



cadena de suministro

número 19
junio 2020

www.cadenadesuministro.es



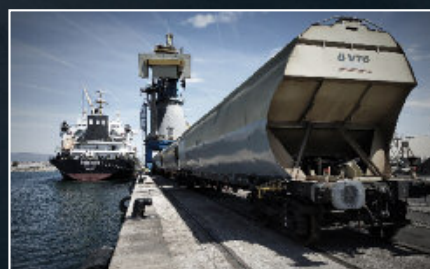
¿Y DESPUÉS DEL COVID-19?



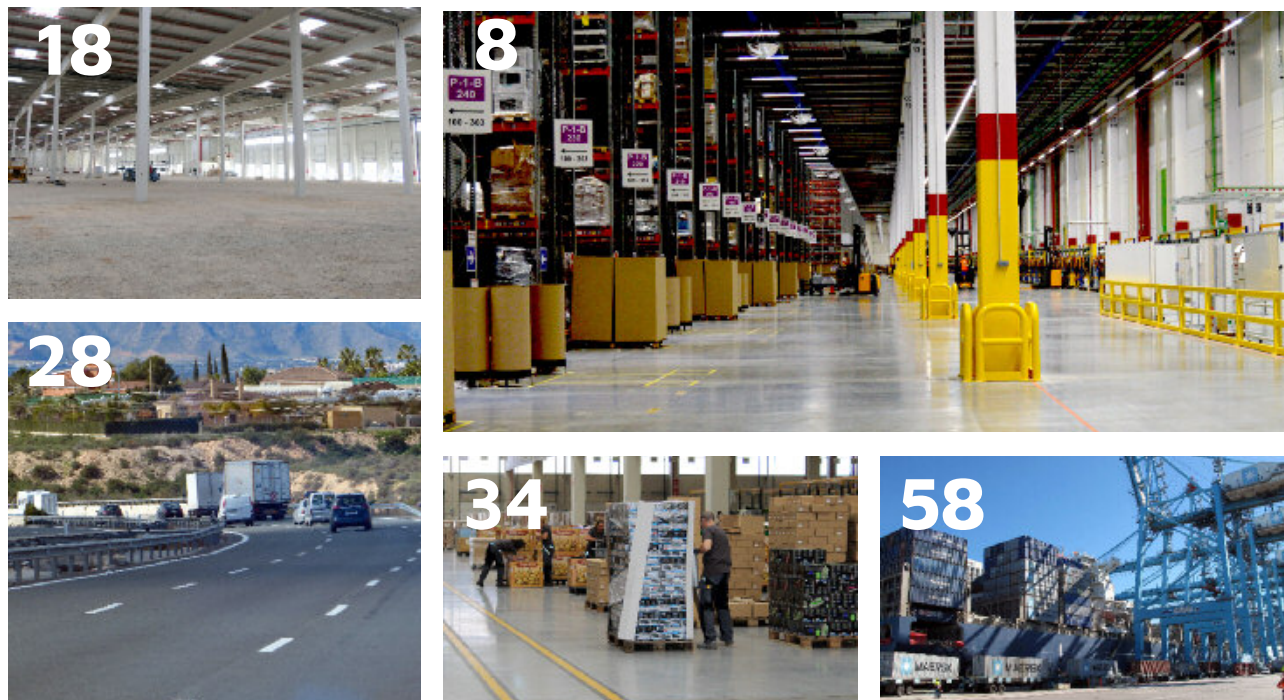
Big Data e inteligencia artificial en la logística



Un buen año plagado de novedades en el transporte por carretera



La competitividad del sistema portuario español



¿Un cambio de paradigma en la gestión logística?

Todo parecía ir, más o menos, según lo previsto. Del Lejano Oriente llegaban ecos amortiguados de una enfermedad ignota, recién descubierta, mientras la mayor parte de los actores económicos de lo que llamamos Occidente parecía más preocupado por la incertidumbre de las cifras macroeconómicas, las tensiones internacionales, los precios de la energía y otras circunstancias que hoy parecen tan lejanas.

En el ámbito logístico y de transporte, la crisis sanitaria provocará una reformulación de los flujos que generan las cadenas de suministro. En este sentido, parece claro que las tensiones existentes entre la globalización y lo local se acentuarán. De igual modo, los efectos de la enfermedad han traído al primer plano la importancia que sigue teniendo a día de hoy el capital humano de las empresas, verdadero motor de su actividad. Algo que merece atención y cuidado.

“La gestión de las cadenas de suministro ya no volverá a ser la misma tras el paso de esta crisis”.

El eco fue creciendo. La amenaza se acercaba y acabó llegando. El impacto fue más duro del que nadie podía prever. Son muchas vidas humanas las que lamentablemente se han perdido. Todavía estamos intentando salir a flote. Queda por delante, en un horizonte aún por concretar, una recuperación que será dura, azarosa, compleja. Las cicatrices de la enfermedad también llegan a la economía y a la sociedad.

De igual manera, la crisis sanitaria también impulsará nuevas acciones en la gestión de riesgos en la cadena de suministro y un replanteamiento de las necesidades de stock para hacer frente a situaciones similares en el futuro. En definitiva, la gestión de las cadenas de suministro ya no volverá a ser la misma tras el paso de esta crisis, pese a que el sector ha reaccionado con una solvencia sobresaliente, algo que merece un reconocimiento pleno y sincero.

Sobre algunos de estos factores en proceso de transformación reflexiona este número de Cadena de Suministro.

Lo que sí que parece cierto a estas alturas es que nada volverá a ser lo mismo. Los efectos económicos de la pandemia serán tremendos. La maquinaria se ha parado y ahora toca volver a arrancarla prácticamente de cero. Nunca hasta ahora se había producido algo ni medianamente similar, con lo que se abre camino en un terreno totalmente desconocido, con consecuencias aún por definir.



Número 19 - junio 2020
Depósito Legal: M-8324-2018

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

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

IMPRIME
Copsell, SL
@2020 Cadena de Suministro

- 3** ¿Un cambio de paradigma en la gestión logística?
Ricardo Ochoa de Aspuru, director de Cadena de Suministro
- 4** La logística del día después
El impacto de la pandemia del coronavirus en el sector logístico
- 6** **Opinión:** Big Data e inteligencia artificial en la logística
J. Manuel Yagüe, director ejecutivo de Everis
- 8** Solidez contra la incertidumbre
El año 2019 para el sector logístico
- 14** Hacia cadenas de suministro más conscientes del riesgo
Tendencias en el sector logístico
- 16** **Opinión:** Un nuevo escenario de colaboración
Carlos Castán, presidente de Aeutransmer
- 18** El mercado inmologístico español vuelve a batir un récord de inversión
Resumen Inmologística 2019
- 20** **Opinión:** El restablecimiento de la normalidad
José Antonio Pérez Brea
- 24** El Covid-19 hace saltar las alarmas en el mercado inmologístico
Tendencias en Inmologística para 2020
- 26** **Opinión:** El futuro del transporte camina hacia la modularidad
Julio Viartola, director Asfares
- 28** Un buen año plagado de novedades
El año 2019 para el transporte de mercancías por carretera
- 32** **Opinión:** Los "horizontes" del transporte por carretera
Marcos Basante, presidente de Astic
- 34** Buenos datos de afiliación y contratos, malos de paro
El empleo en el sector logístico durante 2019
- 36** **Opinión:** Necesidades de los trabajadores de logística
Laura Fonseca, Responsable de Institucional e Internacional del Sindicato de Carreteras y Urbanos de UGT
- 37** Las cargas de exportación crecieron un 52% durante 2019
Flujos de transporte
- 38** **Opinión:** Retos de competitividad para las pymes del transporte
Juan José Gil Panizo, secretario general Fenadismer
- 40** Las dudas de un sector para después de una crisis
Tendencias en el transporte por carretera para 2020
- 42** **Opinión:** ¿Dónde está el problema?
Manuel Pérezcarro Martín, secretario general de FROET y CETM Frigoríficos
- 44** Una industria en proceso de transformación
Novedades de la Industria en 2019
- 46** Débil mercado de vehículos industriales y comerciales
El mercado español de industriales y comerciales
- 48** **Opinión:** Negociación colectiva y Acuerdo Marco
Mario Martín Moreno, secretario general Sector Estatal Carretera y Logística FSC/CCOO
- 52** Llega el gran ajuste
Mercado de remolques y semirremolques
- 56** **Opinión:** Suspensión de plazos en las reclamaciones de transporte en la crisis
Luis Alberto García Villar, socio despacho Rogers & Co
- 58** El V Acuerdo Marco de la estiba llega por fin a su última fase
Resumen marítimo 2019
- 60** **Opinión:** El papel fundamental del transporte marítimo en la crisis del Covid-19
Manuel Carlier, director general de Anave
- 62** **Opinión:** La competitividad del sistema portuario español
Comité ejecutivo de Anesco
- 64** El coronavirus impactará en el crecimiento del transporte marítimo
Tendencias en el sector marítimo en 2020
- 66** **Opinión:** Rehumanizar nuestro entorno
Antolín Goya, Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar
- 68** El ferrocarril se abre paso como opción de futuro para el transporte de mercancías
Resumen ferrocarril 2019
- 71** Año de cambios para el transporte ferroviario
Tendencias del ferrocarril en 2020

LA LOGÍSTICA DEL DÍA DESPUÉS

Sucesos inesperados como la pandemia de coronavirus hacen que se vuelva la vista a la gestión del riesgo o la toma de medidas para proteger al personal, en momentos en que crece la sensación de escasez.

Aprender a gestionar el riesgo

La gestión del riesgo lleva preocupando al sector logístico desde hace cerca de dos décadas, aunque no con la vertiente que ha planteado la actual crisis sanitaria.

Cuando todo esto pase, nuevos elementos de riesgo y amenazas para las cadenas de suministro cobrarán importancia, especialmente en aquellas más alargadas y complejas.

Muchos expertos vaticinan que nuevas crisis sanitarias podrían amenazar en el futuro, lo que obligará a tener en cuenta esta nueva circunstancia a la hora de anticipar el impacto de cualquier amenaza.



Otros parámetros de sostenibilidad

La sostenibilidad seguirá siendo un criterio de gran importancia una vez se haya superado la crisis sanitaria global.

El descenso en los índices de contaminación registrado durante la crisis, debido a las medidas de confinamiento de la población adoptadas en diferentes partes del planeta, aporta una nueva mirada sobre las necesidades reales de movilidad.

La situación tendrá también una repercusión sobre el sector logístico, cada vez más preocupado por su sostenibilidad, aunque un marco de reconstrucción marcará tiempos diferentes a los previstos inicialmente.



La importancia del factor humano

El personal del sector logístico es el verdadero motor de cualquier cadena de suministro. Su capacidad de trabajo y la adaptación a cualquier circunstancia marcan la diferencia.

La crisis sanitaria ha supuesto un aldabonazo al papel que tiene el factor humano en la actividad logística, en un escenario de creciente escasez de profesionales bien formados.

En el futuro, las empresas deberán prestar más atención a su personal, no solo en lo que se refiere a salarios, sino también en servicios y prestaciones, entre otros.



Otra forma de mirar el stock

La optimización del inventario y la previsión de la demanda han sido dos de los grandes motores de la gestión logística en los últimos años.

Sin embargo, la crisis sanitaria ha puesto sobre el tapete las bondades que tiene contar con un stock amplio, que permita reaccionar con solvencia en situaciones difíciles que, al decir de los expertos, podrían volver a repetirse en un futuro no muy lejano.

Tras la crisis habrá que replantear la relación entre las necesidades de un inventario adecuado y el compromiso financiero que supone.



El triunfo de la omnicanalidad

La crisis sanitaria parece el aldabonazo definitivo para el comercio electrónico, que ha conseguido abrir su campo de actuación a otros segmentos tradicionalmente difíciles, como el caso de los productos de alimentación y los perecederos.

Sin embargo, la distribución física también ha jugado un papel clave en el abastecimiento a la población.

Diferentes experiencias desarrolladas durante la crisis evidencian que la coexistencia y coordinación entre ambos canales es clave para el futuro.



El valor de lo realmente importante

A menudo se ha hablado en los últimos años de 'commodities' con cierta frivolidad y para restar valor a actividades que con la crisis se han revelado no solo como esenciales, sino como verdaderos puntos críticos que merecen una atención atenta y permanente.

Actividades como el transporte han sido pasto hasta ahora para reducir costes sin muchos miramientos. La crisis tendría que haber servido para demostrar que deben buscarse nuevas relaciones de igual a igual entre los actores de la cadena de suministro para conseguir un objetivo común.



Un nuevo impulso a la colaboración

Desde hace más de una década se viene hablando de colaboración sin llegar a concretar más que en algunos casos puntuales, pese a las evidentes bondades que pueden aprovecharse de algunas economías de escala.

La crisis puede haber supuesto un aldabonazo para que más empresas apuesten por un mayor grado de colaboración, ya sea con otros competidores, ya sea con clientes o proveedores. Las nuevas tecnologías pueden ayudar a acelerar estos procesos de colaboración en vertical u horizontal.



Visibilidad a tiempo real

La visibilidad de lo que pasa a lo largo de toda la cadena de suministro es un elemento vital para una gestión logística, como ha demostrado la actual crisis sanitaria.

En este mismo sentido, es previsible que la próxima llegada de la tecnología 5G sirva para dar un impulso a una trazabilidad de la cadena de suministro en tiempo real. Sin embargo, para conseguirlo es necesario extender indicadores de gestión adecuados a todos los actores de la cadena, lo que obligará a hacer pedagogía para que todos comprendan la importancia que tiene una adecuada visibilidad de la actividad.



Globalización vs proximidad

Las cadenas de suministro han vivido un proceso paulatino de internacionalización ahora puesto en duda por la actual crisis sanitaria.

La lucha contra la enfermedad ha puesto sobre el tapete la necesidad de contar con redes de proximidad que permitan un abastecimiento de bienes incluso en circunstancias adversas.

Durante la recuperación es posible que persistan las tensiones entre una tendencia a una mayor globalización (lo que se ha venido en llamar 'planetización') o un regreso a lo local.



Automatización y digitalización

La automatización es un proceso irreversible, que se convertirá en una necesidad cada vez más acuciante.

De igual manera, los procesos de digitalización aportarán un plus de eficiencia en los procesos logísticos, como ha podido entreverse en el teletrabajo desarrollado durante la crisis por las medidas de confinamiento.

Sin embargo, la crisis tendrá consecuencias económicas graves que pueden dificultar el desarrollo de estos proyectos que, visto lo visto, van a ser cada vez más necesarios.





Big Data e inteligencia artificial en la logística

“La logística, bien aplicada, empieza por uno mismo”. Con esta premisa la mayoría de las empresas se han percatado del impacto que una buena gestión logística tiene en el valor de sus cadenas de suministro y, sobre todo, en la cantidad de información que puede ser extraída, medida y analizada.

Entendemos el Big Data como una vasta cantidad de datos, sobre procesos concretos o abstractos, que extraen toda la información posible sobre los mismos, ya sean tiempos, calidades, cantidades o factores externos. El Big Data supera las bases de datos convencionales con una cantidad de información que las herramientas de software no podían analizar, medir ni gestionar.

Los atributos clave son el volumen, la velocidad, la variedad y la veracidad de los datos. No obstante, los datos necesitan ser interpretados y analizados para tener valor. El elemento que permite el procesamiento y la gestión de los datos son los mecanismos de inteligencia artificial (AI).

La combinación del Big Data y AI genera sinergias que maximizan el rendimiento y reducen costes operativos. La capacidad de retroalimentar los dispositivos inteligentes con grandes cantidades de datos ha supuesto una aceleración en el aprendizaje artificial y una opción de mejora de los modelos logísticos.

Muchas empresas punteras en logística ya están mejorando sus procesos. UPS ha mejorado su entrega en última milla de manera sostenible, reduciendo un 20% de su huella de carbono*, a través del Big Data, mediante su red de suministro y la reducción en el empaquetado. Por otro lado, el SmartTruck de DHL es otro ejemplo de la adaptación del dato a los sistemas transporte, siendo un camión que genera tours optimizados de sus rutas en base a los pedidos diarios, de manera que realiza un mapeo dinámico de las mejores alternativas para ahorrar coste y emisiones.

Desde everis gestionamos proyectos de desarrollo tecnológico y procesos automatizados. A través de soluciones de nuestro departamento de Industria 4.0, se ha

logrado crear un sistema de inteligencia artificial distribuida. Esto maximiza la eficiencia en la planificación total de los procesos de distribución. Este sistema de inteligencia artificial distribuida se aplica a unidades aisladas que interactúan entre sí dentro de un ecosistema logístico. La planta industrial selecciona los elementos a distribuir en función de sus características: calidad, compuesto del material, antigüedad y otros paráme-

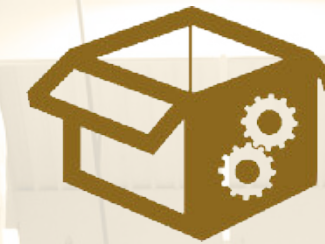
“ El Big Data supera las bases de datos convencionales con una cantidad de información que las herramientas de software no podían analizar, medir ni gestionar”

tros; éstos elementos se “auto distribuyen” y se organizan en lotes correspondientes a los pedidos.

Adicionalmente se han optimizado las rutas de una empresa que ha adquirido varias empresas de distribución local. Para ello se ha desarrollado un algoritmo de mapeo de rutas que ha reducido el tiempo de entregas y las distancias recorridas. Otro de los logros de la aplicación del Big Data ha sido evitar duplicados de transportistas en una misma estación, en las que varias empresas coincidían en las entregas.

Otras empresas de transporte han incluido sensores en sus camiones para monitorear constantemente su carga y que no se rompa la cadena del frío de los productos refrigerados. Por otro lado, otras empresas están apostando por la transparencia de gestión de almacenes y optimización de rutas en almacenes.

Así pues, es innegable cómo el uso de la información y la inteligencia artificial son grandes impulsores de la sostenibilidad, la transparencia y la eficiencia en la logística; aplican tanto en transporte como en el almacenado y permite una distribución más correcta de los recursos de una empresa y generan un rendimiento mayor en el mundo de la logística empresarial.



tendencias en...
Logística

La crisis sanitaria ha sido una demostración fehaciente de todo el potencial de actuación que tiene la logística, incluso en las peores condiciones. El sector ha reaccionado para cubrir huecos y atender a una demanda que ha cambiado radicalmente en pocas semanas y que ha marcado nuevos aumentos récord en el comercio electrónico.



“En el sector logístico internacional se observa una presencia creciente de las navieras, que pugnan por convertirse en integradores globales para controlar de punta a punta las cadenas de suministro internacionales”.

El año 2019 para el sector logístico

SOLIDEZ CONTRA LA INCERTIDUMBRE

El sector logístico tiene en el comercio electrónico un sólido motor para un ejercicio marcado también por operaciones de integración internacional y nacional, con una cadena en la que hasta final de año también se observan tendencias a la integración del canal online y del físico para potenciar la omnicanalidad.

Un año más, el **comercio electrónico** ha seguido tirando con fuerza de un sector logístico pendiente de las incertidumbres que ensombrecen las perspectivas.

Pese a las turbulencias que azotan al comercio internacional y el vértigo que produce el cambio en el modelo energético e industrial, este sector sigue creciendo y ya consigue que tres españoles de cada cuatro se lancen a consumir, a razón de **200 euros de media por persona**.

Pese a los datos, los expertos siguen indicando que el canal online tiene **amplio camino por recorrer** en España, hasta alcanzar los nive-

les de otros mercados más maduros y profundos, en cuanto a alcance.

Como ejemplo, el último **pico de actividad** ha vuelto a batir registros máximos de movimientos de paquetes y de pedidos, tanto en España, como otros grandes mercados de todo el planeta.

En un mercado en el que las entregas urbanas siguen ganando terreno, la logística se enfrenta a un **cambio de modelo** con diferentes implicaciones, que van, desde las puramente operacionales, hasta los modelos de negocio, inmersos en una profunda transformación cuyo resultado último está aún por ver.

Así pues, uno de los factores

que está moldeando el futuro del sector logístico en las ciudades está relacionado con los cambios que se están introduciendo en las **normativas** para el acceso a muchos de las principales ciudades del continente.

Cada vez más ciudades inciden en la elaboración de **planes** para limitar el acceso de los vehículos más contaminantes, así como en planes especiales para la distribución urbana de mercancías, algo por lo que los repartidores y transportistas piden más agilidad en los trámites administrativos para evitar perjudicar el servicio.

Este es el caso, por ejemplo, de la ciudad de Madrid, que durante el

pasado 2019 ha reemplazado el polémico Madrid Central por el nuevo **Madrid 360**, una iniciativa que propone un cambio radical de la distribución urbana en la capital, aunque también deja dudas en relación sobre todo con los períodos transitorios para su puesta en marcha, así como con respecto a la circulación por el centro de la ciudad de las furgonetas sin distintivo ambiental.

También la otra gran ciudad del país, **Barcelona**, tiene ya en marcha un proyecto para controlar el

acceso, con importante impacto sobre el reparto urbano en la Ciudad Condal.

Proyectos empresariales

En el plano empresarial, a lo largo de 2019 destacaron especialmente dos movimientos de gran calado, precisamente en el segmento de la paquetería.

Por un lado, DPD Group ha obtenido el beneplácito de Competencia en su toma de control de **Tipsa** y ha culminado la operación de toma de

control de la compañía.

Mientras, por otro, **Tourline Express** ha sido absorbida finalmente por la portuguesa Correios y ha iniciado una nueva etapa con un nuevo equipo directivo liderado por Manuel Molins bajo la marca **CTC Express**.

Además, la pública **Correos** afianza su proceso de internacionalización, tras obtener el visto bueno del Gobierno para ejecutar la compra del 51% de Rangel Expreso, y se lanza a China, pese a las turbulencias vividas en el plano laboral.

Por su parte, **El Corte Inglés** impulsa su presencia en este canal de la mano de Alibaba, mientras que Amazon sigue potenciando su presencia logística en España con nuevas instalaciones.

Fuera de España, el pasado 2019, DSV ha completado, pese a las reticencias iniciales del accionariado de la helvética, la compra de **Panalpina** y ha ido quemando fases en el proceso de integración.

Al tiempo, CMA-CGM ha cerrado definitivamente su oferta pública de adquisición de **Ceva Logistics**. La naviera francesa añade un movimiento de calado a una **tendencia creciente**.



El comercio electrónico sigue tirando de la actividad logística.

Insight Real Estate

Urbanismo ● Diseño de proyectos inmobiliarios ● Comercialización de activos
● Venta de proyectos a inversores institucionales y privados



Las navieras se configuran como nuevos integradores en el sector.

