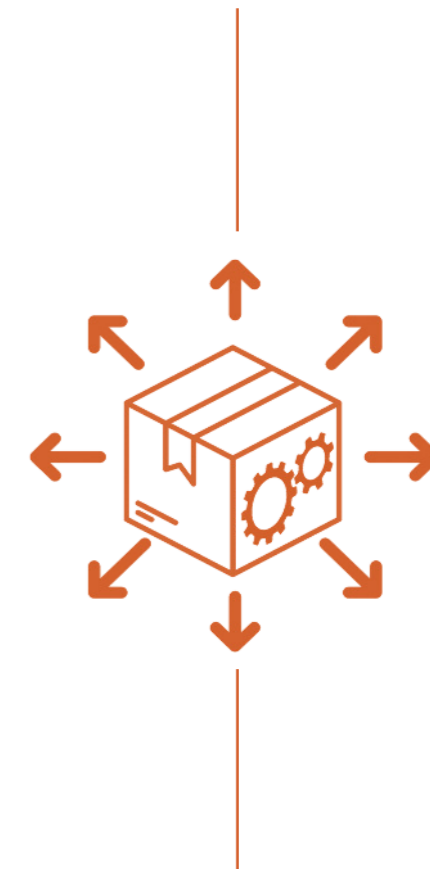
**Sin embargo**, en el transporte marítimo, la contratación se ha incrementado un 3,11% anual en 2022 y el transporte aéreo se ha disparado un 88,16%.

Todas estas cifras indican que el sector mantiene un buen nivel de empleo, aunque con contrataciones contenidas, debido especialmente a la **incertidumbre económica**.

## REPARTO DE LA CONTRATACIÓN LABORAL EN EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN 2022 POR SEGMENTOS



## tendencias en... LOGÍSTICA



La incertidumbre y la apuesta del sector logístico por la tecnología han abierto la puerta a la inversión, en un escenario en el que será necesario dotar a los empleados de las competencias necesarias para adaptarse a la creciente automatización de las instalaciones logísticas.



El sector logístico en 2022

## OTRA PRUEBA DE RESISTENCIA MÁS PARA LAS CADENAS DE SUMINISTRO

La pretensión de que 2022 iba a ser un año de cierta normalidad cayó a las primeras de cambio, con la invasión de Ucrania. En los últimos meses, el sector logístico ha mantenido un pujante nivel de actividad que se ha traducido en numerosos movimientos empresariales y en multitud de proyectos en diferentes segmentos.

Se iniciaba 2022 con cierta tendencia optimista tras un par de ejercicios en los que la crisis sanitaria ha trastocado de arriba a abajo muchas de las cadenas de suministro más alargadas y complejas.

Sin embargo, el inicio de la invasión rusa de Ucrania ha provocado un vuelco en las perspectivas que paulatinamente se han ido ensombreciendo a medida que los efectos del conflicto bélico han ido extendiéndose por todo el planeta, especialmente en los ámbitos de la energía y algunos de los alimentos más básicos, como los cereales.

Pese al turbio panorama económico, se han seguido produciendo importantes movimientos empresariales que indican a las claras el fuerte dinamismo que vive el sector a escala mundial, y el interés que despierta como elemento clave para que las empresas puedan alcanzar en tiempo y forma los mercados, especialmente en un contexto convulso como el actual.

### Nuevos pasos de integración

En este sentido, las grandes navieras han seguido dando pasos en diferentes frentes, desde el comercio electrónico al transporte terrestre, para apuntalar sus crecientes papeles como integradores logísticos.

De estos movimientos, el año pasado ha destacado la compra de Gefco por CMA-CGM para integrarlo en su rama logística Ceva, tras obtener el visto bueno de la Comisión Europea.

La crisis ha puesto a la cadena de suministro como una prioridad esencial para las empresas.

“Las navieras han seguido afinando su papel como integradores logísticos globales durante 2022, con diversas compras en varios segmentos de actividad logística”.

### Paro del transporte

Por si fuera poco la incertidumbre geoestratégica global, en España un paro del transporte de mercancías puso a las cadenas de suministro

del país contra las cuerdas. Inicialmente, la movilización tuvo un amplio seguimiento e impacto, aunque con el paso del tiempo fue diluyéndose, sobre todo cuando el Gobierno acordó adoptar algunas medidas con las que se ha intentado mejorar la situación en el sector del transporte de mercancías por carretera. Entre medias, los efectos fueron importantes.

La logística es una actividad cada vez más tecnificada.

“En 2022 ha regresado el canal físico y el comercio electrónico parece haber ralentizado el vertiginoso ritmo de crecimiento que había alcanzado durante la pandemia”.



Además, la misma organización convocante, Plataforma, intentó repetir la jugada y volvió a convocar un nuevo paro en noviembre que, sin embargo, no tuvo la repercusión, ni el seguimiento que alcanzó el de marzo.

### Gran consumo y plataformas de reparto

De igual manera, los primeros meses del pasado ejercicio también han visto cómo algunas de las principales empresas del gran consumo del país han abierto nuevas instalaciones logísticas. Así, por ejemplo, Carrefour y Dia han abierto sendas plataformas logísticas en el centro peninsular, mientras que Lidl ha hecho lo propio en Álava.

Además, la propia Dia ha anunciado que abrirá dos nuevas plataformas logísticas en Andalucía en la primera mitad 2024, que irán ubicadas en Antequera y Dos Hermanas con una superficie total de casi 112.000 m<sup>2</sup>. A su vez, Aldi ya tiene operativa su plataforma logística de Canarias.

Por otra parte, el modelo de las plataformas digitales de reparto parece haber entrado en crisis a finales de la primera mitad de 2022, según constatan diversos movimientos de repliegue.

Pese a todo, Delivery Hero ha culminado la compra de Glovo y se ha convertido en su accionista mayoritario, mientras que Getir estaría negociando la compra de Gorillas, con el fin de impulsar su presencia en algunos mercados europeos clave, como el de Alemania o el del Reino Unido. A su vez, Cabify ha puesto en marcha Cabify Logistics. Aunque esté mal, la cosa no para

### Movimientos empresariales

Así mismo, la logística ha tenido grandes



**movimientos empresariales** a lo largo del pasado 2022.

Por un lado, **XPO Logistics** ha culminado la segregación de su negocio en los Estados Unidos en dos empresas independientes, mientras que parece haber frenado la venta de su filial europea.

**Las plataformas de reparto viven momentos de cambio.**

**“ La logística busca ganar resiliencia y agilidad en un escenario de incremento de costes y de fuertes riesgos de rotura para las cadenas de suministro”.**

También en el continente europeo, Deutsche Bahn ha obtenido luz verde de las autoridades alemanas para vender **Schenker** en una operación aún por decidir y que se desarrollaría entre 2023 y 2024.

En España, **Ontime** prosigue con su política de adquisiciones y da un nuevo paso empresarial, tras realizar dos nuevas adquisiciones este verano, y pasar a ser sociedad anónima. De igual manera, en el ejercicio, el operador también se ha hecho con Enviaia, tras la compra de Acotral y también ha procedido a integrar totalmente a Transportes Gallastegui dentro de su estructura.

Además, también en España, **Logista** ha cerrado la compra de Transportes El Mosca. De igual modo, el transporte frigorífico ha vivido toda una serie de movimientos de gran calado el pasado 2022.

#### **Hacia cadenas de suministro más resilientes**

Todos estos movimientos reflejan fuertes cambios en un sector logístico que ha tenido un **papel estratégico** en los últimos tres años para la estrategia empresarial.

Durante el pasado 2022 ha evolucionado a pasos agigantados el segmento de **logística urbana**, sometido a los retos que suponen la digi-

talización y la transformación energética.

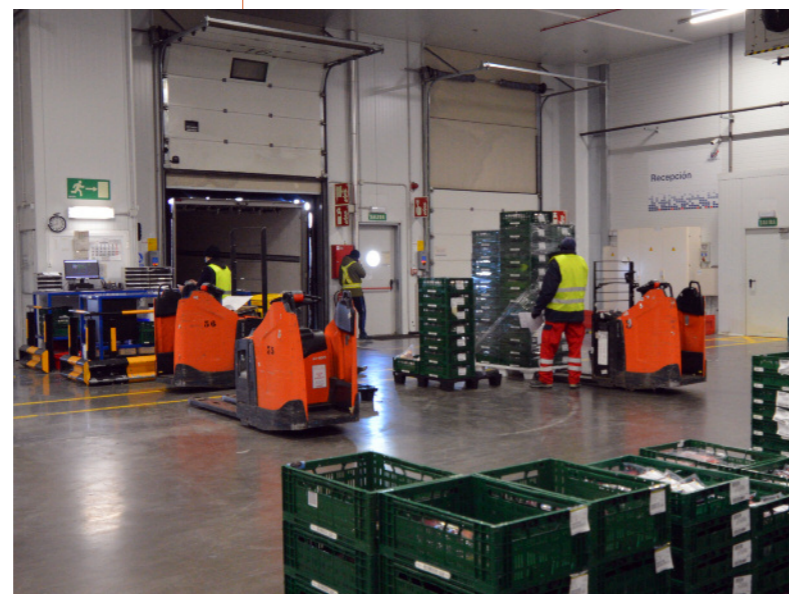
Al tiempo, la recuperación de la situación sanitaria también ha supuesto una **vuelta del canal físico**, especialmente con la llegada del verano y un cierto parón en el comercio electrónico.

Sin embargo, se ha mantenido el **riesgo de posibles roturas de las cadenas** como consecuencia de la incertidumbre geoestratégica global, mientras que se han disparado los precios de la energía, factor que, a su vez, también ha provocado un incremento de los precios de los servicios logísticos, especialmente de los de transporte.

En todo el pasado ejercicio, la gestión logística se ha volcado en conseguir **cadenas de suministro más resilientes y ágiles**, con capacidades para adaptarse a los sucesivos eventos que han ido alterando la economía global.

**La crisis sanitaria ha impulsado el crecimiento de los stocks.**

Todo ello se ha traducido en **tendencias** como el incremento de los stocks, la necesidad de asegurar capacidades de transporte o la relocalización. ●



# In-nova-ción

Interlocutor único, factura unificada, trazabilidad 360, contratación y seguimiento vía app. Pásate a **Boyacá Red** y disfruta de todas las ventajas del primer operador global que simplifica el transporte de la paquetería industria y palettería.

Globalize. Simplify.

**Boyacá**  
Red



“ Las empresas han aprendido que sus políticas de gestión de riesgos tienen que tener en cuenta eventos extraordinarios y, en consecuencia, articular medidas para actuar frente a ellos”.

pugna comercial que mantienen China y los Estados Unidos, con algunos episodios altisonantes de vez en cuando.

Ante este panorama, las empresas parecen haber aprendido que tienen que tener en cuenta en su **gestión de riesgos** eventos extraordinarios que realmente suceden, tal y como todos podemos atestiguar.

Ahora bien, en este contexto la cuestión parece girar en torno al **tamaño de los inventarios y el papel que juega el transporte**, sobre todo cuando la demanda es una incógnita de difícil solución.

Precisamente por esta incertidumbre, la agilidad parece un **valor al alza imbatible** para la gestión de la cadena de suministro durante los próximos meses.

Esta capacidad de respuesta **se articula** bien a través de una estructura logística dimensionada, por medio de herramientas que permitan tener una visión integral y a tiempo real de las cadenas de suministro, para detectar amenazas y riesgos potenciales, así como mediante políticas de diversificación con las que poder contar con alternativas ante posibles disrupciones.

#### ¿Dónde queda la sostenibilidad?

Con todas las circunstancias que han ido sucediendo la actividad económica en los tres últimos años, parece como si la sostenibilidad, factor de gran importancia hasta hace no

En este sentido, mientras que algunos hablan de recesión más o menos moderada, otros, más optimistas, ponen gran parte de sus maltrechas esperanzas en una **posible recuperación del ritmo económico** que había antes de la pandemia de cara a la segunda mitad del año.

Precisamente la evolución de la pandemia, principalmente en China, y la duración de la invasión rusa de Ucrania son **otras dos variables a tener muy en cuenta**, junto con la sorda

La incertidumbre permanecerá este 2023.



#### Tendencias de logística para 2023

## EN BUSCA DE UN DIFÍCIL EQUILIBRIO

La evolución económica de los próximos meses marcará la recuperación de unas cadenas de suministro que llevan tres años tensionadas. 2023 parece, a priori, un año de descompresión. De hecho ya se nota mayor fluidez, aunque las incertidumbres persisten, con la pandemia y la invasión rusa de Ucrania como elementos desestabilizadores.

La gestión logística y la economía global en general vive desde finales de 2019 **una época convulsa**, con diferentes eventos que han ido provocando cambios de gran calado.

Tras más de tres años de agitaciones, 2023 parece **un año de descompresión** a decir de muchos, aunque tampoco exento de fuertes incertidumbres. Incertidumbres que, al fin y a la postre, parecen haberse convertido en sino de estos tiempos convulsos.

De cara a este 2023, la cadena de suministro parece seguir por la **senda de la agilidad y la resiliencia** como mantras.

Sin embargo, las dudas sobre la evolución de la demanda y el quebradero de cabeza que supone la evolución de los precios de la energía y de las materias también son **variables que van a condicionar** el rumbo que decidan tomar muchas empresas.

“ Agilidad, resiliencia e incertidumbres son tres conceptos que parecen llamados a marcar la evolución de la gestión logística este 2023, al y como lo llevan haciendo desde finales de 2019 ”.

La sostenibilidad es un valor para las empresas logísticas.





mucho, parece haber ido **perdiendo posiciones** entre las prioridades de las empresas.

No es que se haya abandonado, pero en cierto modo **ha sido relegada**, a medida que la producción se ha convertido en una encarnizada batalla marcada por los precios, los costes y la inaplazable necesidad de hacer llegar los productos a los mercados.

Ahora bien, la sostenibilidad también es ya un **valor de mercado muy arraigado** y un elemento que ya forma parte esencial de la política empresarial de muchas compañías, por lo que seguirá jugando un papel importante, especialmente en el ámbito logístico, considerado un segmento con grandes posibilidades.

### Inflación

La inflación es otra de las grandes cuestiones que ha marcado gran parte de 2022 y que seguirá siendo uno de los principales factores a tener en cuenta este 2023, sin olvidar los efectos que tiene sobre la política monetaria de los principales bancos centrales del planeta que han iniciado una escalada paralela de los **tipos de interés oficiales** que encarece la financiación de las empresas y hace que se piensen las inversiones muy mucho.

Sin embargo, un reciente estudio de Capgemini asegura que en este contexto de dinero caro, las empresas parecen decididas a **mantener a toda costa las inversiones en sus cadenas de suministro**, y especialmente en nuevas tecnologías logísticas, con el fin de que sus estructuras estén adecuadamente afinadas para llegar a los mercados incluso en las peores condiciones.



**“ La menor demanda está haciendo que los flujos logísticos internacionales se descongestionen y estén más cerca de recuperar la normalidad”.**

### ¿El fin de las disrupciones?

Los últimos años también se han caracterizado por diversos eventos que han dificultado, cuando no impedido directamente, el **normal funcionamiento** de las cadenas de suministro, especialmente de aquellas más complejas y globalizadas.

Puertos congestionados, escasez de camiones y de personal de almacén, falta de es-

pacio de almacenamiento, alteraciones en los flujos de contenedores son solo algunos ejemplos de situaciones que poco a poco, lentamente, ya van pareciendo **cosa del pasado**.

A esta situación contribuye un **cierto parón de la demanda**.

En resumen, **en los últimos años**, la crisis sanitaria ha actuado de espoleta que ha mo-

Las empresas **mantendrán las inversiones en aogias logísticas.**

diicado el normal funcionamiento de algunos de los principales centros de producción del planeta. Al tiempo, la pandemia también ha activado el consumo ante posibles desabastecimientos. Esta combinación ha ido provocando que las cadenas hayan empezado a funcionar mal, mientras que el conseeuente desequilibrio entre oferta y demanda ha empujado los precios al alza. Para colmo, la crisis bélica del este de Europa ha acelerado la espiral inflacionista y ha provocado la intervención con los consiguientes incrementos de los tipos de interés.

Ahora, parece que estamos en una nueva fase, en la que unos consumidores empobrecidos por la inflación generan una menor demanda, con lo que **parece estar más cerca** el restablecimiento del equilibrio entre oferta y demanda .

De momento, los fletes internacionales parecen contenidos y los flujos recuperados una vez **se ha resuelto gran parte de la congestión portuaria** acumulada estos tres últimos años.

Así pues, queda todo pendiente de que las cosas vuelvan lentamente a su cauce, sin más sobresaltos. **En definitiva**, seguimos con las mismas incógnitas un año más. ●

La adecuación de inventario a las necesidades será de gran importancia.



**mountpark**

## NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA DISPONIBLE EN ILLESCAS

Mountpark Illescas IV tiene 36.500 m<sup>2</sup> de espacio logístico y cuenta con los más altos estándares de calidad.

**DISPONIBLE EN ABRIL DE 2023**

Guillermo García-Almuzara  
Director de Desarrollo - Iberia  
(+34) 630 011 107  
ggalmuzara@mountpark.com

**mountpark illescas IV**





Nueva solución logística integral

# BOYACÁ RED, VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE UNA LOGÍSTICA INTEGRAL DE CALIDAD

Boyacá apuesta por convertirse en un operador logístico integral que ofrece servicios de calidad apoyándose en las nuevas tecnologías. Para conseguirlo ha puesto en marcha Boyacá Red, una nueva solución logística colaborativa única en España.

Para Boyacá, el tiempo de las empresas altamente especializadas está dando paso a un momento en el que emergen **operadores logísticos integrales**, capaces de aportar soluciones globales para la cadena de suministro a partir de valores como la colaboración y la transparencia.

En este contexto, la compañía ha puesto en marcha **Boyacá Red**, una solución logística integral con la que busca generar valor a través de la transparencia y un uso intensivo de las nuevas tecnologías, dentro de un contexto en el que la operativa logística gana complejidad y tecnificación a medida que se convierte en uno de los aspectos más importantes para la competitividad empresarial.

La iniciativa propone un **modelo colaborativo y transparente**, junto con un proceso de continua mejora tecnológica, dirigido a aportar un valor diferencial que en la actualidad no

existe en otros modelos de operadores de transporte en España.

De esta manera, Boyacá Red permite simplificar las operaciones de transporte por medio de una propuesta integral de servicios apoyada en una **red logística de experiencia contrastada**.

Esta solución integral ofrece una gran **versatilidad** que permite enviar desde un sobre hasta mercancía paletizada, pasando por envíos de paquetería en bultos sueltos, con soluciones personalizadas que combinan la especialización con un servicio global dirigido a cubrir la cadena de suministro **de extremo a extremo**.

Con esta iniciativa, el grupo empresarial acerca al transporte de paquetería industrial o comercial los estándares de visibilidad y de calidad de servicio que ya existen desde hace tiempo en la logística de última milla.

## El punto de partida, 2023

A partir de este punto, **Boyacá Red se ha puesto en marcha en 2023** con el objetivo de lograr la estabilidad necesaria para convertirse en una red referente en el mercado ibérico, tras dos años de preparativos para contar con los cimientos y recursos adecuados para un funcionamiento eficiente del proyecto.

De cara a 2024, Boyacá Red se centrará en su consolidación y en dar sus **primeros pasos hacia la internacionalización**, con la vista puesta en impulsar las capacidades de su red para transporte terrestre, marítimo y aéreo a nivel global.

Para conseguir estas metas, Boyacá Red **se apoya en toda una serie de colaboradores** que le permiten aportar la flexibilidad que requiere la gestión logística integral, con la misión de ser capaces de cubrir cualquier necesidad logística con eficiencia y flexibilidad.

De igual manera, **las nuevas tecnologías también juegan un papel destacado** en una iniciativa que pretende adaptarse como un guante a las necesidades logísticas de cada cliente, en un contexto en el que la cadena de suministro se está convirtiendo en un sector cada vez más tecnificado y en el que el dato juega un papel fundamental para la competitividad de cualquier empresa.

## El apoyo de una red de calidad y de la tecnología

En este sentido, Boyacá Red busca maximizar la calidad del servicio con una red externa compuesta por colaboradores seleccionados, sobre la base de que **el conocimiento del mercado local y la cercanía** es clave en la aportación de valor al cliente.

A su vez, Boyacá Red realiza inversiones en equipos, tanto humanos como tecnológicos, dedicados exclusivamente a que sus delegaciones, empresas de transporte y colaboradores, consigan aumentar sus ventas.

