

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

INTERMODAL

EUROPE 2022

8-10 NOVEMBER 2022 • RAI AMSTERDAM

n 140

Del 08 al 10 de Noviembre
RAI Amsterdam • Holanda

Feria Internacional
de la Logística,
y del Transporte



PORTS OF SPAIN

SHARING THE SAME COURSE

Transforming the ports of today to face the challenges of the future





Editor
Carlos Vicedo Alenda



Directora
Cristina Saiz Soriano



Comunicación
Marta Penide Bastida



Redactora
Nuria Vicedo Miralles



Community Manager
Sandra Saiz Soriano



Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Paco Mora Martínez

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA
C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª
46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15
Fax: 96 367 85 55

ALICANTE
Móvil: 620 938 108 - Fax: 96 367 85 55

BARCELONA
Móvil: 649 933 941

E-mail: valenmar@veintepies.com
forointernacional@veintepies.com
veintepies@veintepies.com

Imprime:
Mediterráneo Proceso Gráfico, S.L.
C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. Fte. del Jarro, Paterna (Valencia)
Tel. 96 134 05 02

www.veintepies.com

DEPÓSITO LEGAL: V-487-1982
ISSN: 1697-6851

Todos los derechos reservados
Los contenidos de esta publicación no podrán ser reproducidos, distribuidos, ni comunicados públicamente sin la previa autorización por escrito de la sociedad editora VALENMAR S.L.



06

El tráfico portuario español recupera el nivel pre-pandemia
Spanish port traffic recovers to pre-pandemic levels

10

PortCastelló, puerto más conectado y sostenible
PortCastelló, a more connected and sustainable port



12

Setemar Tymsa desarrollan un sistema de gestión que se aplicará a todos los depots del Grupo Alonso en España
Setemar and Tymsa develop a management system that will be applied to all the Alonso Group depots in Spain

18

La apuesta intermodal de CSP Spain
The intermodal commitment of CSP Spain



20

DP World Tarragona se consolida como operador integral
DP World Tarragona its consolidated as an integrated operator

24

AVE aumenta la presión por la demora de las obras del Corredor Mediterráneo
AVE increases pressure due to the delay in the start of works of the Mediterranean Corridor





Intermodal Europa regresa a Ámsterdam en noviembre con más de 120 expositores

Intermodal Europe returns to Amsterdam in November with more than 120 exhibitors

La feria Intermodal Europa regresa del 8 al 10 de noviembre a Ámsterdam (Holanda) en una nueva cita internacional, que reúne por primera vez al sector del transporte intermodal desde hace tres años y que contará con más de 120 expositores.

Entre esas empresas, figuran compañías como ABS Containers, Carrier Transicold, CARU Containers, la Container Owners Association (COA), Daikin Industries, ECO Containers, Lotus Containers, Maersk Container Industry, Qingdao CIMC Reeder Container Manufacturer, Seacube Containers, Thermo King, Titan Containers y UNIT 45, entre muchos otros.

Según el director de Intermodal, Rob Fisher, “nada es comparable a los encuentros en persona y a la oportunidad de asistir a demostraciones de producto” y a conferencias de expertos en directo.

“Intermodal Europa 2022 será el punto de encuentro donde los líderes, profesionales y proveedores del sec-

tor del contenedor y del transporte intermodal podrán reconectar, mantenerse por delante de las tendencias de la cadena de suministro y conseguir las últimas soluciones de algunos de los fabricantes y proveedores más innovadores del mundo”, apuntó Fisher.

El director ejecutivo de Spectainer, Nicholas Press, sostuvo: “El sector se ha adaptado excepcionalmente bien a la pandemia y a la guerra de Ucrania. Aunque las disrupciones de la cadena de suministro global continúan ejerciendo una presión significativa, el sector ha seguido moviendo las mercancías. Hay retrasos y cuellos de botella, pero el compromiso con la eficiencia y con la resolución de la congestión es un gran ejemplo de la adaptabilidad del sector”.

“El mundo ha descubierto la importancia de la cadena de suministro en nuestra vida diaria. Cuando funciona, no pensamos mucho en ella, pero, cuando se rompe, cunde el pánico. Hemos experimentado un cambio en la manera en que pensa-

mos en la innovación y han surgido nuevas soluciones, al servicio del propietario de las mercancías. La responsabilidad se ha vuelto esencial, junto con la calidad, la trazabilidad y la sostenibilidad”, comentó el cofundador de Nexxiot, Daniel MacGregor, quien destacó la importancia de acelerar la digitalización de la cadena de suministro.