En este sentido, las **navieras** intentan trascender su negocio principal en el transporte marítimo, para convertirse en auténticos integradores logísticos.

Con estos movimientos, estas corporaciones quieren aprovechar su **presencia global** y rentabilizar una posición crucial en las cadenas de suministro más alargadas, internacionalizadas y complejas.

Cambios operativos

Por otra parte, en el ámbito operativo, el desarrollo de la logística del comercio electrónico también influye los **procesos de integración omnicanal** que se vienen produciendo desde hace un par de años con intensidad, ámbito en el que las paqueteras norteamericanas vienen buscando una mayor integración con empresas de gran consumo.

Al mismo tiempo, **en sentido contrario**, Amazon parece querer lanzarse de lleno a la distribución física, así como los desarrollos tecnológicos que aportan un plus innovador en un sector que suele pasar desapercibido para el común de los mortales.

De igual modo, la potencia del comercio electrónico hace que se esté abriendo a **nuevos segmentos** de actividad.

Así lo demuestra el creciente interés que se ha despertado a lo largo del año pasado y en los primeros meses de este 2020, en relación con las entregas domiciliarias de productos de **alimentación**, así como de productos preparados entre las principales cadenas.

En este ámbito se han sucedido **movimientos**, entre otros, de Mercadona, Lidl y Carrefour.

Sin embargo, en el segmento de productos perecederos aún queda camino por ganar **rentabilidad**, aunque las experiencias cada vez son

más elaboradas, como demuestra el caso de Mercadona, que ya ha extendido su servicio a Barcelona y que, al mismo tiempo, va a empezar a utilizar ventanas horarias para su canal de comercio electrónico.

En paralelo, los **puntos de conveniencia** también parecen irse abriendo camino y ya suponen tres de cada diez envíos de comercio electrónico, mientras que las nuevas tecnologías también parecen decantarse por las entregas predictivas.

Convergencia

Lo cierto es que durante el pasado 2019 se han ido dando pasos firmes en la convergencia del canal on-line, con el canal físico.

Los expertos parecen haberse dado cuenta de que existe una tendencia generalizada a buscar y comparar productos en internet, especialmente en segmentos como los de moda y textil, para, después, acudir a la tienda a comprar la mercancía, aunque la práctica también **varía** en función de cada mercado y de cada segmento. Precisamente en este sentido, y en parte debido a esta variedad de comportamientos, parece cada vez más

“Las entregas domiciliaria, tanto por sostenibilidad medioambiental, como por costes, están cada vez más acorraladas, por lo que las empresas apuestan por una mayor integración omnicanal apoyada en la tecnología”.

pasa a página 12 ●●●



Torrejón de Ardoz (Madrid)
6.769 m² disponibles
Certificación LEED Gold
Disponibilidad inmediata



Meco (Madrid)
51.969 m²
Plataforma logística para 1 ó 2 inquilinos
Parcela de 97.560m²
Disponibilidad inmediata



Seseña (Toledo)
2 últimos módulos disponibles de 7.131 y 9.561 m² respectivamente
Ratio de muelles 1/550 m²
Disponibilidad inmediata



Illescas (Toledo)
37.463 m²
Materiales de gran calidad y respeto por el medio ambiente
Disponibilidad inmediata



Zaragoza (PlaZa)
2 módulos disponibles de 9.500 y 4.038 m²
Recinto cerrado
Disponibilidad inmediata



Campus logístico City Dox (Torrejón de Ardoz)
1ª fase de 37.963 m² en construcción
Calidad y representatividad
Disponibilidad finales 2020

claro que los establecimientos comerciales tienen un futuro asegurado, aunque en formatos diferentes a los existentes actualmente.

En ellos se abre paso el uso de las **nuevas tecnologías**, con el fin de potenciar la experiencia de compra y facilitar la integración con el canal on-line.

Toda esta información permite, de cara al cliente, una mayor personalización con la que se quiere fidelizar al consumidor, mientras que en términos internos permite elaborar **complejos análisis de previsión** de la demanda con indicadores adecuados y mayor precisión que la existente hasta ahora.

En relación con los formatos, existen diversas experiencias en diversas zonas del mundo, así como evoluciones, que van desde una casi completa **automatización**, hasta desarrollos más simples, como recogida de los

La rentabilidad de las entregas domiciliarias sigue en entredicho.

“La logística sigue escalando posiciones en las prioridades estratégicas de cada vez más empresas”.

pedidos on-line en tienda.

En paralelo, el canal on-line ve cada vez más claramente que es insostenible mantener el actual volumen de **entregas domiciliarias**, sobre todo si este segmento sigue creciendo de acuerdo con las expectativas de los expertos.

Consecuentemente, cada vez más empresas intentan buscar **alternativas** a los envíos a domicilio, con la finalidad de aquilatar costes logísticos e intentar generar compras por impulso.

Para ello se desarrollan sistemas de entrega de envíos de comercio electrónico **en tienda**, bien a través de sistemas electrónicos, bien a través de cajas específicas, pero, en todo caso, a través de sistemas diferenciados

De igual manera, muchos expertos están convencidos de que las entregas **en consignas y puntos de conveniencia** tienen aún mucho camino por recorrer en España para alcanzar el nivel que ya tienen en

Francia o Alemania, por poner dos casos de países de nuestro entorno.

Sin embargo, de ellos nos diferencia un rasgo fundamental, que es la gran cantidad de establecimientos existentes en el país, lo que garantiza una **capilaridad** y una cobertura difícilmente batibles.

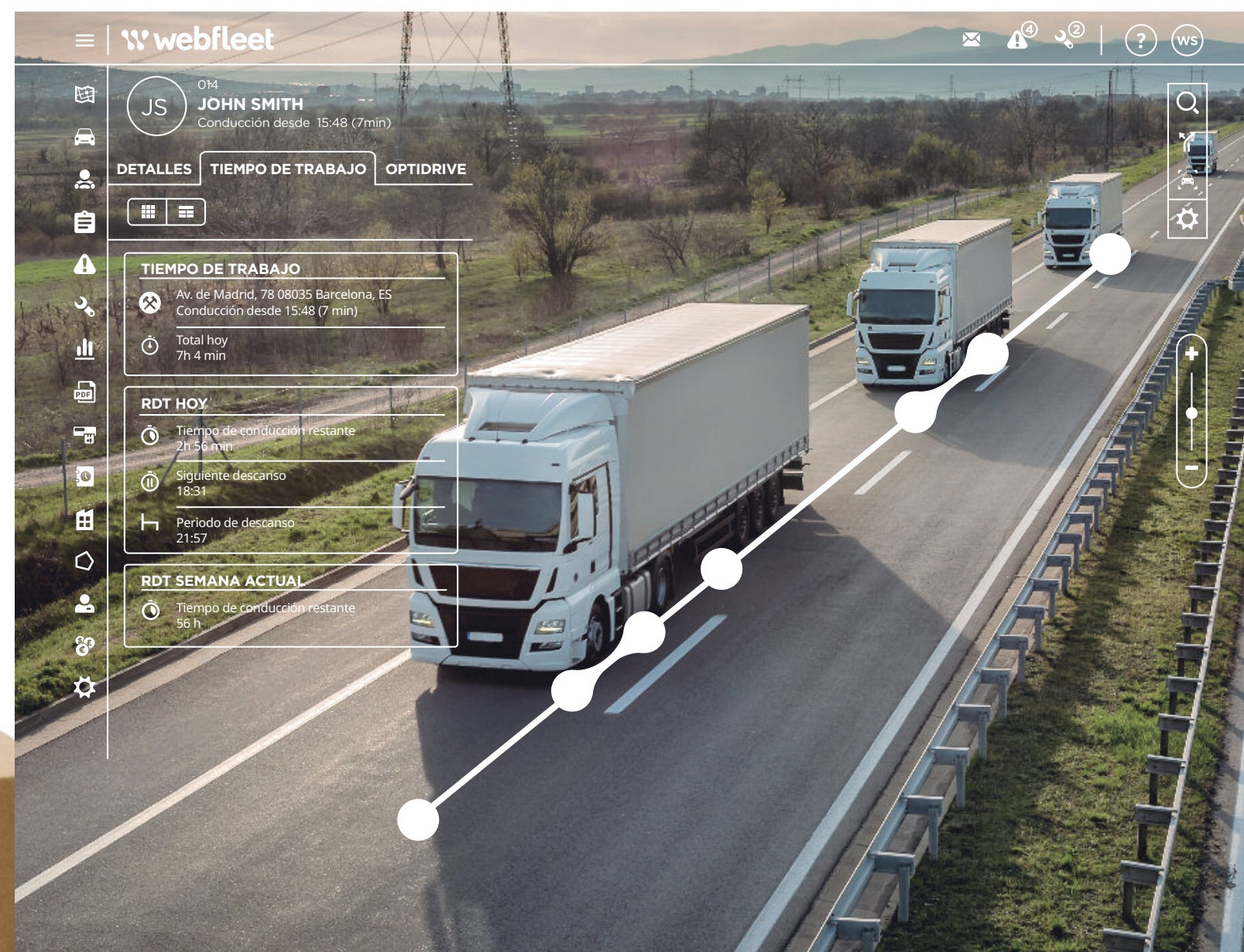
Todos estos procesos de cambio deberían haber seguido su curso en **2020**.

Sin embargo, pocas semanas después del comienzo del ejercicio una amenaza que parecía lejana y leve se ha convertido en un problema gravísimo con impacto a escala planetaria, convirtiendo en naderías lo que hace unos meses parecían **sombrias preocupaciones**.

En definitiva, la logística sigue escalando terreno en las **prioridades estratégicas** de cada vez más empresas, a la espera de que escampe y jugando, mientras tanto, el papel fundamental que siempre ha tenido ●

De cumplir las normativas a optimizar el tiempo en carretera

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



Desde nuestro lanzamiento hace 20 años, hemos crecido hasta convertirnos en un líder global en telemática, ayudando a más de 50.000 empresas a gestionar sus vehículos y maximizar la productividad. Tras haber sido adquiridos recientemente por Bridgestone, ahora cambiamos nuestro nombre: de TomTom Telematics a Webfleet Solutions. Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: innovar en la gestión de flotas y construir el futuro de las soluciones de movilidad.

Let's drive business. Further.

Tendencias en el sector logístico

HACIA CADENAS DE SUMINISTRO MÁS CONSCIENTES DEL RIESGO

Sucesos inesperados como la pandemia de coronavirus hacen que se vuelva la vista a la gestión del riesgo o la toma de medidas para proteger al personal, en momentos en que crece la sensación de escasez.

Es una **quimera** hablar de futuro en condiciones como las actuales. Sin embargo, pese a las circunstancias, lancémonos a la piscina e intentemos ver qué preocupaciones pueden surgir una vez superada una crisis tan indeseada como inesperada, incluso desconociendo la oscura e indefinida estela que habrá de dejar esta abominable pandemia.

Bien es cierto que, de vez en cuando, la naturaleza se vuelve contra el hombre para recordarle su **insignificancia o su estupidez**, según crea cada cual.

Desde sus primeros días, 2020 venía preñado de **incertidumbres** que ensombrecían un panorama poco halagüeño, marcado por tensiones internacionales y **ciertas debilidades estructurales** en algunos mercados que impedían olvidar ya de una vez la profunda crisis de 2008, presente aún más de una década después.

Sin embargo, nada podía hacer ver lo que nos esperaba desde finales de enero, cuando **una nueva**

enfermedad empezaba a golpear la lejana China y a Occidente llegaba un eco amortiguado. Nada preocupante, parecía entonces.

Todo lo que ha llegado después parece una **pesadilla** que, además de un roto descomunal y un número indeseable de fallecidos y enfermos, debe dejar también enseñanzas que permitan reaccionar ante posibles situaciones someramente parecidas.

La gestión del riesgo

Así pues, lo suyo, para hacer honor a los que ya no están, el deber de los que han librado la situación es **aprender**.

A botepronto, la primera conclusión de lo vivido nos deja una visión de la cadena de suministro como un **elemento fundamental** para el comercio internacional y una ligera idea de que vivimos, para bien y para mal, en un mundo globalizado, en el que indefectiblemente, las consecuencias de lo que sucede en cualquier parte se deja sentir, antes o después, en mayor o en menor medida, al otro extremo del globo, en las antípodas.

Pero, quizás, la enseñanza más importante de las que deja la crisis sanitaria que aún padecemos está relacionada con la **gestión del riesgo**.

Un aspecto en el que hay mucho que trabajar y que abarca, desde la pura **seguridad física** de trabajadores, equipos y mercancía, hasta la integridad lógica de la documentación electrónica que cada vez más a menudo acompaña a la carga a lo largo de la cadena de suministro.

Desde luego, el concepto debe extenderse a las **posibles brechas de seguridad** que puedan producirse a lo largo de la cadena, para incluir riesgos cibernéticos y de **salud**, también.

Esto incluye **protocolos de actuación** que incluyan riesgos de fuerte impacto, así como la dotación de medios para poder reaccionar.

“ Si algo habremos de aprender de toda esta crisis sanitaria tendrá que estar relacionado con la gestión del riesgo y con la protección del personal”.

En este sentido, si se ha aprendido algo de todo esto, la experiencia también servirá para dar un impulso casi definitivo a la **automatización**.

De igual manera, hay muchos que han pensado que la actual situación es consecuencia directa de la **globalización**.

Aparte de la visión negativa que ofrece esta consideración, conviene tener en cuenta que, en cierta manera, el proceso de globalización se ha producido con unos fines concretos que, a su vez, han generado una serie de **desequilibrios**.

La crisis puede ofrecer una **oportunidad** para corregirlos.

Así mismo, es posible que se produzca, con motivo de la crisis

sanitaria, una **redistribución de flujos logísticos**.

Precisamente en este mismo sentido, ya durante 2019 se había producido un regreso de cada vez **más centros productivos** ubicados en China a sus países de origen, fundamentalmente los Estados Unidos.

Esta **relocalización** puede suponer un impulso definitivo a la globalización o, en sentido contrario, una paralización de este proceso.

Además, la crisis también ha puesto sobre la mesa la importancia del **capital humano** para el sector logístico.

Sobre el personal de las empresas se sostiene de manera esencial la **actividad** de las empresas.

Este reconocimiento al personal coincide con una cada vez más evidente **escasez** de profesionales bien formados, algo que es común a todos los países occidentales.

Precisamente para intentar retener el talento, las instalaciones también trascienden su propia utilidad como almacenes para **ofrecer servicios a los empleados**, en un paso más por conservar un personal cada vez más valioso. ●



La gestión del riesgo será un elemento crucial en el futuro de la gestión.



Un nuevo **escenario** de colaboración

Los agentes de la cadena logística tenemos por delante el reto compartido de avanzar hacia un transporte de mercancías cada vez más seguro, sostenible y conectado, para dar respuesta a la estrategia que el MITMA se ha marcado para esta legislatura. Se abre así un escenario en el que cargadores y proveedores de transporte están llamados a colaborar, ya que solo así la transición será un éxito y nadie se quedará en el camino.

Un transporte seguro implica que debemos propiciar los cambios necesarios para que todas las operaciones se realicen garantizando la seguridad de personas y de instalaciones, tanto desde el punto de vista de su integridad, como desde el de la propiedad. El cumplimiento de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales demanda la colaboración (CAE) entre todos los actores: cargadores, operadores logísticos de los almacenes, transportistas y conductores. La seguridad vial exige aplicar los procedimientos de aseguramiento y carga de las mercancías de acuerdo a la directiva europea, para lo que necesitaremos que se definan procedimientos y fichas de carga y estiba, conocidos y aplicados por quienes carguen, descarguen, estiben y desestiben. Y durante el transporte, es también necesario el desarrollo de una red de aparcamientos seguros que garanticen la integridad de la mercancía y del conductor del vehículo, que debemos apoyar todos los intervinientes en el transporte.

El camino hacia un transporte sostenible tampoco se entiende si no lo recorremos conjuntamente cargadores y transportistas, en cualquiera de sus vertientes, ambiental, social y económica.

Desde el punto de vista ambiental, los cargadores asumimos la responsabilidad de colaborar con nuestros proveedores de transporte en la reducción de las emisiones de CO₂. El aumento de la capacidad de carga hasta las 44 T de MMA, el Megatruck y el Duotrailer, la conducción ecológica, la conducción autónoma, el platooning, la búsqueda de sinergias de transporte (co-carga) y la optimización de rutas son prácticas que contribuyen a reducir las emisiones, que debemos implantar y desarrollar de forma coordinada el sector industrial y el del transporte. En cuanto a la transición energética, los cargadores de-

beremos respaldar a los que inviertan en recursos menos contaminantes, con compromisos a medio o largo plazo, y priorizando modos de transporte y vehículos más sostenibles.

“ Los cargadores debemos colaborar con nuestros proveedores de transporte en la reducción de las emisiones de CO₂ ”

En el ámbito social, es necesario actuar para aumentar el atractivo de la profesión de conductor. Hay que facilitar la entrada a la profesión, reduciendo las barreras económicas y de edad; mejorar las condiciones de trabajo, ofreciendo entornos seguros en la carretera y en los puntos de carga y descarga, y adecuar las relaciones laborales a la realidad económica actual.

En cuanto a la sostenibilidad económica, no hay que olvidar que las relaciones comerciales incluyen las existentes entre todos los intervinientes, que deben basarse en criterios éticos, de transparencia, legalidad, pero también ajustarse a mercados abiertos y competitivos, que garanticen que el transporte cumpla su esencial función. Por último, el transporte conectado responde al desarrollo digital que afecta a toda la sociedad, y supone un cambio de paradigma, con nuevos desafíos y nuevas oportunidades para el sector logístico y de la cadena de suministro. El cargador puede actuar como agente tractor de los procesos de digitalización y automatización por los beneficios que ello comporta, pero precisa de la implicación del transportista. Sin duda, la digitalización es el aspecto que demandará una mayor colaboración entre los actores. A cambio, los beneficios en términos de eficiencia y reducción de costes son relevantes y, lo que es más importante, el conocimiento de los procesos de nuestros colaboradores, abrirá nuevas oportunidades desconocidas hasta la fecha.

Así será en 2020 el nuevo escenario de colaboración entre los cargadores y sus proveedores: seguro, sostenible y conectado.



tendencias en...

Inmologística

El sector inmologístico español sigue llamando poderosamente la atención de los inversores internacionales, que ven en este segmento un recorrido interesante, incluso en un marco tan inestable como el actual. Los grandes polos del país han marcado la actualidad con incorporaciones de nuevas zonas.



Resumen Inmologística 2019

EL MERCADO INMOLOGÍSTICO ESPAÑOL VUELVE A BATIR UN RÉCORD DE INVERSIÓN

Los inversores siguen prestando atención a Madrid, Barcelona y cada vez más a Valencia, aunque también se han cerrado numerosos proyectos en Zaragoza, el País Vasco y Andalucía

El mercado inmologístico español ha registrado en 2019 una inversión de 1.683 millones de euros, lo que supone el segundo mejor dato desde el año 2003, según el análisis realizado por la consultora CBRE.

En cuanto a la cifra de contratación, **ha llegado a los 1.490.000 m²**, incluyendo la Zona Centro, Cataluña, Valencia, Zaragoza, Sevilla y Bilbao.

Precisamente en la **Zona Centro**, se han contratado 533.000 m². El año se inició con la puesta en marcha de proyectos muy destacados, como el de Seur en Illescas, de 36.000 m².

Además, el **Parque Empresarial de Prologis** en Barajas colgaba en febrero el cartel de completo con la llegada de DO & CO y Transemer.

Uno de los proyectos más destacados del año ha partido precisamente de la Comunidad de Madrid, que pondrá a disposición de los operadores logísticos **276 hectáreas en Arganda del Rey**.

En el Corredor del Henares, con-

cretamente en San Fernando de Henares, el Grupo Damm ha alquilado unas nuevas instalaciones y VGP empezó a construir una **plataforma de cross-docking** para Rhenus, aunque el proyecto más destacado ha sido el parque logístico de ICC y el fondo Logistis en Torrejón de Ardoz.

Allí se ha levantado la primera plataforma logística desarrollada por ICC para el mercado inmologístico en Es-

paña, de 15.700 m², y uno de sus módulos ya se ha alquilado a Mahle. El especialista en la promoción, construcción y gestión de activos, también ha **invertido 35 millones en una nueva plataforma** logística de 52.000 m² en Meco, y Montepino ha constituido una sociedad para sus nuevos desarrollos en Coslada.

En su caso, Transfesa Logistics ha ampliado su almacén de Alcalá de Henares, pasando de los 10.000 m² a los 30.000 m². Delin Capital ha entrado en España con la adquisición de nueve hectáreas en esta localidad, para el desarrollo de un centro multicliente de 53.000 m².

Mientras, Correos ha construido una **nueva oficina de cambio e importación en Barajas**, y Árima Real Estate ha adquirido su primera nave logística en la capital, concretamente en San Agustín de Guadalix, con 25.694 m² de espacio logístico de frío.

En el sur de Madrid, destacan **operaciones como la de Segro**, que ha construido una nueva plataforma en el área de Los Gavilanes, de Getafe, que comercializan Savills Aguirre Newman y Estrada & Partners. En este mismo polígono, Invesco tam-

bién ha vendido una nave de 29.536 m² y ATDL ha puesto en marcha un nuevo almacén.

Asimismo, Medimarkt ha decidido **centralizar todas sus operativas de e-commerce** y la gestión logística de sus tiendas en Pinto, donde Gefco cuenta con una nueva plataforma de cross-docking, que sustituye a la de Getafe.

Mientras, Logicor iniciaba en septiembre la comercialización de la última superficie disponible en su plataforma de Ciempozuelos y el Grupo Hines ha cerrado su primera operación en el sector inmologístico español con la compra de dos naves utilizadas para las **operaciones de última milla en Villaverde**.

En la zona de Toledo, concretamente en Ontígola, ha empezado a operar el centro de distribución de Logifashion y ha ampliado el suyo Gefco mientras que Amazon pondrá en marcha en abril sus **nuevas instalaciones en Illescas**, donde también FM Logistis ha ampliado su nuevo centro.

De igual modo, Aquila Capital ha realizado su primera incursión en el mercado español con la compra de 50 hectáreas en la **Plataforma Central Iberum**, lo que ha marcado un nuevo hito en el desarrollo de este polo logístico, por el que ya han apostado H&M o Airbus. Amazon también ha elegido esta ubicación para uno de sus proyectos, que se convertirá en

uno de los más grandes de Europa, y Gazeley construye allí un nuevo almacén de 37.100 m².