De este modo, Boyacá Red ofrece un servicio completo, integral, colaborativo y sostenible a partir de un **modelo único apoyado por las nuevas tecnologías**.

**“ Boyacá Red es una solución logística integral centrada en la transparencia a través de la visibilidad.”**

A través de la innovación tecnológica, Boyacá Red está en disposición de adaptar los procesos con agilidad para aportar soluciones que mejore la calidad, la transparencia y la generación de valor en la cadena de suministro desde un punto de vista integral.



Rubén Rodríguez,  
director de  
Boyacá Red

De igual manera, las nuevas tecnologías permiten moldear los requerimientos existentes a nivel de servicio para adaptarlos al escenario de fuerte incertidumbre que se vive hoy en día en cualquier actividad empresarial.

Para ello, la flexibilidad del modelo colaborativo, así como de recursos variables y externalizados de Boyacá Red aporta un modelo, que, conjugado con la combinación de los medios en una **intermodalidad eficiente**, hace posible la puesta a disposición de recursos variables primero y adaptables después, a cualquier cadena de suministro.

**“ Boyacá Red se apoya en una red de colaboradores seleccionados para ofrecer un servicio integral con vocación local”.**

Por otra parte, desde el punto de vista tecnológico, **Boyacá Red nace con el apoyo de compañías de referencia**, tanto en software como en hardware. A través de la calidad en el desarrollo tecnológico, la red está en condiciones de ofrecer las mejores soluciones de trazabilidad, para aportar el mayor grado de visibilidad que permita gestionar la operativa logística con el mayor volumen posible de datos para adaptarla a las necesidades concretas de cada cliente.

Boyacá, **fundada en 1974**, es una empresa líder en transporte y distribución que dispone de más de 60 almacenes, ocho de ellos hub, de más de 125.000 m2 de superficie total, con presencia en toda la península ibérica.

El operador cuenta con una plantilla compuesta por más de 900 empleados y 1.700 colaboradores. Compromiso, flexibilidad, fiabilidad y excelencia son los valores que articulan la actividad diaria de la compañía. ●



Otro año de fusiones y adquisiciones

# TERRENO ABONADO PARA LOS MOVIMIENTOS EMPRESARIALES

La incertidumbre y la apuesta del sector logístico por la tecnología abren la vía a la inversión y para que se multipliquen las operaciones de fusiones y adquisiciones entre diferentes actores, mientras la actividad logística evoluciona para adaptarse a un entorno con agilidad y resiliencia.

Los momentos de crisis suelen esconder oportunidades de crecimiento para aquellos que están en disposición de poder aprovecharlas.

En los últimos años, el sector logístico y de transporte viene protagonizando importantes movimientos, con operaciones que, a priori, parecerían un tanto forzadas, pero que tienen cierto sentido si se observa a la cadena de suministro en su conjunto y con la mirada tendida hacia un sector más tecnológico y colaborativo, integrado y con un mayor peso en las estrategias empresariales.

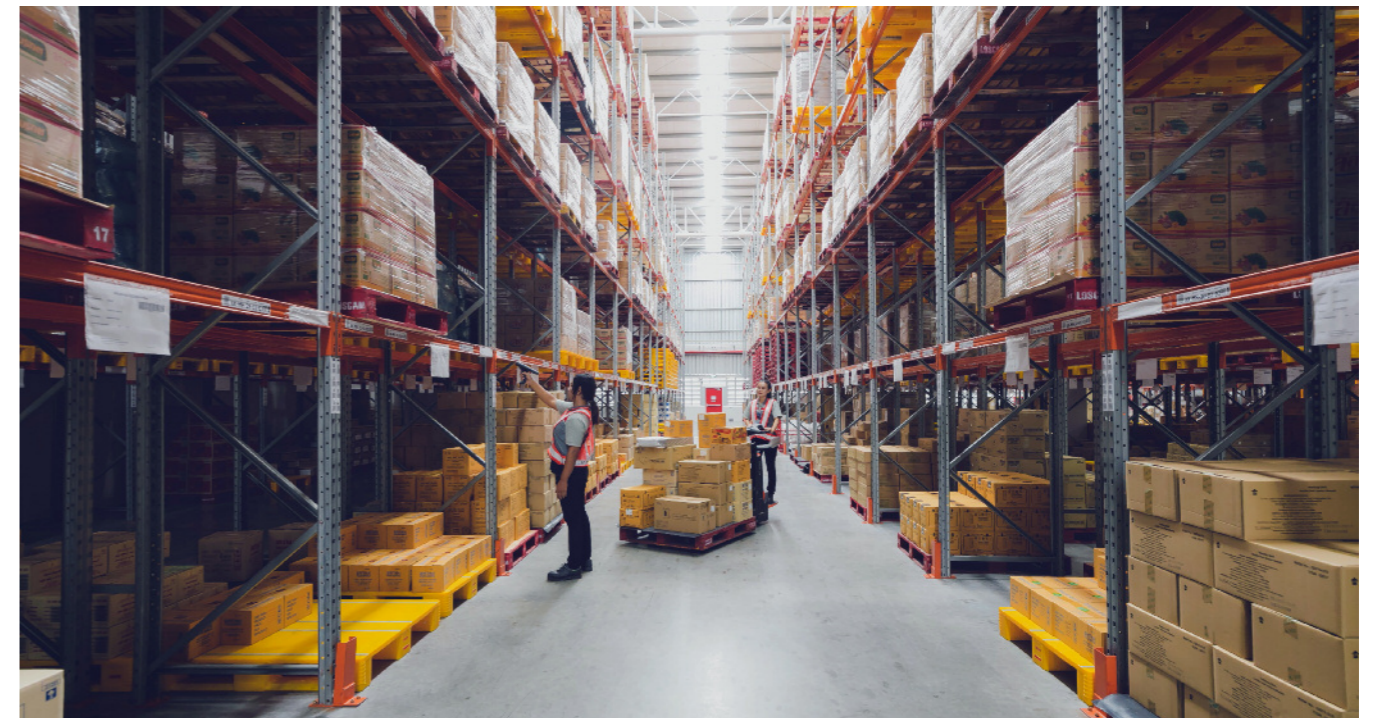
En los últimos años, el impulso del comercio electrónico y las presiones que han ido provocando disrupciones en las cadenas de suministro de manera sucesiva han despertado el interés de los inversores por el sector logístico y de transporte.

De manera particular, también la escasez de oferta de transporte por carretera ha impulsado el interés por las empresas de este sector en Europa y, de manera especial, en España.

“Los inversores tienen fresco en la memoria cómo ha afectado la situación de los últimos años al sector logístico y el papel que ha tenido para mantener la actividad empresarial”.

En el sector logístico se viven procesos de integración.

Sin embargo, parece que la estabilización de las cadenas de suministro que se ha ido fraguando durante todo el ejercicio, y especialmente en la segunda mitad de 2022, ha contribuido a que se haya cotenido la fiebre



En los últimos años se ha detectado falta de capacidad de almacenamiento.

tativas altas en un sector que se ha convertido en esencial.

Pese a ello existen diferencias entre los motivos que impulsan el apetito inversor en función de cada segmento de actividad.

Así, por ejemplo, en el sector logístico, es cada vez más importante el factor tecnológico, mientras que la gestión de la cadena de suministro se ha convertido en un elemento fundamental de la actividad empresarial.

En este sentido, la inestabilidad de las cadenas, el incremento de los costes logísticos y el mantenimiento de la demanda, a medida que las previsiones económicas apuntan un menor riesgo de recesión, son factores que pueden mantener el interés en empresas del sector logístico.

“Los movimientos de compras y fusiones no son solo cosa de los inversores, sino que empresas dentro del propio sector apuestan por crecer dentro de su segmento o por afrontar procesos de crecimiento en otras áreas”.

Al tiempo, en el transporte marítimo sí que se está notando descensos en la demanda, así como movimientos que apuntan a una posible guerra de precios, especialmente en el segmento de contenedores.

En este ámbito es especialmente importante las inversiones en infraestructura, con los Estados Unidos al frente tras sufrir con fuerza diversas disrupciones tanto en su fachada oeste, como en la este.

que se venía detectando en los 24 meses anteriores, especialmente desde que la pandemia y las políticas internacionales de aislamiento han ido impactando en la gestión logística.

Así pues, podría darse el caso de que algunos de los actores dentro del sector que han visto crecer sus ingresos durante los últimos años aprovechen ahora el impasse y la liquidez obtenida para crecer verticalmente, como puede ser el caso de las navieras, inmersas ya desde hace tiempo en importantes movimientos fuera de su ámbito de actividad para convertirse en integradores logísticos con capacidades que se extienden a toda la cadena de suministro global.

De igual manera, los inversores de fuera del sector también siguen observando algunas de las dinámicas que están impulsando su transformación, como el empuje del comercio electrónico o las sinergias que abren de par en par las nuevas tecnologías para un sector con un componente tecnológico cada vez más acentuado.

De igual modo, la reorganización de flujos que se está produciendo, tanto en términos de relocalización, como de búsqueda de nuevas ubicaciones en el sector industrial, también despierta el apetito inversor para el sector logístico y de transporte, que habrá de reorganizarse también para poder atender a cadenas de suministro más globalizadas y dispersas, con proveedores diversificados y una mayor atención a la gestión del riesgo, entre otros aspectos.

## Panorama por sectores

Así pues, parece que el interés se mantiene en un contexto de incertidumbre con las espec-





Por otra parte, en el **transporte de mercancías por carretera** parece que la necesidad de contar con capacidad de transporte es uno de los elementos más importantes en la evolución del segmento en los últimos tiempos.

De igual manera, en un **mercado atomizado**, el impacto de la difícil situación económica puede impulsar movimientos de concentración.

#### Incertidumbre y el papel de la logística

En todo caso, la incertidumbre puede actuar como **acelerador de los procesos de fusiones y adquisiciones** en gran parte de los segmentos de la actividad logística.

Los operadores económicos tienen frescos los **impactos que han sufrido** las cadenas de suministro en los últimos años y que se han traducido en falta de capacidad de transporte, escasez de personal o ausencia de espacio para almacenamiento.

**“La incertidumbre económica y la creciente tecnificación de la gestión logística actúan como acicates de la inversión en un sector que evoluciona a pasos agigantados”.**

Así mismo, la pandemia también ha provocado un **cambio en la perspectiva** que se tenía de la logística dentro de cualquier actividad empresarial.

En este sentido, se ha pasado de ser considerado un centro de coste y una palanca para

La pandemia ha trastornado los flujos marítimos.

Durante la crisis sanitaria ha faltado capacidad de transporte.



reducir costes a ver a la gestión logística como un **factor fundamental** para hacer llegar a los mercados los productos en tiempo y forma, así como para recibir materias primas y bienes intermedios para su transformación final.

En esta misma línea, **la tecnología** también está acelerando este cambio de mentalidad y, a medida que la actividad logística se automatiza y se tecnifica, surgen oportunidades para generar valor, lo que despierta el interés por las empresas del sector.

En definitiva, parece que las dinámicas que mueven al sector logístico **se mantendrán** este 2023 con la incertidumbre dominando el panorama.

En este contexto, también **se mantendrá el interés inversor** a la espera de ver cómo evoluciona el sector logístico hacia una actividad más tecnológica y compleja. ●

# VIA

## ¡LÍDER EN AUTOPISTAS FERROVIARIAS!



## ¡NUEVO SERVICIO! SÈTE – PARÍS VALENTON

Tu primer paso a la multimodalidad



RAIL LOGISTICS EUROPE

www.via.com



Optimización de las operaciones

# TECNOLOGÍA PARA TRANSFORMAR LOS ALMACENES LOGÍSTICOS

El Internet de las Cosas, la robótica, el Big Data o la Inteligencia Artificial transformarán unos almacenes en los que será necesario dotar a los empleados de las competencias necesarias para adaptarse a la automatización.

**E**l sector intralógico está evolucionando a pasos agigantados gracias a tecnologías como el Internet de las Cosas, la robótica, el Big Data o la Inteligencia Artificial, que están contribuyendo a facilitar y agilizar el trabajo en los almacenes.

Según las cifras que maneja Zetes, las elevadas cifras del comercio electrónico y las grandes expectativas de los clientes suponen un reto para unas plantillas ya de por sí sobreesaturadas. Por ello, invertir en la automatización colaborativa es imprescindible para optimizar los flujos de trabajo, la productividad y el espacio del almacén.

Los robots móviles autónomos, por ejemplo, se utilizarán en más de 53.000 almacenes de Europa en 2025. Además, se están popularizando los servicios de alquiler de estos dispositivos, lo que beneficia a los almacenes tanto desde el punto de vista financiero como operativo.

Estas soluciones, explican desde Zebra Technologies, pueden implantarse en cuestión de horas y automatizar distintos elementos de la cadena de producción en apenas unos días.

No hay que olvidar tampoco los robots colaborativos, que permiten liberar a los humanos de tareas monótonas y físicamente exigentes.

En los próximos años será más habitual ver cómo las personas trabajan mano a mano con estos robots, conocidos como 'cobots'.

Por otro lado, sigue avanzando la tecnología de carretillas elevadoras sin conductor, que realizan todo tipo de tareas, incluyendo la carga y descarga de vehículos, o la colocación y recuperación de palets en estanterías.

**“La Inteligencia Artificial puede utilizarse para simplificar los procesos de clasificación, así como anticipar interrupciones dentro de la cadena de suministro”.**

Además del ahorro en costes de mano de obra, contribuyen a reducir los daños a la mercancía, a las estanterías y a las carretillas, obteniendo una mayor precisión en el picking y un uso más eficiente del espacio de almacenamiento, dicen en VisionNav, cuya tecnología está disponible en toda Europa.

## El Big Data y la Inteligencia Artificial

En lo que se refiere al 'Big Data', la extracción y posterior análisis de los datos del almacén resulta imprescindible para poder tomar decisiones basadas en la información, mientras que el Internet de las Cosas favorece la interconexión entre los diferentes niveles de la cadena logística.

Un estudio del Observatorio Nacional de Tecnología y Sociedad indica que un 24,6% de las empresas de transporte y almacenamiento del país emplean en su operativa diaria tecnologías de Big Data, pero solo un 9,1% han adoptado la inteligencia artificial. Según la International Data Corporation, no obstante, esta tecnología crecerá un 27% al año a nivel mundial hasta 2025.

Puede utilizarse, dicen desde Packlink, para simplificar los procesos de clasificación y control dentro de los almacenes, así como anticipar interrupciones en la cadena de suministro, así como las tendencias de compra.

## Proteger y cuidar al operario

Otro término que empieza a ganar terreno en el sector es la gamificación, que Manhattan Associates define como el uso de dispositivos tecnológicos táctiles y dinámicos, que permiten



Es necesario invertir en la automatización colaborativa.

que el flujo diario de trabajo quede unificado y funcione sin fisuras.

**“La combinación de los trabajadores con la última tecnología parece ser la mejor apuesta para optimizar las operaciones de almacén”.**

Este sistema no pretende sustituir la interacción entre supervisor y trabajador, sino que trata de ayudar a los supervisores a proporcionar comentarios útiles a los empleados, que al encontrarse con retos de rendimiento y producción o recompensas por logros, como puntos que pueden canjear por premios en un 'marketplace', se sentirán más motivados.

En este sentido, el sector logístico necesitará en los próximos de un capital humano al-

tamente cualificado y que sea capaz de adaptarse a cualquier escenario, por lo que su conexión con la tecnología será imprescindible para poder exprimir al máximo todo el potencial de las instalaciones.

Es importante, por ello, dotar a los trabajadores de las competencias necesarias para prosperar en la era de la automatización, y adaptar los planes de formación en esta línea.

A pesar de que continúan las dudas sobre si la automatización contribuirá a la larga a la pérdida de puestos de trabajo en el sector, por el momento la combinación de los trabajadores con la tecnología parece ser la mejor apuesta para optimizar las operaciones de almacén, pudiendo ayudar a agilizar la preparación de pedidos, reducir errores y mejorar la visibilidad del inventario.●



Empleo en la logística

# LA CONTRATACIÓN DE CARRETIILLEROS HA CAÍDO EN 2022

Durante el año pasado, la contratación de carretilleros se ha desplomado. Además, los contratos temporales han sido la norma. En 2022 también se ha reducido el número de operarios de carretillas parados.

En todo el año pasado se ha desplomado la contratación de carretilleros, con lo que evolución en el empleo de esta categoría profesional vuelve a la tendencia descendente que tuvo en 2019 y 2020, tras el impulso de 2021.

En concreto, el volumen total de contrataciones laborales para carretilleros suma **69.603** el pasado ejercicio, un 30,42% menos que un año antes.

Entre el colectivo de los carretilleros, la contratación temporal ha sido la norma a lo largo de 2022.

A lo largo del año, tras un buen comienzo de 2022, la contratación se ha ido reduciendo, salvo en el periodo estival. **Ni siquiera la temporada de fin de año** parece haber incrementado la demanda de carretilleros.

Además, entre este colectivo la **contratación temporal** ha sido la norma, ya que 58.245 de esos contratos han sido de este tipo, un 83,68% del total anual, mientras que los 11.358 restantes han sido indefinidos.

Así mismo, 59.008 contratos para operarios de carretillas se suscribieron para **jornada completa** y 5.624 para jornadas parciales.

Por otro lado, **los jóvenes** son los que más contratos han acumulado en 2022 con un 28,8% del total. Tras ellos, los mayores de 45 años de edad copan un 25,22% del total de contratos para carretilleros del año pasado.

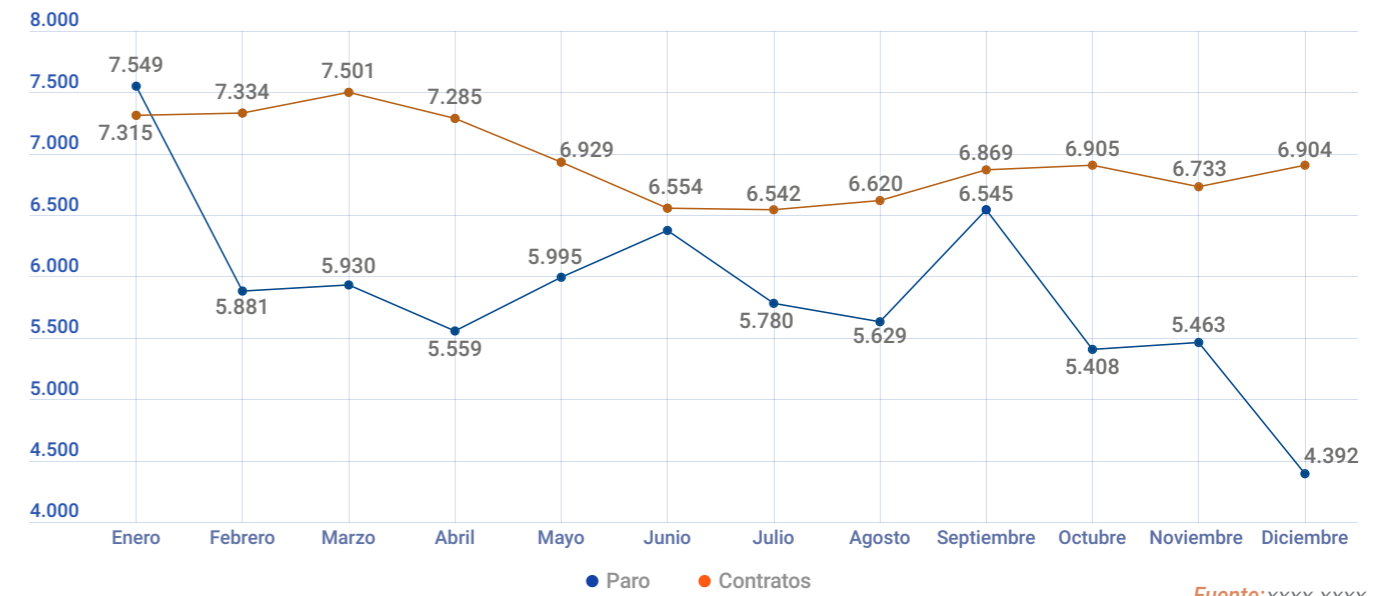
A su vez, los **ciudadanos extranjeros** totalizan un 17,13% del total de contrataciones de la categoría el año pasado, mientras que las mujeres se quedan un 8,81%, con un total por tanto de 6.134 contratos.