Intermodal Europa organiza, además, más de 30 horas de conferencias a cargo de expertos de Container xChange, Boxxport, Sun International, Nokia, MPC International y Emerson Residential & Commercial Solutions. Algunos de los foros de este año llevarán por título Global Container Market Outlook, Cybersecurity, IoT in Container Tracking y Reducing Emissions in Container Logistics.

“En un momento en el que continúan surgiendo desafíos para la cadena de suministro, como consecuencia de las ventas online y de los cambios en el comportamiento de los consumidores, la feria y la conferencia de Intermodal Europa proporcio-

narán la mejor oportunidad para que este sector tan importante prepare y proteja sus operaciones y aproveche las oportunidades potenciales que ya se atisban en el horizonte”, concluyó Fisher.

The Intermodal Europe fair returns to Amsterdam (Netherlands) from 8 to 10 November, bringing the intermodal transport industry together for the first time in three years at a new international appointment featuring more than 120 exhibitors.

Participants include companies such as ABS Containers, Carrier Transicold, CARU Containers, the Container Owners Association (COA), Daikin Industries, ECO Containers, Lotus Containers, Maersk Container Industry, Qingdao CIMC Reeder Container Manufacturer, Seacube Containers, Thermo King, Titan Containers and UNIT 45, among many more.

According to the director of Intermodal, Rob Fisher, “nothing compares to face-to-face meetings and the opportunity to attend product demonstrations” and live conferences by experts.

“Intermodal Europe 2022 will be a meeting place where leaders, professionals and suppliers from the container and intermodal transport industry can reconnect, keep ahead of supply chain trends and obtain the latest solutions from some of the most innovative manufacturers and supplies in the world,” added Fisher.

The executive director of Spectainer, Nicholas Press, maintained: “The industry has adapted exceptionally well to the pandemic and to the war in Ukraine. Although disruptions to the global supply chain are still bringing considerable pressure to bear, the sector has continued moving goods. There are delays and bottlenecks, but the commitment to driving efficiency and resolving the congestion is a great example of the industry’s adaptability.”

“The world has discovered the importance of the supply chain in our daily lives. When it works, we don’t think about it much, but, when it breaks, panic ensues. We have experienced a change in the way we think about innovation and new solutions have arisen, at the service of

the owner of the goods. Responsibility has become essential, together with quality, traceability and sustainability,” commented the cofounder of Nexxiot, Daniel MacGregor, who stressed the importance of accelerating the digitization of the supply chain.

Intermodal Europe organizes, in addition, more than 30 hours of conferences given by experts from Container xChange, Boxxport, Sun International, Nokia, MPC International and Emerson Residential & Commercial Solutions. Some of this year’s forums are entitled Global Container Market Outlook, Cybersecurity, IoT in Container Tracking and Reducing Emissions in Container Logistics.

“At a time when challenges continue to arise for the supply chain, as a consequence of online sales and the changes in consumer behaviour, the fair and conference of Intermodal Europe will offer the best chance for this important industry to prepare and protect its operations and make the most of the potential opportunities that can already be glimpsed on the horizon,” concluded Fisher.

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

El Centro de conocimiento del cluster portuario líder del Mediterráneo

- Mercado marítimo portuario
- Planificación y gestión portuaria
- Logística portuaria
- Transformación digital
- Integración puerto-ciudad
- Seguridad y protección
- Sostenibilidad y transición energética

Innovación
Formación **Investigación**
aplicada

www.fundacion.valenciaport.com



El tráfico portuario español recupera el nivel pre-pandemia

Spanish port traffic recovers to pre-pandemic levels

En relación con el último año récord, 2019, se iguala prácticamente el tráfico de mercancías con una diferencia de tan solo -0,64%, (2,7 millones de toneladas). De esta manera, casi la mitad de las Autoridades Portuarias (A Coruña, Alicante, Bahía de Cádiz, Barcelona, Cartagena, Castellón, Gijón, Las Palmas, Málaga, Pasaia, Valencia, Vigo y Vilagarcía) ya superan los registros de 2019.

De cara al cierre del ejercicio 2022, el tráfico interanual de los últimos doce meses ya ha superado los datos de 2019 con un promedio superior a los 564,5 millones de toneladas, previéndose un cierre de ejercicio récord.

Por volumen de tráfico y forma de presentación, la mercancía general, con 208,1 millones de toneladas,

acapara más del 50% del total, y la mercancía general en contenedor, con 144,5 millones de toneladas, representa cerca del 70%. No obstante, la mercancía general convencional, con 63,6 millones de toneladas, sigue creciendo con fuerza (+9,7%), empujada por el incremento de productos como las maderas y el corcho (+17%) y minerales (+13%).