A su vez, ProEquity se ha ocupado de la comercialización de un **centro multicliente de Merlin Properties** de 28.600 m² en Seseña, donde Pavasal empezó en primavera a construir un centro logístico de 40.000 m² que será traspasado a GreenOak.

Por su parte, en Guadalajara, se

533.000

METROS CUADRADOS

contratados en 2019 en la Zona Centro con el inicio de proyectos muy destacados.

ha puesto en marcha un proyecto de Hercesa en el polígono El Ruiseñor y Continental ya tiene operativa su **nueva plataforma en Cabanillas del Campo**, gestionada por DSV Solutions.

En esta localidad, Merlin ha firmado un 'llave en mano' para Carrefour de casi 100.000 m² para ampliar Merlin Cabanillas Park I. Pulsar Properties, que ya cuenta con espacios en esta localidad, inició a finales de

[pasa a página 21](#) ●●●



La cifra de contratación en 2019 ha llegado a los 1.490.000 m².



El restablecimiento de la **normalidad**

Resulta imposible y hasta casi frívolo hablar de leyes en estos días sin referirse a la situación generada por la pandemia del Covid-19 y al alud de medidas para evitar su propagación que se publica en el Boletín Oficial del Estado y en los Diarios Oficiales de cada Comunidad Autónoma y que, francamente, se hace difícil de seguir.

En un principio, el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo – que fue modificado mediante Real Decreto 465/2020, de 17 de marzo - decretó el estado de alarma y la suspensión de la apertura al público de locales y establecimientos minoristas (con varias excepciones), suspendió la apertura al público de museos, archivos, bibliotecas, monumentos, así como de los locales y establecimientos en los que se desarrollaran espectáculos públicos, determinadas actividades deportivas y de ocio, las actividades de hostelería y restauración (salvo entrega a domicilio) y suspendió las verbenas, desfiles y fiestas populares, dejando la puerta abierta a la suspensión de más actividades.

Mediante Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, se desarrolló el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, que faculta al Ministro del Interior podrá “acordar el cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de salud pública, seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por los mismos motivos”, exceptuándose el transporte de escasas mercancías, entre ellas la distribución de alimentos y la distribución de productos sanitarios. Luego, la Orden TMA/264/2020, de 20 de marzo, modificó otra Orden, la TMA/259/2020, de 19 de marzo, en un ir y venir sobre cuántas personas podían ir en un mismo transporte de mercancías.

Todo ello culmina, por el momento, con el Real Decreto Ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se regula un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales con el fin de reducir la movilidad de la población y que limita la actividad de los sectores no esenciales (salvo a las actividades que son susceptibles de teletrabajo, lo que no sucede con la distribución de mercancías) limitando la capacidad de ir a trabajar.

Dentro de este vaivén, van pasando inadvertidas una serie

de medidas que sin duda también persiguen combatir los efectos del Covid-19, pero en el sentido de regular cómo juega el tiempo en contra de uno mismo en su día a día. La disposición adicional segunda del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo paraba los litigios en curso y los litigios por venir suspendiendo todos los plazos y términos judiciales en todos los órdenes (salvo actuaciones de urgencia tales como el habeas corpus, defensa de derechos fundamentales, protección de menores o el internamiento penitenciario).

“ Resulta imposible y hasta casi frívolo hablar de leyes en estos días sin referirse a la situación generada por la pandemia del COVID-19 y al alud de medidas para evitar su propagación”.

La disposición adicional tercera del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo paraba todo el sector público al suspender los plazos para la tramitación de todo tipo de procedimientos por parte del Estado, las Comunidades Autónomas, los Ayuntamientos y el resto de entidades locales. Para que nos entendamos, concesiones de licencias, recursos, sanciones, multas, pero también la tramitación de instrumentos de planeamiento, reparcelaciones de polígonos o la concesión de un vado.

Y la disposición adicional cuarta del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo decía que paraba los plazos de prescripción y caducidad de cualesquiera acciones y derechos y eso ha dado que hablar. Que se fije una tregua para que a nadie se le pase el plazo para reclamar puede tener sentido en estas circunstancias, ¿pero quiere eso decir que los plazos de todos los derechos se paran? ¿A qué derechos se refiere? Aquí la imprecisión no ayuda, pero hemos de pensar, a fin de cuentas que la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, que regula el estado de alarma, exige que las medidas a adoptar y su duración sean en cualquier caso las estrictamente indispensables para asegurar el restablecimiento de la normalidad.



Aquila Capital ha comprado de 50 hectáreas en la Plataforma Central Iberum.

●●● viene de página 19

año los trabajos para construir una nueva plataforma en Fontanar.

Mahou San Miguel ha finalizado junto a CBRE el desarrollo de unas nuevas instalaciones de 150.000 m² junto a su fábrica de Alovera, municipio en el que la aseguradora HNA ha adquirido un nuevo activo.

Por su parte Prologis cerraba en 2019 la compra a Colonial de un total de 18 inmuebles logísticos que suman un total de 473.000 metros cuadra-

adquisición de suelo en Castellbisbal, donde también Montepino desarrollará dos naves de uso logístico de 13.000 m² y 16.000 m².

Mientras, Prologis ha comprado una nave de Merlin Properties en el parque logístico La Granada del Penedès.

En marzo Fedefarma anunciaba una inversión de 35 millones en un nuevo centro en Palau-solità i Plegamans mientras que Acciona desarrollará un suelo de 56.000 m² en Sant Adrià del Besòs.

“ Prologis cerró en 2019 la compra a Colonial de un total de 18 inmuebles logísticos que suman un total de 473.000 metros cuadrados.”

dos, mientras que Blackstone ha constituido Mileway para la gestión de activos dedicados a la distribución.

Mercado catalán

El mercado logístico catalán se iniciaba en 2019 con la adquisición de un almacén en Granollers por parte de Segro, que ha comenzado el desarrollo de una plataforma de distribución de 43.000 m² en Mollet del Vallés, algo que se añade la construcción por Goodman de dos naves en Molins de Rei, una de ellas multinivel, y la

Además, Gazeley ha vuelto a Cataluña con un almacén de 28.500 m² construido inicialmente a riesgo en la localidad barcelonesa de Valls, sobre una parcela adquirida al Incasol.

El gigante del e-commerce, Amazon, ha abierto unas nuevas instalaciones en Barberá del Vallés, y ha vendido su centro logístico de El Prat de Llobregat al fondo soberano de Corea del Sur, Korea Investment Corporation. Mientras, Lidl prevé tener operativas sus instalaciones de Martorell en 2021.

En la ZAL, destacan los nuevos proyectos de Decathlon y Agility, así como el de Alfil Logistics, que pasará a contar con una superficie construida de 135.000 m² en este área. También Embalex cuenta con un nuevo centro en esta zona y después de verano, se iniciaron los trabajos para levantar una **plataforma de producto fresco para Caprabo**. Cilsa, por su parte, invertirá más de 18 millones en una plataforma de 87.699 m² tras obtener una concesión en la Zona de Actividades Mixtas.

El Incasol y Cimalsa empezaron el desarrollo de una **nueva zona de actividades logísticas e industriales en Lérida**. En septiembre el gobierno de Cataluña decidió ampliar en 22 hectáreas la CIM de esta provincia, que se suman a las 42 actuales.

Entre los principales proyectos que abrirán sus puertas en este ejercicio, se encuentra **G-Park Valls**, situado en el municipio tarraconense de Valls y promovido por Gazeley. Por último, el proyecto urbanístico de la ZAL del **puerto de Tarragona** sigue evolucionando y contará con una inversión de más de 30 millones en cuatro años.

Valencia

Si bien Madrid y Barcelona han sido las ciudades que tradicionalmente han copado el mercado inmo- logístico, otras como Valencia han logrado aprovechar adecuadamente su potencial, convirtiéndose en una opción muy atractiva para los inversores desde hace años.

Además, en mayo salían al mercado las parcelas del nuevo parque logístico del **Polígono Masía del Juez**, en Torrent, donde NRF ha decidido ubicar su nuevo almacén central.

Al mismo tiempo, en Cheste, ha finalizado la construcción de la **mayor plataforma logística de Lidl en España** y del Parque Empresarial Ciudad Circuito, que en un año tendrá el 70% de su superficie ocupada.

Respecto a la **ZAL del puerto de Valencia**, cuatro empresas presentaron sus ofertas por las siete par-

celas de uso logístico que salieron a concurso. Se trata de Raminatrans, QA Pimba, MSC y Medlog, también perteneciente a MSC. A finales de año, también se publicaron los pliegos para la comercialización de otras tres parcelas. La actuación es una de las más importantes en materia logística que se han llevado a cabo nunca en la región.

Mercadona ha adquirido una parcela en Alicante para instalar una colmena para el e-commerce. En esta misma provincia, **Moldstock** ha ampliado su red con un nuevo centro y **Seur** contará con unas nuevas instalaciones en Monforte del Cid.

En Sagunto, el Grupo Dadelos ha iniciado las obras de una nueva instalación, mientras sigue creciendo el proyecto de **Parc Sagunt**, donde **Inditex** se ha adjudicado una parcela del puerto de Valencia y Mecedona se ha hecho con otras seis parcelas.

Aragón y Andalucía

En el mercado inmologístico Zaragoza se ha ganado una posición privilegiada gracias a PlaZa, que será ampliado en 2.700.000 m². **VGP** ha adquirido 40.000 m² de suelo urbanizable, donde ya cuenta con 120.000 m². A finales de año, se conocía que

“En el mercado inmologístico Zaragoza se ha ganado una posición privilegiada gracias a PlaZa”.

tiene previsto construir un centro logístico para Cotrali de 18.000 m².

Asimismo, el Grupo Saphir Partners invertirá 10 millones en la ampliación de su centro logístico en Malpica y el fondo LaSalle Investment Management ha destinado 20 millones a la compra de un almacén ocupado por DIA, mientras Arrow Capital y Cerberus han adquirido tres activos en la ciudad.

En **Andalucía**, muy por detrás de las zonas mencionadas, siguen *‘in crescendo’* los proyectos logísticos, como de **Amazon en la localidad sevillana de Dos Hermanas**, que será su centro más grande de España. También se han instalado Grupo Arnedo y ATDL en el Parque de Carmona.

Sevisur anunció en 2019 la construcción un área para la logística de frío y una nave multicliente en la ZAL sevillana, mientras que el **Grupo Iturri** ha elegido Utrera para su nuevo centro logístico.

En Andalucía, Amazon tiene operativas sus nuevas instalaciones de Málaga y **Lidl** tiene previsto construir una plataforma en Granada. Además,

en Murcia, **El Mosca** ha empezado a operar en su nueva sede en el Parque Industrial de Alhama.

Otras regiones

En **Castilla y León**, **Seur** ha invertido 15 millones en una plataforma en Miranda del Ebro, Burgos, que también ha asistido a la ampliación del **Centro Logístico de Villafria**. Además, sigue avanzando el proyecto del polígono Puerta del Noroeste en Benavente, Zamora, mientras que **Decathlon** se ha instalado en la localidad leonesa de Villadangos del Páramo.

A destacar la inversión de **Intercargo Asturias** en sus nuevas instalaciones de Gijón, mientras que en **Cantabria**, **Semark** ha destinado un total de 40 millones a sus nuevas instalaciones.

En el **País Vasco**, **Amazon** tiene nuevas instalaciones en el Valle de Trápaga, Vizcaya, y **Pulsar Krean** ha iniciado la rehabilitación del Mondragón Industrial & Logistics Park, situado en las antiguas instalaciones de Fagor, en Guipúzcoa. ●



Amazon ha vuelto a elegir Illescas para un nuevo proyecto que se convertirá en uno de los más grandes de Europa.



PLATAFORMA CENTRAL IBERUM LIDERA LA EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA EN EL SUR DEL MADRID

Plataforma Central Iberum fue concebida a mediados de los años 2000 como un espacio empresarial que pudiese ofrecer la mayor oferta de suelo logístico e industrial, con parcelas de hasta 450.000m², en el centro peninsular. Este era uno de sus puntos clave; la **total flexibilidad** de las parcelas en tamaño, proporciones e infraestructuras, algo que ningún otro espacio industrial ofrecía. disposición de ofertar.

Casi **quince años después**, PCI es un referente nacional como proveedor de espacios logísticos, habiendo sabido satisfacer las necesidades de los operadores tras superar la crisis económica de principios de la década.

Claramente diferenciadora ha sido su decidida apuesta por incorporar e **integrar el medioambiente**, la sostenibilidad y la actividad económica. Un planteamiento que se ha visto constantemente mejorado con la puesta en marcha de iniciativas como los convenios de I+D con universidades como UCLM, UPM y UCM, que le han llevado a ser el **primer ecopolígono de España**, siendo beneficiario de un LIFE+ en sus inicios por el concepto de proyecto, y convirtiéndose actualmente en Miembro Asesor de un proyecto LIFE+ liderado por varios países europeos, por su implicación y realidad.

Empresas como Hexcel Fibers, Toyota, Panificadora Milagros Díaz, Michelin, FM Logistic, Amazon, Airbus, Seur, Xpo / H&M, Gruma, Ehlis, P3, Gazeley,

Mountpark (XPO-H&M) y Goodman (SEUR) han apostado por estar en PCI.

Nuevos desarrollos

En esta línea de avance constante, se están ejecutando **130.000 m² de nuevas naves logísticas**, que se suman a las de anteriores promociones de espacios logísticos, y que estarán ejecutadas y puestas a disposición de sus usuarios finales a lo largo de 2020.

En cuanto al futuro, PCI está preparada para los cambios que se avecinan proporcionando nuevos espacios al mercado logístico en **PCI Multimodal**, donde los operadores logísticos pueden encontrar solución a las tensiones de espacio generadas por el incremento del e-commerce y que se han evidenciado en la actual situación.

De hecho el proyecto se inicia con un operador del comercio electrónico que ocupará el 30% del suelo disponible, y una alianza con un **promotor logístico como AQ Acentor** para promover espacios para demandas futuras.

PCI surgió y reforzó su posición durante la anterior crisis, y será **solución y referencia en la salida de la actual crisis** generada por el Covid-19.

El importante incremento de la actividad de las **empresas implantadas del sector logístico**, se ha visto reforzada con la incorpo-

ración de **nuevos desarrollos**, como los de Mountpark, P3 Logistics Parks y Gazeley con naves de 86.000m², 42.000 m² y 37.000m² respectivamente.

Y todo esto, potenciando y mejorando el concepto de sostenibilidad, tanto desde el punto de vista ambiental como social.

En cuanto al concepto ambiental, PCI ha vivido este año el **Día Mundial de la Tierra** con la mejor primavera hasta el momento, con la biodiversidad en pleno apogeo, en parte favorecido por el respiro que el estado de Alarma ha dado a la naturaleza.

Desde el punto de vista social, las amplias zonas verdes de PCI, con la **ruta 5**, de las rutas saludables del municipio de Illescas, está permitiendo **“abrir un pulmón”** de esparcimiento para el paseo y el deporte en esta fase de recuperación e incluso, las áreas de picnic al aire libre, están permitiendo a los trabajadores mantener las distancias de seguridad durante sus horas de almuerzo.

Un largo camino, avalado por la realidad.

Miguel Angel González Naranjo,
Director General Adjunto de Plataforma Central Iberum



EL COVID-19 HACE SALTAR LAS ALARMAS EN EL MERCADO INMOLOGÍSTICO

La construcción de nuevas instalaciones se ha visto frenada por la necesidad de proteger la salud y seguridad de los trabajadores del sector ante la pandemia del Coronavirus.

A principios de año, todo apuntaba a que la inversión en el sector inmologístico seguiría marcando buenos registros en el año 2020. De hecho, las **previsiones iniciales** indicaban que se alcanzaría un volumen similar al de 2019, cuando rondó los 1.700 millones.

Sin embargo, estos datos podrían variar en función del **impacto que tenga la crisis sanitaria** en el mercado, pues la construcción se ha visto frenada por la necesidad de proteger la salud y seguridad de los trabajadores, algo que sin duda ralentizará el desarrollo de los proyectos en marcha y en último caso, podría suponer un freno a la inversión.

Un informe elaborado por **Prologis** al respecto indica que el Covid-19 tendrá efectos a corto plazo y aunque es difícil determinar hasta qué punto influirá, es evidente que **las inversiones podrían paralizarse** mientras se mantenga el clima de incertidumbre actual.

En medio de esta incertidumbre, el sector inmologístico se adivina como **'sector refugio'** para la inversión, en clara ventaja frente a otros como oficinas, hoteles o retail, que ya están sufriendo los ajustes derivados por la paralización de la actividad durante el estado de alarma y



La salud de los trabajadores es fundamental durante las labores de construcción.

la reclusión domiciliar decretado por el Gobierno.

Nuevas tendencias

Por el momento, las inversiones que se han realizado en los últimos meses se centran tanto en **centros de última milla como en grandes plataformas**. Asimismo, se prevé que salgan al mercado nuevos portafolios y aumentará la demanda de espacios de mayor capacidad, principalmente en productos de alquiler o llave en mano.

Además, se está **desviando al foco a nuevas zonas** de actuación

gracias a la expansión del comercio electrónico en España y la necesidad de disponer de centros cerca de **otros puntos diferentes a Madrid y Barcelona** para facilitar los envíos y acortar los tiempos de entrega.

El objetivo es contar con emplazamientos cercanos a los clientes finales. Así, están empezando a despuntar áreas como **Zaragoza, Sevilla, Málaga o el País Vasco**. De igual modo, se están registrando algunas operaciones para dar servicio al noroeste de la Península Ibérica.

Más que una decisión de los pro-

pios inversores, la tendencia a buscar espacios en zonas alejadas de Madrid o Barcelona, que siguen copando aún gran parte de la inversión, es consecuencia de la actividad de los propios clientes, que empiezan a demandar inmuebles en puntos diferentes de la geografía española para satisfacer sus necesidades logísticas.

Aragón y Valencia seguirán ocupando el segundo puesto por el momento, gracias a las posibilidades que ofrecen para nuevas edificaciones. En este sentido, **en Aragón destaca PlaZa**, pero también otras plataformas cercanas como **Plhus o Platea**, mientras **en Valencia, el área de Ribarroja o espacios como la ZAL** seguirán contribuyendo al desarrollo de nuevos espacios.

Asimismo, conviene apuntar que en zonas como Cataluña, la falta de suelo disponible está aumentando el **interés por la reforma y la reconversión de edificios**. El año se caracteri-

zará también por la puesta en marcha de **nuevas plataformas multinivel**, que ofrecen grandes ventajas para aprovechar la edificabilidad en zonas con poco espacio libre para nuevos desarrollos.

Son la mejor solución en mercados muy saturados, aunque de momento se enfrentan a retos en cuanto a regulación urbanística y de seguridad.

Por otra parte, el interés por el sector logístico e industrial por parte de inversores de ámbitos diferentes al inmobiliario propiciará a lo largo del año la **creación de nuevas 'joint ventures'** en el mercado.

Nuevos criterios de construcción

Al mismo tiempo, cada vez es mayor la **apuesta por la sostenibilidad** en las nuevas instalaciones, que cuentan con acreditaciones que demuestran que se han construido siguiendo determinados criterios. Uno de los aspectos más relevantes en este sentido

es el **ahorro energético y la reducción de emisiones**.

A esto se añade el factor del **bienestar de los empleados**, que juega un papel fundamental en el diseño de los nuevos edificios. Para conseguirlo, se construyen más plazas de aparcamiento, vestuarios, zonas de recepción y descanso, etc.

También se potenciará la **automatización de las instalaciones** para agilizar los procesos y eliminar errores, lo que supondrá una mayor inversión a nivel tecnológico.

Las naves logísticas XXL, las instalaciones de cross-docking y las plataformas de distribución urbana coparán la demanda existente en 2020. A la hora de decantarse por un espacio u otro, **se tendrá especialmente en cuenta la accesibilidad a nudos de conexión**, así como la disponibilidad de mano de obra en la zona, por la importancia de los costes logísticos. ●



El futuro del transporte camina hacia la modularidad

La modularidad en los vehículos va a ser la herramienta de competitividad más sencilla de implementar a corto plazo en el transporte. En momentos de incertidumbre, tendríamos que apostar por soluciones que funcionan. Los vehículos euro-modulares han sido un éxito desde su implantación, a pesar de un marco legislativo incierto que frenó algo su arranque y que penaliza con trámites su utilización.

Los vehículos modulares son necesarios porque España tiene actualmente la peor tasa de carga útil por vehículo de la UE (fuente Eurostat: tabla road_go_ta_lc), es un país periférico y tiene una población dispersa con zonas de muy baja densidad. En una UE desarmonizada, que utiliza las masas y dimensiones como medio de división y ventaja, hay que saber compatibilizar las posibilidades legislativas con las técnicas. Esto se consigue con la utilización de configuraciones modulares.

Cada vez hay más vehículos euro-modulares porque lo demanda el sector logístico, tenemos una red de infraestructuras públicas que lo hace posible, la administración ha sido proactiva al explorar nuevas soluciones, los transportistas nacionales han apostado por ello y los fabricantes nacionales han respondido a esa demanda. Es prioritario consolidar el modelo euro-modular. Desde que se aprobara a finales de 2015, tenemos experiencia suficiente en seguridad vial, tecnología y operatividad. Es el momento de dar un paso más y quitar la etiqueta de especiales a estas combinaciones, con todo lo que ello implica en tramitación, restricciones y dificultades en la actividad.

El futuro pasa por las configuraciones modulares. Los buenos resultados con vehículos euro-modulares han llevado a propuestas de futuro más ambiciosas, como la combinación de una tractora con dos semirremolques de longitud normal, unidos por un dolly. Este "duo-trailer" es la mejor muestra de la colaboración entre cargadores, transportistas y fabricantes de vehículos. Todos ellos se han unido en inversiones comunes para investigación, desarrollo e innovación reales. Se han lle-

vado a cabo en los últimos meses ensayos de seguridad, estudios de eficiencia y comparaciones en diversas rutas y condiciones de uso, con resultados muy positivos. Se consiguen reducciones de entre el 25% y el 30% de emisiones que, en definitiva, es menor consumo y menos costes.

“ Los buenos resultados con vehículos euro-modulares han llevado a propuestas de futuro más ambiciosas, como la combinación de una tractora con dos semirremolques de longitud normal, unidos por un dolly. ”

El duo-trailer no es aún un vehículo comercial, sigue en fase de estudio y evaluación por parte de la administración. Por eso el avance que consigamos en la normalización de configuraciones euro-modulares es importante para dejar sitio a una prueba real más amplia con duo-trailers, aprovechando todas las posibilidades que tenemos a nuestro alcance.