Por provincias, Barcelona es la que mayor número de contratos de trabajo para operarios de carretillas han sumado el año pasado con 12.150, un 32,32% menos que en 2021.

A continuación, Madrid alcanzó los 5.897, un 30,55% anual menos, y Valencia cuenta 5.570, un 26,71% menos que un año antes.



## CONTRATACION Y PARO DE CARRETIILLEROS EN 2022



Por detrás, **Guadalajara** llega a 4.957, un 44,52% menos que en 2021, Navarra totaliza 4.365, con un descenso anual de un 19,44%, y Zaragoza queda con 4.321, un 18,29% menos que en 2021.

La **tasa de movilidad** entre comunidades autónomas en este colectivo de personal de almacén ha quedado al final del año pasado en un 7,64%, porcentaje que es un 8,78% superior al de 2021.

Las autonomías que más carretilleros han demandado procedentes de otras regiones durante el pasado 2022 han sido **la Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha y Cataluña**.

A la vez, precisamente son Madrid y Castilla-La Mancha las regiones de las que más carretilleros han salido **hacia otras zonas del país**, lo que demuestra la estrecha relación existente entre estas dos comunidades limítrofes, especialmente entre Madrid, Guadalajara, especialmente el corredor del Henares, y Toledo, con las localidades de Illescas y Seseña, que conforman un importante polo de instalaciones logísticas en el centro peninsular.

### Paro a la baja

Al mismo tiempo, las estadísticas oficiales también contabilizan **11.517 demandantes de empleo** como carretillero con fecha de 31 de diciembre de 2022, de los cuales 6.904 son parados, un 5,72% menos que un año antes.

Este retroceso incide en la **misma tendencia de 2021**, tras el repunte de 2020 que rompió una racha de cinco años seguidos a la baja.

A lo largo del ejercicio, tras un primer trimestre con tendencia al alza, el número de demandantes ha caído con fuerza hasta el verano, para después virar al alza, salvo una

**caída puntual en noviembre** para las contrataciones de la temporada alta de fin de año.

Entre los demandantes de empleo como operario de carretillas del año pasado, **un 63,15% tenía más de 45 años de edad** y un 37,04% eran demandantes de larga duración, es decir, con más de un año, de tal modo que sumaban 2.557 en total.

Así mismo, por otro lado, un 10,54% de los demandantes de empleo como carretilleros en 2022 eran **ciudadanos foráneos** y un 8,55% eran jóvenes. Además, un 5,16% eran mujeres.

**“ En 2022 se han suscrito 69.602 contratos de trabajo para carretilleros, contabilizando a final de año 11.517 demandantes de empleo en esta categoría”.**

Por provincias, Barcelona, con 1.073, ha sido la que más carretilleros tenía parados a finales de 2022, un 3,77% anual menos.

Además, Valencia tenía 719 carretilleros parados, un 9,45% menos que en 2021, mientras que Madrid contaba con 679, un 14,81% anual menos.

Finalmente, Zaragoza contabilizaba 366 operarios de carretillas parados a finales de diciembre de 2022, un 4,69% menos que un año antes.

En definitiva, el empleo **se ha deteriorado** entre los carretilleros durante 2022, como demuestra la caída de la cifra de contratación y el alto índice de contratación temporal.

A su vez, la caída en el paro entre el colectivo se debe en gran parte a una **reducción de los demandantes de empleo** para esta categoría, principalmente por personas que han preferido buscar trabajo en otros segmentos. ●

# Eficiencia, sostenibilidad y tecnología: Ingredientes principales de la inmologística

Pandemia, crisis, guerra, inflación... son conceptos que se repiten una y otra vez y ya forman parte de nuestro vocabulario. Actualmente resulta casi imposible hacer análisis y previsiones sin hablar de estos escenarios.

En el sector inmologístico no hemos sido ajenos a esta situación, pero como toda la cadena logística, hemos sabido hacer frente a las adversidades y reafirmarnos como una de las actividades más resilientes del tejido económico. Ahora, en 2023, pese a haber dejado atrás los efectos de la pandemia y haber cerrado un 2022 con un crecimiento estable en la actividad inmologística, debemos seguir afrontando las continuas y exigentes demandas de nuestros clientes en un contexto ligeramente adverso.

En Mountpark llevamos varios años canalizando la demanda logística en ubicaciones de primer nivel como Illescas, como por ejemplo la finalización y entrega el año pasado de Mountpark Illescas III y el desarrollo actual de Mountpark Illescas IV, un proyecto de dos edificios logísticos que suman más de 45.000 metros cuadrados.

Mountpark tiene un firme compromiso en seguir ofreciendo activos sostenibles, eficientes y de última generación que creen valor añadido a nuestros clientes.

Respecto al ESG, estamos viviendo un momento de transición donde la cuestión medioambiental, social y la gobernanza ganan relevancia día tras día. En ese sentido, creemos que es esencial reducir de forma progresiva la huella de carbono de nuestros edificios, contribuir en el entorno social que nos rodea y garantizar que las políticas se cumplan año tras año. Esta es precisamente la estrategia que seguimos en Mountpark para que, tanto la construcción de nuestros



**LEANDRO GREBLO**

Director General de Mountpark Iberia

edificios como la actividad que nuestros clientes desarrollan en ellos, tengan la menor huella posible.

Eficiencia es otro elemento esencial en los tiempos actuales. Para Mountpark, la mejora de la eficiencia de nuestros clientes a través de nuestros activos es primordial.

Junto con los dos ingredientes anteriores, la tecnología tiene un papel fundamental, puesto que ya no se entiende ningún tipo de actividad sin una pantalla. El sector está acompañando su evolución hacia el futuro más próximo con soluciones digitales que abogan por optimizar la operativa. En este sentido, en Mountpark ofrecemos desde hace años la gestión digitalizada de los edificios a través de un eficiente sistema de códigos QR distribuidos por todos los edificios para que nuestros clientes puedan controlar el estado de los almacenes en apenas segundos desde sus móviles.

**“ Ahora, en 2023, pese a haber dejado atrás los efectos de la pandemia y haber cerrado un 2022 con un crecimiento estable en la actividad inmologística, debemos seguir afrontando las continuas y exigentes demandas de nuestros clientes en un contexto ligeramente adverso**

Al final, se trata de un todo entrelazado donde cualquier pieza es clave en el escenario, ya que sin innovación no hay tecnología, sin tecnología no hay sostenibilidad, y sin el conjunto de estos elementos no hay actividad eficiente. Y, sobre todo, se trata de poner siempre a nuestra comunidad en el centro, es decir, cuidar del entorno y del bienestar de las personas.

## tendencias en... INMOLOGÍSTICA



Tras un 2022 con un nuevo récord en el sector inmologístico, las expectativas son buenas en 2023, en lo que se refiere a la inversión, aunque se prevé un descenso de la contratación, ligado a la escasez de producto de calidad.



Inversión de 2.300 millones

# NUEVO AÑO DE RÉCORD EN EL SECTOR INMOLOGÍSTICO

La demanda se ha mantenido muy dinámica en el sector inmoelogístico en el año 2022, a pesar de que la subida de tipos de interés y las perspectivas macroeconómicas han podido dilatar algunas de las negociaciones.

El sector inmoelogístico ha registrado un volumen de inversión en España de 2.300 millones de euros en 2022, lo que supone la cifra más elevada de inversión de los últimos diez años, según las cifras de CBRE. Si se compara con el año anterior, que ya supuso un récord, la inversión ha crecido un 7%.

La demanda continúa siendo muy dinámica, a pesar de que la subida de tipos de interés y las perspectivas macroeconómicas están afectando al mercado de inversión, dilatando algunas negociaciones.

En este sentido, no ha sido un año de muchas operaciones de portfolios, pero los tres más destacados han supuesto el 40% de la inversión total. En concreto, merece la pena mencionar la venta del portfolio europeo de Crossbay a Prologis por 1.585 millones.

## Zona Centro

La zona centro acapara el mayor volumen de inversión, con 960 millones, seguida de Cataluña, con 662 millones, mientras el resto de regiones suman 713 millones, destacando Valencia con casi la mitad de esta cantidad.

En concreto, la zona centro ha registrado una absorción de espacios logísticos de 1.232.000 m<sup>2</sup>, un 18,8% más que el año anterior, que ya registró la cifra más alta de la historia hasta ese momento, siendo un 85% contratación neta.

La tasa de desocupación, actualmente en un 6,76%, se ha reducido en un mercado en el que el parque total se ha incrementado en 700.000 m<sup>2</sup> en los últimos doce meses. De esta superficie, el 68% se encuentra en el ámbito nacional, más de la mitad en el eje A-2.

Cabe apuntar que a pesar de los costes de construcción, no se han paralizado los proyectos de nuevas naves y existen 998.000 m<sup>2</sup> en construcción, cuya entrega está prevista en los próximos años, con un 58% disponible.

Además, la elevada actividad ha provocado que la renta prime creciera un 8,7% en 2022, hasta los 6,25 euros/m<sup>2</sup>/mes.

Por otro lado, Aena aprobó en diciembre la adjudicación del primer área de desarrollo logístico de la futura Ciudad Aeroportuaria Adolfo Suárez Madrid-Barajas a P3 Group, tras la renuncia por parte de Segro, y después de que no se llegase a un acuerdo con Logisor.

Sin embargo, el incremento de los costes y el encarecimiento de la financiación, está generando grandes dificultades para que salga adelante el proyecto, y P3 logistic Parks ha dado finalmente un paso atrás.

## Cataluña, Valencia y otras zonas

Por su parte, en Cataluña, la contratación logística asciende a 815.000 m<sup>2</sup> en 2022, de los que el 76% corresponden a contratación neta.

El dato está por debajo del de 2021, pero por encima de la media histórica.

La disponibilidad se ha situado en un 3,83% a cierre de un año en el que se han incorporado al mercado 260.000 m<sup>2</sup>, el 66% en proyectos especulativos.

Respecto a rentas, la escasez de oferta y la elevada demanda las han llevado hasta los 7,75 euros/m<sup>2</sup>/mes, un 3% más que el año anterior.

**7%** crecimiento de la inversión en el sector inmoelogístico en 2022, según CBRE.

Además, de cara al año 2023, existen 449.000 m en construcción, estando aún el 79% disponible. La mayoría de los proyectos, por cierto, se han levantado a riesgo.

Valencia, el tercer núcleo logístico del país, mantiene una elevada demanda, según explican desde CBRE, con más de 448.000 m<sup>2</sup> en 2022,

Se ha registrado la mayor cifra de inversión de los últimos diez años.

**3,83%** tasa de disponibilidad en Cataluña a finales del año 2022.

y un stock disponible del 3,70%. La renta prime ha repuntado hasta los 4,75 euros/m<sup>2</sup>/mes.

Asimismo, según el estudio de las tipologías de inmuebles del stock logístico que ha elaborado Triangle Real Estate, los activos actuales que lo componen en un 42% son inmuebles con una superficie inferior a los 10.000 m<sup>2</sup>, y únicamente el 13% del parque son plataformas logísticas de gran formato superiores a 30.000 m<sup>2</sup>.

No obstante, gracias a la creación de suelo en municipios como Cheste o Sagunto con un diseño de parcelas de mayores dimensiones, la superficie de inmuebles de gran formato se ha incrementado en los últimos años.

Por su parte, Zaragoza ha registrado más de 150.000 m<sup>2</sup>, destacando una operación de Inditex de más de 60.000 m<sup>2</sup>. Su tasa de disponibilidad se encuentra en el 1,7%.

En Sevilla, se ha duplicado la cifra del ejercicio anterior, con 125.000 m<sup>2</sup>, destacando el alquiler a Heineken de 24.000 en el Polígono Industrial La Isla, y la renta prime ha llegado a los 5,40 euros/m<sup>2</sup>/mes.

Mientras, en Málaga se han registrado 33.000 m, un 7% más que en 2021, y la entrega de la plataforma logística de Fahala ha elevado la disponibilidad al 10,8%.

En Bilbao, la contratación ha llegado a 14.000, habiéndose registrado un muy buen ritmo de venta, según CBRE.

Por último, cabe apuntar que los proyectos de centros de datos en desarrollo han crecido un 15% en la Península Ibérica en 2022.

Según un reciente informe de Colliers, Madrid, Barcelona y Lisboa, han pasado de 20 a 24 proyectos en curso con un pipeline total de 778 MW, si bien Madrid continúa siendo el principal destino para este tipo de proyectos, con un incremento del 26% de la potencia.

Actualmente, en Madrid hay un total de 37 centros de datos, 20 en funcionamiento y 17 en desarrollo, mientras que en Barcelona se contabilizan 12.

## Seguridad contra Incendios

En otro orden de cosas, el día 22 de octubre finalizó el plazo para presentar las alegaciones al nuevo Reglamento de Seguridad Contra Incendios en Establecimientos Industriales, RSCIEI, que está desarrollando el Ministerio de Industria.

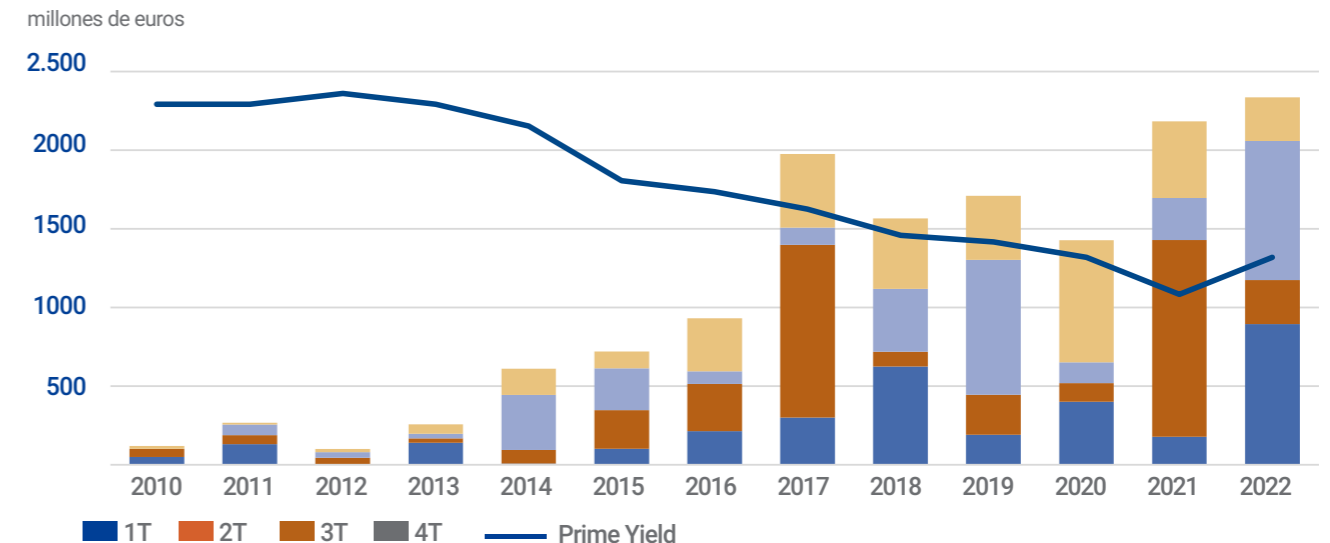
En el caso de la Asociación de Promotores, Propietarios y Usuarios de Naves Logísticas de España, Appunle, estiman que el proyecto normativo no define claramente la prioridad, ni los objetivos que persigue el regulador, y deja fuera de la legalidad la mayoría del parque inmobiliario con más de 18 años.

Igualmente, critican que no está del todo claro si el objetivo de la norma es salvar vidas o preservar bienes, toda vez que el sistema de categorización de los establecimientos elegido data de los 70 y no da respuesta a las plataformas logística modernas.

En total, la Asociación ha presentado 22 alegaciones al borrador, aunque su principal reivindicación tiene que ver con la forma de calcular la carga de fuego.

Tal y como está redactada, haría que casi todas las naves pasaran a ser catalogadas con nivel de Riesgo Alto 8, lo que no solo supondría un problema de encarecimiento, sino que dejaría fuera de ordenación a muchas de las existentes.

## VOLÚMENES DE INVERSIÓN Y YIELD







Tendencias del sector inmoelogístico en 2023

# EL SECTOR INMOLOGÍSTICO CONTINUARÁ EN EL PUNTO DE MIRA DE LOS INVERSORES

Las expectativas son buenas en lo que se refiere a la inversión, pero se prevé un descenso de la contratación en 2023 en la zona centro y en Cataluña, ligado a la escasez de producto de calidad frente a una elevada demanda.

**E**n 2023, el sector logístico se mantendrá como uno de los favoritos de los inversores, debido a la creciente demanda y los elevados niveles de ocupación, según explican desde CBRE, aunque será difícil igualar los volúmenes de inversión de los dos últimos años. En cualquier caso, las expectativas son buenas debido a la gran demanda de espacio logístico y a la consolidación del e-commerce.

Se espera, eso sí, cierta desaceleración en la inversión en proyectos a riesgo, lo cual se explica por la incertidumbre por los costes de construcción, la escasez de suelo y las dificultades de financiación.

En este sentido, aunque la inmoelogística siempre se ha caracterizado por su resiliencia y seguirá siendo un foco de atracción de inver-

sores, es innegable que este año va a verse afectada por la subida de tipos de interés.

A medio y corto plazo, las promotoras e inversores pueden esperar una subida de precios del suelo, principalmente en determinadas zonas con mayor demanda y capitales de provincia.

“Se espera cierta desaceleración en la inversión en proyectos a riesgo, por la incertidumbre en cuanto a los costes de construcción, la escasez de suelo y las dificultades de financiación”.

De cara a 2023, la falta de stock, la elevada demanda y el incremento de los costes de construcción harán que continúen aumen-

tando las rentas, y no sólo en las principales plazas logísticas.

Las previsiones también apuntan a cierta estabilización en las rentabilidades prime, entre el 5% y el 5,2%.

Además, aunque la demanda de espacio logístico registró un máximo histórico en 2022, la consultora prevé un descenso de la contratación en 2023 del 20% en Cataluña y del 30% en zona centro, ligado a la escasez de producto de calidad frente a una elevada demanda.

La oferta en construcción seguirá siendo elevada, con más de 1.500.000 m<sup>2</sup> a entregar en los próximos tres años entre ambas zonas.

## Por zonas

En lo que se refiere a la zona centro, el 2023 ha comenzado con 998.000 m<sup>2</sup> en construcción, con entrega prevista en los próximos años, de los cuales un 58% está disponible. Se concentran fundamentalmente en el eje de la A-42 y en la A-2.

**20%** descenso en la contratación logística prevista en 2023 en Cataluña.

Es importante señalar, como bien apunta Savills, que la decisión de posponer el desarrollo de proyectos por la demora en la entrega de los materiales de construcción o el incremento de los costes ha generado un aumento significativo en la previsión de nueva oferta para 2023 y 2024.

El sector se verá afectado por la subida de los tipos de interés.

“La decisión de posponer proyectos por la demora en la entrega de materiales o el incremento de costes ha generado un aumento significativo en la previsión de oferta para 2023 y 2024 en la zona centro”.

Al igual que ha sucedido en 2022, es probable que algunos proyectos se retrasen en su finalización o, en algunos casos, los propietarios pospondrán el inicio de la construcción.

Por su parte, en Cataluña, la oferta en construcción en 2023 asciende a 449.000 m<sup>2</sup>, de los cuales un 79% está disponible. La mayoría de los proyectos se encuentran en el Arco 2 y 3, y se han levantado a riesgo.

En general, la habitual falta de disponibilidad en esta zona seguirá impulsando los proyectos llave en mano, así como las naves multinivel, que permiten maximizar el uso del suelo.

En general, se espera que se mantenga un buen ritmo de contratación y las rentas seguirán aumentando debido a la escasez de producto, ajustándose la rentabilidad como consecuencia de la liquidez en el mercado.

En Valencia, Savills estima que la nueva oferta para 2023 se sitúa en casi 500.000 m<sup>2</sup>, dato que se ha visto incrementado con proyectos aplazados de 2022. La distribución de dicha oferta se localiza en la zona norte y zona centro con un 46% en cada una, mientras que el 9% restante se sitúa en la zona sur.

En cuanto a otros focos logísticos como Zaragoza, Málaga, Sevilla o Bilbao, en la mayoría se espera una reducción de los proyectos a riesgo, en gran parte por los elevados costes de construcción, de modo que la demanda existente tendrá que competir por los escasos proyectos que se vayan desarrollando.