Los graneles líquidos, el segundo grupo de mercancías más voluminoso con 136,4 millones de toneladas, han crecido un +8% gracias al fuerte incremento (+53%) en el movimiento de gas natural, llegando a superar los 16,5 millones de toneladas en los nueve primeros meses del año. Otros productos como la gasolina (+16%) y el petróleo crudo (+15,5%) también han contribuido a

apuntalar ese crecimiento.

Los graneles sólidos, con 69,5 millones de toneladas, han sido las mercancías que más han crecido (+10,1%), debido, sobre todo, al incremento del movimiento de carbón (+64%) que ha superado los 13,3 millones de toneladas, y los cereales y sus harinas (+31,5%) con 10,7 millones de toneladas.

El tráfico ro-ro ha crecido un +11,3% hasta superar los 53,7 millones de toneladas, mientras que el movimiento de contenedores superó los 13,2 millones de TEUs (contenedores de veinte pies). Este modo ha mantenido un buen ritmo en import/export (+3,2%), equilibrando la pérdida experimentada en el tráfico en tránsito (-4%).

El número de buques que transitaron por los puertos se elevó a 119.200 unidades, con un incremento del +14,3% respecto a 2021. Aunque esa cifra es un 10% inferior a los contabilizados en 2019, las unidades de arqueado bruto (G.T.) de los buques en 2022 superan en 56,6 millones a las de aquel año, lo cual viene a confirmar el mayor tamaño de los buques en la actualidad.

Compared to the last record year, 2019, figures for goods traffic are practically equal with a difference of just -0.64%, (2.7 million ton-

nes). Moreover, almost half of the Port Authorities (A Coruña, Alicante, Bahía de Cádiz, Barcelona, Cartagena, Castellón, Gijón, Las Palmas, Málaga, Pasaia, Valencia, Vigo and Vilagarcía) have already exceeded the figures for 2019.

Looking towards the end of 2022, year-on-year traffic for the last twelve months has already exceeded the data for 2019 with an average of over 564.5 million tonnes, and a record year-end is forecast.

By traffic volume and form of presentation, general goods, with 208.1 million tonnes, account for more than 50% of the total, and general goods in container, with 144.5 million tonnes, represent almost 70%. However, conventional general goods, with 63.6 million tonnes, continue to show strong growth (+9.7%), boosted by the increase in products such as wood and cork (+17%) and minerals (+13%).

Bulk liquids, the second-largest group of goods with 136.4 million tonnes, have grown by +8% thanks to the strong increase (+53%) in the movement of natural gas, which exceeded 16.5 million tonnes in the



first nine months of the year. Other products such as gasoline (+16%) and crude oil (+15.5%) have also contributed to shoring up this growth.

Bulk solids, with 69.5 million tonnes, have grown the most (+10.1%), owing, especially, to the increase in the movement of coal (+64%) which has exceeded 13.3 million tonnes, and cereals and flours (+31.5%) with 10.7 million tonnes.

Ro-ro traffic has grown by +11.3% to exceed 53.7 million tonnes, whilst the movement of containers excee-

ded 13.2 million TEUs (twenty-foot containers). This mode has maintained a good rhythm in import/export (+3.2%), offsetting the loss suffered by transit traffic (-4%).

The number of vessels passing through the ports rose to 119,200 units, with growth of +14.3% compared to 2021. Although this figure is 10% less than that recorded in 2019, the units of gross tonnage (G.T.) of the vessels in 2022 exceeded those of that year by 56.6 million, which confirms the larger size of vessels today.



DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION



FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

STUFFING/UNSTUFFING OF CONTAINERS FCL-LCL
 CARGO SECURING OF ALL KINDS OF LOADS (CERTIFIED PROVIDER)
 SHORT-TERM AND LONG-TERM STORAGE. STOCK CONTROL
 CUSTOMS WAREHOUSING
 MARITIME PACKAGING
 TRANSPORT OF MARITIME CONTAINERS
 STEVEDORING OF ALL OF MERCHANDISE
 PICK AND PACK SERVICE (SHRINK-WRAPPED PALLETIZED GOODS)
 IRON & STEEL- RECEIPT AND FILLED OF ALL KINDS OF MATERIAL
 HANDLING OF CONTAINERS (FULL AND EMPTY)
 CONTAINERS INSULATION
 SALE AND RENTAL OF SEA CONTAINERS
 CARGO SECURING MATERIAL



SHIPPING SUPPORT SERVICE







DEPOT REAL BENLLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | realbenlloch.com



El puerto de Valencia impulsa a España a la vanguardia de la conectividad marítima europea

The port of Valencia places Spain in the vanguard of European shipping connectivity