En resumen, el vehículo modular es eficiente, con menor consumo por t*km y menos emisiones de CO₂; es seguro, con requisitos equivalentes de frenado, reducción del número de vehículos y avalado por los resultados en todos los países de implantación; y es flexible, compatible con la intermodalidad y permite adaptarse a la demanda de una logística en continuo cambio y desarrollo.

El proyecto de transporte modular es ilusionante, consigue sumar en la misma dirección los esfuerzos de fabricantes, transportistas y cargadores, está incorporando a una administración cada vez más involucrada en avances y mejoras, y logra resultados positivos que van a llegar a los consumidores finales, con un modelo en el que todos ganan.



tendencias en...

Transporte por carretera



Tras un 2019 esperanzador, el transporte de mercancías por carretera se ha colocado en primera línea para cubrir las necesidades de una población confinada. El incierto panorama económico que deja la pandemia zarandeará a un sector que todavía no se ha recuperado plenamente de la crisis financiera de 2008.

UN BUEN AÑO PLAGADO DE NOVEDADES

2019 ha sido un año plagado de novedades en el sector, principalmente desde el punto de vista normativo. Además, en el ejercicio se han movido buenos volúmenes, pero los precios no han evolucionado en consecuencia.

El pasado 2019 ha sido un año **intenso** en novedades para el transporte de mercancías por carretera.

Los datos puros y duros dicen que 2019 ha sido un buen año para el sector, por lo que se refiere a **volúmenes**.

Así, según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, durante todo el pasado 2019 se han transportado por carretera 1.542.517.050 toneladas de mercancías, **un 4,56%** más que un año antes.

Sin embargo, pese al crecimiento anual, los volúmenes de mercancías

movidos por el transporte por carretera no alcanzan los niveles logrados en 2010 e incluso se mantienen lejos de los **registros máximos** alcanzados en 2006 y 2007.

De ese volumen anual de 2019, 1.455.890.420 toneladas corresponden a movimiento interior de mercancías, que, de este modo, crece un 4,57% anual, y 86.626.630 toneladas a transporte internacional, que también se ha incrementado un 4,42% con respecto a 2018, debido especialmente a las **exportaciones**.

El incremento de las cantidades de mercancías no se ha trasladado en

igual medida a los **precios** de los servicios, que el año pasado, según los datos oficiales, se han incrementado un 2,13%.

En el ámbito informativo se han producido importantes novedades que van desde el ámbito operativo, hasta **novedades legislativas** de gran calado que han ido perfilando la actividad de un sector que ha vivido un buen año en cuanto a volúmenes, no tanto en cuanto a precios.

A todas estas novedades se han añadido las Elecciones Generales que volvieron a producirse tras no lograr

un Gobierno y que dieron lugar a un Ejecutivo de coalición, **inédito** en la política española que también ha alumbrado un nuevo y flamante Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para reemplazar al tradicional Ministerio de Fomento.

En los primeros meses del año pasado se publicó definitivamente la reforma del **ROTT**, con gran polémica ante la falta de consultas con el sector y la aprobación definitiva de una norma con algunos puntos polémicos en los que finalmente, el Departamento dirigido por José Luis Ábalos tuvo que recular.

Sin embargo, el culebrón que envuelve a la reforma del ROTT parece no haber llegado a su fin, toda vez que aún está pendiente de **una última decisión judicial del Supremo** en relación con el pleito interpuesto por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por la antigüedad de los vehículos.

Así pues, tras diversos retrasos, el ROTT entró en vigor con importantes novedades en relación con el acceso al **mercado**, el baremo sancionador



La aprobación del ROTT generó en su momento gran polémica por la falta de consenso con el sector del transporte.

por infracciones de transporte o la aparición de la figura del gestor de transporte, por citar solo algunas.

En paralelo, otro de los culebrones que han sacudido la actualidad del transporte durante el pasado 2019 ha sido el **'Brexit'**, un proceso que se movió a duras penas hacia una solución negociada in extremis tras diversas dudas e incertidumbres.

Por otro lado, 2019 puede consi-

derarse también como el año en que se hizo palpable la **escasez de conductores**, así como el envejecimiento de un colectivo que no encuentra relevo.

El problema no es exclusivo de España y es **común a prácticamente todos los países europeos** que, en mayor o menor medida, ven cómo faltan cada vez más profesionales que tengan las condiciones adecua-

El distanciamiento entre transportistas y cargadores se mantiene, en medio de una gran desconfianza mutua.





Pese a los avances que se han producido, el Paquete de Movilidad terminó 2019 sin ser aprobado definitivamente.

das para llevar equipos cada vez más caros y equipados con un creciente nivel tecnológico.

Algo que no ha cambiado el pasado 2019 con respecto a ejercicios anteriores es el tradicional **enfrentamiento** entre transportistas y cargadores, que evidencia un distanciamiento abismal, pese a que ni unos ni otros renuncian a seguir hablando y negociando, hasta ver si dan con la tecla que les permita avanzar en temas cruciales de interés común.

Además, este pasado ejercicio se han empezado a producir diferentes **sentencias** en relación con pleitos interpuestos por los transportistas por el cártel de camiones.

En este sentido, las decisiones judiciales, habidas en juzgados de diferentes zonas del país, han ido en diferentes sentidos, por lo que la **decisión final** quedará a lo que dictaminen jurisdicciones superiores.

En el ámbito europeo, el principal asunto regulatorio que ha fluido a lo largo de todo el pasado 2019 ha

sido la negociación del **Paquete de Movilidad**.

Este importante grupo de normas que regulan aspectos primordiales del mercado europeo de transporte por carretera estuvo a punto de irse al traste, para, ya casi a final de año, encontrar una **solución de consenso** que, si bien no dejó contento a nadie, también consiguió salvar los muebles.

Ya en este 2020, como es de sobra conocido en el sector, la norma sigue sin estar **aprobada** definitivamente.

Además, han vuelto a revivirse las **tensiones** entre los países centrales y la periferia de la Unión, principalmente de los países del este de Europa, que luchan a brazo partido por arrimar el ascua a su sardina poniendo en riesgo un difícil equilibrio logrado a duras penas.

Además, también vuelve a estar cuestionada con la llegada a la Comisión de una nueva comisaria de Transportes que tiene intención de introducir **cambios** en el Paquete, ya

sea antes de su aprobación definitiva, ya sea posteriormente a su publicación oficial.

Ministerio de Transportes

Antes de llegar a este punto, el cambio de Gobierno ha supuesto también un cambio en la denominación de lo que hasta 2019 venía siendo el Ministerio de Fomento que, de este modo, ha pasado a denominarse Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, aunque ha seguido dirigido en esta nueva etapa por José Luis Ábalos.

Este cambio de nombre responde a una **reivindicación** del sector que, de esta manera, se ve reconocido ante sus interlocutores en la Administración, mientras que al mismo tiempo, la denominación se equipara a la que tiene este mismo Departamento en otros países europeos.

En segmentos de actividad concretos, durante 2019 se han dado problemas de profundo calado en el transporte de carbón y en el de **contenedores** para los principales puertos del país.

Por lo que respecta al transporte de carbón, el cierre progresivo de las centrales térmicas que utilizan esta

pasa a página 33 ●●●

“El creciente número de desvíos de camiones a las autopistas de peaje genera un gran problema para la operativa del transporte y un aumento de costes para un sector muy atomizado”.



TUS PRIMEROS PASOS HACIA LA MULTIMODALIDAD

Optimice su transporte en toda Europa con las autopistas ferroviarias.

Póngase en contacto con sales@viiia.com

www.viiia.com



Hacer del ferrocarril el mejor camino



Los “horizontes” del transporte por carretera

Tenemos ya recorrida buena parte de la ruta que para todas nuestras empresas supone el nuevo año 2020. Un ejercicio lleno de retos y objetivos por lo que pelear para seguir fortaleciendo nuestro sector, la cuenta de resultados de año y las relaciones con clientes, trabajadores y proveedores. Como presidente de ASTIC y de cara al desempeño del transporte internacional español, este año tiene un par de “hitos” especiales que nos ocuparán. A corto plazo, esperamos contar ya con la nueva normativa que regirá nuestra actividad a lo largo y ancho de las carreteras europeas (el famoso Paquete de Movilidad de tan larga gestación) y en esta línea, estar muy atentos al desarrollo de las negociaciones por el Brexit entre Reino Unido y U.E. que determinarán nuestras decisiones respecto a la gestión de rutas con las islas británicas.

A más largo plazo, este año se inicia una década muy importante, marcada por la sostenibilidad plasmada en la “Agenda 2030” y los ODS de Naciones Unidas. Unos objetivos y una guía que, vía responsabilidad social y descarbonización, tienen al transporte por carretera como uno de los principales protagonistas. Nuestra organización y las empresas que la componen están especialmente comprometidas con estos horizontes y llevamos tiempo ya preparándonos y avanzando en ese camino, un camino en el que la palabra sostenibilidad tiene siempre tres facetas: la medioambiental, por supuesto, pero también la económica y la social.

A este respecto debo resaltar, especialmente desde el prisma del transporte internacional, los aspectos sociales vinculados a la escasez de nuevas incorporaciones de conductores profesionales. Este es un asunto muy preocupante para el sector, tanto a corto, como a medio y largo plazo. Si no somos capaces de aportar soluciones para revertir esta tendencia, de más de una década, y de encontrarlas conjuntamente con nuestros clientes, la administración y el resto de agentes sociales, estaremos poniendo en serio riesgo la competitividad y desarrollo de nuestra economía. La pro-

verbial eficacia del modo carretera que ha hecho que la sociedad lo elija mayoritariamente, frente a otras alternativas, a la que se ha unido una innegable apuesta por la eficacia, la exactitud y la calidad de nuestras empresas, puede estar en entredicho si no logramos dar respuesta a la creciente demanda de movilidad de mercancías y de personas.

En este sentido, debemos hacer atractiva la profesión para las mujeres, de manera que la igualdad de género en nuestras plantillas deje de ser algo inalcanzable, con sólo un 2% de representación femenina, en las plantillas de conductores profesionales.

“ **Impulsar la transición energética racional, promover la inversión pública en infraestructuras y apostar por la intermodalidad como una opción de veras viable.**”

Por otro lado, impulsar la transición energética racional, promover la inversión pública en infraestructuras, como más y mejores áreas de descanso confortables y seguras, así como apostar por la intermodalidad como una opción, de veras viable, son otros de los retos que no podemos dejar pasar. Estas son algunas de las vías que debemos impulsar, desde ya, si no queremos que nuestros exportadores e importadores dejen de disfrutar de las ventajas y la competitividad que las empresas de transporte por carretera llevamos décadas ofreciéndoles.

Un último punto, al hilo de la actualidad, es que las administraciones públicas dejen de mirar a los camiones como un elemento distorsionador del tráfico y dejen de crear nuevas restricciones y desvíos obligatorios para nosotros. Al contrario, deberían ser capaces de crear corredores de carretera disponibles 24h. todos los días del año. El nuevo ministerio de Transportes será, en mi opinión, un gran aliado en ese objetivo.

●●● viene de página 30

materia prima como combustible han abocado a un futuro muy difícil para un sector de actividad de difícil reconversión

Por otro lado, en los puertos, los transportistas se han ido encontrando con problemas tanto en los accesos a las terminales de algunos de los principales recintos, como en lo que se refiere a la gestión de contenedores vacíos y otras condiciones contractuales que hacen muy difícil el trabajo de los autónomos que trabajan en este segmento de actividad.

El ‘Brexit’ sigue ahí

Finalmente 2019 ha sido el año en que se ha decantado la salida del Reino Unido de la Unión Europea.

Tras largos meses de **incertidumbre** y de retrasos, finalmente se ha alcanzado un acuerdo entre la Unión Europea y Gran Bretaña para una salida ordenada y un período transitorio en el que aún estamos, a la espera de que se concrete los términos defi-

nitivos de la futura relación entre ambas partes, que habrá de regirse, muy seguramente, por medio de un acuerdo de libre comercio con el alcance que en su caso se determine.

Otro de los elementos que más ha preocupado al sector el año pasado ha sido el relacionado con el creciente número de **desvíos a autopistas de peaje**.

Pese a que las autoridades suelen articular **bonificaciones** en estas situaciones, en todo caso siempre suponen un coste para las empresas de transporte, además de un perjuicio a la hora de diseñar rutas.

En paralelo, la Administración ha iniciado la recuperación de las concesiones de peajes que vencen, un punto a favor del sector, precisamente cuando crecen las voces que piden el establecimiento de **peajes** en toda la red de alta capacidad del país.

En el trasfondo de este debate se coloca la difícil situación que tienen las arcas públicas para sostener la construcción y el mantenimiento de una red viaria muy extensa.

Ya en el otoño, las tensiones independentistas catalanas llevaron las movilizaciones a las calles y a las principales vías de comunicación de la región, **cortando** los principales accesos que el transporte del arco mediterráneo utiliza para llevar los productos de la zona, principalmente frutas y verduras, hacia los países del centro de Europa.

Esta situación ha provocado importantes **daños** al sector que han sido recurrentes durante varias semanas e incluso meses. Además, las movilizaciones separatistas catalanas han coincidido en el tiempo con **movilizaciones** en Francia, a causa de la reforma de las pensiones que ha impulsado el Gobierno del presidente Macron.

En los últimos días del año, la polémica ha regresado a las difíciles relaciones del sector con parte de las Administraciones, por mor de ciertos cambios que la DGT iba a incluir en las **restricciones de circulación**, tal y como finalmente ha sucedido, y que implican parar a los camiones los fines de semana en Burgos. ●



La obligatoriedad de los desvíos de camiones a autopistas de peaje no para de crecer.

BUENOS DATOS DE AFILIACIÓN Y CONTRATOS, MALOS DE PARO

2019 ha sido un año que terminó con un incremento en el número de afiliados en el sector logístico y de transporte de un 2,91% con relación a 2018, aunque, por contra, el número de parados también se ha incrementado un 1,62% entre diciembre del pasado ejercicio y el mismo mes del año anterior.

El pasado 2019 ha sido un buen año en términos de empleo y contratación en el sector logístico, con **buenos registros** en ambas variables.

Sin embargo, en el ejercicio también se ha incrementado el **paro**.

En este sentido, la afiliación en el sector del transporte y almacenamiento ha seguido el año pasado una pauta similar a la del pasado ejercicio, para terminar el año con un incremento de **un 2,91%** entre diciembre de 2018 y el último mes del pasado 2019, cuando el sector

acumulaba 945.801 afiliados en total, volumen máximo de dos ejercicios acumulados.

En 2019, el número de afiliados ha ido ascendiendo con buen ritmo hasta mayo, para después **estabilizarse** durante algunos meses y, finalmente, volver a dar otro empujón en diciembre, período en el que volvió a colocarse por en-

cima de los registros del último es de 2018.

Por lo que respecta al número de contratos en el sector logístico y de transporte se han sumado **1.402.206 contratos de trabajo** en el conjunto de los doce meses, un 3,75% más que en todo 2018.

El volumen mensual de contratos ha estado prácticamente en

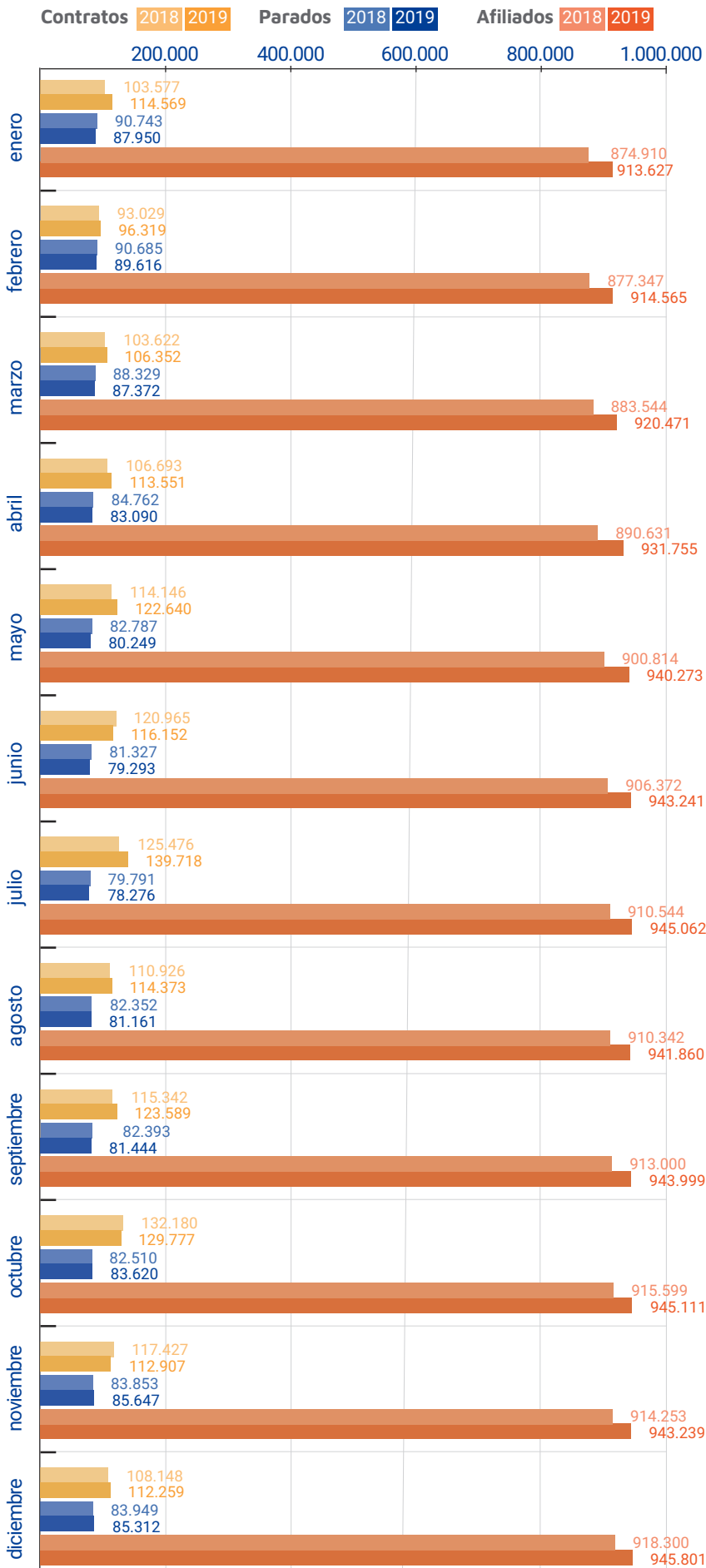
todos los meses de 2019 **por encima** del mismo período de 2018, salvo en los casos de junio, octubre y noviembre, dos meses estos últimos con un ingente volumen de actividad vinculada al comercio electrónico y el consumo navideño.

Precisamente los datos de **paro** del sector logístico y de transporte, han ido marcando cifras inferiores a las de 2018, mes a mes, justo hasta llegar a octubre.

Ha sido en el último trimestre cuando ha empezado a elevarse el paro, para acabar en el mes de diciembre con una cifra mensual de 85.312 parados, **un 1,62%** más que los que había en el último mes de 2018.

Así pues, la buena evolución anual del pasado 2019 en dos de estas tres variables contrasta con el **empeoramiento** registrado tanto en el número de parados, como en el volumen de contratos de trabajo registrados en el sector durante el último trimestre, que, en ambos casos, muestran un cierto retraimiento con relación al tramo que va de octubre a diciembre de 2018. ●

Evolución del número de parados, contratos y afiliados en el sector logístico en España 2018-2019



Los datos de paro y contratos han empeorado en los últimos tres meses de 2019.



Necesidades de los trabajadores de logística

En un contexto de globalización, nuevas tecnologías, digitalización y automatización, tenemos un nuevo escenario productivo, donde los grandes inversores y las economías de escala presionan a las PYMES, que luchan por sobrevivir en una industria con tendencia "low cost" cuya principal víctima son los trabajadores.

Las empresas de transporte dedican sus inversiones a la actividad principal de la empresa y evitan costes en actividades complementarias como administrativas, de gestión o atención al cliente porque necesitan centrar sus recursos en garantizar un servicio 24 horas los 365 días del año. Esto propicia externalizaciones o deslocalizaciones de este tipo de actividades en el propio país o en otros países donde el coste laboral sea menor. Al final, las exigencias o pretensiones como clientes nos hacen pagar las condiciones laborales como trabajadores. No hemos sido capaces de prever la evolución de las necesidades empresariales a tiempo, las cuales, han cambiado de una forma rápida y dinámica en un corto espacio temporal a la par que las tendencias del consumo; ocasionando un desajuste en el mercado laboral entre oferta y demanda de empleo.

Luchamos para que regulen desde Europa las condiciones de los conductores internacionales para evitar la competencia desleal, pero en España aplicamos 51 convenios diferentes que fomentan el "dumping social" dentro del propio país; añadiendo a este punto, la posibilidad de desarrollar actividades empresariales pagando a sus trabajadores por debajo del convenio sectorial gracias a la prevalencia de los convenios de empresa establecida en la reforma laboral de 2012 que fomenta la competencia desleal entre empresas poniendo en el foco del ahorro de costes al propio trabajador.

El mundo del transporte ha evolucionado, el precio del servicio ha pasado de ser un coste adicional a formar parte del valor del producto, donde el cliente elige repetir la compra o no en base a la experiencia de la entrega del producto. Las empresas de transporte y logística luchan por optimizar costes y ser competitivos en un mercado donde los grandes integradores logísticos y cargadores se reparten el pastel, intentando no depender de ningún

cliente que pueda llegar a tener la suficiente fuerza de negociación como para dejarles en bancarrota. Si prestamos atención a la profesión de la conducción, reclamamos medidas que permitan una jubilación anticipada para los trabajadores de esta área, por ser una pro-

“ Las nuevas tecnologías se han cebado con el trabajador del sector de la logística, que genera empleo precario y con una alta rotación”.

fesión peligrosa y penosa que presenta dificultades para su realización a partir de determinada edad debido a la fatiga, dolencias y enfermedades, reducción de aptitudes y habilidades con mayores posibilidades de sufrir un accidente con el peligro que conlleva para el propio conductor y como consecuencia, para los usuarios. Almacenes automatizados, reparto de paquetes con drones, estudios de consumo basados en "machine learning" que prevén el comportamiento del consumidor; ¿qué perfiles laborales y capacidades son demandados en base a esta nueva realidad? Conductores internacionales, expertos en nuevas tecnologías, ingenieros de diferentes áreas, expertos en logística, mozos especializados de almacén; la evolución del tratamiento de datos nos muestra el camino de las necesidades laborales, y siempre acompañadas de manejo de idiomas adicionales en la mayoría de los casos. Todas las instituciones y órganos productivos debemos trabajar de forma conjunta para dar respuesta a esta demanda e intentar reducir la brecha laboral; pero no a cualquier precio; siempre bajo unas condiciones dignas, evitando precarizar una profesión que presume ser el motor de la nueva economía. ¿Qué hacemos con los trabajadores que no tienen una formación actualizada y se encuentran en edades avanzadas? Este es uno de los grandes retos laborales en la actualidad, al igual que convertir este sector en un conjunto de profesiones atractivas que ayudarían a reducir la brecha de género gracias a la automatización de tareas y la aplicación de nuevas tecnologías.