Cabe apuntar que ante el panorama actual, Aragón Plataforma Logística espera reforzar en 2023 su oferta de nuevas parcelas de grandes dimensiones, para adaptarse a la demanda existente en el mercado logístico.

La entidad ha cerrado 2022 con la puesta en marcha de la segunda ampliación en Plaza, que ofrecerá una nueva superficie de 2.400.000 m<sup>2</sup>, y la que será la nueva Plataforma Logística en Zuera, que pondrá en el mercado 1.500.000 m<sup>2</sup> en parcelas urbanizadas entre 2024 y 2025.

En su caso, la Junta de Andalucía tiene previsto invertir 185 millones de euros hasta 2030 en el desarrollo logístico de la región. El próximo Plan Estratégico de la Red Logística de la región permitirá desarrollar nuevos suelos para conseguir 500 hectáreas más de suelo destinadas a áreas logísticas.



Todo esto demuestra, a su vez, la importancia de la **colaboración público-privada**. Es primordial que desde la Administración faciliten el desarrollo de proyectos logísticos y apuesten por mejorar las conexiones y accesos de los principales polos del país.

**7.000** millones de inversión directa prevista en centros de datos en España hasta 2026.

Entre las tendencias de futuro que creen que pueden afectar a la evolución de la inmo-logística en España, los inversores continuarán incorporando **consideraciones ESG** en todas las fases del ciclo de vida de los activos inmo-logísticos.

La sostenibilidad en los proyectos logísticos ya es una exigencia tanto para los fondos inversores, como para los inquilinos, aunque ahora ganan también importancia **las necesidades relacionadas con el compromiso social** y de buen gobierno.

Otro de los retos clave está relacionado con la **automatización** y robotización, impulsados en gran medida por el e-commerce, al multiplicarse el número de pedidos y la rapidez con la que debían atenderse.

Por otro lado, la falta de mano de obra ante la apertura de una instalación es uno de los aspectos que más preocupa a las empresas. Por ello, se hacen necesarias estrategias para **mejorar el bienestar de los empleados** en sus puestos de trabajo.

### Madrid, clave para los centros de datos

En otro orden de cosas, tras un año 2022 de en récord, la demanda para la inversión en centros de datos **se mantendrá en niveles históricamente altos** para 2023.

La Asociación Española de Centros de Datos, SpainDC, aspira a convertir a España en el **hub de interconexión del sur de Europa**, aprovechando la situación geográfica de la Península Ibérica, y el papel predominante de la Comunidad de Madrid en el sector.

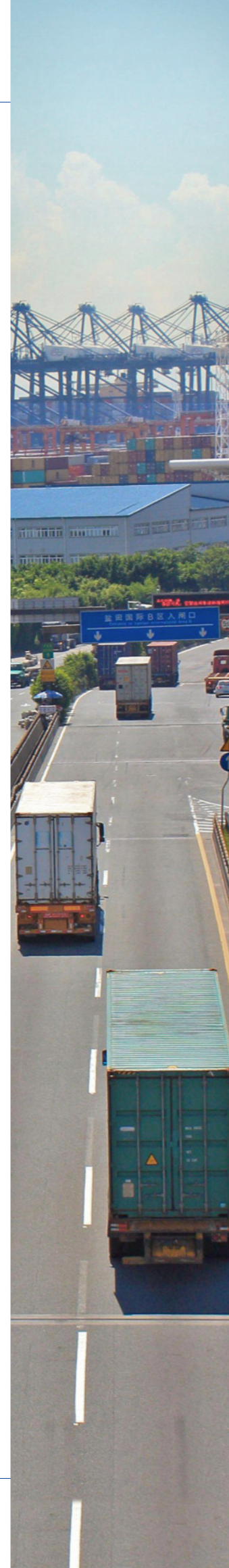
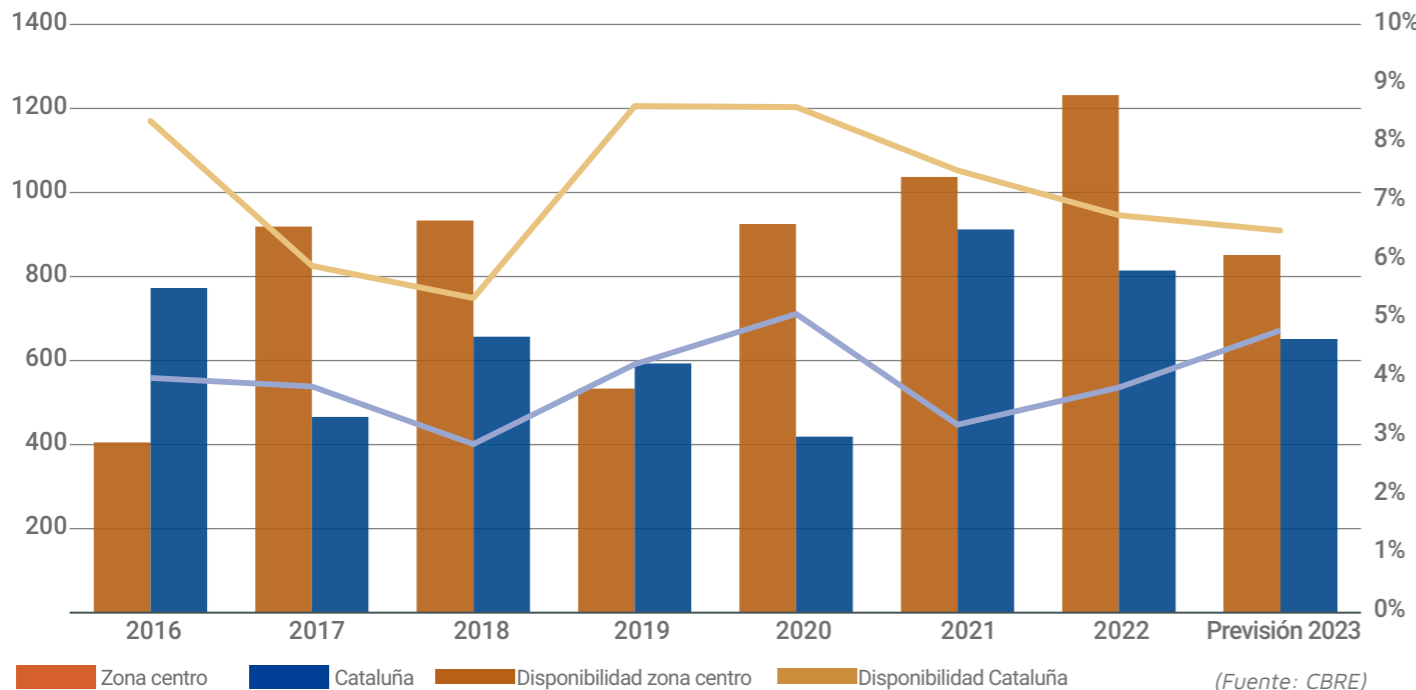
De hecho, España recibirá en los próximos cinco años **cerca de 7.000 millones de euros** de inversión directa, de los que más del 70% llegarán a la Comunidad de Madrid, al ser la región con más presencia de centros de datos.

**“ Los inversores continuarán incorporando en 2023 consideraciones ESG en todas las fases del ciclo de vida de los activos inmologísticos ”.**

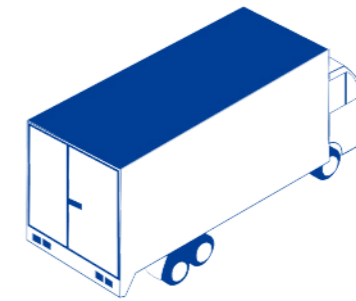
La potencia instalada alcanzará los **621 MW en 2026**, acercándose así a los principales mercados europeos: Frankfurt, Londres, Ámsterdam y París.

Los **principales desafíos a los que se enfrenta el sector** para asegurar su desarrollo, explican desde SpainDC, pasan por una regulación energética que facilite la operativa de estas instalaciones, la mejora de las infraestructuras de telecomunicaciones o la necesidad de una estrecha colaboración con las administraciones públicas. ●

### CONTRATACIÓN Y TASA DE DISPONIBILIDAD EN LA ZONA CENTRO Y CATALUÑA (miles de m<sup>2</sup> y %)



## tendencias en... TRANSPORTE POR CARRETERA



Tras las fuertes movilizaciones y los grandes avances regulatorios que se han producido en 2022, así como de importantes movimientos empresariales, se abre un nuevo ejercicio de incertidumbre, con la oferta y la demanda contenidas.



“**Marzo de 2022 ha sido uno de los meses más intensos que recuerda el transporte. Por un lado se produjo una importante cascada de medidas regulatorias y, por otro, un paro de gran repercusión**”.

A la vuelta del verano, septiembre se convirtió en el mes en el que las actividades de **carga y descarga** han cambiado para siempre, con la entrada en vigor de la prohibición de la realización de estas tareas para los conductores profesionales, aunque posteriormente hubo que aclarar algunos de sus aspectos.

A final de año, el Gobierno ha dado el visto bueno al proyecto de **Ley de Movilidad Sostenible** y lo manda al Congreso de los Diputados para su tramitación y aprobación final en 2023. Este texto tendrá gran trascendencia para el sector una vez despliegue todos sus efectos.

Precisamente para este primer trimestre se espera que los cambios en la **regulación de pesos y dimensiones** estén listos, mientras se discute el calendario del cambio y a qué vehículos afectará, tras los avances decisivos que se han producido en este ámbito durante las negociaciones de la última parte de 2022.

Al tiempo, durante el ejercicio se han articulado diversos **paquetes de ayudas** para un sec-

El transporte de mercancías por carretera en 2022

## UN AÑO DE AVANCES HISTÓRICOS

El transporte ha vivido un 2022 de fuertes movilizaciones, de grandes avances regulatorios y de importantes movimientos empresariales. El ejercicio se cierra con volúmenes discretos, precios y costes al alza, así como con una oferta contenida y una demanda débil.

El pasado 2022 ha sido un año en el que se han producido **importantes avances** para el transporte de mercancías por carretera desde el punto de vista regulatorio.

Quizás en cuanto a volúmenes y actividad, el ejercicio no haya cumplido las expectativas, sobre todo a la vista de los fuertes incrementos de costes que se han producido, especialmente en los precios de los combustibles, en una circunstancia que ha dado lugar a **ciertas tensiones**.

“**En febrero de 2022 entraba en vigor gran parte del Paquete de Movilidad, verdadera clave de bóveda del mercado europeo de transporte y norma de elaboración compleja**”.

En esta misma línea, los precios han registrado **incrementos contenidos**, en un contexto de oferta de transporte estancada y de debilidad en la demanda.

Este esquema, además, en el que existe una cierta pugna por garantizarse capacidad de

transporte, con el fin de asegurar el abastecimiento ante posibles roturas en la cadena de suministro, se traduce en toda una **serie de movimientos empresariales** que han tenido al frigo como segmento estrella.

### Novedades regulatorias

En febrero de 2022 entraba en vigor el **Paquete de Movilidad**, verdadera clave de bóveda para el funcionamiento del mercado de transporte en la Unión Europea.

Al tiempo, de fondo, se iniciaban las **hostilidades bélicas en Ucrania**, un conflicto que ha aportado una alta dosis de inestabilidad geopolítica y económica, dado su impacto sobre los mercados energético y de cereales.

Posteriormente, marzo ha sido un mes intenso para el sector. Por un lado, se aprobaba Real Decreto Ley que da cumplimiento a parte de los **acuerdos alcanzados con los transportistas el pasado mes de diciembre** y, por otro, tuvo lugar el paro convocado por Plataforma.

La movilización empezó con fuerza, pero **fue perdiendo intensidad** con el paso del tiempo. La puntilla para este paro fue la entrada

Los conductores tienen prohibido cargar y descargar desde septiembre de 2022.

El paro patronal de marzo tuvo una fuerte repercusión inicial.

en vigor del Real Decreto Ley que daba cumplimiento a algunos de los acuerdos alcanzados por el Gobierno con el Comité Nacional del Transporte.

A mediados de año, en junio concretamente, el Gobierno ha puesto en marcha una **nueva norma** que prorrogaba algunas medidas tomadas para paliar los efectos de la invasión de Ucrania, como la bonificación de veinte céntimos para combustibles, y que también cuenta con algunas destinadas al sector.





“La carga y descarga de mercancías cambió para siempre en septiembre de 2022, cuando se prohibió su realización por los conductores profesionales”.

Ya en septiembre, Competencia daba el visto bueno a la **adquisición de El Mosca por Logista**, que se cerraría en octubre, cuando el operador se hizo con el 60% del capital de la murciana por un importe total de 98,2 millones de euros y, tiempo, deja la compra del 40% restante en el plazo de los próximos tres años.

Ese mismo mes de septiembre, **Ontime seguía adelante** en su política de crecimiento y ha dado un nuevo paso empresarial, tras realizar dos nuevas adquisiciones, la de la gerundense Transportes Joan Bufi y la de la madrileña Destinalogistic.

Ya en la recta final del ejercicio, durante el mes de noviembre, **el Grupo Olano se ha hecho con Transportes Caudete** y da un paso más para consolidarse como uno de los principales operadores de transporte frigorífico en el mercado español.

Todos estos movimientos reflejan que existe un **renovado interés en empresas de transporte**. Algunos dicen que hay voluntad de comprar capacidad de transporte para contar con medios ante posibles interrupciones en las cadenas de suministro. Muchos afirman también que este apetito no se queda aquí y que podrían producirse nuevas operaciones de importancia en los próximos meses. ●

**Logista se ha hecho con Transportes El Mosca.**

**Primafrío ha dado entrada en su capital al fondo Apollo.**



tor que ha visto cómo en poco tiempo se han articulado medidas que hasta hace poco tiempo a muchos les hubieran parecido una quimera.

También en noviembre, Plataforma volvió a plantear un **nuevo paro patronal** que, contrariamente al de marzo, no tuvo repercusión. Evidentemente, el panorama para el sector había cambiado radicalmente entre marzo y noviembre, aunque muchos sigan pensado que aún quedan muchas cosas por hacer.

#### Conflictos sectoriales y pago por uso

Por otra parte, durante el año han ido sobrevolando el sector algunos conflictos en diversos segmentos, como son los casos de los **portavehículos, el auxilio en carretera o el transporte portuario**.

De igual manera, otro asunto constante durante el año han sido **los peajes y la posible instauración de un sistema de pago por uso**, que el Gobierno quiere tener, al parece, diseñado antes de que termine la legislatura para que un nuevo Ejecutivo decida qué hacer.

Al tiempo, Guipúzcoa ha extendido sus peajes, mientras que **Vizcaya** se ha sumado al cobro de tasas a los camiones por circular tras articular el sistema en 2022 e implantarlo ya este 2023.

#### Movimientos empresariales

El pasado 2022 se abría con Ontime tomando el **control de Acotral** y de las empresas de su grupo empresarial, como Transportes Yagüe&Lago y Tum Capilar.

Apenas unos meses después, Primafrío dejaba de lado una posible salida a Bolsa y daba **entrada al fondo Apollo en su capital**.

# Futuros retos para los cargadores en materia de sostenibilidad, RSC y compliance

Cuando se habla de sostenibilidad, a menudo se comete el error de pensar únicamente en su enfoque medioambiental, ligado fundamentalmente al ahorro de emisiones y, si bien es cierto que es una dimensión importante, no es menos cierto que existen otras dos que hacen que la actividad perdure en el tiempo: la componente social y la económica.

En relación a la sostenibilidad ambiental, los cargadores son conscientes del impacto que provoca el transporte de sus mercancías y la necesidad de avanzar en la reducción de las emisiones de CO2 asociadas. Además, nuestro colectivo tiene una responsabilidad que se ve incrementada por su papel de prescriptor de muchas de las soluciones que se desarrollan aguas abajo, al seleccionar un modo de transporte, una ruta, un tipo de vehículo, etc.

Esta responsabilidad le impulsa a medir la huella de carbono de cada una de sus operaciones de transporte y establecer objetivos de reducción de emisiones. Ya no valen las estimaciones ni las generalidades, el cargador quiere conocer exactamente los impactos de su expedición, ya sea un camión, un contenedor marítimo o aéreo o un vagón ferroviario. También deberá conocer en profundidad las posibilidades de ahorrar emisiones, y no solo las relacionadas con el vehículo, sino también las de un almacén o un puerto que, p.e., hayan implantado medidas de eficiencia energética o uso de renovables en sus instalaciones.

La sostenibilidad económica es clave para la supervivencia de cualquier empresa y en este sentido, los cargadores necesitarán proveedores de transporte que tengan continuidad en el tiempo asegurando su sostenibilidad económica, medida en términos de rentabilidad actual y futura.

Este requisito lo pueden cumplir desde grandes empresas a pequeños autónomos pero, en cualquier caso, deberán tener recursos su-

ficientes para dar respuesta a los retos que se presentan relacionados con la descarbonización, la digitalización o la gestión de RR.HH. necesaria para atraer y retener personal de conducción.

Aunque el objetivo de las empresas sea obtener una adecuada rentabilidad económica, deben contribuir, al mismo tiempo, al bienestar de los grupos de interés relacionados con sus actividades, en el marco de una sostenibilidad social bien entendida.

Uno de los principales grupos de interés lo constituye el personal externo que accede a las instalaciones del cargador, lo que se conoce como la “plantilla invisible”, entre la que destaca el conductor profesional. Hay que profundizar en las acciones encaminadas a mejorar su bienestar durante su estancia en nuestros centros, minimizando los tiempos de carga y descarga y disponiendo de zonas de aseo y de descanso debidamente equipadas.

Desde la Plataforma Truck Friendly Movement se está elaborando una guía para que las empresas cargadoras incorporen éstas y otras medidas en sus políticas de responsabilidad social corporativa (RSC), en las que actualmente no existe ninguna referencia al conductor.

En el contexto de la RSC hay un último aspecto relacionado con el Compliance, que es la diligencia debida o Due Diligence. En su aspecto social, la Due Diligence tiene el objetivo de evitar los riesgos de abusos contra los derechos humanos del personal de toda la cadena de suministro. Se trata, en particular, de las condiciones de trabajo como horarios, mano de obra infantil, seguridad laboral, PRL, etc. En 2021, Alemania aprobó la ley de diligencia debida en las cadenas de suministro y muchos cargadores ya se están asegurando de que sus proveedores de transporte se comportan con una conducta ética.



**NURIA LACACI**  
Secretaria General de la Asociación de Cargadores de España (ACE)

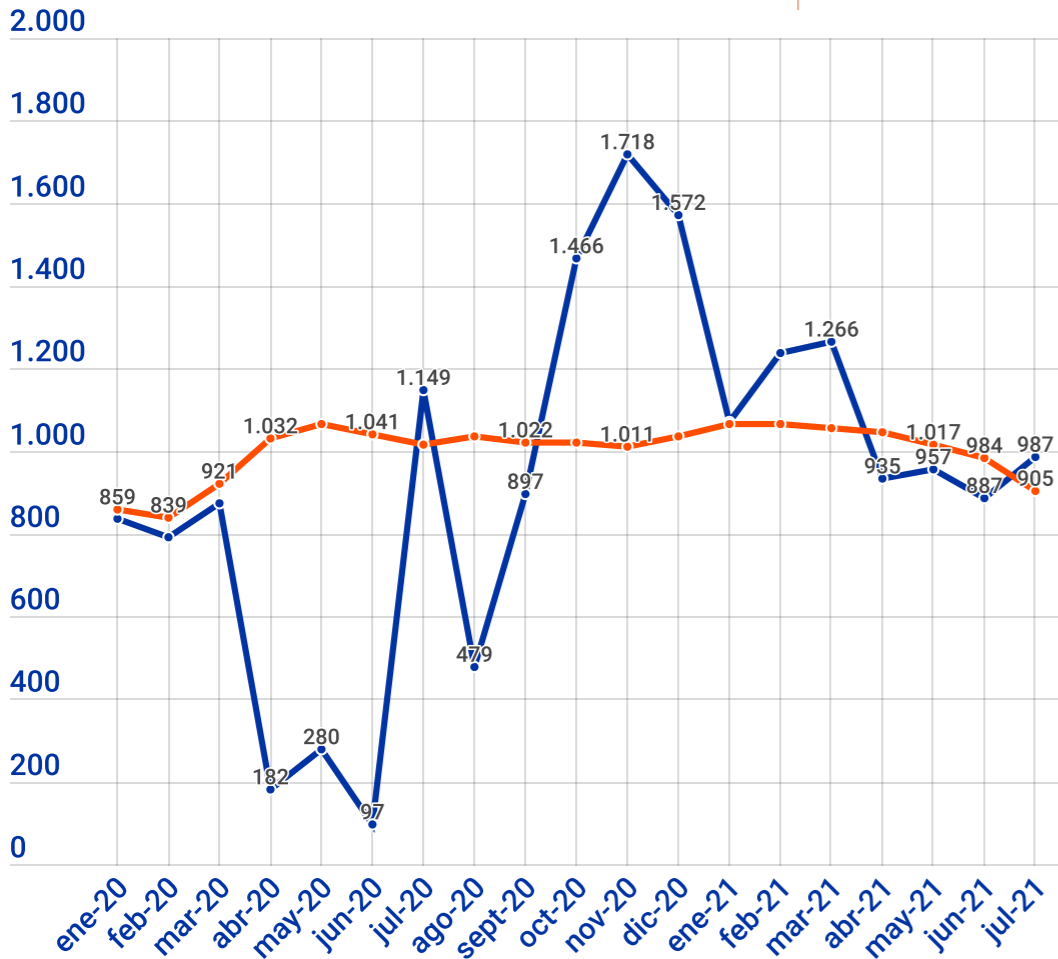
# EN 2022 SE HAN CONTRATADO MENOS CONDUCTORES DE CAMIÓN

Durante el año pasado, las empresas han contratado menos chóferes que en 2021. Sin embargo, esta reducción se concentra en el empleo de los asalariados, mientras que la demanda de conductores autónomos sigue al alza.