El puerto de Valencia sigue siendo el mejor conectado del Mediterráneo. Así lo certifica el Port Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), el estudio internacional que refleja los índices de conectividad marítima a nivel mundial elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Valenciaport ya cerró el segundo semestre de 2022 en esa posición pionera en el ranking, alcanzando también el cuarto lugar de ámbito europeo -por detrás de Róterdam (Holanda), Amberes (Bélgica) y Hamburgo (Alemania)- y el 20º del mundo -al rebufo de los puertos asiáticos, dominadores absolutos del mencionado índice-. Eso sí, la última actualización del estudio a finales de septiembre muestra que Valencia mantiene sus conexiones y, con ellas, los puertos españoles se colocan por encima de los holandeses a nivel continental.

El estudio del LSCI usa diferentes variables para el cálculo de este índice y determinar así el nivel de conectividad marítima de los puertos a nivel mundial. Se examina el

número de navieras que operan en cada muelle y la modernización de sus infraestructuras, así como evidentemente el número de servicios regulares ofertados, la cantidad de buques empleados para el transporte de mercancías en función de sus países de destino y el promedio de la capacidad en TEUS de las embarcaciones que intervienen en el muelle en cuestión. También se tiene en cuenta el tamaño máximo de los navíos que operan en cada puerto y la suma del resto de embarcaderos con los que se presenta línea directa de transporte.

En esta línea, según las cifras que arroja el LSCI en su último reajuste, Valenciaport ha aumentado sus registros casi un 1%, con un índice de 69,95 en cuanto a actividad marítima general. La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) añadió a este informe que los muelles valencianos mantienen los enlaces con casi 1.000 puertos en 168 países diferentes, lo que supone el sostenimiento de la red de transporte de mercancías con el 87% de los países del mundo. Además, mantie-

nen un centenar de líneas regulares gestionadas por 35 empresas navieras diferentes y su actividad representa "el 55% del PIB de España", tal y como indican los datos ofrecidos directamente por la APV.

En ese sentido, Valenciaport, que "actúa como facilitador del intercambio comercial dentro de su área de influencia", continúa sumergido en la apuesta por la adaptación y desarrollo de sus infraestructuras para el perfeccionamiento de su conectividad con Europa. La APV agrega que el 41% del tráfico de exportación e importación del sistema portuario nacional pasa por Valencia. Estos números no solo siguen iluminando a España en el mapa europeo de conexiones, sino que impulsan el índice general a nivel nacional. El período de julio a septiembre se cerró en el país con un incremento del 0,4% en cuanto a actividad marítima: del 89,26 al 91,03 con el que selló el último mes anterior al broche anual, siempre en datos del LSCI.

Por detrás de Valencia como puerto mejor conectado de España,

cuarto en Europa y 21ª del globo, se posiciona Algeciras, que también se mantiene en quinta posición a nivel continental y en la 23ª mundial, aunque al igual que Valenciaport desciende una posición del ranking total. El puerto de Barcelona, por su parte, se coloca dentro del top 25 y escala a la séptima plaza europea, por detrás de Le Havre, y tras los dos primeros españoles. De esta forma, el ligero avance de las estadísticas de conectividad, servicios portuarios y comercio ponen a España a la vanguardia europea. Naciones Unidas señala que la actividad de los puertos holandeses desciende un 0,3% y evidencia la pujanza de los muelles del sur del continente. A los Países Bajos, le siguen en el ranking Bélgica (con un mejorado 87,82), Alemania (con 83,57), Italia (75,73), Francia (74,15), Portugal (62,74, aunque sus puertos son los que mayor incremento han presentado durante el semestre en Europa) y Grecia (con 59,29).

Mientras tanto, los puertos asiáticos continúan abanderando la clasificación de los mejor conectados del mundo. La actividad de Valencia, de hecho, ha sido recientemente superada por Xingang, en China, mientras que el ranking sigue estando liderado por Shangai. También aumentan las conexiones en Ningbo (China), Singapur, Busán (en Corea del Sur), en otro puerto chino como el de Qingdao y en Port Klang (en Malasia). Además, en relación a dimensión internacional, Tánger ha incrementado su conexión y, con ello, Tanger Med se coloca en la última actualización como segundo puerto mejor enlazado del Mediterráneo, por detrás del valenciano. Esto evidencia la fuerza del Estrecho de Gibraltar y las mejoras de la red de transporte de contenedores en la zona sur-europea, pues la nueva política comercial de la Unión Europea refuerza de esta manera el vínculo general de Europa con el norte africano -con Marruecos como mayor exponente-.