Flujos de transporte

LAS CARGAS DE EXPORTACIÓN CRECIERON UN 52% DURANTE 2019

También se recuperaron ligeramente (3,5%) las cargas de importación frenando la tendencia negativa registrada desde 2017 para totalizar 5,13 millones (+14%) de cargas en total con origen o destino en la península ibérica

Estrenamos año analizando la actividad registrada en **Wtransnet, la bolsa de cargas** líder en la Península Ibérica. Los doce meses que dejamos atrás han sido positivos en cuanto a volumen de mercancías ofertadas en la plataforma. No en vano, se ofertaron **5,13 millones de cargas** con origen y/o destino a la Península Ibérica por parte de las empresas asociadas a

Wtransnet, casi un 14% más con respecto a 2018.

Los mejores datos proceden de las exportaciones con un salto cualitativo si lo comparamos con las cifras del año anterior: 270 mil cargas más que suponen un **incremento del 52%**.

También vemos una ligera recuperación de las cargas de importación, con una curva ascendente de + 3,5% que indica el final de una recesión que

venimos observando desde el 2017, donde la caída de las ofertas fue del - 67%. Sin llegar a los excelentes valores del 2016, **2019 parece, finalmente, remontar en los flujos de mercancías** que se ofertan con destino la Península Ibérica desde Europa.

En cuanto al mercado nacional, el tránsito dentro de la Península Ibérica,

[pasa a página 39](#) ●●●

CARGAS CON ORIGEN O DESTINO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

CARGAS	2018	2019	VARIACIÓN	CUOTA
Export	508.032	773.304	52,20%	15%
Import	940.124	973.593	3,60%	19%
Nacional	3.070.980	3.390.031	10,40%	66%
Total	4.519.136	5.136.928	13,70%	100%

Retos de **competitividad** para las pymes del transporte



Tras un año de inacción normativa en el ámbito del sector del transporte por carretera por la situación de transitoriedad electoral que hemos padecido tanto a nivel español como europeo, afrontamos 2020 con una previsible intensa actividad institucional en aspectos claves para el futuro desarrollo de nuestro sector, que afectarán de forma importante a la actividad de las pequeñas y medianas empresas de transporte.

Entre los retos a que se enfrenta las pymes del transporte en toda la UE, cabe citar la transición ecológica, la tarificación e internalización de los costes externos, la seguridad y los recursos humanos. Asimismo queda por resolver las contradicciones e inconsistencias existentes en el mercado del transporte como son el crecimiento de las empresas deslocalizadas (empresas buzón), la ausencia de armonización en la inspección y control y la falta de rentabilidad empresarial. Por ello, se considera necesario establecer instrumentos que garanticen una competitividad leal entre las empresas, corresponsabilidad compartida con los clientes, respeto a los plazos de pago, trabajos de calidad y atractivos, e incentivos fiscales y financieros para la transformación hacia una flota de bajas emisiones. Junto a ello, hay que continuar en el objetivo de reducción de las cargas administrativas y fiscales, en la aplicación uniforme de la legislación sectorial europea, en el tratamiento igualitario para todos los modos de transporte y en reforzar el acceso al crédito y la financiación para las pymes.

Uno de los aspectos clave que va a ayudar a mejorar la competitividad de las empresas de transporte, especialmente de las pymes, es la digitalización de sus procesos productivos. Para ello desde los poderes

públicos se debe promover un desarrollo total de las tecnologías digitales aplicadas al transporte para una mayor eficiencia y competencia leal, estableciendo ayudas financieras para ayudar a las empresas transportistas hacia su transición y generalizar el uso de las nuevas herramientas, así como el apoyo la plena implantación del CMR electrónico, asegurando la neutralidad en su gestión y protección de los datos comerciales e impidiendo posiciones de dominio, así como priorizar en la ciberseguridad proactiva y efectiva.

“Es necesario establecer instrumentos que garanticen una competitividad leal entre las empresas con incentivos fiscales y financieros para la transformación hacia una flota de bajas emisiones”.

En materia medioambiental, la solución basada en la propulsión eléctrica no parece factible a corto plazo, por lo que debe apostarse por el apoyo en el ámbito financiero e impositivo del Euro 6 para contribuir a la reducción de emisiones, fomentando el uso del gas natural vehicular y una red de distribución suficiente. Por último en materia de infraestructuras, las prioridades deben pasar por mejorar la conectividad y la eliminación de los cuellos de botella actualmente existentes en la red viaria, así como promover áreas de aparcamiento seguras para camiones tanto a nivel nacional como internacional.

●●● viene de página 37

que supone un 66% del transporte que se oferta en Wtransnet, ha aumentado el 10,4% lo que no hace sino refrendar la buena salud del transporte por carretera.

Exportación

No varían los países receptores, pero sí lo hacen los números. **Francia, Alemania e Italia se mantienen** como los principales estados europeos a los que se destinan las cargas procedentes de España y Portugal. Allí iban dirigidas **más del 80% de las cargas** que se ofertaron para la exportación en 2019.

En los tres casos se experimentó un crecimiento más que notable de la actividad, de un 54% tanto para Francia como para Alemania y de un 39% para Italia. Hay que destacar asimismo **el crecimiento de tres países** que forman el “Top-10”, **Rep. Checa, Holanda y Reino Unido**, con un 96%, 62% y 61%, respectivamente, más de ofertas.

Importación

Como decíamos, sigue creciendo, aunque lejos de los datos de 2016. Con un 3,5% más de actividad, cerca de un millón de cargas se ofertaron con origen Europa y destino la Península.

También aquí aparecen los **mismos protagonistas** que en la exportación, siendo Francia, Italia y Alemania los países que más importan con destino España y Portugal. Francia sigue siendo nuestro principal mercado, de donde procede hasta un 48% del total de las importaciones. Italia y Alemania representan un 20% y un 15% respectivamente, muy por delante en ambos casos del cuarto país en la lista, Holanda, que se queda en un 6%. El dato con el que debemos quedarnos es el del **aumento generalizado, especialmente notable en el caso de Luxemburgo** (21,5%), que le vale para entrar en el “Top-10”.

Transporte nacional

Terminamos con el transporte dentro de la Península Ibérica, que sigue con

OFERTAS DE CARGAS DE EXPORTACIÓN

DESTINO	2018	2019	VARIACIÓN	CUOTA
Francia	314.723	484.728	54,02%	62,68%
Alemania	56.994	87.639	53,77%	11,33%
Italia	49.827	64.802	30,05%	8,38%
Holanda	18.725	30.421	62,46%	3,93%
Reino Unido	19.038	27.478	44,33%	3,55%
Bélgica	16.969	27.301	60,89%	3,53%
Polonia	5.613	8.920	58,92%	1,15%
Suiza	4.727	6.345	34,23%	0,82%
Austria	3.137	4.891	55,91%	0,63%
Rep. Checa	2.443	4.782	95,74%	0,62%

“El transporte nacional sigue con las buenas cifras que llevan registrándose desde 2016 y es donde se produce el mayor número de ofertas de cargas”.

las buenas cifras que llevan registrándose desde 2016 y donde se produce el mayor número de ofertas de cargas. A lo largo de 2019 **la actividad aumentó un 10,4%**, lo que significa que nos despedimos de 2019 con 3,4 millones de ofertas con origen y destino España y Portugal.

La Comunidad Valenciana, Andalucía y Cataluña son, como cada año los principales destinos de la mercancía dentro de España, **representando el 42%** del total de ofertas de cargas. Muy significativo el aumento experimentado desde Andalucía, con un 27% más de actividad.

Los mismos protagonistas nos encontramos, aunque con distinto orden, en el ranking de regiones de origen. En este caso, **Andalucía sería la principal exportadora** dentro de nuestro país, seguida muy de cerca por Cataluña y, con una actividad ligeramente inferior, la Comunidad Valenciana. Destaca **Extremadura con un crecimiento del 30%** y Castilla y León con un crecimiento en torno al 17%. ●

OFERTA DE CARGAS DE IMPORTACIÓN

ORIGEN	2018	2019	VARIACIÓN	CUOTA
Francia	437.080	468.453	7,18%	48,12%
Italia	182.012	193.147	6,12%	19,84%
Alemania	155.170	149.031	-3,96%	15,31%
Holanda	60.735	57.211	-5,80%	5,88%
Bélgica	50.564	51.097	1,05%	5,25%
Reino Unido	17.736	16.076	-9,36%	1,65%
Austria	9.921	9.842	-0,80%	1,01%
Rep. Checa	5.611	6.008	7,08%	0,62%
Polonia	5.784	5.689	-1,64%	0,58%
Luxemburgo	2.623	3.187	21,50%	0,33%

LAS DUDAS DE UN SECTOR PARA DESPUÉS DE UNA CRISIS

Si durante la crisis sanitaria el transporte ha demostrado su capacidad de trabajo, una vez superada habrá que hacer frente a los efectos de un parón económico cuya duración e impacto desconocemos aún.

Hablar de tendencias con un poco de rigor en las actuales circunstancias se antoja un quimérico atrevimiento.

En pocas semanas una enfermedad vírica llegada del otro extremo del mundo **ha tirado por la borda** los buenos datos de volúmenes registrados en 2019.

Al tiempo, la crisis sanitaria también ha colocado al sector del transporte de mercancías por carretera, a ojos de la sociedad, como un elemento indispensable para el abastecimiento de mercancías en una situación realmente difícil.

El sector desearía que esta situación permaneciese en el tiempo y que se reconociera la importante labor de **un sector imprescindible**, para bien y para mal.

Otra de las grandes incógnitas a resolver tiene que ver con la duración de la actual situación y, consecuentemente, de su impacto sobre la economía en su conjunto y sobre la demanda privada.

En estas circunstancias, el transporte volverá a actuar como **fiel termómetro** de la evolución de la economía. En este sentido, mientras que algunos expertos creen que se puede producir una recuperación rápida, por otro, otros creen que el impacto de esta crisis sanitaria puede ser peor que la anterior y devastadora crisis financiera de **2008**.

Así pues, a lo largo del presente 2020 la aprobación definitiva del **Paquete de Movilidad** se antoja

como una de las principales asignaturas pendientes para el transporte de mercancías por carretera.

Esto es precisamente a causa de las **dudas** que ha expresado en público la propia Comisión Europea y que podría dar al traste con un proyecto que ha costado grandes esfuerzos sacar adelante o, en el mejor de los casos, dejarlo tocado de muerte.

Por otra parte, es posible que la **escasez de conductores** profesionales siga acentuándose en una tendencia que parece no tener fin y que afecta no solo a España, sino a la mayor parte del continente.

Este factor podría implicar, aparte de ciertos efectos sobre la capacidad de las empresas de transporte en relación con la de-

“La incertidumbre impide anticipar cuándo y en qué condiciones se superará la crisis sanitaria”.

manda, algo que podría mostrarse, especialmente en picos puntuales de trabajo, en incrementos de costes laborales.

Este aumento de los costes se produciría, teniendo en cuenta el peor de los escenarios, en un **contexto de crisis económica** y con empresas ya bastante exprimidas dentro de un mercado fuertemente competitivo. Además, en el horizonte también se encuentran las deterioradas **relaciones con los cargadores**.

Precisamente en este ámbito, y en plena crisis sanitaria, el papel de los conductores durante la realización de las **labores de carga y descarga**, que legalmente debe limitarse a la estiba de las mercancías, ha vuelto a suponer un motivo de enfrentamiento público.

Si embargo, es esta una actividad que supone una importante **condicionante para la competitividad** de las empresas de transporte de diferentes ámbitos, desde el

“La pandemia genera una incertidumbre que hace difícil prever la evolución en lo que resta de año”.

transporte portuario, hasta el de perecederos.

Directamente relacionada con **la carga y descarga están también las condiciones** de estas instalaciones, con un importante componente relacionado con la salud de los trabajadores, como debería aprenderse de la crisis, y los tiempos de paralización, que condicionan la competitividad de las empresas.

Los primeros datos recogidos a nivel continental durante el mes de marzo, en pleno punto álgido de la crisis sanitaria, reflejan que la **disponibilidad de vehículos** de transporte en Europa se ha desplomado este mes en un 11,2% anual, así como un 22,6% entre febrero y marzo de este mismo ejercicio.

En sentido contrario, al tiempo que se contrae la demanda crece el **precio** de los servicios de transporte

de mercancías por carretera en el Viejo Continente, que, de este modo, repunta en marzo un 2,6% anual y un 4,9% mensual.

Como en ocasiones anteriores, los precios no se incrementan al **ritmo que deberían** en un escenario de fuerte escasez de camiones.

Habrà que ver cómo evoluciona la situación, toda vez que, ya en el ámbito nacional español, en los últimos días de marzo se ha empezado a notar una paulatina reducción del número de vehículos pesados **en circulación** por las carreteras españolas.

En definitiva, la incertidumbre parece extenderse sobre los próximos meses como una bruma espesa que impide hacer **pronósticos**, algo que también influirá, sin duda, en las decisiones de inversiones y renovaciones de flota de las empresas a lo largo de todo el año. ●



La escasez de conductores profesionales es un problema que parece ir en aumento en los países europeos



¿Dónde está el **problema**?

Recientemente, FROET ha realizado un sondeo entre las empresas de transporte frigorífico asociadas de mayor dimensión, en el que se les preguntaba qué es lo que, a su juicio, está influyendo de forma más negativa en el desarrollo del transporte frigorífico internacional. En la encuesta se señalaban como posibles circunstancias la competencia de las empresas extranjeras, las falsas cooperativas, las empresas buzón, los operadores de transporte titulares de empresas alquiladoras que subcontratan el transporte con los arrendatarios de éstas, las diferencias salariales existentes entre los distintos convenios colectivos provinciales, las empresas con convenio colectivo propio, el incumplimiento del convenio colectivo correspondiente o las prácticas ilegales como la manipulación del tacógrafo, uso del gasóleo B, etc. Además, se dejaba una pregunta abierta para que se incluyesen otras circunstancias. Pues bien, mayoritariamente, las empresas encuestadas consideraban el principal problema de la competencia, las empresas buzón, la utilización por operadores de transporte de falsas cooperativas o la subcontratación del transporte a través de los arrendatarios de las empresas alquiladoras de los propios operadores de transporte. En menor medida, se reflejaba la competencia de las empresas de transporte extranjeras. Por otro lado, se consideraba poco o nada importante por la mayoría de los encuestados las diferencias salariales de los distintos convenios colectivos provinciales, o las empresas con convenio colectivo propio, aunque si se mostraba preocupación por las empresas que incumplen su respectivo convenio y, en menor medida, las prácticas ilegales como la manipulación del tacógrafo. Entre las que realizaron otras observaciones, se apuntaba el no ser capaces de trasladar al cliente la importancia, las dificultades y el riesgo del servicio que prestan las empresas de transporte y, por tanto, no exigir precios en consonancia, e incluso trabajar por debajo de los costes reales, o lo que es peor, realizar ampliaciones de flota sin tener clientes que lo requieran y luego tener que salir al mercado vendiendo el servicio a cualquier precio.

Los resultados de este sondeo, nos deben servir para identificar bien los problemas más importantes a los que se enfrenta el transporte frigorífico internacional y, por tanto, hacer frente a los que se consideran relevantes. Sorprende que varias de las empresas encuestadas, que también pertenecen a otras asociaciones nacionales que argumentan que uno de los principales problemas es la diferencia salarial entre los más de cincuenta convenios colectivos de transporte existentes en España, ni si quiera consideren este aspecto como un problema.

“ Los resultados de este sondeo, nos deben servir para identificar bien los problemas más importantes a los que se enfrenta el transporte frigorífico internacional”.

Por tanto, un sector regulado que se considera estratégico – de lo contrario no estaría regulado- debe reclamar medidas que ayuden al desarrollo de la actividad en unas condiciones que permitan obtener unos rendimientos mínimos, para lo que es preciso dotarle de normas eficaces que eviten, por un lado, la posición dominante de los cargadores, que se aprovechan de la debilidad de un sector atomizado, y por otro, que erradiquen la competencia desleal y saquen del mercado, de manera inmediata, a las empresas que la practican. Además, habría que exigir voluntad política para hacer efectivo su cumplimiento, y que no quede todo en papel mojado. El transporte lo lleva pidiendo años, pero el Gobierno sigue mirando para otro lado o está en otras cosas, hasta que la situación se haga insostenible y, como los agricultores -a los que el sector del transporte frigorífico se asemeja en muchas cosas - tenga que sacar los camiones a la calle para que se le haga caso, o que no los mueva de sus instalaciones cuando se requiera la realización de un servicio, que sería otra opción.



tendencias en...

Industria **del transporte** **por carretera**

La crisis sanitaria ha parado la producción automovilística en el continente y amenaza con sacudir la situación de un sector que vive un profundo proceso de transformación marcado tanto por la digitalización, como por los cambios energéticos que lo impulsan a un escenario sin precedentes.

UNA INDUSTRIA EN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN

Si durante la crisis sanitaria el transporte ha demostrado su capacidad de trabajo, una vez superada habrá que hacer frente a los efectos de un parón económico cuya duración e impacto desconocemos aún.

La industria de la automoción en su conjunto vive **tiempos de cambio**. Al reto tecnológico se han sumado otros relacionados con el mercado, la sostenibilidad y las relaciones con sus clientes.

A todos ellos ha venido a sumarse un nuevo factor transversal a toda la sociedad, como es la grave crisis sanitaria a nivel mundial, cuyo impacto se ha cebado en este sector, uno de los más globalizados de toda la economía planetaria y con **cadenas de suministro más alargadas, internacionalizadas y complejas**.

Uno de los ámbitos en que se manifiesta el acelerado proceso de cambio que vive la industria automovilística en general, y la de vehículos comerciales e industriales en particular, se observa en los **movimientos empresariales** que se han ido produciendo a lo largo del pasado 2019 y que continúan este 2020.

Así, por ejemplo, en los últimos meses, por poner algunos casos, el último de ellos en 2019 en concreto, **Volvo e Isuzu** han ultimado una alianza en el ámbito de los vehículos pesados.

Por otra parte, también en diciembre de 2019, se ha producido el acuerdo definitivo para la **fusión de PSA y Fiat Chrysler**, con una nueva sociedad dirigida por Carlos Tavares.

En otro terreno, **TIP Trailer Servi-**

ces completó la adquisición de PEMA a GEFA Bank, para fortalecer su presencia en el mercado centroeuropeo.

Unos meses antes, la compañía había adquirido también la empresa canadiense de alquiler de vehículos **Trailer Wizards**.

Además, **TomTom Telematics** pasó a llamarse Webfleet Solutions, ya bajo el paraguas de Bridgestone.

Por otra parte, **Volvo Trucks y Renault Trucks** han dado una vuelta tuerca a su relación y desde hace meses cuentan con organizaciones propias para cada una de las dos marcas, aunque continúan colaborando en distribuidores y talleres.

De igual manera, **Fiat** dio marcha atrás en su propuesta de fusión con Renault.

En el campo de los semis, **Krone** ha adquirido el fabricante holandés de semirremolques Knapen, especializado en unidades de piso móvil.

Además, **ZF** inició el año pasado el proceso de compra de Wabco, operación que se acaba de completar en el mes de junio de 2020.

Novedades de la industria

Por lo que respecta a los vehículos nuevos, a finales de año, Mercedes ha iniciado la producción de la **eSprinter** en su factoría alemana de Dusseldorf. A comienzos de año MAN presentaba en España de su primer camión «full electric», el **MAN TGM 26.360E**, con



“La industria automovilística hace frente a la electrificación con movimientos empresariales de concentración”.

Antes de la pandemia, la década que se inicia iba a ser la de la electrificación.



el que se realizaron las primeras pruebas reales en España.

Volvo Trucks ha presentado sus camiones eléctricos de gran tonelaje, cuya comercialización ya ha comenzado en Suecia, Noruega, Alemania, Suiza, Francia y los Países Bajos.

Precisamente en el ámbito de **los industriales eléctricos, Nikola e Iveco** quieren tener su camión eléctrico en

el mercado en 2021, con la denominación de Nikola TRE.

También **DAF** ha empezado a probar una nueva variante del CF eléctrico con chasis rígido.

En mayo **salía el primer Mercedes Actros** de la nueva generación de la planta de Wörth, en lo que constituye el inicio de la producción en serie del renovado estandarte de la marca alemana, con desarrollos tecnológicos incorporados al modelo, tanto en su cabina, como en su mecánica, que supone un avance más hacia la conducción autónoma que le harían merecedor en noviembre del ‘Truck of the Year 2020’.

Entre los eléctricos comerciales, **el nuevo Peugeot e-Expert** llegará al mercado en la segunda mitad de 2020, con dos niveles de autonomía, de 200 km y de 300 km, equipados, respectivamente, con baterías de 50 kWh y 75 kWh en cada uno de los casos.

Esta marca también ha lanzado su nuevo Movano, con hasta 150 variantes de carrocería y disponible en cuatro longitudes de carrocería y tres alturas de techo.

En otro ámbito, **Ford Trucks**, por su parte, ha iniciado en España su

asalto al mercado europeo de camiones de la mano del nuevo F-Max que se produce en Turquía.

Al tiempo, **Renault Trucks** ha completado su gama en el segmento de la distribución con la nueva Master, mientras que unos días antes, **Iveco** puso en el mercado su nueva Daily con un diseño más centrado en la conectividad.

Por esas mismas fechas, también se dio a conocer una nueva **Ford Transit** de dos toneladas, con mejoras en carga útil, consumo de combustible y conectividad.

En el segmento de industriales, al tiempo, el nuevo **Iveco S-WAY** ha tomado el relevo del Stralis, con una cabina totalmente nueva y rediseñada.

Nissan, por su parte, puso en el mercado su nueva Nissan NV250, con una capacidad de carga de 800 kilos, dos longitudes de carrocería y amplias posibilidades de personalización.

Al tiempo, **Toyota** lanzó el año pasado el Proace City para el reparto urbano, con dos versiones y motorizaciones diésel y gasolina que oscilarán entre los 75 y los 130 CV. ●

DÉBIL MERCADO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES

2019 ha vuelto a ser un año de transición para el mercado español de vehículos comerciales e industriales. Mientras que estos últimos caen un 1%, los comerciales presentan un fuerte retroceso de más de un 26%.