**D**urante el pasado 2022 las empresas de transporte de mercancías por carretera españolas han contratado **menos conductores** de camión. En concreto, el volumen total de contrataciones laborales para chóferes suma **250.611**, un 1,96% menos que en 2021. De esa cifra global, 234.716 contratos han sido para **conductores de camión asalariados**, una cifra que también es un 2,75% inferior a la de un año antes. Sin embargo, los contratos de trabajo para **chóferes autónomos** se han incrementado un

La contratación de conductores de camión ha oscilado en los últimos tres años.

11,41% entre 2021 y 2022 hasta sumar un total anual el pasado ejercicio de 15.895. Por **provincias**, Madrid ha sido la que más contratos de trabajo para conductores de camión ha totalizado en todo el año pasado con 16.911 para asalariados y 504 para autónomos. A continuación, **Valencia** suma 15.890 contratos para chóferes asalariados y 143 para autónomos, mientras que Murcia alcanza los 14.920 contratos para conductores asalariados y 76 para autónomos. Existen **diferencias en la evolución** durante los últimos ejercicios entre asalariados y autó-



nomos. Mientras que la contratación de chóferes autónomos crece sin descanso desde 2018, la de conductores autónomos ha descendido en 2019 y 2020, para volver a crecer en 2021 y, finalmente, cambiar de tendencia y volver a retroceder el año pasado.

Por **colectivos**, los mayores de 45 años de edad son los que más contratos han acumulado el año pasado, con un 48,87% de los contratos para chóferes asalariados y un 28,15 de los destinados a autónomos.

**“En 2022 se han suscrito 250.611 contratos de trabajo para conductores de camión, un 1,96% menos que en 2021”.**

Además, los **jóvenes** también copan un 10,96% de los contratos para conductores asalariados y un 12,82% de los que han suscrito autónomos.

De igual modo, también destaca que los **ciudadanos extranjeros** supongan un 24,22% del total anual de contratos para chóferes asalariados, mientras que entre los autónomos solo suponen un 3,94%.

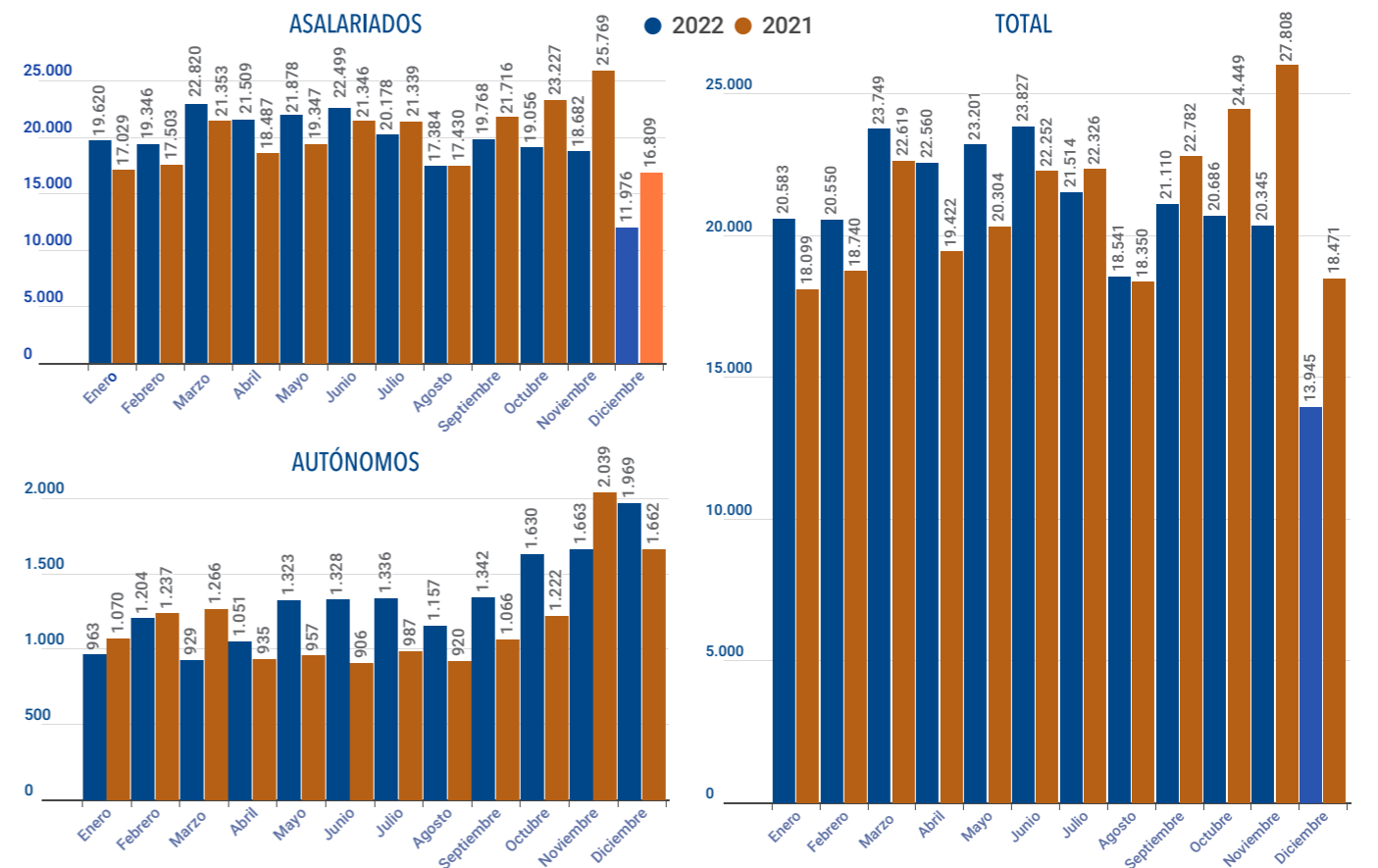
Igualmente residual es la contratación de **mujeres**, con sendos porcentajes de un 2,53% como conductoras asalariadas y un 8,17% como autónomas, cifras que apuntan el camino que queda por recorrer para incorporar personal femenino a las tareas de conducción de camiones.

Por otra parte, 2022 ha terminado con **25.259 demandantes de empleo** como conductores autónomos a fecha de 31 de diciembre, un 9,47% menos que un año antes y con 1.150 demandantes de empleo como chóferes autónomos, un 4% menos que a finales de 2021.

En ambos casos, lo que solicitan empleo como conductor son **mayores de 45 años**, un 82,11% como asalariados y un 73,93% como autónomos.

Igualmente sorprendente resultan los altos porcentajes de demandantes de empleo como chóferes para **desempleados de larga duración**, es decir que llevan más de un año buscando empleo, especialmente en un colectivo escaso. Concretamente, un 39,89% de los demandantes de empleo como conductores asalariados se encuentra en esta situación, así como un 40,64% de los que buscan empleo como autónomos. ●

## CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES ASALARIADOS Y AUTÓNOMOS 2021-2022



Fuente: Ministerio de Trabajo



“ La evolución del precio de los combustibles marcará cómo varían las tarifas, con la vista puesta en las consecuencias que tiene el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania sobre el suministro y producción de la energía”.

En definitiva, la primera mitad del año mantendrá un esquema similar al de los últimos meses de 2022, aunque, visto lo visto en los últimos años, cualquier circunstancia **puede implicar un cambio** de las perspectivas iniciales.

Además, el mantenimiento del conflicto bélico en el este de Europa tras la invasión rusa de Ucrania persiste **extendiendo sus consecuencias** sobre la evolución de los precios de los derivados del petróleo, fundamentalmente gasolinas y gas, así como diferentes productos alimenticios y materias primas.

#### ¿Y la sostenibilidad para cuándo?

Entre este panorama complejo, la sostenibilidad parece haber pasado a **un plano inferior** entre las prioridades de las necesidades que tienen los clientes de garantizarse capacidad de transporte.

Pese a ello, los fabricantes siguen apostando por vehículos que tienden a reducir el consumo de combustible y que impulsan el uso de carburantes más sostenibles, aunque las dificultades en la financiación de las inversiones y la falta de músculo de las empresas impiden que el sector se lance a **cuantiosas inversiones en flota**.

De hecho, el análisis de una consultora británica apunta que el parque europeo de semirremolques se habrá incrementado **un 1,2% de media entre 2021 y 2023**, con menos renovaciones y más aumentos de flotas.

En este contexto, los fabricantes redoblan sus apuestas por ofrecer vehículos más sostenibles, lo que implica un **aumento de la oferta** de estos vehículos.

La sostenibilidad es **un reto** tanto para la industria como para los transportistas, exigidos cada vez más por los clientes, pero el mercado no parece muy proclive a crecer, principalmente porque viene de un mercado muy competitivo y ahora se enfrenta a un panorama que no ofrece la estabilidad necesaria para afrontar nuevas inversiones, tanto por el lado del contexto económico general, como por el lado de la incertidumbre tecnológica, especialmente tras el reciente caso del brutal incremento de los precios del gas natural.

Tendencias del transporte de mercancías por carretera para 2023

## ENTRE LA SOMBRA LA RECESIÓN Y EL RETROCESO DE LA DEMANDA

Se abre un nuevo año de incertidumbre. A la espera de ver cómo evoluciona el panorama, parece que se disipan los riesgos de una recesión, aunque la debilidad de la demanda y el cuadro económico, con el dinero más caro y el panorama aún turbio, parecen dar paso a un ejercicio de oferta y demanda contenidas.

**E**l transporte de mercancías por carretera afronta un 2023 con **señales mixtas** y la incertidumbre propia de estos tiempos que se abrieron a finales de 2019 y que no terminan de cerrarse.

En este contexto, mientras que algunos de los indicadores económicos más recientes parecen **alejar el fantasma de la recesión**, la espiral inflacionista parece haber herido de gravedad a la demanda de los consumidores, principal motor para la actividad de transporte.

En cualquier caso, lo que sí que parece garantizado es el hecho de que los costes, principalmente el de los combustibles, se mantendrán en valores altos, al menos durante la **primera mitad del ejercicio**.

Paralelamente, la inflación ha obligado al Banco Central Europeo a aumentar los tipos de interés oficiales, lo que **encarece la financiación de las empresas**, en un contexto de mercado en el que el ajuste entre oferta y demanda parece favorecer el incremento de los precios, aunque esta tendencia no se refleja de manera clara en una mejora los márgenes empresariales, dado que los costes también están evolucionando al alza.

En este sentido, el más reciente estudio de Iru, Transport Intelligence y Upply sobre el mercado europeo de transporte pronostica un **2023 con menor demanda**, pero sin llegar a caer bruscamente, a la vista de que las tensiones inflacionistas parecen ir a menos y, al tiempo, también parece reducirse el precio de la energía.

El precio de la energía marcará la evolución de los precios en los próximos meses.

“ La incertidumbre sigue siendo la clave para el mercado europeo de transporte, aunque los más recientes análisis económicos parecen descartar inicialmente una posible recesión en el Viejo Continente”.

Con más detalle, el trabajo prevé un crecimiento de la demanda de transporte para todo el ejercicio de un 1,1% con precios que se mantendrán altos al menos durante la primera mitad de 2023, dada la presión que ejercen los costes.

Así pues, parece ser que **la evolución del precio del gasóleo** marcará una posible oscilación a la baja de las tarifas más adelante.



### Renovado interés

A su vez, la necesidad que tienen las empresas de **garantizarse capacidad de transporte** ante posibles nueva disrupciones en las cadenas de suministro ha devuelto el interés del capital por hacerse con empresas de transporte.

De hecho, los análisis apuntan que la demanda de servicios de transporte de mercancías por carretera **va a seguir creciendo** a buen ritmo incluso si se diera una situación de recesión.

Lo cierto es que parece que el interés **gana efervescencia**, tras unos últimos meses también movidos en cuanto a operaciones empresariales.

Sin embargo, el sector anticipa nuevos movimientos con **navieras y fondos de inversión como posibles protagonistas** de nuevas compras en diferentes segmentos, desde la paquetería al frío.

Lo cierto es que algunos de estos inversores manejan datos que hablan a las claras de las crecientes **necesidades que tienen algunos grandes clientes europeos** de contar con capacidad de transporte, ante la cada vez más perceptible escasez de oferta y la falta de conductores.

**“El sector es consciente de que existe interés en comprar empresas ante la necesidad que tienen algunos grandes clientes de garantizarse capacidad de transporte”.**

**Pese a la incertidumbre, la sostenibilidad sigue siendo un reto para el sector.**

En esta misma línea, las disrupciones en las cadenas de suministro de los tres últimos años apuntan que **es imprescindible garantizar el transporte** tanto para asegurarse un abastecimiento adecuado de bienes intermedios y materias primas que permitan mantener la producción, como para, ya con los productos terminados, estar en disposición de alcanzar los mercados en tiempo y forma.

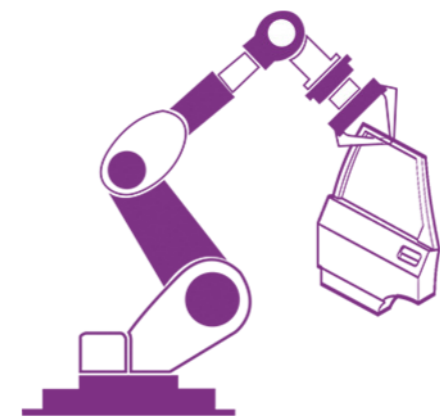
Todos estos factores parecen poner el énfasis en **un sector que ha demostrado ser esencial** para el mantenimiento de la actividad económica contra viento y marea, incluso en las peores condiciones.

Los diferentes actores de las cadenas de suministro parecen haber tomado nota de estas necesidades, del papel clave del transporte y, en particular, de la flexibilidad y capilaridad que aporta de manera imbatible la carretera. ●

**Las necesidades de transporte seguirán creciendo pese a la incertidumbre.**



## tendencias en... INDUSTRIA DEL TRANSPORTE



*La industria de la automoción sigue tratando de recuperarse de la crisis de suministros, en un entorno de estricta política de reducción de emisiones contaminantes, mientras el transporte aboga por un marco claro y coherente que ofrezca seguridad jurídica a las empresas y a los fabricantes.*



Mientras se desploman las entregas de comerciales

# EL MERCADO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES, MÁS CERCA DE LAS CIFRAS PREPANDEMIA

La crisis de los microchips, el contexto económico y los problemas de distribución han afectado a la industria de la automoción, que sigue tratando de recuperarse a pesar de los condicionantes.



El mercado de vehículos industriales se ha incrementado un 12,7% en el año 2022, con **unas ventas totales de 23.454 unidades**, según los datos registrados por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac.

La cifra se encuentra ya mucho más cercana a los niveles previos a la irrupción del coronavirus, pues en el año 2019 se vendieron hasta 24.957 unidades de este tipo de vehículos.

Por segmentos, los industriales ligeros han registrado un aumento del 11,4%, con 606 unidades matriculadas, mientras que las ventas de los camiones medios se han disparado un 6,7% hasta las 2.491 unidades.

Además, destacan las entregas de **vehículos pesados de más de 16 toneladas**, que han crecido un 13,6% hasta alcanzar las 20.357 unidades en total.

En 2022, se han matriculado **23.454 vehículos industriales**.

Dentro de este segmento, los rígidos, con 3.528 unidades, han aumentado un 1,6%, mientras que **las tractoras, con 16.829 en total**, han anotado un ascenso del 16,4%.

“Las entregas de vehículos pesados de más de 16 toneladas han crecido un 13,6% en el año 2022, hasta alcanzar un total de 20.357 unidades entregadas”.

## Ventas de comerciales

Por su parte, las entregas de **vehículos comerciales** en España han llegado a las 119.506 en 2022, lo que implica un 21,3% menos que el año anterior.

Cabe apuntar que en 2019, se entregaron

214.927 unidades, por lo que la diferencia sería del 44,4%.

Del total de unidades entregadas, **61.650 unidades corresponden a derivados**, furgonetas y pick-ups, lo que supone un descenso del 21,9%.

En total, se han entregado 409 derivados, que suponen un aumento del 6,8%, y **55.054 furgonetas**, que representan una caída del 20,7%, mientras que las matriculaciones de pick-ups se han reducido en un 32,2% hasta las 6.187 unidades.

En cuanto a **los furgones y los camiones ligeros**, las matriculaciones han llegado a 57.856 unidades, que representan un descenso del 20,7%.

**21,3%** | descenso de las matriculaciones de comerciales en 2022.

Los **comerciales ligeros de más de 2,8 toneladas** han anotado un retroceso del 23,7% hasta las 13.447 unidades, mientras que las ventas de furgones de entre 2,8 y 3,5 toneladas han caído un 23% hasta las 35.029.

Por último, las matriculaciones de **camiones de entre 2,8 y 3,5 toneladas** han registrado un retroceso del 4,3% hasta llegar a las 9.380 unidades.

En cuanto a las **ventas de estos vehículos por canales**, todos han sufrido una fuerte caída, con retrocesos del 31% y 38,6% en las ventas a autónomos y alquiladores, respectivamente.

## MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

	ENE-DIC-22	% 22/21
<b>Derivados, furgonetas y pick-ups</b>		
Derivados de turismo	409	6,8%
Furgonetas	55.054	-20,7%
Pick-ups	6.187	-32,2%
<b>Total</b>	<b>61.650</b>	<b>-21,9%</b>
<b>Furgonetas y camiones/chasis ligeros</b>		
Comerciales ligeros <2,8 Tn	13.447	-23%
Furgon/combi >=2,8 Tn <=3,5Tn	35.029	-4,3%
Camión/chasis cabina >=2,8 Tn <=3,5Tn	9.380	-20,7%
<b>Total</b>	<b>57.856</b>	<b>1,6%</b>
<b>Total comerciales ligeros</b>	<b>119.506</b>	<b>-21,3%</b>

## MATRICULACIÓN DE CAMIONES EN 2022

	ENE-DIC-22	% 22/21
<b>Vehículos industriales</b>		
Veh. Industriales ligeros >3,5 <= 6Tn	606	11,4%
Veh. Industriales medios >6 Tn <=16 Tn	2.491	6,7%
Veh. Industriales pesados >16Tn	20.357	13,6%
Veh. Industriales pesados rígidos	3.528	1,6%
Tractocamiones	16.829	16,4%
<b>Total</b>	<b>24.454</b>	<b>12,7%</b>

## Producción y exportación

En lo que se refiere a la **producción de vehículos en las plantas españolas**, ha cerrado 2022 con 2.219.462 unidades, un 5,8% más.

El incremento responde a una mejora de los flujos de las materias primas y a un **aumento de la disponibilidad de microchips** en los últimos meses del año, según explican desde Anfac.

“La producción de vehículos en las plantas de automoción españolas ha cerrado 2022 con 2.219.462 unidades, que representan un crecimiento del 5,8%”.