Durante el pasado 2019, en el mercado español se han matriculado un total de **24.957 vehículos industriales**, según los registros de Aniacam.

Este volumen de mercado su-

pone un incremento de un leve **1%** con respecto a 2018.

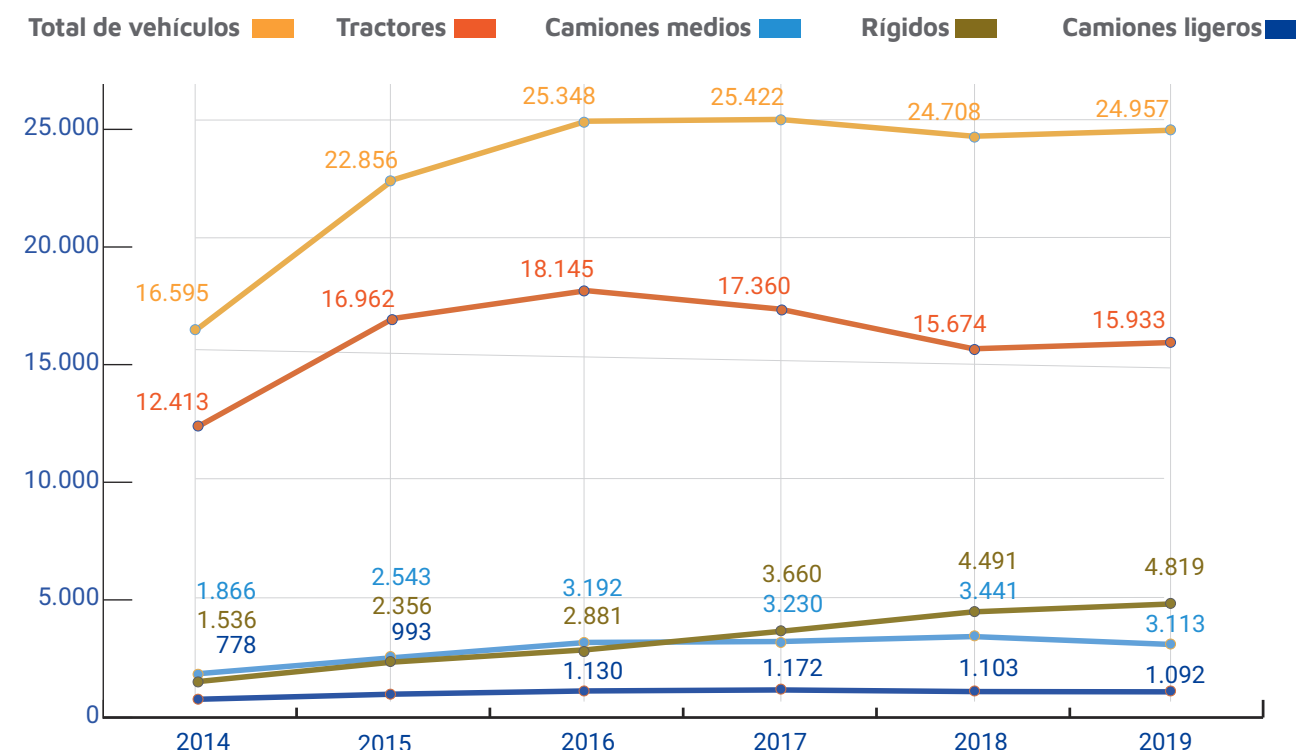
Por segmentos vehiculares, contrastan las fuertes caídas registradas en los **vehículos de menor tonelaje** con los ligeros incrementos habidos en los vehículos de más de 16 toneladas.

En concreto, el año pasado se han registrado en España un total de **1.092 camiones ligeros**, un 1% menos que un año antes.

De igual manera, en 2019 se han matriculado **3.113 camiones medios**, con una caída de un 9,5% con relación a 2018.

Sin embargo, los registros de camiones de **más de 16 toneladas** presentan un ascenso anual de un

EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES 2014-2019



5,4%, para sumar un total de 20.752 unidades.

Dentro de los vehículos industriales de más de 16 toneladas, también se han producido **crecimientos heterogéneos**.

Así pues, el año pasado se han matriculado un total de **3.669 rígidos de carretera**, un 5,4% más que en 2018.

Esta evolución muestra a las claras la importancia que está ganando **el comercio electrónico y la distribu-**

Las matriculaciones de camiones de más de 16 toneladas han crecido un 5,4% anual el pasado 2019.

ción urbana de mercancías en el sector del transporte.

Precisamente en este mismo sentido, el aumento de las matriculaciones de los **rígidos de obras** en un 14,4% anual durante el pasado 2019, hasta alcanzar las 1.150 unidades, señala el buen tono que ha mantenido durante todo el ejercicio el importante segmento de obras.

En menor medida, las matriculaciones de **tractoras** presentan un aumento de un 1,7% en 2019, con un volumen total de 15.933 vehículos.

El segmento de tractoras tiene un peso de **un 63,8%** del mercado de vehículos industriales en 2019.

A continuación le siguen, por volumen, los **rígidos de carretera**, con un 14,7% del mercado anual español, y los camiones medios, con otro 12,5%.

“Dentro de las matriculaciones de vehículos industriales, destacan los crecimientos registrados en rígidos de carretera y de obra”.

Las **marcas** con mayores volúmenes de matriculaciones en 2019 han sido Mercedes en camiones ligeros, Iveco en medios y rígidos de carretera.

MAN, por su parte, lidera el segmento de rígidos de obra, mientras que Scania es el fabricante con mayor cantidad de **tractoras** matriculadas el pasado 2019.

Comerciales

Por lo que respecta a los vehículos comerciales, 2019 ha sido un ejercicio con fuertes caídas que se han debido fundamentalmente al mal comportamiento en el segmento de comerciales ligeros.

En concreto, esta parte de mercado ha disminuido **un 26,6%** con respecto a 2018, para un total anual de 88.863 unidades.

De este segmento, 567 unidades han sido microvans, con un ascenso anual de un 15,2%, 10.527 han sido pick-ups, con un retroceso de un 1,6%, y **77.789 han sido derivados de turismo**, un subsegmento que presenta un desplome decisivo de un

pasa a página 50 ●●●



Negociación **colectiva** y Acuerdo Marco

Inicialmente, debemos destacar que durante los años sufridos por la profunda crisis, y en el ámbito del Sector del Transporte de Mercancías y la Logística no ha sido una excepción a la tónica general, y se ha visto afectado por el deterioro de las condiciones de forma sustancial. Motivo esencial jnto a las reformas laborales sufridas que han supuesto la paralización generalizada de la Negociación colectiva Sectorial y la firma indiscriminada, en muchos casos fraudulenta de convenios de empresa precarios, nos presenta un sector de actividad precarizado, con salarios desactualizados, ausencia total de derechos laborales y extralimitados en obligaciones para las y los trabajadores con abusivas consecuencias disciplinarias. Depreciación de las condiciones laborales y también del sector de actividad que se convierte en marginal y depreciado sin ningún reconocimiento al valor estratégico y profesionalidad del mismo.

Por tanto, desde CC.OO. afrontamos como una oportunidad y un reto del sector la renovación del III Acuerdo General estatal del Ttes de Mercancías. Tenemos objetivos principales como erradicar la precariedad, como ejemplo de forma destacada la que proviene de las empresas multiservicios en la logística, que son la principal fuente de este grave problema de explotación o incluso esclavitud moderna.

Otro gran reto, es afrontar los cambios normativos y reglamentarios derivados de la aprobación del paquete de movilidad europeo, de afectación principal sobre el colectivo de conductoras/es, y que consideramos en algunas materias sus cambios se traducirán en la precarización de las condiciones laborales, e incluso de ponerse en riesgo la salud de este colectivo, por ejemplo y entre otros, en la vuelta a casa, ó en los tiempos de conducción. Normas estas como también por ejemplo el establecimiento de un salario mínimo de referencia en nuestro estado para este colectivo, que CC.OO.

hemos participado de sus debate en forma proactiva y coordinada con ETF, que es nuestra organización sindical europea del transporte.

Y a todo lo anterior, debemos sumar la inexistencia en este país de un foro "real" de Dialogo Social, donde

“ Tenemos objetivos principales como erradicar la precariedad, como la de las empresas multiservicios en la logística, principal fuente de este problema de esclavitud moderna”.

estén todas las partes representadas, y que lógicamente no favorece el desarrollo de una correcta negociación colectiva. En todo caso no se debe confundir como se hace de forma habitual, que el Comité Nacional de Transporte con dialogo directo con Fomento sea este foro, porque solo están representadas asociaciones patronales de empresas de transporte de viajeros y mercancías, de autónomos, y la propia administración, estando ausente de los sindicatos más representativos del Sector como es CC.OO. Los legítimos elegidos por las y los trabajadores afectados en sus procesos de elecciones sindicales no tienen representación en este Comité que se debaten materias que les son de afectación. Sin ir más lejos y como muestra de realidad de la voluntad patronal en la negociación colectiva, en la jornada celebrada en el día de hoy por la Fundación Francisco Corell, representantes patronales han publicitado que se van a reunir el Comité Nacional de Transporte para hablar de la posibilidad de un convenio único para el transporte de mercancías y logística, eso sí, sin presencia de los sindicatos que negociamos el III Acuerdo Estatal de Transporte de Mercancía.

La bolsa de cargas líder en la península ibérica

/ + 200.000 ofertas diarias

/ Garantía de cobro

/ Combina el poder de
Teleroute y Wtransnet

▶ **La confianza
se gana**
70.000
profesionale del transporte
no puede estar equivocados

Victor Martínez - TSB TRANSDINA, SA | Id Wtransnet: 45876



MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES POR SEGMENTOS					
SEGMENTOS	2019	2018	% VARIACIÓN	PESO 2019	PESO 2018
Camiones Ligeros	1.092	1.103	-1,0%	4,4%	4,5%
Camiones Medios	3.113	3.441	-9,5%	12,5%	13,9%
Camiones Pesados >= 16 TM	20.752	20.159	2,9%	83,2%	81,6%
Rígidos de Carretera	3.669	3.482	5,4%	14,7%	14,1%
Rígidos de Obras	1.150	1.005	14,4%	4,6%	4,1%
Tractocamiones	15.933	15.672	1,7%	63,8%	63,4%
Total Camiones > 6 TM	23.865	23.600	1,1%	95,6%	95,5%
Total Camiones	24.957	24.703	1,0%	100,0%	100,0%

●●● viene de página 47

29,2%.

En sentido contrario, el segmento de **furgones** ha crecido un 1,4% el pasado ejercicio, para sumar un total anual de 81.951 unidades.

Dentro de este apartado, mientras que los furgones de menos de 3,5 toneladas de MMA presentan una leve caída de un 0,3% para un mercado total de 48.782 unidades anuales, la matriculación de **furgones de 3,5 toneladas de MMA** se ha incrementado un 3,9%, con lo que en 2019 se totalizan 33.169 unidades.

Por **marcas**, Renault lidera el mercado de vehículos comerciales con una cuota de un 14,76%.

A **continuación**, Ford copa un 11,92% del mercado español de vehículos comerciales del año pasado.

Cierra el **podio** Volkswagen con una cuota de un 11,71% del segmento español de vehículos comerciales en 2019.

Producción y exportación

Por otra parte, las plantas automovilísticas españolas han producido el año pasado un total de 574.341 vehículos comerciales e industriales, cifra que supone un 4% más que en 2018, según cifras de Anfac.

Estos 574.341 vehículos comerciales e industriales fabricados en España el año pasado suponen un **20,35%** del total de 2.822.360 unidades que salieron de las plantas españolas durante el ejercicio.

En concreto, el pasado 2019 se han fabricado en España 301.092 **vehículos comerciales ligeros**, un 12,3% anual. De igual manera, el año pasado

se totalizan 223.412 **furgones**, lo que implica un retroceso de un 2,3% con relación a 2018.

Además, en 2019 se han producido en el país 32.597 **vehículos industriales ligeros**, con lo que retroceden un 11,9% anual.

En paralelo, en España se han fabricado 11.722 **industriales pesados**, un 7,7% más que un año antes.

Por último, el año pasado, de las plantas automovilísticas españolas 5.518 **tractoras**, con un retroceso de un 27,5% con relación a 2018.

Por lo que respecta a la **exportación** de vehículos comerciales e industriales producidos en España para los mercados exteriores, el año se dirigieron a otros países un total de 405.759 unidades, un 6,3% más que en 2018.

De ese volumen, 259.914 vehículos exportados en 2019 han sido **comerciales ligeros**, un 14% anual más.

Otros 127.365 unidades enviadas a los mercados exteriores durante el pasado ejercicio han sido **furgones**, un 3,2% menos que en 2018. Además, durante el pasado 2019 se exportaron 12.669 **vehículos industriales ligeros**, un 16,3% menos que un año antes.

Por otra parte, desde las plantas españolas han salido al exterior el pasado 2019 un total de 3.685 **vehículos industriales pesados**, un 2,4% menos que en 2018.

Por último, en 2019 la exportación de **tractoras fabricadas** en España ha retrocedido un 31,1% anual, para un total de 2.126 unidades en todo el ejercicio ●



El año se produjeron 574.341 vehículos comerciales e industriales en España.

NOVEDAD

KLT
KTL by LeciTrailer

EvoLUTION

Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico

OFERTA DE LANZAMIENTO

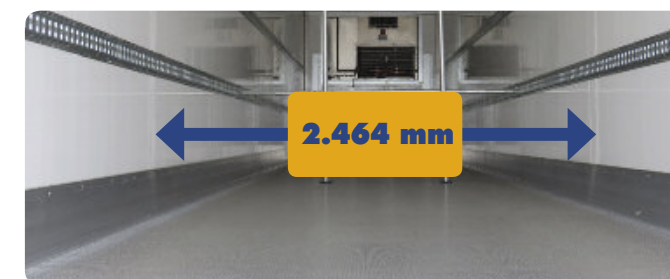
4 años de mantenimiento gratuito
+ vehículo de sustitución
+ Ampliación de garantía a 4 años
Consulta condiciones especiales a nuestra red de ventas
Oferta válida hasta el 31/10/2020



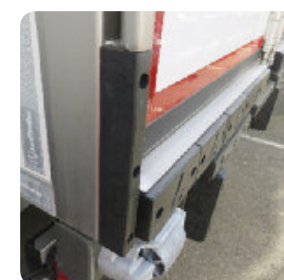
Marco inox y gálbilo secuencial de 3 posiciones



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



Suelo de aluminio, zócalo de aluminio y guías de amarre de carga



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Opción Refuerzo cantonera delantera



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



10 años de garantía anti-perforación por corrosión en chasis



Mercado de remolques y semirremolques

LLEGA EL GRAN AJUSTE

El Covid-19 a venido a alterar todas las previsiones para un mercado como el de los semirremolques, que ya venía acusando una paulatina caída en 2019, que se verá agravada con un retroceso del 30% del mercado a finales de 2020.

Al cierre del ejercicio de 2019, el total de las matriculaciones de semirremolques de más de 12 tn. en el mercado español alcanzó las **12.492 unidades**, un -6,4 con respecto a 2018. Lejos queda el máximo de 15.942 alcanzado en 2016, y más lejos quedará la cifra que se alcance en este 2020, agravada por el parón económico decretado por el Gobierno a consecuencia de la pandemia por el coronavirus. En este contexto, la fabricación nacional representó un **70,2% de cuota** de mercado, 2,5 puntos más que hace un año.

Por trimestres, las bajadas han reflejado grandes diferencias: -4,9% en el primero, -11,7% en el segundo, -6,5% en el tercero y -3,18% en el cuarto. El descenso del segundo trimestre se explica por la bajada de los vehículos de carga general, mientras el mejor resultado en el úl-

timo se debe a la **estabilidad del vehículo frigorífico**, con una componente estacional muy marcada.

En un ejercicio, el de 2019, en el que se ha estado por debajo de las cifras del año anterior, salvo en los meses de febrero y octubre, con **caídas que han llegado a ser del -16% en septiembre**, el haber finalizado

9.000

SEMIREMOLQUES

matriculados es la previsión para finalizar 2020, lo que supondría contabilizar un 30% menos de las casi 12.500 unidades matriculadas en 2019

con sólo un retroceso del -6,38 hacia albergar esperanzas de que en 2020, al menos se podría mantener el tipo con un mercado final total en el entorno de las 12.500 unidades.

Por tipos, sólo los portacontenedores (+9,82%) y los furgones (+2,67%) han mantenido el tipo y se mantenían por encima de las cifras de un año antes. Por contra las **caídas** eran muy importantes en lonas (-14,21%) cisternas (-10,03%) y basculantes (8,66%), todos ellos por encima de la media.

Por **provincias**, Valencia se situaba en primer lugar con 1.265 ud (-9%), seguida por Barcelona con 1.130 (+12%), Murcia con 911 (-5,9%), Madrid con 866 (-13,4%) y Zaragoza con 692 (-11%). Por **comunidades autónomas**, Andalucía con 1.979 (+8,7%), Comunidad Valenciana con 1.852 (-11,3%) y Cataluña con 1.681 (-1%).

Por fabricantes, Lecitrailer ocupaba el primer lugar con 2.732 unidades (-7%), seguido por Schmitz con 2.260 (-19%), con una cuota de 21,9% y 18,2% respectivamente. Los cinco primeros fabricantes han matriculado el 60,5% (-0,3%), los 10 primeros el 76,12% (+0,9%) y los 25 primeros el 90,3% (-0,5%).

De tal forma, los fabricantes integrados en Asfares han representado el **65,8% del total de matriculaciones**, el 93,66% de la matriculación nacional y el 96% de la producción.

En resumen, el año 2019 se cerró con un descenso continuo pero estable, reflejo de la ralentización europea y nacional.

2020 el año del Covid-19

La previsión para los primeros meses del 2020 **pasaba por seguir la tendencia del 2019**, con bajadas algo por encima del 6%, tendencia que se irá frenando según avancen los meses, para llevar el ejercicio a cifras entre 12.000 y 12.500 vehículos.

“ En enero, la previsión para 2020 era continuar la tendencia del 2019, con bajadas en el entorno del 6%, para finalizar con una cifra total de entre 12.000 y 12.500 vehículos. Pero en marzo apareció el Covid-19, para alterarlo todo, como nunca antes había sucedido.

Pero en marzo apareció el Covid-19, para alterarlo todo, como nunca antes había sucedido.

En marzo las entregas y las matriculaciones, aún mantuvieron la inercia, con cifras similares a las del año anterior.

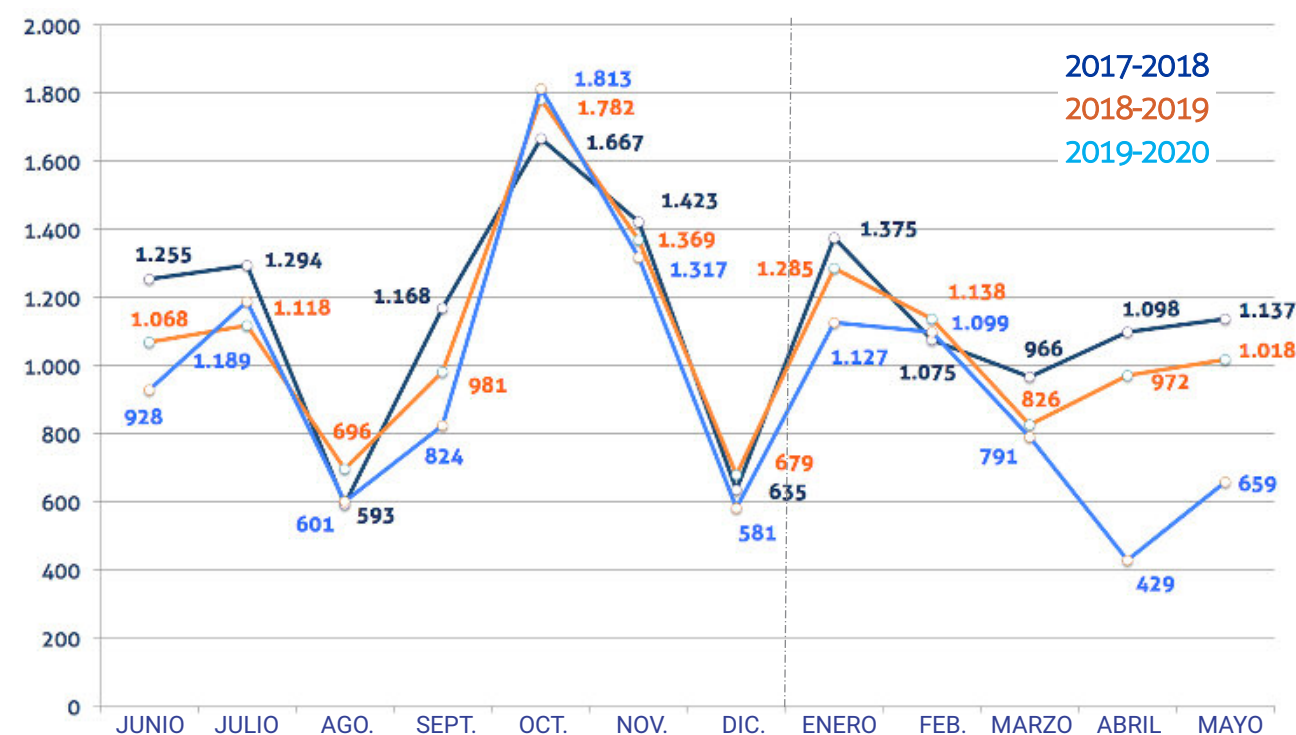
Sin embargo, las dos semanas de cierre de las plantas de producción en abril, la caída de los pedidos y una importación que prácticamente no ha existido, han trastocado las cifras de **un mercado reducido a la mitad**. En abril se desplomaron hasta las 429 unidades, con una caída del -56% con respecto a 2019 y de -61% a 2018.

En mayo se han recuperado levemente, aunque las 659 unidades suponen tan sólo el 64,7% del volumen un año antes.

Con una caída estimada en la **entrada de pedidos del -10%**, según Julio Viartola, secretario general de Asfares, y los datos de las matriculaciones diarias recogidas por Tráfico en los primeros días de mayo, las previsiones para los próximos tres meses son que **el mercado pueda estar en un -50% de las cifras de años anteriores**.

Un posible repunte en julio y el paréntesis de agosto, serían la antesala de una paulatina suavización de la curva durante el último cuatrimestre, para **finalizar 2020 en el entorno de las 9.000 unidades** que equivaldrían a una caída del 30% del mercado. Aunque para poder confirmarlo, habrá que esperar siete meses aún. ●

MATRICULACIONES SEMIREMOLQUES INTERANUAL 2017-2020



Fuente: ASFARES, elaboración propia

'Evolution' la segunda generación de frigos de Lecitrailer

Incorpora un buen número de mejoras basadas en la experiencia acumulada en estos ocho últimos años bajo las premisas de robustez y consistencia.