En cualquier caso, han continuado los problemas de aprovisionamiento de manera intermitente en las fábricas y los fabricantes alertan de **un nuevo cuello de botella** producido por los problemas de distribución de vehículos tanto por mar como por carretera, lo que podría limitar su capacidad exportadora este año.

En concreto, la **producción de vehículos comerciales e industriales** ha registrado una reducción del 0,4% al cierre de 2022, con 434.030 unidades producidas.

Es preciso destacar que la producción de **vehículos de cero y bajas emisiones** ha aumentado un 31,9% más respecto al mismo periodo del 2021, con 319.605 unidades.

En lo que respecta a las exportaciones, durante 2022, se han enviado fuera de nuestras fronteras un total de **1.881.164 unidades**, un 3,3% más que en 2021.

Los mercados fuera de las fronteras europeas han experimentado un **crecimiento superior al de Europa**, que no consiguen recuperar los niveles que tenían antes de la pandemia.





En este sentido, los principales mercados europeos representan **el 69,4% de las exportaciones**, con un aumento interanual del 7,6%. No obstante, el peso de las exportaciones a la Unión Europea ha descendido un 5,5%.

#### Hoja de ruta 2023-2025

La Asociación cree que la crisis de los microchips continuará a lo largo del ejercicio 2023, pero con un impacto menor que en ejercicios anteriores. A este condicionante se ha de sumar **la recesión económica que se prevé**.

La industria de la automoción continúa también afectada por los **problemas de distribución**.

En este contexto, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ha presentado **la Hoja de Ruta 2023-25**, para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones y garantizar el futuro de la industria de la automoción española.

**31,9%** | aumento de la producción de vehículos de cero y bajas emisiones.

Para empezar, la electrificación en España no está alcanzando ni el ritmo ni el volumen necesario, con **una cuota de mercado de electrificados** que apenas ha alcanzado el 9%.

De igual manera, **el parque automovilístico español ya se sitúa en 14 años de media**

La producción de vehículos comerciales e industriales se redujo un 0,4% en 2022

de antigüedad, lo que dificulta la consecución de los objetivos de reducción de emisiones y el progreso en materia de seguridad vial.

Para elevar las ventas de vehículos electrificados, explican, es necesario **actuar sobre las ayudas públicas a la compra**, mejorando el funcionamiento del Plan Moves III y estableciendo un nuevo sistema de incentivos que favorezcan el cobro en el momento de compra.

**“Anfac ha presentado la hoja de ruta 2023-2025, para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones y garantizar el futuro de la industria de la automoción española”.**

También es necesario un **cambio en la fiscalidad**, lo que incluye mejoras en el IVA, en el impuesto de sociedades y en el IRPF.

En cuanto a las infraestructuras, Anfac apuesta por **el impulso del Plan Moves de Recarga de alta potencia**, el establecimiento de objetivos vinculantes de despliegue de puntos de recarga pública, y la aplicación de plazos abreviados para los trámites de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, entre otras medidas necesarias.

Más adelante, también será necesario garantizar **la interoperabilidad en el pago** de los puntos de recarga de acceso público.●

# SIL

**Barcelona 25** Anniversary  
7- 9 junio 2023 (1998-2023)



## LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO

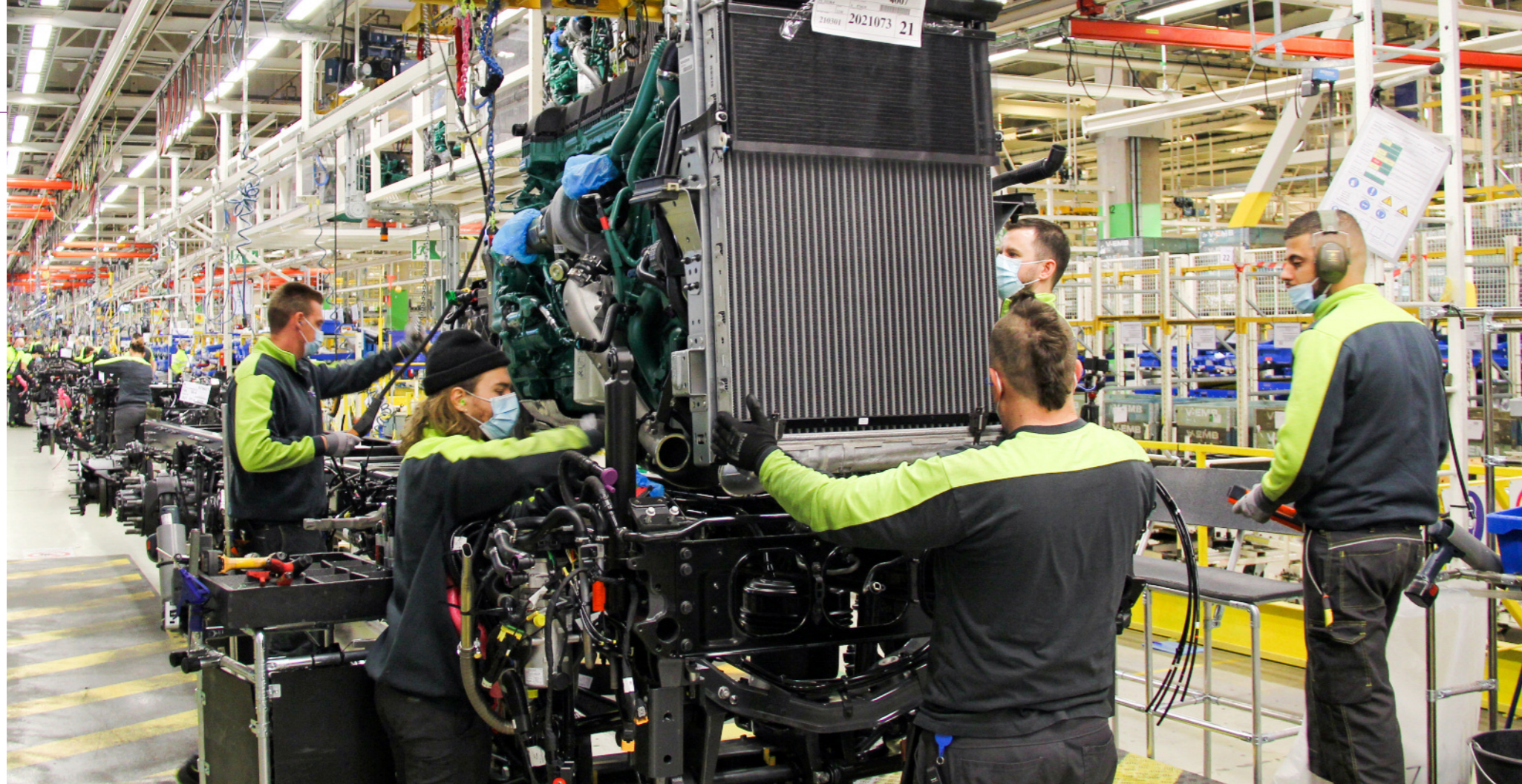


**FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALÓGICA Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA**

Organizado por:

**ZF** | CONSORCI **barcelona**  
ZONA FRANCA

[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)



A su vez, la industria **multiplica la oferta de vehículos con energías alternativas**, aunque sigue manteniéndose una brecha de precios que parece difícilmente asumible, especialmente para las empresas más pequeñas, mayoritarias en el sector.

“ Los transportistas necesitan un marco claro para poder invertir en renovaciones de flota y garantizar que cubren el coste de amortización en plazos razonables”.

En este sentido, todos los actores, desde los propios transportistas, hasta los fabricantes de vehículos reclaman un **marco regulatorio coherente y neutral**, que, sin dejar de lado el objetivo final de reducir las emisiones contaminantes del transporte por carretera, permita a las empresas hacer sus inversiones para la renovación de flotas sin incertidumbres y con garantías de que podrán amortizar el gasto en plazos razonables.

Europa sigue endureciendo los estándares de emisiones de los vehículos.

Además, en el horizonte también aparece la futura **norma Euro7**, actualmente en elaboración en el seno de la Unión Europea, y que unificará en una única regulación las anteriores Euro6 y EuroVI con unos estándares más duros para todos los tipos de vehículos.

#### Digitalización, asignatura importante

Por lo que respecta a la **digitalización**, el transporte sigue dando tímidos pasos adelante para un uso más intensivo de las nuevas tecnologías, aprovechando los fondos europeos de recuperación y con la vista puesta en 2026, cuando el e-CMR será obligatorio en toda la Unión Europea.

También en el ámbito de la digitalización puede encuadrarse la inminente llegada este verano de los tacógrafos inteligentes de **segunda generación**.

Los fabricantes multiplican su oferta de vehículos alimentados con energías alternativas

### Perspectivas para la industria del transporte en 2023

# OTRO AÑO DE INCERTIDUMBRE

La Unión Europea sigue adelante con su estricta política de reducción de emisiones contaminantes, mientras el transporte aboga por un marco claro y coherente que de seguridad jurídica a las empresas en tiempos turbulentos y sin perder de vista el objetivo final de conseguir un sector más limpio y sostenible.

La industria del transporte por carretera está marcada en los últimos años por **dos procesos paralelos**: la digitalización y la transformación energética.

Este ejercicio no será ninguna novedad en este sentido, aunque, al tiempo, se observan **ciertas variaciones** relacionadas con el cambio de modelo energético.

En este sentido, la crisis energética que ha abierto la invasión rusa de Ucrania hace ya más de un año, junto con el consiguiente aumento de los precios de los combustibles, ha hecho que la sostenibilidad **haya perdido posiciones** entre las prioridades de muchas empresas.

Pese a ello, sin embargo, en Europa, las instituciones comunitarias parecen impasibles ante la situación y mantienen algunos **objetivos de difícil cumplimiento**.

#### El difícil reto de la sostenibilidad

En concreto, a Comisión Europea ha propuesto **límites más estrictos de emisiones de CO2** para los vehículos pesados de transporte de mercancías.

De esta forma se complementa la decisión del Parlamento Europeo, que este 14 de febrero aprobaba el acuerdo alcanzado con el Consejo por el que se revisarán las normas en materia de emisiones de CO2 de los **turismos y furgonetas nuevos**, con la que se pretende reducir a cero en 2035 las emisiones de CO2 de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos para 2030 en un 55% para los automóviles y en un 50% para las furgonetas en comparación con sus niveles de 2021.

Así pues, el colegio europeo de comisarios propone que los nuevos camiones reduzcan sus emisiones **en un 90% de aquí a 2040**, en comparación con los niveles de 2019.

“ La transformación energética plantea también el problema de la tísica red de recarga para vehículos pesados en Europa, factor imprescindible para una electrificación eficaz de la flota de transporte”.

Además, antes, deberá haberse conseguido reducir las emisiones de CO2 en **un 65% a partir de 2035** y en un 45% a partir de 2030.

Para cumplir estos objetivos planteados, Acea calcula que serían necesarios al menos unos **50.000 cargadores públicos aptos para camiones** en la Unión Europea, con el fin de que para 2030 pudieran estar circulando por las carreteras europeas en torno a 400.000 camiones de cero emisiones y que se matriculasen, al menos, 100.000 nuevos vehículos pesados de este tipo cada año.

Mientras tanto, el sector echa cuentas y asiste **entre perplejo e indignado** a este nuevo tiro con postas ajenas de las instituciones comunitarias.





Sin embargo, al tiempo, la consultora también observa que el mercado europeo de semirremolques se ha mantenido **contra pronóstico** y calcula un crecimiento en la demanda de un 6,7% para el pasado 2022.

“ **La incertidumbre seguirá afectando al mercado de camiones y semirremolques, aunque con previsiones de cierta mejora a partir de la segunda mitad de 2023**”.

Sin embargo, parece que **la corrección en el mercado llegaría en 2023**, con predicciones que se han ajustado a la baja para todos los mercados nacionales y que implican que la demanda de semirremolques en todo el continente se colocará a lo largo de este año en niveles similares a los de 2021.

Estos pronósticos, junto con la incertidumbre económica existente y las dudas que provocan los cambios legislativos entre los transportistas apuntan a **un 2023 turbulento**, aunque, según diversos analistas, con una evolución que podría ir de peor a mejor si no aparece ninguna nueva circunstancia o acontecimiento que venga a empeorar la situación. ●

**La digitalización es una tarea en marcha en el transporte.**

**Los transportistas necesitan marcos estables y seguros.**

Con estos aparatos llega la geolocalización precisa a los vehículos de transporte, así como la detección a distancia de posibles manipulaciones en los aparatos de control.

Habrà que estar atentos a ver cómo impactará la aparición del nuevo aparato de control en el mercado.

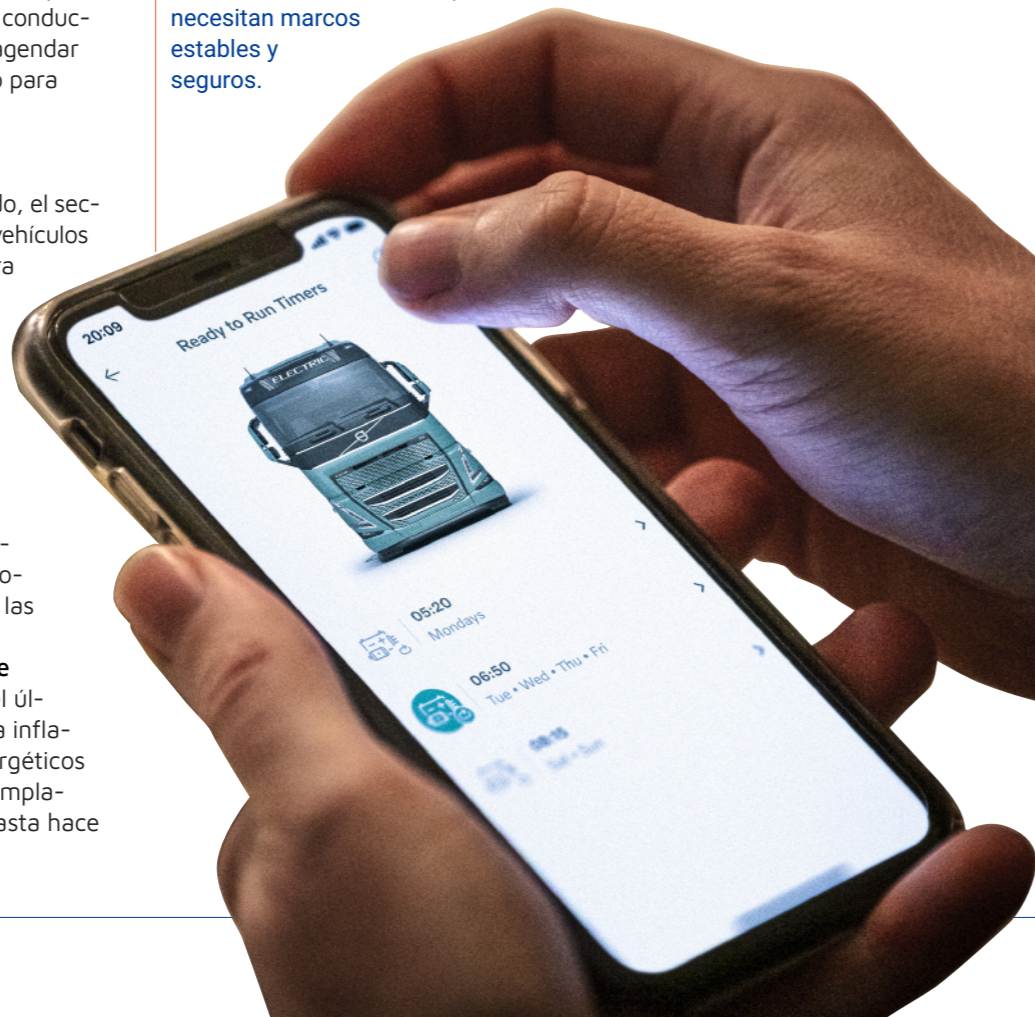
Por otra parte, la digitalización también se deja sentir en las **herramientas de conectividad** que incorporan los nuevos vehículos que permiten desde mejorar la técnica de conducción para ahorrar combustible hasta agendar servicios de mantenimiento predictivo para maximizar la vida útil de los equipos.

#### Incertidumbre en el mercado

En cuanto a previsiones de mercado, el sector de la distribución y reparación de vehículos industriales espera que 2023 sirva para confirmar la **recuperación del mercado**, después de que el año pasado las matriculaciones casi volvieran a los niveles previos a la pandemia.

Así pues, en concreto, Faconauto prevé que las matriculaciones se incrementen un 1% en 2023, rebasando las **23.000 unidades**, aunque en 2024, con más unidades disponibles, el mercado se iría más allá de las 24.000.

Por lo que respecta al **mercado de semirremolques**, a escala europea, el último análisis de Clear apunta a que la inflación, el incremento de los costes energéticos y la invasión rusa de Ucrania han reemplazado a la amenaza económica que hasta hace bien poco representaba la pandemia.



# Retos del transporte, las personas

Vivimos tiempos de cambio. Tradicionalmente las crisis han provocado saltos cualitativos en los modos de trabajar, en los modelos de negocio, en definitiva.

Estamos superando una de las peores de la historia reciente, por su profundidad y por suponer un shock tremendo en nuestras vidas a nivel global. Y esto ha producido y está produciendo cambios radicales, aumentados por el encadenamiento de otra crisis, la guerra en Ucrania que ha afectado sobre todo al primero de los retos, como es el de la energía y su coste.

Desde hace un año, son tres los titulares que de modo continuo vemos tanto en la prensa del sector como en todas las jornadas, congresos y encuentros sectoriales, la gestión del talento, la energía y la transformación digital, de la que hoy no toca escribir.

Ninguna de ellas es nueva, pero sí se han visto aceleradas por las circunstancias anteriores.

Hablando de personas, o como ahora se denomina, la gestión del talento apuntaría la enorme falta de vocaciones en nuestros jóvenes hacia este sector, aunque ciertamente en unas áreas de actividad mucho más que en otras.

Este desinterés por la profesión se nota especialmente en el transporte por carretera y sobre todo en lo referente a los conductores de camión. La edad media de estos en España supera los 50 años lo cual implica que se debe afrontar una renovación generacional inminente, y no hay vocaciones.

Durante muchos años todos, administraciones públicas y sector privado, han vivido de espaldas a la realidad sin reconocer las señales que apuntaban al tsunami que se nos venía encima. Algunos, sí lo veíamos venir, pero es que predicar en el desierto es sermón perdido.



**JUAN MANUEL MARTÍNEZ MOURÍN**

CEO de Eurogestión  
Vicepresidente de la  
Asociación Española  
vde Transporte AET

Atrás quedan aquellos tiempos (hasta finales del siglo pasado) de servicio militar obligatorio donde muchos jóvenes lo aprovechaban para sacarse el carnet de conducir camiones y de todas las demás categorías, gratis, mientras cumplían con sus obligaciones en el ejército. Se acabó la obligatoriedad por las presiones de aquel pacto de gobernabilidad de 1996 y por consiguiente se mató la cantera continua de jóvenes con acceso al sector. Nadie pensó en alternativas.

Algo parecido pasa con el ferrocarril, donde la edad media de los maquinistas ferroviarios también supera los 50 años. Al igual que en el caso de los camioneros, el servicio militar en ferrocarriles suponía una cantera inagotable, periódica y recurrente de nuevos ferroviarios. Esto se acabó un poco antes, a finales de los 80, cuando los gestores de entonces de las empresas ferroviarias, todas públicas, se preocupaban más por cortar la sangría de pérdidas reduciendo personal por la vía de jubilaciones masivas sin reposición.

De aquellos polvos estos lodos. Y ahora todos nos echamos las manos a la cabeza porque hay un problema de magnitudes considerables que difícilmente se podrá resolver sin traumas.

Porque no solo faltan vocaciones, además acceder a estas profesiones resulta muy oneroso para los candidatos al tener que sufragar de su bolsillo los estudios para obtener las acreditaciones profesionales. Aunque se solucionase esta parte del problema, hay otro que es irresoluble, las renovaciones generacionales bruscas vacían de conocimiento y experiencia a las empresas. Para muestra un botón, en el sector ferroviario nunca antes había habido trenes ni infraestructura más moderna, automatizada y segura, sin embargo, vemos que en estos últimos años las incidencias se han disparado. Como diría la Bombi, ¿por qué será?



Resultados de 2022

# EL MERCADO DE SEMIRREMOLQUES SE MANTIENE AL ALZA

Tras registrar un crecimiento del 4,1% en las matriculaciones en 2022, la previsión para los próximos meses en el mercado de semirremolques es de estabilidad.