Siete años después del lanzamiento del primer frigo 'made in Lecitrailer' en abril de 2013, el primer fabricante español ha presentado la segunda generación de frigos, como una «Evolution» de aquella de la que hay 6.000 unidades rodando por Europa.

La experiencia acumulada en la fabricación de frigos en estos años, junto con la investigación e inversión en I+D+i y la capacidad de innovación ha permitido abordar este nuevo desarrollo como una «evolución» del anterior frigo bajo las premisas de robustez y consistencia.

El chasis se ha reforzado y se ha duplicado el par de apriete de las nuevas fijaciones de la caja a los travesaños, para dar más solidez al conjunto.

En lo relativo al furgón, se ha trabajado en su estructura, integrando más refuerzos verticales de fibra de vidrio en los laterales, incorporando poliéster de mayor densidad en el aislante. También se ha reforzado, testado y certificado el piso para la optimización

de los esfuerzos más exigentes.

Se ha mejorado en 1 centímetro el espacio interior, sin reducir los 65 mm de espesor de los paneles laterales y manteniendo la medida exterior de 2,60m.

Además se incorpora un nuevo perfil de aluminio en los laterales en el encuentro con el techo, que elimina las fijaciones en la cara vista. El soporte de las conexiones en el frontal, fabricado en acero inoxidable, incorpora un tope delantero reforzado.

La zona trasera concentra el mayor número de innovaciones. Así, el marco trasero de una pieza en acero inoxidable no tiene fijaciones por la cara exterior. Por la cara interior, se han aumentado el número de fijaciones, para dotar al conjunto de una mayor rigidez.

El embellecedor de la parte inferior se ha sustituido por un taco de goma de fácil sustitución. Para prevenir los golpes contra los muelles de carga de los almacenes, los tacos inferiores van protegidos por una pletina metálica que los envuelve.

En el interior se mantiene el aislamiento de goma en la transición entre el marco y el piso, que actúa como puente térmico, lo que contribuye a reducir el consumo del equipo de frío.

En cuanto a la iluminación de gálibo en la parte trasera, se integra en una única lámpara led en el marco la luz de freno, la de posición y la intermitencia, que es secuencial, con el consiguiente aumento de la visibilidad.

Este nuevo frigo, que sustituye al modelo anterior, incorpora el tratamiento de kataforesis KTL de Lecitrailer, que dota a los vehículos de una capa uniforme de imprimación de 50 micras en toda la superficie del chasis, que lo protege frente a la corrosión con una garantía de hasta 10 años.

La nueva generación de frigoríficos incluye durante su lanzamiento una campaña promocional que incluye mantenimiento LT Plus por cuatro años gratuito con vehículo de sustitución incluido y ampliación de garantía a cuatro años. ●



Opciones Multimodales en toda Europa



Ewals Cargo Care

Suspensión de plazos en las **reclamaciones de transporte** en la crisis



tendencias en...

Transporte **marítimo**

La Disposición Adicional Cuarta del Real Decreto 463/2020 de 14 de marzo ordenó la suspensión de los plazos de todas las reclamaciones, incluidas las de transporte, desde dicha fecha hasta el levantamiento de la última prórroga del estado de alarma.

Pues bien, estamos ante una norma nacional de obligatoria aplicación para nuestros órganos judiciales, pero no para los extranjeros. Por tanto, salvo que excepcionalmente se admita la aplicación de la ley española, la suspensión no afectará a las reclamaciones de transporte que se resuelvan fuera de nuestras fronteras a pesar de haber intereses españoles en juego (como sucede en las reclamaciones marítimas internacionales sometidas a ley y jurisdicción extranjera).

Por otro lado, la norma habla de suspender los plazos, lo que supone su paralización en el momento en el que se encontraban a 14 de marzo. De tal manera que, una vez levantado el estado de alarma, no se reiniciarán de nuevo, sino que tan sólo se reanudarán por el tiempo que les quedaba. Una vez reanudados los plazos se regirán por el régimen de prescripción o caducidad que les era de aplicación antes de esta medida.

Respecto de su aplicación, hay que distinguir cuatro supuestos en relación con las reclamaciones de transporte:

Reclamaciones cuyo plazo vence durante el estado de alarma

Pensemos en una reclamación cuyo plazo es un año y cuyo vencimiento fuese cuatro días después de la declaración del estado de alarma. Conforme a la suspensión decretada, una vez finalizada la última prórroga del estado de alarma, al reclamante no le quedaría de nuevo el plazo de un año, sino tan sólo esos cuatro días.

Reclamaciones cuyo plazo vence tras la finalización del estado de alarma

Algunos autores consideran que la suspensión no les da de aplicación a estas reclamaciones, ya que entienden

que se trata una medida excepcional cuyo objeto es proteger sólo a aquellos plazos que venzan durante el estado de alarma.

Sin embargo, la postura mayoritaria es que sí, ya que la norma no distingue entre diferentes supuestos. Según estos autores, una vez levantada la suspensión habría que sumar la duración del estado de alarma, incluyendo sus prórrogas, a los días que le quedaban al plazo.

Imaginemos que tenemos una reclamación que vence el 15 de junio y que el estado de alarma finaliza el día 1 de ese mes. Conforme a la primera opinión el plazo del 15 de junio no variaría. Por su parte, de acuerdo con la segunda, la nueva fecha a tener en cuenta sería el 3 de septiembre, gracias a la suma de los 80 días del estado de alarma a los días que le quedaban a la reclamación en el mes de junio.

“ Las reclamaciones de transporte presentan unas especificidades propias que hay que tener en cuenta a la hora de aplicar esta medida.”

Nuevas reclamaciones surgidas durante el estado de alarma

Los plazos de las nuevas reclamaciones no se empezarán a computar hasta la finalización de las prórrogas del estado de alarma.

Rechazo de las reclamaciones de transporte por carretera durante el estado de alarma

La reactivación del plazo por el rechazo del transportista previsto tanto en la Ley 15/2009 como en el Convenio CMR surtirá efectos desde el primer día tras la finalización de la última prórroga del estado de alarma y no desde la fecha en la que el reclamante recibió dicho rechazo estando vigente el estado de alarma.

Los grandes flujos de transporte marítimo también han sufrido en primera línea una crisis sanitaria que dejará secuelas impredecibles y heterogéneas, con asuntos aún pendientes como la transformación digital de los puertos y otros cambios relacionados con una competitividad que ahora es más necesaria que nunca.

EL V ACUERDO MARCO DE LA ESTIBA LLEGA POR FIN A SU ÚLTIMA FASE

El último ejercicio ha sido intenso para el sector marítimo español, sobre todo en el ámbito del sector de la estiba, pero también a nivel portuario, pues la mayoría de instalaciones han tratado de mejorar sus procesos operativos y reforzar sus instalaciones para la mejora de los tráficos.

El año 2019 ha estado marcado en el sector marítimo por el preacuerdo alcanzado en torno al V Acuerdo Marco de la Estiba, tras una ardua **negociación entre Anesco y los sindicatos**, que sufrió varios reveses y requirió la intervención de dos técnicos independientes nombrados por el Gobierno. En septiembre se retoma-

ron las conversaciones tras la temporada estival y en noviembre, y justo a tiempo para evitar una huelga en el sector convocada por Coordinadora, llegaba por fin el esperado documento, que garantizaba una mejora en la productividad, eficiencia y eficacia en la gestión de los trabajadores para asegurar el futuro del sistema portuario español.

Meses antes, en abril, había conseguido **aprobarse el Real Decreto** que desarrolla la reforma de la estiba, lo que ha supuesto una mayor seguridad jurídica y una gran paz social en el sector. **El principal escollo** fue el bloqueo de Competencia a la figura elegida para la subrogación de los trabajadores y la cuestión prejudicial que planteó al Tribunal de Justicia de la Unión Euro-

pea sobre la modificación del IV Acuerdo Marco, que en su opinión **restringía la libertad de contratación**.

El entonces presidente de Puertos del Estado, Salvador de la Encina, se comprometió a llevar a término este proceso y fue fundamental en la negociación del III Convenio Colectivo del sistema portuario, consensuado con las Autoridades Portuarias. El acuerdo laboral, que llevaba una década sin actualizarse, **estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2026**.

De la Encina asumió el mando del órgano estatal tras la renuncia de Ornella Chacón, que en febrero había comenzado a dar ciertos pasos para la definición del **nuevo Marco Estratégico** del sistema portuario.

No obstante, la primera fase no culminó hasta septiembre, con los resultados del análisis DAFO realizado a partir de encuestas realizadas a 24 asociaciones y colectivos del sector. A finales de año, esta iniciativa recibió **un nuevo impulso** con la elaboración de los planes de empresa de numerosas Autoridades



Los puertos se implican en el nuevo Marco Estratégico del sistema portuario.

Portuarias, indispensables para diseñar el modelo técnico, económico, financiero y de recursos humanos.

Retos para el sector portuario

Estos han sido solo algunos de los retos a los que se ha enfrentado el organismo portuario, pues la Comisión Europea también pidió a España **la modificación del régimen** por el que sus puertos se benefician de exenciones en el impuesto de sociedades. Así, desde el 1 de enero de 2020, ya no disfrutaban de esta ventaja.

En su caso, Anesco, que sigue exigiendo una mayor seguridad jurídica para el sector de la estiba, ha pasado todo el año reclamando la reducción de las tasas de ocupación y la eliminación de las tarifas máximas para prestadores de servicios.

La Asociación denuncia la **elevada presión fiscal** que soportan las empresas estibadoras y pide que puedan fijar los precios libremente en el desarrollo de su actividad para poder aumentar la competitividad de las instalaciones.

Uno de sus propósitos a lo largo del año ha sido conseguir una bajada de las tasas portuarias y en septiembre, ha aprovechado su Asamblea General para modificar sus estatutos, con el fin de dejar de figurar como Asociación de Empresas Estibadoras y pasar a denominarse Asociación de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo. De este modo, se pretende **reforzar la presencia y participación** de los Centros Portuarios de Empleo y las Sagep en la organización.

También continúa defendiendo la necesidad de impulsar el desarrollo tecnológico a través de la automatización y la digitalización, sin olvidar que debe reforzarse la apuesta por el medio ambiente. En esta línea, Puertos del Estado puso en marcha antes del verano una **Estrategia de Transporte Sostenible** que pasa por el impulso de las Autopistas del Mar y el transporte ferroportuario.

Además, de cara a 2020, se acordó con las 28 Autoridades Portuarias destinar unos **168 millones al desarrollo de infraestructuras** y proyectos de innovación, repartidos en 46 millones para el Fondo de Compensación Interportuario, 5,6 millones para el Fondo Puertos 4.0 y 116 millones para el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

Entre ellos, destaca el **Fondo Puertos 4.0**, que aspira a financiar proyectos de innovación en cualquier fase de desarrollo en el sector logístico-portuario. También se han celebrado diferentes reuniones con los puertos para acordar las inversiones precisas para mejorar las infraestructuras y servicios en cada uno.

Puertos españoles

Precisamente en el ámbito portuario, conviene señalar los avances del puerto de Valencia para mejorar sus tráficos y reducir sus emisiones. De hecho, será la primera instalación europea en **utili-**



En 2020 se destinarán 168 millones a proyectos de infraestructuras e innovación en los puertos españoles.

El papel fundamental del transporte marítimo en la crisis del Covid-19



Hasta hace unos pocos meses, uno de los mayores desafíos para el transporte marítimo en este 2020 era cómo iba a afectar la entrada en vigor del nuevo límite de azufre de la Organización Marítima Internacional (OMI) en los combustibles marinos, un cambio regulatorio esperado y previsto por todo el sector, pero que generaba no pocas incertidumbres. Era una gota más de una creciente y cada vez más exigente normativa medioambiental que aumenta la presión sobre los costes de los armadores en una situación de mercado muy poco favorable y de fletes en niveles muy bajos en los últimos meses.

La inesperada pandemia del coronavirus COVID-19 ha agravado la situación de un sector que mueve alrededor del 90% del comercio mundial y cuya continuidad es vital para el abastecimiento durante esta crisis. Las medidas del gobierno chino para frenar el contagio en todo el país supusieron el cierre de buena parte de las industrias del primer importador de materias primas y el mayor exportador de productos manufacturados del mundo, afectando muy negativamente sobre todo a los sectores de los graneleros y portacontenedores y amenazando el colapso de las cadenas de suministro internacionales. Esta pandemia, que en los primeros días de abril afecta ya a 186 países, con casi 1,3 millones de infectados y más de 70.000 muertos, está obligando a los gobiernos a tomar medidas que restringen la libertad de movimientos de personas y vehículos, así como el funcionamiento de las actividades no esenciales. Pero es necesario mantener en funcionamiento las cadenas de suministro mundiales para asegurar el abastecimiento de suministros médicos, alimentos, energía y materias primas, así como que los productos y componentes manufacturados continúen llegando a sus destinos.

Por ello, entre las medidas para hacer frente a esta crisis sanitaria está establecer excepciones a las mencionadas limitaciones a la movilidad para los trabajadores de

“ Se deben establecer excepciones a las limitaciones a la movilidad para los trabajadores de todos los modos de transporte que son esenciales para mantener en marcha las cadenas de suministro. ”

todos los modos de transporte que son esenciales para mantener en marcha las cadenas de suministro. Estas excepciones deberían incluir particularmente al transporte marítimo, permitiendo la continuidad de la operación de los buques mercantes y puertos bajo su jurisdicción, cadenas multimodales de suministro y sus servicios auxiliares.

Para que esto sea posible es necesario asegurar la movilidad de la gente de mar para el relevo de las tripulaciones y del personal de los sistemas portuarios y multimodales en sentido amplio. Como ha pedido la Organización Internacional del Trabajo (OIT), es vital que sean considerados “trabajadores esenciales” y evitar lo que ya está ocurriendo en un número creciente de puertos del mundo, que están restringiendo o prohibiendo por completo los relevos de tripulaciones y las escalas de buques procedentes de países afectados. Superar la pandemia del COVID-19 se ha convertido en el mayor reto no solo para el transporte marítimo sino para todos. Cuando se supere, este sector seguirá comprometido a la reducción de las emisiones contaminantes de los buques, de los objetivos de descarbonización para 2030 y 2050 de la OMI y de la Comisión Europea, y a la continua búsqueda de la eficiencia energética para reducir sus costes o al desafío de la ciberseguridad en los buques y puertos.

viene de página 59

zar el hidrógeno para disminuir su impacto ambiental y seguir disminuyendo su huella de carbono. En septiembre, se adjudicó a TIL la construcción de la **nueva terminal de contenedores**, que contará con una capacidad de 12,5 millones de TEUs anuales una vez concluidas todas las fases.

En otro orden de cosas, ha seguido avanzando en la **ampliación del Muelle Sur** y ya cuenta con su propio servicio ferroviario, con el que gestiona el tráfico de unas 70 unidades a la semana en el interior del recinto, además de haber incrementado su aportación económica para la mejora de la línea Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza. No obstante, la Autoridad Portuaria sigue reclamando una **conexión con Francia a través de Canfranc**.

Sus planes a finales de año también pasaban por la liberación de espacio portuario en la zona norte y la

prolongación del vial de acceso a la explanada. Respecto a la ZAL, el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valencia ha vuelto a **desestimar un recurso** contra este espacio y se ha publicado el pliego de condiciones para la adjudicación de varias parcelas.

Transporte portuario

Por otro lado, se ha puesto en marcha un nuevo sistema de precintos para reducir las colas de los transportistas en el puerto. Fenatport lleva tiempo solicitando que los contenedores se entreguen ya revisados al transportista, pues tanto en Valencia como en los puertos de Barcelona y Algeciras, los profesionales se ven obligados a comprobar ellos mismos las unidades sin ser su responsabilidad.

En los tres puertos, los conductores siguen **reclamando una solución** para las colas de camiones a la entrada de las terminales y en Barcelona, han lle-

gado a organizar movilizaciones para denunciar este problema.

El de Algeciras, donde ya están operativas las instalaciones de la terminal ro-ro de Isla Verde, ha sido noticia también por la **autopista ferroviaria** que estudia poner en marcha con Madrid y Zaragoza. En este sentido, conviene apuntar que en abril finalizaron las obras de rehabilitación de la línea ferroviaria Bobadilla-Algeciras, tras la interrupción en octubre de 2018 de la conexión con el puerto por los destrozos causados por el temporal.

En diciembre, aprobó su plan de empresa para 2020, que recoge un volumen de **inversión de 233 millones** para los próximos cuatro años. Por su parte, el de Huelva prevé invertir 87,2 millones en 2020 en proyectos de infraestructuras, innovación, sostenibilidad, diversificación y acercamiento puerto-ciudad. A corto plazo, destaca

pasa a página 63

Trabajamos para garantizar la cadena de suministro



anesco

La **competitividad** del sistema portuario español

Nuestro sistema portuario, durante las dos últimas décadas, ha crecido a grandes ritmos en tráfico y desarrollo de capacidad. El análisis de las perspectivas futuras de la demanda hace presagiar que estamos ante un cambio de etapa, que modificará esta tendencia expansionista hacia unos niveles más reducidos de incremento o, incluso, para algunos segmentos de retroceso. Se suman las previsiones macroeconómicas existentes y el posible descenso de los tráfico de transbordo mundiales, a las fuertes inversiones portuarias que se están desarrollando en países cercanos: Portugal, Marruecos e Italia. También es probable que aparezcan en los próximos años nuevas soluciones logísticas disruptivas para algunos tráfico que generen impacto en nuestros puertos. Por ello, es necesario un nuevo impulso del sistema portuario español que se adapte a estos escenarios. Y, entre todos, debemos de encontrar fórmulas para trabajar en los siguientes objetivos:

- Continuar prestando servicios logísticos de calidad de forma más competitiva. Los servicios ofrecidos en nuestros puertos son de alta calidad, ahora, para continuar bien posicionados frente a otras opciones, el reto consiste en optimizar las operaciones para ser cada vez más competitivos.
- Conseguir una mayor integración en la cadena logística, intermodalidad y mejorar la utilización de transporte ferroviario desde y hacia los puertos. Debemos continuar avanzando para facilitar una mejor integración de los operadores que dan servicio a lo largo de toda la cadena de suministro.
- Ser eficientes en la utilización de los recursos existentes. Disponemos de unas magníficas infraestructuras e instalaciones portuarias. Hasta, en algunos casos, hemos llegado a una sobrecapacidad mayor a lo deseable. Es momento de sacar el máximo partido a todas las inversiones públicas y privadas realizadas. De igual forma, nuestro sistema portuario posee suelo y recursos económicos suficientes para crear soluciones que sean puestas a disposición de los operadores logísticos.
- Generar una mayor flexibilidad en la organización del trabajo manteniendo derechos sociales. Contamos con

grandes profesionales en el sector portuario, con experiencia, formación, capacidad y ganas de aportar. Deberíamos afrontar el debate sobre cómo conseguir el reto de adaptar la organización laboral a los nuevos requerimientos futuro, sin menoscabar derechos.

- Continuar implantando procesos de automatización y digitalización en el sector portuario. El desarrollo de nuevas tecnologías nos empuja al impulso constante en la implantación de soluciones que permitan mantener nuestra competitividad.

“El análisis de las perspectivas futuras de la demanda hace presagiar que estamos ante un cambio de etapa”.

- Dotarnos de una adecuada política de inversiones públicas y tasas portuarias. Deberíamos encontrar procedimientos y criterios óptimos para afrontar inversiones futuras, con mayor participación y transparencia.
 - Rebajar la presión fiscal sobre empresas y consumidores.
 - Racionalización del sector público portuario, para una mayor generación de valor. El modelo de gobernanza de nuestros puertos y la revisión del marco estratégico del sistema portuario debe estar al servicio de la generación de valor a la cadena logística.
 - Mejorar la seguridad jurídica para inversores y clientes. La complejidad administrativa y legislativa generan, en ocasiones, incertidumbres frente a las que tenemos el reto de que sean reducidas en un futuro.
 - Implantar soluciones que permitan afrontar la lucha contra el cambio climático desde el transporte marítimo.
- En resumen, estos son algunos de los retos que deberíamos afrontar para conseguir que nuestros puertos mantengan su competitividad, referencia para los operadores logísticos, ante un futuro incierto tras el cambio de etapa actual.



Los puertos siguen dando nuevos pasos hacia la sostenibilidad.

●●● viene de página 61

la inversión de 40 millones en la ampliación norte del Muelle Sur, que se ha adjudicado Ferrovial.

La instalación onubense, que ha encargado un estudio para mejorar su competitividad en el mercado de los graneles sólidos, recibió a finales de año una solicitud de Cepsa para poner en servicio una **terminal de graneles líquidos**. En el ámbito del GNL, ha registrado ya su primer suministro desde un camión a un buque. Mientras, sigue avanzando su proyecto del hub logístico de frío, que podría ser una realidad en 2021.

El mismo año, estará operativa la **nueva terminal de contenedores del puerto de Cádiz**, por lo que se han retomado las obras del túnel de acceso. El año terminó con la Autoridad Portuaria avanzando en la delimitación de usos y espacios portuarios, mientras afrontaba la fase final del acceso ferroviario a La Cabezuela. También se han iniciado los trámites para entrar a formar parte de la red TEN-T.

Más avances

En su caso, **el puerto de Sevilla** contempla inversiones de 7,8 millones a lo largo de 2020 y unos 25,5 millones entre 2020 y 2023 para la modernización del puerto, y la mejora de sus infraestructuras.

Entre los puertos catalanes, **destaca el de Tarragona**, que ha empe-

233

MILLONES DE EUROS

es el volumen de inversión aprobado por el plan de empresa de la Autoridad Portuaria de Algeciras de 2020 para los próximos cuatro años.

zado a desarrollar una estrategia intermodal para captar más tráfico e invertirá 160 millones en cuatro años para convertirse en uno de los más destacados del Mediterráneo. El proyecto de la ZAL supondrá una inversión de más de 30 millones en este periodo.

En el caso del puerto de Barcelona, conviene señalar que ha recibido al primer crucero del mundo **propulsado por GNL** y al primer ferry del Mediterráneo de cero emisiones. Asimismo, ha probado el abastecimiento de este tipo de combustible a un buque desde una gabarra.

Por su parte, en Galicia, el puerto de Vigo ha tenido que licitar la redacción de su **Plan Especial y de Usos**, después de que el Supremo confirmara la anulación del de 2015. Además, la autoridad Portuaria tiene previsto poner en marcha una nueva línea marítima con Irlanda en 2020,

mientras el puerto de La Coruña ha seguido reclamando al Gobierno la ejecución del **enlace ferroviario a Punta Langosteira**.

Otro puerto que ha destacado a lo largo del año ha sido el de Santander, centrado en la recuperación de su Puesto de Inspección Fronterizo y el aumento de la seguridad en las zonas de embarque, para evitar el problema de los polizones. También se ha autorizado la **apertura del PIF del puerto de Ferrol**, que en febrero acogió las primeras operaciones de avituallamiento de GNL a buques., mientras que la terminal de contenedores del puerto de Bilbao ha sido la primera de España en cumplir con los requerimientos del **Código Aduanero de la Unión**.

Ámbito internacional

A nivel internacional, el interés se ha centrado en la preparación de cara a la entrada en vigor de los nuevos **límites de azufre** de la Organización Marítima Internacional en enero de 2020.

Los expertos vaticinaban un encarecimiento de los costes del transporte marítimo por la nueva normativa, si bien a lo largo del año se han multiplicado las iniciativas relacionadas con **combustibles alternativos**, como el GNL sintético, una mezcla de etanol, un nuevo sistema de baterías containerizado o el primer buque propulsado por hidrógeno, que podría empezar a probarse en 2022. ●

El sector reclama medidas de apoyo

EL CORONAVIRUS IMPACTARÁ EN EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Es difícil evaluar cómo se comportará la demanda a medio y largo plazo, aunque el sector está acostumbrado a adaptarse a situaciones complicadas.

El año 2020 pasará a la historia por la **expansión del Covid-19** por todo el mundo, un hecho que sin lugar a dudas ha tenido una gran influencia en el transporte marítimo, pues ha supuesto el cierre temporal de diversos puertos y la cancelación de una gran cantidad de servicios de pasajeros.

No obstante, se han mantenido las conexiones necesarias para asegurar el abastecimiento de las ciudades y la llegada de productos sanitarios, así como para **asegurar los servicios mínimos** de transporte de viajeros en ciertas zonas.

Todo esto tendrá su reflejo en los tráficos anuales de los puertos, que esperan que esta situación se

resuelva cuanto antes para poder volver a operar a pleno rendimiento.

El coronavirus ha ralentizado la actividad en el sector, algo que en el caso del transporte marítimo **afecta no solamente a las Autoridades Portuarias, sino también a navieras**, cargadores, consignatarios, transitarios y estibadores, entre otros sectores.

Es difícil evaluar cómo se comportará la demanda a medio y largo plazo, aunque es verdad que el sector está **acostumbrado a adaptarse a circunstancias complicadas**. Lo peor ha pasado ya en China, donde se está reactivando la actividad portuaria, pero será en los próximos meses cuando más se noten los efectos de esta crisis en los puertos del Mediterráneo y Norteamérica.

Aunque algunas zonas estarán mejor preparadas que otras, igual que ocurrirá con los negocios y las cadenas de suministro, la situación **afectará a la confianza** de los consumidores y por tanto, al mercado.

En este sentido, será fundamental que se pongan en marcha medidas de apoyo para la industria marítima, con el fin de revitalizar el mercado una vez haya finalizado la crisis actual.

Agenda medioambiental

Además, la agenda medioambiental seguirá marcando el paso al sector marítimo a lo largo de 2020, pues es importante empezar a trabajar ya para poder conseguir una **reducción del 50% de las emisiones** respecto a 2008 en el año 2050,

independientemente del crecimiento del comercio.

Muchas navieras han tenido que adaptar ya sus buques para la **nueva normativa de la OMI** respecto a los límites de azufre, aunque no todas han podido hacerlo a tiempo y algunas se han visto obligadas a alargar estos procesos hasta bien entrado el año.

En este sentido, existe una clara tendencia en la construcción de buques hacia unidades sostenibles, generalmente **propulsadas con GNL o con motores duales**.

También se han hecho ya las primeras pruebas con buques que utilizan hidrógeno, con otros de **propulsión eléctrica** e incluso con embarcaciones autónomas, tres opciones en las que se seguirá profundizando a medida que avance el año, pues hay algunos proyectos ya en marcha.

En este sentido, más puertos contarán ya con conexiones eléctricas para que los buques que atraquen en sus dársenas **se conecten a la red eléctrica** mientras permanecen allí, pudiendo apagar sus motores auxiliares.

Asimismo, la industria ha propuesto la creación de un **fondo de I+D** para cumplir con los objetivos de emisiones acordados por los Estados Miembros, que ayudaría a impulsar el uso de embarcaciones libres de carbono para principios de 2030.

50%

DE REDUCCIÓN

de emisiones respecto a 2008 es el objetivo marcado para el año 2050, independientemente del crecimiento del comercio

Por otro lado, 2020 será el año en que se consoliden muchos avances en cuanto a la **automatización y digitalización** en el ámbito marítimo-portuario. Cada vez son más los puertos y terminales que apuestan por proyectos de este tipo para agilizar sus tiempos, aumentar la precisión en sus respuestas y reducir los trabajos más monótonos y pesados a los trabajadores, para que puedan dedicarse a otro tipo de tareas.

Estiba

A nivel nacional, los puertos seguirán implicados también en el **desarrollo de la intermodalidad** y reclamando, en algunos casos, unas conexiones adecuadas a su nivel de actividad, como ocurre con el puerto de Algeciras. De igual modo, será el año en que los estibadores puedan por fin **renovar**

sus convenios colectivos en los diferentes puertos, una vez se apruebe definitivamente el V Acuerdo Marco de la estiba.

En este sentido, aún falta el último paso para completar la reforma normativa del sector, pero tanto las empresas estibadoras como los profesionales parecen dispuestos a sacar adelante el nuevo texto.

Gracias a él, será más sencillo trabajar en las **necesidades específicas de cada instalación** portuaria, relacionadas con el acceso a la profesión, la formación de los trabajadores o sus condiciones laborales.

Atlántico y Mediterráneo, seguirán ejecutándose algunas inversiones que beneficiarán a diferentes zonas, puertos y plataformas del país.

A nivel europeo, seguirá avanzando el desarrollo de los principales **corredores ferroviarios**, en línea con los objetivos del Pacto Verde Europeo, según el cual el transporte debe ser más eficiente, económico y sostenible.

En cualquier caso, dado que no ha habido ningún aumento en la **participación del ferrocarril** en el tráfico terrestre de mercancías en Europa en los últimos 15 años, es probable que empiecen a concentrarse las inversiones en la Red Central Transeuropea en la parte de la red con mayor movimiento. ●

2020 será el año en que se consoliden muchos avances en cuanto a la automatización y digitalización



ANTOLÍN GOYA
Coordinadora Estatal
de Trabajadores del Mar



Rehumanizar nuestro entorno

Todos estudiamos, en su día, en Filosofía, el proceso de humanización del hombre, aquél que, a diferencia de la hominización, que se refiere a la evolución biológica, describe la conquista cultural que nos llevó a ser Homo Sapiens. Las transformaciones que integraron nuestros antepasados afectaron fundamentalmente a sus relaciones con el medio, pues desarrollaron técnicas e instrumentos que les facilitaron la vida; a las relaciones con sus congéneres, aprendieron a cooperar, a distribuirse las tareas... se organizaron socialmente, vaya, e hicieron frente a ese medio en grupo; y a la comunicación, perfeccionaron su lenguaje y se entendieron mejor.

Un arduo proceso de acumulación de conocimiento que ya no se transmite genéticamente sino a través del aprendizaje, de la enseñanza del valor del trabajo en equipo, del diálogo, de la importancia de facilitarnos la labor con medios mecánicos para poder vivir de manera más confortable, menos forzada, como comunidad.

Estas lecciones ancestrales, que nos parecían tan arraigadas en los seres humanos que se nos antojaban una obviedad, vuelven a salir en estos tiempos a la palestra, pues muchas de las decisiones económicas que nos gobiernan minan la base del postulado generado hace miles de años y que nos ha hecho crecer como especie.

Las herramientas que usamos, cada vez en mayor medida, ya no están al servicio de la mejora de la calidad de vida de las personas que forman una sociedad, solo son unos pocos los que se benefician de la utilización de ellas. Estamos, pues, en un proceso de deshumanización, de involución, que olvida los logros sociales contruidos, como colectividad, a lo

largo de los tiempos.

A los estibadores nos gusta llamar la atención sobre ello. Podemos hacerlo porque tenemos la autoridad moral que nos da el ser parte del engranaje de un sector especialmente competitivo, que arroja beneficios cuantiosos, de hecho es uno de los motores de la economía de nuestro país.

“ Para que la automatización en nuestro sector sea defendible es imprescindible que esté al servicio de las personas y no de los beneficios empresariales de una élite”.

Por supuesto, parte de esta productividad la da la adaptación al medio. Esto es: la maquinaria que empleamos, cada vez más sofisticada, que ha logrado que los trabajadores tengamos una faena menos penosa que antaño. Esta obviedad no solo no la discutimos, sino que la defendemos. Lo que sí nos parece fundamental es matizarla.

Esta realidad, llamada automatización en nuestro sector, para que sea defendible, es imprescindible que esté al servicio de las personas, de los seres humanos, y no de los beneficios empresariales de una élite. Como lo hemos comprobado, podemos afirmar que es posible lograr una economía competitiva que respete los derechos sociales y laborales; es posible ‘re-humanizar’ nuestro entorno. Ese es nuestro reto como trabajadores. Esa es la reconquista que debe hacer que nos movamos unidos.



tendencias en...

Transporte por **ferrocarril**

El impulso a las infraestructuras intermodales que le está dando el sistema portuario ha sacudido a un transporte ferroviario de mercancías que languidece y que necesita de una apuesta pública decidida a escala europea para convertir a este modo en un elemento de competitividad sostenible necesario para el modelo logístico español.

EL FERROCARRIL SE ABRE PASO COMO OPCIÓN DE FUTURO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El modo ferroviario sigue avanzando en su objetivo de convertirse en un eje vertebrador para el territorio español, con nuevas terminales y plataformas intermodales que cuentan cada vez con mejores conexiones con los puertos

El 2019 ha sido un año de cambios para el transporte ferroviario, que aunque en España sigue siendo minoritario en lo que se refiere a las mercancías, va perfilándose como una **opción de futuro** por su importancia para la reducción de emisiones.

En enero se conocía la propuesta del Gobierno para los Presupuestos Generales del Estado, que contemplaba un **incremento del 42,3% en la asignación** para el ferrocarril, hasta los 5.885 millones. Sin embargo, con el rechazo a estos PGE y la convocatoria de elecciones, todo volvió a la casilla de salida.

No fue el único problema al que se enfrentó el Ejecutivo en los primeros meses, pues la Comisión Europea abrió un **expediente a España** por incumplir la normativa de seguridad ferroviaria, un aspecto que se ha tratado de mejorar en el proyecto de Real Decreto de Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviaria.

Renfe y Adif

Además, Competencia fijó a principios de año unas **nuevas condiciones de acceso** a las instalaciones de Adif para favorecer la entrada de nuevos operadores en el mercado. Poco después decidió abrirle un expediente

por no incluir en su propuesta de cánones anuales las modificaciones que le había indicado.

Coincidiendo con este hecho, se hizo pública la **multa a 15 empresas y 14 directivos** por repartirse de manera ilícita los concursos convocados por el administrador, principalmente en lo relacionado con sistemas de electrificación y electromecánica.

El ente público, que en abril dio a conocer su modelo para la **liberalización del tráfico ferroviario** de viajeros, ha estado buscando el más adecuado para gestionar sus terminales de mercancías, en línea con las necesidades del mercado. De hecho, ha iniciado ya un estudio para modificar radicalmente el actual esquema de explotación.

Una de las terminales que más titulares ha acaparado en 2019 ha sido la de **Madrid-Vicálvaro**, donde está acometiendo una importante remodelación, que cuenta con fondos europeos. La nueva estación intermodal estará operativa en 2023 y contará con **cuatro nuevos apartaderos** para convoyes de 750 metros.

El administrador también ha estado explorando nuevas mejoras para reducir sus necesidades energéticas, como un **sistema recuperador de la energía de frenado** de los trenes, que



El transporte ferroportuario seguirá avanzando en 2020 de la mano de nuevos proyectos.

ya está disponible en seis subestaciones de Madrid y Barcelona. En esta línea, ya ha diseñado un plan de lucha contra el cambio climático, que llevará a cabo hasta el año 2030.

En mayo, se firmaba además su II Convenio Colectivo, que recoge un aumento salarial y el compromiso de la elaboración de un Plan Plurianual de Empleo. Este fue un momento clave para el sector ferroviario español, aunque Adif también se ha destacado este año por la **venta de su participación en Slisa al Grupo Suardiaz**.

Por otro lado, inició un proyecto junto al Ministerio de Fomento y Puertos del Estado para la puesta en marcha de la plataforma Simple, dedicada al análisis, desarrollo, implantación y gestión de un sistema de intercambio de información logística.

“El Consejo de Administración de Renfe dio luz verde a su Plan Estratégico, con el que prepararse para una mayor competencia en el sector”.

En cuanto a Renfe, en enero el Consejo de Administración dio luz verde a su **Plan Estratégico**, con el que pretende prepararse para una mayor competencia de cara a la próxima década.

En este sentido, hay que tener en cuenta que los **operadores privados** siguen ganando importancia en el transporte ferroviario de mercancías. El operador ha estado barajando una alianza con Deutsche Bahn para impulsar su actividad de mercancías y aumentar los volúmenes gestionados.

Consciente de que necesita un cambio, ha decidido también **abrazar las nuevas tecnologías** y tiene pre-

vista una inversión de 2,5 millones para adaptar la gestión y control del tráfico a los nuevos tiempos. De momento, ya tiene operativo en Madrid un **centro de control** para garantizar la trazabilidad de todos los trenes en circulación.

Asimismo, ha firmado un protocolo de actuación junto a Adif para **fomentar la innovación** en el sistema ferroviario, que estará vigente durante cuatro años prorrogables.

En cualquier caso, el año ha finalizado con un **sabor agríndice para Renfe**, que se ha enfrentado a una huelga de sus trabajadores en protesta por el cierre de algunas es-

taciones y la externalización de ciertos servicios.

Plataformas y terminales

A nivel de plataformas intermodales, terminales y estaciones, sigue avanzando el proyecto de **ampliación del Puerto Seco de Villafría**, en Burgos, y el Gobierno ha iniciado los trámites para construir la nueva terminal intermodal de mercancías de la **Plataforma Logística del Suroeste Europeo**, en Badajoz.

A su vez, se ha aprobado la primera fase del proyecto de urbanización del **Puerto Seco de Antequera**, en Málaga, que contará con conexión directa con el puerto de Algeciras. De cara a 2020, también se iniciarán las actuaciones necesarias para poner en servicio el **área logística de Majarabi-que**, en Sevilla.

La terminal hispalense es gestionada por el puerto de Huelva, que ha participado en una oferta conjunta con los de Cádiz, Málaga y Sevilla, coordinada por el puerto de Algeciras, para la explotación de la **terminal de El Higerón**, en Córdoba.

No obstante, Adif ha decidido adjudicar su gestión a Laumar Terminales Ferroviarias, participada por la propia Laumar Cargo y MSC.

En Andalucía, destaca también el desbloqueo del proyecto de acceso ferroviario a la dársena de **La Cabe-zuela-Puerto Real**, que entraba en diciembre en su fase final con el inicio de las obras. Esto permitirá dar un fuerte impulso a la nueva conexión entre Madrid y el puerto de Cádiz, operada por Renfe Mercancías, que se puso en marcha en mayo.

En el norte, sigue avanzando el proyecto de la **plataforma multimodal de Jándiz**, en Vitoria, y Cosco ha ampliado su terminal ferroviaria en Bilbao, donde se ha iniciado la construcción de la variante sur. Además, en Huesca, Samca ha invertido cinco millones en la construcción del **segundo apartadero de la Terminal Intermodal de Monzón** para el tráfico de productos agroalimentarios.



Renfe se prepara para una mayor competencia en la próxima década.

Mientras, Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia han firmado un convenio para la construcción de la **plataforma intermodal de Fuente de San Luis**. En su caso, la estación intermodal del puerto de Castellón entrará en servicio en 2022.

Ferroportuario

En el ámbito ferroportuario, conviene señalar los problemas que ha sufrido el puerto de Algeciras por la **falta de una conexión ferroviaria adecuada** durante meses a causa de un temporal. De hecho, fue en mayo cuando Renfe pudo volver a operar su Servicio Multinaviera, que conecta el recinto portuario con la estación de Madrid-Abroñigal.

El operador, por cierto, ha iniciado un **nuevo tráfico** entre las terminales de Silla y el puerto de Valencia, las madrileñas de Abroñigal y Coslada, y la de Azuqueca, en Guadalajara.

Además, la Autoridad Portuaria de Algeciras está trabajando en un **estudio de viabilidad** de un proyecto de autopista ferroviaria entre con Madrid y Zaragoza, para tráficos ro-ro procedentes de Tánger-Med. VILA, especialista en este tipo de infraestructuras, ya ha puesto en marcha la suya entre Barcelona y Luxemburgo.

En su caso, el puerto de Huelva se ha beneficiado de la puesta en marcha de una nueva **conexión regular**

con Madrid. Asimismo, Fomento encargó a finales de año la redacción del estudio informativo al nuevo acceso ferroviario a la dársena de Escombreras, en el puerto de Cartagena.

En Valencia, la Autoridad Portuaria gestiona desde el verano la circulación ferroviaria entre las terminales portuarias y la red general española. Ante el previsible aumento de los tráficos, el puerto sigue avanzando en el acceso norte ferroviario y espera que pueda **abrirse un nuevo paso** entre España y el sur de Francia a través del Canfranc. Igualmente, se ha licitado ya la obra para el acceso al puerto de Sagunto, y se ha restablecido la circulación ferroviaria en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, una vez finalizadas las actuaciones de modernización.

“Adif ha diseñado un plan de lucha contra el cambio climático, que llevará a cabo hasta el año 2030”.

En Cataluña, Synergy sigue mejorando su servicio entre la localidad burgalesa de Miranda del Ebro y el puerto de Barcelona, y Renfe ha iniciado un nuevo tráfico hortofrutícola para Coolrail entre Valencia y Rotterdam, que pasa por la ciudad condal. También Captrain España ha iniciado un nuevo servicio de mercancías entre Valencia y Barcelona.

El puerto de Tarragona ha iniciado una estrategia intermodal para ampliar su hinterland hacia el centro pe-

ninsular, mientras que el de Santander quiere habilitar nuevas terminales en La Pasiega y Mataporquera. Mientras, en el puerto de La Coruña siguen recordando a Adif su compromiso respecto a la financiación de la conexión ferroviaria de Punta Langosteira.

En cuanto a los **principales corredores ferroviarios**, conviene resaltar los esfuerzos del Ministerio de Fomento para avanzar en el desarrollo del Corredor Atlántico. Sin embargo, sus planes **no convencen del todo** a Galicia, Castilla y León, Asturias y Cantabria, que siguen reclamando su inclusión en el proyecto.

El Brexit también ha sido **motivo de preocupación** para el sector ferroviario. En febrero, el Consejo de Europa tuvo que adoptar un Reglamento de urgencia para **prorrogar de manera**

temporal la validez de ciertas autorizaciones, certificados y licencias para dar continuidad a los servicios ferroviarios desde Francia e Irlanda con Reino Unido. Por su parte, Eurotunnel finalizó en primavera la construcción de unas nuevas **instalaciones para la inspección aduanera**, veterinaria y fitosanitaria por parte de las autoridades francesas. Además, ha seguido trabajando durante todo el año para seguir proporcionando unos servicios rápidos y ágiles pese a la difícil situación ●

Tendencias para 2020

AÑO DE CAMBIOS PARA EL TRANSPORTE FERROVIARIO

Para incrementar su cuota modal en el país, es importante que desde la Administración se haga una clara apuesta por el ferrocarril

Cada año que pasa, el ferrocarril vuelve a reivindicarse como **la opción más sostenible** de entre todos los modos de transporte, pues según los últimos datos al respecto, es responsable únicamente del 0,5% de las emisiones del sector a nivel europeo.

Sin embargo, en España **el transporte por carretera sigue ganando** la partida al tren, y con mucha ventaja. Para incrementar su cuota modal, es importante que desde la Administración se haga una clara apuesta por el ferrocarril, lo cual no será fácil en 2020, teniendo en cuenta que la crisis sanitaria del Covid-19 ha golpeado con fuerza a la economía del país.

Conviene recordar que en los últimos años, muchos de los esfuerzos del Gobierno en el ámbito ferroviario han ido dirigidos a **mejorar la conectividad de los puertos**, que este año será todavía mayor gracias a la

puesta en servicio de nuevas conexiones y a la mejora de los trazados en otros casos.

Los puertos europeos se han convertido en la base de la multimodalidad, siendo esenciales las conexiones hacia y desde estas instalaciones para impulsar el uso del ferrocarril.

Intermodalidad y digitalización

No obstante, es necesario **apostar por terminales intermodales** competitivas y de gran capacidad, además de invertir en el desarrollo de nuevos tráficos en colaboración con el transporte por carretera. En este sentido, se espera que más empresas de transporte utilicen los tráficos intermodales para reducir la contaminación.

A lo largo de 2020, será también más evidente el **impacto de la digitalización**, el uso de datos, el blockchain, las conexiones inteligentes, las

redes 5G y la economía circular en el sistema de transporte de mercancías por ferrocarril.

En lo que respecta a los corredores Atlántico y Mediterráneo, seguirán ejecutándose algunas inversiones que beneficiarán a diferentes zonas, puertos y plataformas del país.

A nivel europeo, seguirá avanzando **el desarrollo de los principales corredores ferroviarios**, en línea con los objetivos del Pacto Verde Europeo, según el cual el transporte debe ser más eficiente, económico y sostenible.

En cualquier caso, dado que no ha habido ningún aumento en la participación del ferrocarril en el tráfico terrestre de mercancías en Europa en los últimos 15 años, es probable que **empiecen a concentrarse las inversiones** en la Red Central Transeuropea en la parte de la red con mayor movimiento ●



Es necesario apostar por terminales intermodales competitivas y de gran capacidad.

¡WEB
RENOVADA!

cadena de suministro

*La información del transporte y la logística
contada como siempre, accesible como nunca*

- Web totalmente **RENOVADA**.
- Nueva estructura de navegación,
con nuevas secciones y formatos.
- Acceso inmediato a todos los
contenidos.
- Nuestros eventos y mesas
redondas, monográficos y
resúmenes, a golpe de un click.
- www.cadenadesuministro.es