**E**l mercado español de semirremolques se ha mantenido al alza en 2022, un resultado mejor de lo previsto impulsado por una actividad intensa en el sector del transporte, pues los descensos puntuales han sido compensados con el crecimiento de final de año.

Con 14.450 unidades en total, la matriculación de remolques y semirremolques de más de 12 toneladas ha aumentado un 4,1% respecto a las 13.886 de 2021, según los datos recogidos por Asfares. No obstante, si se compara con 2020, el año en que comenzó la pandemia del Covid-19, el incremento ha sido del 33%.

Por trimestres, el primero y segundo registraron un crecimiento por encima del 5%, tras un inicio de año a la baja. El tercer trimestre se frenó, con un incremento del 1,4%.

## 4,1%

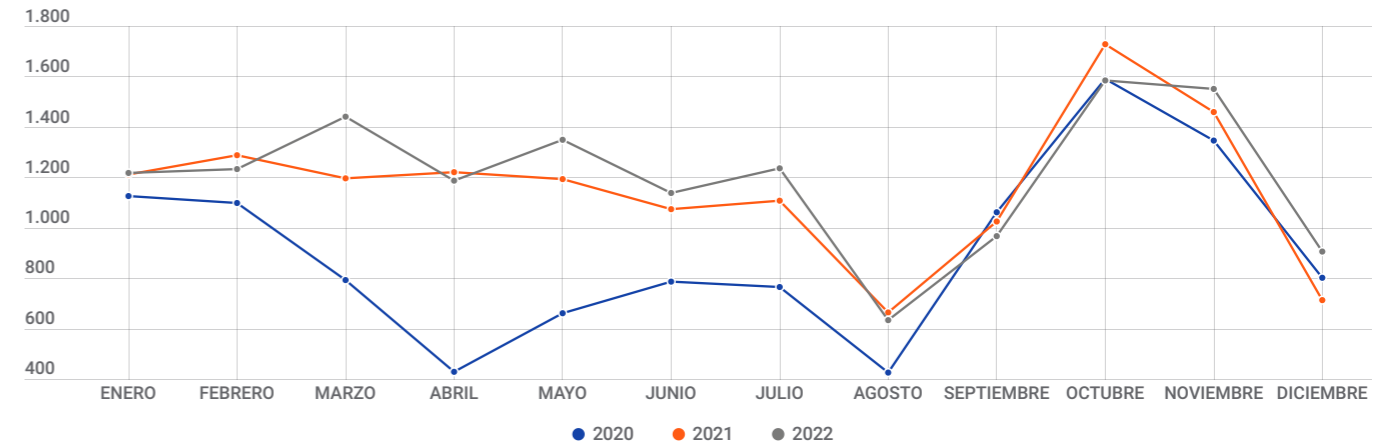
crecimiento de las matriculaciones de semirremolques en 2022.

Llama la atención el retroceso continuado en los meses de agosto, septiembre y octubre, debido a los retrasos en las entregas de frigoríficos, pero finalmente la racha no se extendió hasta final del año, cuando las matriculaciones recuperaron la senda ascendente.

Los dos últimos meses el sector ha anotado ascensos apreciables, dejando el último trimestre un crecimiento del 2,7%.

Por tipos, el mayor incremento ha sido el de los portacontenedores, que con 979 unidades, han repuntado un 21% en 2022, seguidos de los frigoríficos, que con 5059 unidades,

## EVOLUCION DEL MERCADO ESPAÑOL DE SEMIRREMOLQUES



aumentan un 17%. El ascenso, es más ligero en el caso de los furgones, con 560 unidades que representan un 3% más.

Por el contrario, las lonas han retrocedido un 1,7% hasta las 4639, y las cisternas un 2,8%, con 738 en total. Asimismo, los 1.500 basculantes entregados suponen una caída del 6,5%, que se debe a la comparación con las cifras históricamente altas del año anterior.

Mientras, el descenso ha sido del 8% en las plataformas, hasta las 319, y del 14% en el resto de tipos.

### Principales fabricantes

Por fabricantes, los datos de Asfares muestran que Lecitrailer mantiene la primera posición con 3798 unidades y una cuota de mercado del 24,2%, seguido por Schmitz con 2462 unidades y el 17%. El tercer puesto es para Krone, con 1.338 unidades y el 9,3%. Entre los tres alcanzan el 50,5%.

Les siguen dos fabricantes de frigoríficos: Indetruck, con 1017 unidades y el 7,04% de cuota, y Sor Ibérica, con 802 y un 5,55%.

Con más del 3% de cuota, se encuentran también Guillén, con 467 unidades y Granalu, con 461. De este modo, los siete primeros fabricantes controlan el 70% del mercado.

En este sentido, cabe apuntar también que el sector nacional alcanza el 76% de cuota y los fabricantes integrados en Asfares

representan el 91% de la matriculación nacional y un 93,6% de la producción.

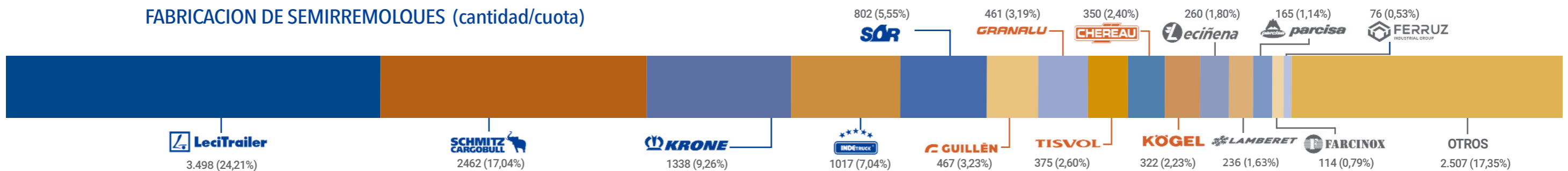
Por provincias, Madrid se sitúa en primer lugar con 1846 unidades, un 123% más, seguida de Barcelona con 1734 unidades, un 28% más. A continuación, se encuentran Zaragoza, que con 1313 unidades, ha registrado un crecimiento del 20%, Valencia, con 1213 unidades que representan un descenso del 26%, y Gerona, con 862 unidades y un ascenso del 89%.

**“ Aunque pueden producirse ligeros descensos en los próximos meses, se aprecia una tendencia a remontar según avance el año 2023 ”.**

La previsión para los próximos meses en el mercado de semirremolques es de estabilidad. Si bien es cierto que pueden producirse ligeros descensos en los próximos meses en función del final de la temporada de frigoríficos, se aprecia una tendencia a remontar según avance el año 2023 para volver a acercarse a las buenas cifras de este año.

De momento, durante el mes de enero se han matriculado un total de 1.251 semirremolques, un 2,71% por encima de las 1.218 unidades registradas en el primer mes de 2022. ●

## FABRICACION DE SEMIRREMOLQUES (cantidad/cuota)



# Tiempos *difíciles*

En un análisis sobre el discurrir del transporte de mercancías por carretera en los próximos meses, como premisa cabe advertir que, dada la situación económica e internacional de la economía, así como de otros factores, como los efectos de la guerra de Ucrania, la realidad es que cualquier proyección es aventurada.

A mi juicio, existen demasiadas incógnitas para hacer una predicción, lo que se trasluce en que detecte una cierta inseguridad en lo económico, en un escenario de caída de la demanda del transporte de mercancías por carretera (del 2,8 % en el último trimestre de 2022), que parece va a continuar golpeado al sector, dado que, por mor de la inflación, la compra de bienes y servicios no parece que vaya a recuperarse.

Muchas son, pues, las cuestiones sobre las que se desconoce si van a ser o no realidad a corto y medio plazo, tales como, entre otras, la prórroga a partir de julio de las subvenciones por vehículo y al gasóleo (que como he expuesto en una reciente publicación, distorsionan la competencia entre empresas de más de 200 vehículos y las pequeñas y medianas), la aprobación de las 44 toneladas (y en su caso, las condiciones técnicas correspondientes), la regulación no terminada de la subcontratación (que es de muy difícil adecuación a Derecho), materia ésta de la que cabe observar que los cargadores, lógicamente por razón de una mejor calidad del servicio, cada vez exigen más que el transporte se realice con medios propios, etc.

De otro lado, el proyecto de Ley de Movilidad, ya anticipa que se establecerán peajes por utilización de la infraestructura, así como tasas de entrada por las Corporaciones locales en las zonas de bajas emisio-



**FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO**  
Asesor Jurídico  
y Empresarial del  
Transporte

nes (lo que afectará al transporte ligero de reparto de mercancías), siendo difícil de determinar, dada la alta volatilidad existente, cómo se va a comportar el precio de la energía en los próximos meses, en especial de los carburantes.

Y todo ello se circunscribe dentro de un ámbito lleno de enigmas sobre el modelo energético, ya que la prohibición a partir del 2035 de vehículos que no sean de cero emisiones, plantea un sinfín de problemáticas de casi imposible solución en plazo (puntos de recarga, etc). Esta problemática, sin duda, ha de afectar a los proyectos de inversión, pero con la dificultad añadida que se desconoce cuál vaya a ser el modelo que, en lo económico y comercial, pueda ser más acorde en torno a este futuro (electricidad, hidrógeno, sistemas híbridos, etc).

**“Muchas son las cuestiones sobre las que se desconoce si van a ser o no realidad a corto y medio plazo, tales como la prórroga de las subvenciones por vehículo y al gasóleo, la aprobación de las 44 toneladas o la regulación de la subcontratación.”**

Así pues, puede aseverarse, que nos encontramos ante tiempos difíciles, en un entorno no favorable en lo económico, pero con la característica del peor de los elementos que pueden afectar a todo sector, cual es la inseguridad jurídica y la dificultad de predecir el desarrollo de la economía, en un espacio globalizado interdependiente, habida cuenta cómo se suceden los cambios y aparecen toda clase de nuevas circunstancias imprevistas.

tendencias en...

## TRANSPORTE MARITÍMO



Los puertos españoles siguen avanzando para mejorar su sostenibilidad y su adaptación a los nuevos requerimientos en materia medioambiental, con el Marco Estratégico del Sistema Portuario, que con el horizonte de 2030, sirve como guía para la planificación de los puertos.

Nuevos tiempos en el sector marítimo

# LA ESTIBA CIERRA UN CICLO CON LA ENTRADA EN VIGOR DEL V ACUERDO MARCO

El V Acuerdo Marco de la estiba marca un antes y un después para los puertos españoles, que en 2022 han seguido avanzando en diferentes proyectos para mejorar su sostenibilidad, y cuentan por fin con nuevas pautas para definir su desarrollo, a través del Marco Estratégico del Sistema Portuario.

Parecía el cuento de nunca acabar, pero Anesco, Coordinadora, CCOO y UGT ratificaron por fin en 2022 el V acuerdo Marco del sector de la estiba, tras unas negociaciones extremadamente complejas, en las que los implicados estaban obligados a conjugar el nuevo marco legal con el cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Previamente, el Congreso de los Diputados había aprobado la reforma de los Centros Portuarios de Empleo, lo que dio lugar al inicio de una nueva etapa de trabajo encaminada a la firma del Acuerdo Marco, que permite a su vez continuar con la aprobación de los convenios en cada puerto.

El documento, publicado en el BOE finalmente el 18 de mayo y que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2025, tiene naturaleza de convenio colectivo sectorial estatal de eficacia general, y ha permitido dotar de seguridad jurídica a esta actividad económica y aportar mayor estabilidad a los tráficos portuarios.

La Audiencia Nacional desestimó posteriormente la demanda interpuesta por la Asociación Estatal de Empresas Operadoras Portuarias impugnando el V Acuerdo Marco, aclarando que este se ajusta a la legislación vigente en materia de negociación colectiva, derecho de la competencia y libertad de empresa, y que tampoco vulnera ningún derecho fundamental.

Ha sido una de las noticias más destacadas del año, junto a la publicación en el BOE del Marco Estratégico del Sistema Portuario, un hecho que se produjo en noviembre, tras acumular grandes retrasos.

El documento, que tiene 2030 como horizonte temporal se configura como una guía para la planificación de los puertos de interés general.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias tendrán que cumplir los objetivos generales incluidos en el Marco Estratégico, que se ejecutará a través de los Planes de Empresa de cada recinto portuario.

El Gobierno ha aprobado igualmente la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima, con el fin de actualizar las normas que rigen el transporte marítimo español de acuerdo con la regulación internacional y europea y adaptarlas a las nuevas necesidades del sector.

Los cambios están también encaminados a mejorar la competitividad del sector marítimo y portuario, así como poder cubrir ciertas lagunas de regulación detectadas.

## Nuevas ayudas

Entre las medidas clave que se han aprobado este año en beneficio del transporte marítimo, se ha puesto en marcha el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, incluido en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

**“ El Marco Estratégico del Sistema Portuario, que se ha publicado finalmente en el BOE, tiene 2030 como horizonte temporal y sirve como guía para la planificación de los puertos” .**

El Ministerio de Transportes ha concedido 445,4 millones de euros en ayudas a 73 empresas públicas y privadas. En el caso del transporte marítimo, se le han asignado 56 millones para la construcción de dos buques de suministro de combustibles alternativos y el fomento de energías alternativas en 17 puertos.



El V Acuerdo Marco de la estiba dota de seguridad jurídica a esta actividad económica.

Además, se financia la remotorización y adaptación de tres buques de transporte para conexión eléctrica a tierra y la adquisición de un catamarán de alta velocidad propulsado por GNL para transporte de pasajeros y vehículos.

También conviene destacar el nuevo programa de eco-incentivos marítimos, para incrementar la cuota modal del transporte marítimo de mercancías y promover el traspase del modo carretera al marítimo.

La actividad subvencionable corresponde al transporte internacional de mercancías por carretera que se realice total o parcialmente por vía marítima entre puertos situados en el territorio de la Unión Europea.

La cuantía total máxima de las subvenciones a conceder para la primera convocatoria se fijó en 20 millones de euros.

Respecto a la convocatoria de Puertos 4.0 de 2022, dirigida a proyectos pre-comerciales, la dotación asciende a 11.250.000 euros.

En la modalidad de Ideas, se han repartido ya las ayudas de la segunda convocatoria, con una asignación de 450.000 euros.

Estas subvenciones tienen como finalidad activar la inversión pública y privada en innovación para la transformación y fortalecimiento de las capacidades tecnológicas del sector del transporte, la logística y los puertos.

Por otro lado, se ha aprobado el Perte en-

focado en la industria naval, dotado con 1.460 millones de euros, con el objetivo de transformar la cadena de valor del sector y asegurar su futuro.

# 56

millones en ayudas al transporte marítimo del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital.

## Avances en los puertos

Poniendo el foco en los puertos, es importante señalar que la Operación Paso del Estrecho volvió en junio a los puertos de país tras dos años en suspenso por la pandemia.

Un total de 15.000 miembros de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado han participado en el operativo, que ha finalizado con un total de 2.912.283 pasajeros y 695.487 vehículos, con 9.908 rotaciones de barcos.

Además, se mantiene el foco de las instalaciones portuarias en la sostenibilidad y la digitalización. Destaca, por ejemplo, el proyecto de electrificación de muelles del puerto de Barcelona, al que destinará un total de 110 millones.

En este contexto, a finales de año, comenzaron los trabajos del piloto de suministro eléctrico a barcos en la terminal Best, dentro del Plan de Electrificación de Muelles.



Mientras, el puerto de Bilbao recibirá ayudas europeas para la puesta en marcha del proyecto de electrificación de muelles, que podría estar finalizado para 2025, y el de Cádiz ha aprobado el otorgamiento de una concesión a Endesa X para la **construcción y explotación de una instalación OPS** en el Muelle Alfonso XIII, que ofrecerá suministro eléctrico a los cruceros.

También los puertos de Huelva, Las Palmas y Alicante, entre otros, han dado nuevos pasos este último año en su **camino hacia la electrificación**, y el de Valencia contará con dos subestaciones eléctricas para que los buques que atraquen puedan conectarse a la red.

**“ La Operación Paso del Estrecho volvió en junio a los puertos españoles, tras dos años en suspenso a consecuencia de la pandemia”.**

Asimismo, a finales de 2022, la Autoridad Portuaria daba el visto bueno al proyecto constructivo de **la nueva terminal de contenedores** de la ampliación norte del puerto, y a la adjudicación a Baleria de una concesión para la construcción y explotación de la nueva terminal pública de pasajeros.

### Mercado internacional

A nivel internacional, **la invasión de Ucrania por parte de Rusia** dejó atrapados a unos 2.000 marineros en aguas ucranianas, lo que llevó a la OMI a reclamar un corredor marítimo seguro para la evacuación de la gente de mar.

Además, ha tratado de facilitar la exportación **de grano, alimentos y fertilizantes** desde Ucrania. Por otro lado, la invasión supuso la prohibición de acceso a los puertos comunitarios a los buques con pabellón ruso.

Por su parte, los puertos de Estados Unidos y China han vivido nuevamente problemas de congestión, en el primer caso porque el tapón que antes se concentraba en los puertos californianos, ahora se ha trasladado a la costa este, y en el segundo por los confinamientos y estrictos controles impuestos para contener los contagios de Covid-19.

Por otra parte, el año 2022 terminaba con la noticia de que los representantes del Parlamento Europeo y de los Gobiernos de los países miembro de la Unión Europea alcanzaron un acuerdo provisional para **un nuevo sistema de comercio de emisiones**.

En este sentido, han acordado la inclusión de las emisiones del transporte marítimo y la imposición gradual a las navieras de **la obligación de abonar derechos de emisión**. ●

## La logística global en riesgo

La invisibilidad, vista como una condición indispensable de la logística, hace tiempo que dejó de existir. Hemos sido resilientes y ahora demasiado visibles: el causante de todos los males para que nada llegue a tiempo o se perciba como mal servicio logístico. Hay muchos motivos que lo explican, energía, escasez de conductores, guerras, ... Pero es necesario contextualizarlo para estimar la realidad y afinar en el diagnóstico.

La logística es la membrana que todo lo agrupa y lo conecta, pero al mismo tiempo que elástica, es también sensible a todos los temas que con ella están relacionados, y su calidad final, en función de la perfección de sus componentes, puede llegar a ser excelente o estar comprometida.

La crisis de Suez fue una primera y seria alerta sobre la fragilidad de las cadenas de transporte globales y señaló la necesidad de su refuerzo y protección operacional. El Forum Económico de Davos, en su reciente informe Global Risks Report apunta ya a la logística global como uno de los puntos débiles que amenazan la estabilidad y prosperidad económica. Su informe, bajo una mirada logística, puede resumirse en tres áreas básicas que merecen reflexión.

En primer lugar, el ranking de riesgos. El riesgo del coste de la vida es el primero y más universal. El peligro de colapso del supply chain global (a corto plazo) se sitúa en la posición 17 de un total de 32 riesgos identificados por su severidad, que a largo plazo se reubica en la posición 24. Aunque se menciona que la cadena de suministro es resiliente, es impredecible lo elástica (o no) que ésta puede llegar a ser para dar las respuestas operacionales necesarias en situaciones también impredecibles.

Por otro lado el mapa de riesgos globales muestra gráficamente la cadena de sumi-

nistro como un gran topo azul, de conexión con todo, pero también de posible afectación de colapso sistemático, siempre en riesgo y conectado directamente con la geoconfrontación, la crisis de las infraestructuras y la crisis climática que aumentará la presión sobre el transporte terrestre.

Por último, la afectación de la cadena de suministro está mencionada a lo largo de todo el dossier y apunta a posibles soluciones para avanzar positivamente en su descongestión mediante las siguientes recomendaciones: descarbonización, colaboración, flexibilización, incorporación de planes de contingencia funcionales, acortar y auditar los flujos logísticos, y generar también fiabilidad mediante la creación de “Free Flowing Global Supply Chains”. Nuevas cadenas de suministro que eliminen las barreras (operacionales, burocráticas y de diseño) y que obstaculizan la circulación de bienes.



**JORDI ESPÍN VALLBONA**

Secretario general de Transpime Spanish Shippers' Council

**“ Aunque se menciona que la cadena de suministro es resiliente, es impredecible lo elástica (o no) que ésta puede llegar a ser para dar las respuestas operacionales necesarias en situaciones también impredecibles.”**

Desde la alianza de cargadores globales, Global Shippers' Alliance (GSA), nos comprometemos a vigorizar y reforzar la cadena de suministro, trabajar positivamente en favor de la cooperación logística y así fortalecer las cadenas globales de transporte. Con la creación del “Bill of Cargo Rights”, que dota a la carga de derechos en un marco de responsabilidades compartidas, la responsabilidad es firme para suprimir los obstáculos, agregar a todos los agentes, y aportar la logística del bien común a la hoja de ruta global para que nada colapse.

## Avanzamos juntos

El Port de Barcelona pone a tu alcance la red logística y de servicios más avanzada. Porque cuenta con cerca de 100 líneas regulares que lo conectan con 300 puertos de los 5 continentes, 30 terminales de mercancías especializadas, terminales marítimas interiores repartidas por la península ibérica y el sur de Francia y conexión ferroviaria con Europa con ancho de vía internacional.

Todo esto, sumado al sello de calidad Efficiency Network o a la última ampliación para llegar a una capacidad de movimiento de 5 millones de contenedores anuales, hace del puerto un *hub* que no para de crecer y que nos hace avanzar juntos.

Port de Barcelona, el primer *hub* logístico del sur de Europa.



Port de Barcelona



# LOS PUERTOS CONCENTRAN ESFUERZOS EN LA DESCARBONIZACIÓN

Puertos del Estado mantiene su apuesta por la sostenibilidad, la digitalización, la innovación, y la integración puerto-ciudad, en un año que estará marcado por el despliegue del nuevo Marco Estratégico del sistema portuario.

Los puertos españoles continúan un año más centrando sus esfuerzos en la sostenibilidad, a través de **proyectos concretos, dirigidos a potenciar la descarbonización**, como el programa OPS, de suministro de energía eléctrica a buques atracados en tierra; la utilización de combustibles alternativos; los avances en la digitalización e innovación, y la promoción de la plena integración de los puertos con las ciudades que los albergan.

En línea con la **Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada 2030**, uno de los objetivos del sistema portuario español consiste en reducir en 2030 un 70% la huella de carbono de las Autoridades Portuarias y un 50% la del conjunto de la comunidad portuaria, con respecto a los niveles del 2019.

**“ El sistema portuario español aspira a reducir en un 70% la huella de carbono de las Autoridades Portuarias de cara al año 2030, respecto a los niveles de 2019”.**

Se mantiene la apuesta de conseguir que todos los puertos estén **electrificados en el año 2030** y este año, muchos de ellos seguirán avanzando en este campo.

En los primeros meses del año, se ha conocido por ejemplo que el de Alicante ha adjudicado el proyecto de electrificación de cuatro muelles y que el de Algeciras ha licitado la asistencia técnica para el desarrollo del suministro

Los sistemas OPS, los combustibles alternativos y la digitalización, claves para el futuro de los puertos.

**1.073 millones de inversiones en infraestructuras previstos por Puertos del Estado.**

Igualmente, se ha presentado la adaptación del pantalán de Small-Scale de la planta de regasificación de Enagás en Barcelona. Ahora, las **siete plantas de regasificación de España** ya están adaptadas para suministrar GNL a barcos, así como la mayoría de los puertos.

En su caso, el puerto de Valencia ha adjudicado en enero la construcción y mantenimiento de **una nueva planta solar** que generará el 11% del consumo de energía eléctrica del recinto.

También en los primeros meses de 2023, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha activado el segundo ciclo para la selección de las entidades colaboradoras que participarán en la gestión de las ayudas del **programa de eco-incentivo marítimo** correspondientes a la convocatoria de 2023.

A través de este proceso se eligen a las navieras que operan **los servicios marítimos que se subvencionarán** con cargo a los fondos NextGenerationEU para incentivar que los camiones se suban a los buques.

En total, el eco-incentivo marítimo dispone de **un presupuesto inicial de 60 millones de euros**, distribuidos equitativamente en tres anualidades, aunque esta cantidad puede aumentar en función de la demanda

#### El plan de Puertos del Estado

Además, Puertos del Estado hizo constar en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado para 2023 **una previsión de ingresos por valor de 1.294 millones de euros**, entre un 6% y un 7% anual más.

eléctrico a buques en **los atraques de la terminal de pasajeros**.

Además, ha licitado el contrato correspondiente a las labores de asistencia técnica para el desarrollo del **suministro eléctrico a buques** en el puerto de Tarifa.

Por otro lado, Scale Gas y el armador noruego Knutsen han presentado en la planta de regasificación de Barcelona el **primer barco de bunkering de GNL construido en España**, que tendrá su base en el puerto de Barcelona.

Este avance está marcado por una perspectiva de crecimiento de los tráficos y por **una contención de las tasas portuarias**, que están congeladas o a la baja y con previsión de reducir las selectivamente.

En el tráfico de cruceros, se espera que sea en 2023 cuando las cifras se igualen a **los datos del récord histórico de 2019**, año en que se registraron más de 10,6 millones de cruceristas.

De igual manera, Puertos plantea unas **inversiones en infraestructuras de 1.073 millones** de euros, aunque también hay comprometidos más 1.500 millones de euros en inversión privada.

Según el propio presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, el sistema está **basculando sus inversiones hacia el lado tierra**, incluyendo el ferrocarril, tras dos décadas en que se ha volcado en el lado mar, con el fin de mejorar su conectividad.

En España se han desarrollado dársenas con capacidad para cubrir las necesidades a entre 10 y 15 años vista y ahora, por lo que la prioridad ahora se centra en **desarrollar terminales que acompañen a la demanda**.

Precisamente, a finales de 2022 el Boletín Oficial del Estado publicaba el **Marco Estratégico del sistema portuario de interés general**, que tiene 2030 como horizonte temporal y es el camino elegido por los puertos para afrontar los retos y competir el modo más favorable posible en las redes internacionales del transporte y la logística.

Se trata de un plan que permitirá a los puertos de interés general afrontar la emergencia climática, la transformación digital o la irrupción de la economía 4.0, junto con el **permanente desarrollo de las infraestructuras**, los servicios y la consolidación de los puertos como auténticos nodos logísticos.

El nuevo Marco tiene **tres dimensiones**: económica, ambiental y social. En el ámbito económico, plantea por ejemplo, la reducción de aproximadamente el 12% en las tasas portuarias hasta el año 2030, condicionada a aspectos como el desempeño ambiental.

En lo que respecta a la dimensión ambiental, es importante señalar la importancia de la contribución del puerto a **las políticas de descarbonización**, ya sea mediante la aplicación de buenas prácticas ambientales o por el impulso de la transformación energética.

**“ El nuevo Marco Estratégico del sistema portuario permitirá afrontar la emergencia climática, la digitalización y la economía 4.0, junto al desarrollo de las infraestructuras y servicios, y la consolidación de los puertos como nodos logísticos”.**





Igualmente, desde un punto de vista del entorno, las medidas previstas se distribuyen en **cuatro ejes principales**: economía circular, ecoeficiencia, control de residuos y biodiversidad.

Por otra parte, cabe apuntar que las actuaciones financiadas por el **Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria** para el período de 2014 a 2027 y siguientes ascienden a 884,4 millones de euros, a los que se suman 627,6 millones aportados por otras Administraciones, y 114,6 millones de Fondos Comunitarios. Así, el importe total asciende a 1.626,6 millones de euros.

En 2023, ejercicio en el que se espera una **progresiva estabilización del tráfico del Estrecho**, se mantendrá el apoyo a los puertos de Ceuta y Melilla, que recibirán el 28,6% del fondo que se distribuya entre las 28 Autoridades Portuarias.

Esto se debe a las dificultades que han atravesado en los últimos años con el **cierre de las fronteras** y la cancelación de rutas que unían la península con ambas ciudades.

#### Internacional

A nivel internacional, Maersk estima que el mercado del transporte marítimo de contenedores retrocederá en 2023 en una horquilla que va **desde el 0,5% en su perspectiva más optimista hasta el 2,5%** en el peor de los casos.

Maersk y MSC pondrán fin a la alianza 2M en enero de 2025.

Las cifras del tráfico de cruceros igualarán en 2023 a las previas a la pandemia.

Drewry, en su caso, estima que el transporte marítimo de contenedores registró unas ganancias récord de 290.000 millones de dólares el año pasado, que **se reducirán a 15.000 en 2023**.

Los fletes de contenedores han caído considerablemente en los últimos meses, aunque las tarifas siguen siendo altas. Según *Alphaliner*, la sensación es que **el mercado se normalizará en algún momento de 2023**.

En este sentido, el exceso de oferta coincide con el colapso de la demanda, lo que está conduciendo a **una guerra de precios** que podría mantenerse hasta que se retire más capacidad.

No obstante, algunos de los peores cuellos de botella en los puertos también se han eliminado, y el número de **buques cargados que se encuentran paralizados** a la entrada de los puertos se está reduciendo.

Además, MSC y Maersk han anunciado que **pondrán fin a la alianza 2M** en enero de 2025, diez años después de su puesta en marcha en el año 2015.

Los dos han seguido caminos muy diferentes durante este tiempo, pues mientras MSC ha asaltado los mercados de segunda mano y alquiler, y **ha invertido grandes cantidades en nuevos pedidos**, Maersk ha centrado su estrategia en la integración vertical.

15.000

millones de dólares estimados de ganancias de las navieras en 2023.

A medida que el enfoque del sector ha pasado de las economías de escala a las soluciones de extremo a extremo, la naviera danesa se ha dado cuenta de que **necesita controlar su propia red** y ser totalmente responsable del rendimiento y la fiabilidad del servicio.

Según Drewry, las empresas con aspiraciones similares tendrán que considerar también la ruptura con sus socios, y parece cada vez más probable que los grandes operadores busquen avanzar en solitario, mientras que **los medianos podrían permanecer juntos por necesidad**. ●



## tendencias en... TRANSPORTE POR FERROCARRIL



El Ministerio de Transportes trata de dar un mayor impulso al ferrocarril, con actuaciones por un importe de más de 8.000 millones recogidas en la iniciativa 'Mercancías 30' con el fin último de mejorar la exígua cuota del transporte ferroviario de mercancías y con la vista puesta en el desarrollo de las primeras autopistas ferroviarias.

Más ayudas para el sector

# TRANSPORTES SUBE LA APUESTA POR EL TRANSPORTE FERROVIARIO

El Ministerio de Transportes trata de dar un mayor impulso al ferrocarril con ayudas al transporte sostenible y digital, y el nuevo eco-incentivo ferroviario.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó en 2022 la versión definitiva de la iniciativa 'Mercancías 30', que **contempla actuaciones por más de 8.000 millones** en infraestructuras, terminales, mejoras en la gestión de capacidad, autopistas ferroviarias, digitalización y ayudas a empresas para conseguir que la cuota del transporte ferroviario de mercancías pase del 5% actual al 10%.

Las **inversiones previstas a corto y medio plazo** se financiarán con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y los Presupuestos Generales del Estado.

En este contexto, el 29 de abril se publicaron las órdenes por las que se aprueban las bases reguladoras y las convocatorias de ayudas a empresas para el apoyo a un **transporte sostenible y digital** contempladas en 'Mercancías 30' y financiadas precisamente con cargo a los fondos NextGenerationEU en el marco del PRTR.

En concreto, se activó la convocatoria de **ayudas en concurrencia competitiva** y el programa de eco-incentivos para el transporte ferroviario en concurrencia simple o no competitiva, basado en el mérito ambiental y socioeconómico.

En primer lugar, el programa de apoyo al transporte sostenible y digital en concurrencia competitiva se articulaba en **varias líneas, con un presupuesto total de 460 millones**. Por ejemplo, se destinarán 45 millones a la interoperabilidad ferroviaria, 75 millones al fomento de la intermodalidad del transporte, o 125 millones a la **modernización de material ferroviario de mercancías**.

Por otro lado, se contemplaba destinar 56,5 millones de euros al **transporte por carretera seguro, sostenible y conectado**, 111 millones a la sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo, y 47,5 millones a la digitalización del transporte.

Ya en diciembre, Transportes concedió **445,4 millones de euros en ayudas a 73 empresas públicas y privadas** para desarrollar proyectos de descarbonización y digitalización.

De ellos, **el transporte ferroviario de mercancías recibirá un total de 334,8 millones de**



euros, para, entre otras actuaciones, adquirir 1.932 vagones y 59 locomotoras eléctricas, implantar tecnología ERTMS a bordo en 73 locomotoras; sustituir las zapatas en 4.155 vagones para reducir el ruido de frenado, para el desarrollo de locomotoras con eje de ancho variable y para la construcción o renovación de 14 terminales intermodales y cargaderos privados.

En 2022, Adif ha entrado en la Sociedad Puerto Seco Madrid.

**“ El eco-incentivo ferroviario contaba con un crédito inicial de 60 millones de euros, distribuidos equitativamente en tres anualidades, que en diciembre se elevó a 75”.**

De igual manera, 45,6 millones de euros irán a adquirir material rodante para operar en la **autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza** y 3,4 millones para adaptación a ancho UIC o estándar y mejora de las instalaciones ferroviarias de la planta de automoción en Martorell.

## Eco-incentivo ferroviario

Por su parte, **el eco-incentivo ferroviario** forma parte de un programa de ayudas en concurrencia simple a modos de transporte sostenibles.

Contaba con un crédito inicial de 60 millones de euros, distribuidos equitativamente en tres anualidades, que **en diciembre se elevó a 75 millones**. Además, se modificó la fórmula de cálculo de las ayudas.

# 334,8

millones para el ferrocarril en el Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital.

Las empresas sólo podrán optar a los fondos si registran un tráfico mayor o igual al del mismo periodo del año anterior y una ocupa-

**“ La iniciativa 'Mercancías 30' contempla actuaciones por más de 8.000 millones en infraestructuras, terminales, mejoras en la gestión de la capacidad, autopistas ferroviarias, digitalización y ayudas a empresas”.**

ción o eficiencia de más del 30%. Cuanto mayor sea **la reducción de los costes externos medioambientales y socioeconómicos** que logre al potenciar el uso del modo ferroviario frente a la carretera, mayor será la ayuda que se percibirá.

Además, a lo largo del mes de junio, la Comisión Europea seleccionó **10 de los proyectos presentados por España** a la convocatoria de fondos del Mecanismo Conectar Europa de 2021, lo que supone 234 millones de euros en ayudas para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

También en julio, la Comisión Europea dio el visto bueno a las ayudas planteadas por la Administración española por valor de 285 millones para **impulsar el trasvase modal de tráfico de mercancías** de la carretera al ferrocarril.

## Nuevos avances de Renfe y Adif

En 2022, Adif ha entrado en la Sociedad Puerto Seco Madrid y ha continuado la búsqueda de **un socio para Renfe Mercancías**, que recibió más de una treintena de manifestaciones de interés de diversas compañías interesadas. Entre ellos, seleccionó a tres finalistas: **MSC, CMA-CGM y Maersk**, lo que demuestra su apuesta por la intermodalidad.

Otro asunto que está viviendo un gran desarrollo es el de **las autopistas ferroviarias**, tanto la que enlazará Algeciras con Zaragoza, como la que uniría Huelva, Madrid y Zaragoza.

A este respecto, en 2023 se ha confirmado que el Ministerio de Transportes elaborará un plan director del tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla, **dotado inicialmente con más de 450 millones**, para acelerar la modernización de la línea e impulsar el transporte de mercancías en tren, mejorando la conectividad terrestre del puerto de Algeciras y el servicio de la autopista ferroviaria con Zaragoza.

VIIA, por cierto, confirmaba en marzo su intención de reabrir la que une Barcelona con Betburgo. Además, se ha dado un nuevo paso para la puesta en marcha de autopistas ferroviarias en el país, con la creación por parte de Adif de una **Oficina de Apoyo y Asesoramiento**, que actuará como ventanilla única.

El Administrador, por otra parte, ha obtenido a finales de 2022 luz verde por parte del

Gobierno para licitar el suministro de energía eléctrica verde destinada a servicios de tracción para las operadoras, tanto de viajeros como de mercancías.

## “ La Alianza Europea para el Desarrollo de Corredores Ferroviarios de la Península Ibérica y su Conexión con Europa apuesta por el establecimiento de conexiones transfronterizas”.

En el ámbito de los corredores, también se ha presentado la **Alianza Europea para el Desarrollo de Corredores Ferroviarios** de la Península Ibérica y su Conexión con Europa, Corredores.EU, que apuesta por el establecimiento de conexiones transfronterizas que mejoren la competitividad de la industria española. Reivindica, por ejemplo, la **Travesía Central de los Pirineos** como una infraestructura básica para el tráfico de mercancías.

Asimismo, Adif ha dado nuevos pasos para articular **un corredor transfronterizo entre España y Francia** a través del túnel de Canfranc. Por otro lado, ya en 2023 España y Marruecos han celebrado una reunión de alto nivel en la que han acordado colaborar en **el desarrollo de la infraestructura ferroviaria** y la explotación de las operaciones ferroviarias y del tráfico ferroviario.

### Los siguientes pasos

En otro orden de cosas, Transportes publicó a finales de 2022 **la Estrategia Indicativa** del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para el período 2021-2026.

Este instrumento **movilizará 24.200 millones** de euros en inversiones entre 2021 y 2026 con la intención de constituir un sistema cohe-

# 24.200

millones para la Estrategia Indicativa del desarrollo de la infraestructura ferroviaria.

Transportes aspira a elevar la cuota del transporte ferroviario de mercancías al 10%.

rente y eficaz, incorporando objetivos sociales, medioambientales y de eficiencia económica en el ámbito ferroviario.

De cara a 2023, Adif y Adif Alta Velocidad **mantendrán los cánones ferroviarios** a fin de continuar su estrategia de recuperación de tráfico de personas y mercancías.

Además, el consejo de administración de Renfe ha decidido pedir permiso al Ministerio de Hacienda y Función Pública para crear una sucursal en Francia de cara a su **implantación en el mercado francés**. A día de hoy, ya ha obtenido los certificados para operar en las líneas Barcelona-Lyon y Madrid-Barcelona-Marsella.

Mientras, la división de Mercancías destinará **122,7 millones** para impulsar su proyecto de descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril en España. Un 30% procede del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital.

Esta cantidad le permitirá **adquirir plataformas y vagones** destinados al transporte de mercancías a través de autopistas ferroviarias, así como locomotoras eléctricas de gran capacidad de arrastre, impulsadas por energía eléctrica de origen 100% renovable.

De igual manera, pretende destinar una parte a la instalación de **sistemas de reducción de ruido** en vagones, la disposición del sistema de seguridad ERTMS en locomotoras, la digitalización y optimización de procesos y servicios en centros de transporte de mercancías, y la incorporación de tecnologías para la identificación y trazabilidad del material rodante. ●

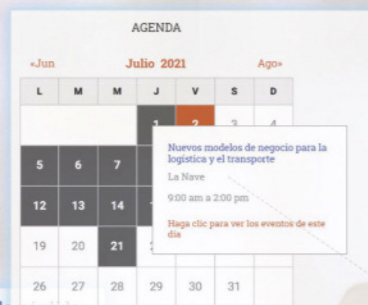


# PARA TODOS LOS GUSTOS

 cadena de suministro



Agenda con los eventos más importantes



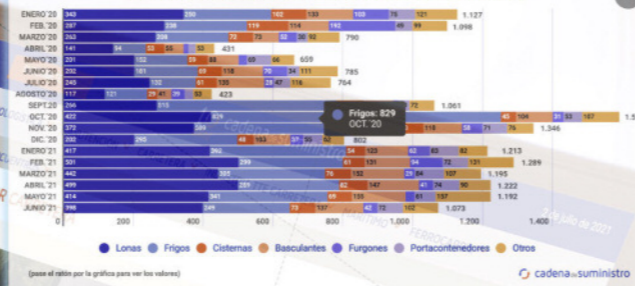
Gráficos interactivos para no perder detalle

### 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

#### MATRICULACIONES SEMIRREMOLQUES MENSUAL POR TIPOS



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, 14/10/2020



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 incompatibilidad con el principio de legalidad" 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 abstrato 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 Fenadamer, que "la finalidad de la exigencia del procedimiento administrativo completo tras la imposición de la sanción no puede ser otro que haya un procedimiento cuyo objeto específico sea

### Vuelven las restricciones al tráfico de camiones en Alemania

Viernes, 02/07/2021 por CDS



### Así ha sido la semana del 29 de junio al 2 de julio en el transporte por carretera

Viernes, 02/07/2021 por CDS

Edición digital y descargable de nuestros monográficos

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

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

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

10 años  
cadena de suministro

www.cadenadesuministro.es  
info@cadenadesuministro.es