The port of Valencia is still the best-connected in the Mediterranean. This is certified by the Port Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), the international study that reflects the shipping connecti-

ty indices at world level prepared by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Valenciaport closed the second quarter of 2022 in that pioneering position in the ranking, also reaching fourth place at European level behind Rotterdam (Netherlands), Antwerp (Belgium) and Hamburg (Germany), and 20th in the world, in the slipstream of the Asian ports that completely dominate the index. The latest update of the study at the end of September shows that Valencia maintains its connections, thereby placing Spanish ports ahead of the Dutch at continental level.

The LSCI study uses different variables to calculate this index and thus determine the degree of shipping connectivity of ports at world level. It examines the number of shipping companies that operate in each port and the modernization of its infrastructures, as well as, of course, the number of scheduled services offered, the number of vessels used for goods transport according to the destination country and the average capacity in TEUS of the vessels operating at the port in question. It also takes into account the maximum size of vessels operating at each port and the number of other ports with which it offers direct shipping services.

In this respect, according to the figures shown by the LSCI in its latest readjustment, Valenciaport has increased its registers by almost 1%, with an index of 69.95 for general shipping activity. The Port Authority of Valencia (APV) added to this report that the Valencian docks are linked to almost 1,000 ports in 168 different countries, which represents the maintaining of a goods transport network with 87% of countries worldwide. Furthermore, it maintains around one hundred regular lines managed by 35 different shipping companies and its activity represents "55% of Spanish GDP", as indicated by data provided directly by the APV.

In this respect, Valenciaport, which "acts as a facilitator of commercial exchange in its area of influence", continues with its commitment to adapt and develop its infrastructures in order to perfect its connectivity with Europe. The APV adds that 41% of import and export

traffic of the Spanish port system passes through Valencia. These figures not only continue to highlight Spain on the European map of connections, but also boost the general index on a national level. The July-September period closed in Spain with an increase of 0.4% in shipping activity: from 89.26 to 91.03 with which it closed the last month prior to release of the annual figures, according to data of the LSCI.

Positioned behind Valencia as the best-connected port in Spain, fourth in Europe and 21st in the world, is Algeciras, which also remains in fifth place at continental level and 23rd in the world although, like Valenciaport, it has gone down one place in the overall ranking. The port of Barcelona is in the top 25 and is seventh in Europe, behind Le Havre, and the top two Spanish ports. Thus, the slight improvement in the statistics for connectivity, port services and trade place Spain in the European vanguard. The United Nations points to a 0.3% fall in activity by Dutch ports and evidences the impetus of the ports in the south of the continent. The Netherlands is followed in the ranking by Belgium (with an improved 87.82), Germany (with 83.57), Italy (75.73), France (74.15), Portugal (62.74, although its ports present the largest increase in Europe for the six-month period) and Greece (with 59.29).

Meanwhile, the Asian ports continue to head the classification of the best-connected in the world. The activity of Valencia, in fact, has recently been exceeded by Xingang, in China, whilst the ranking is still led by Shanghai. Connections have also increased in Ningbo (China), Singapore, Busan (in South Korea), in the Chinese port of Qingdao and in Port Klang (Malaysia). Furthermore, with regard to the international dimension, Tangier has increased its connections, thereby positioning Tanger Med in the latest update as the second-best connected port of the Mediterranean, behind Valencia. This proves the strength of the Strait of Gibraltar and the improvements in container transport in the southern European area, since the new trade policy of the European Union thus strengthens the general link between Europe and the north of Africa, especially Morocco.



PortCastelló, puerto más conectado y sostenible

*PortCastelló,
a more connected and sustainable port*

El puerto de Castellón ha sentado las bases para configurarse como un nuevo puerto más eficiente, competitivo y más conectado gracias a infraestructuras productivas que serán una realidad en el

horizonte del 2026, dado que cuentan con financiación procedente de fondos europeos.

Entre esos proyectos destaca la ejecución de los accesos ferroviarios por el sur al puerto de Castellón

y la estación intermodal. El presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, Rafa Simó, ha señalado que el hecho de que “el Gobierno de España haya apostado por Castellón y su puerto para la asignación de fondos europeos es una doble buena noticia. Por una parte, porque nos aporta los recursos económicos necesarios para impulsar definitivamente las obras. Por otro lado, que estas obras tengan fondos europeos supone que deben estar terminadas para 2026, por lo que tengo total confianza que así va a ser y que en esos plazos nuestros clientes van a poder utilizar el acceso ferroviario y la estación intermodal que nos conecte con todo el arco Mediterráneo, con el corredor Cantábrico-Mediterráneo y como no, con Europa”.

Estas inversiones supondrán una generación de actividad económica y puestos de trabajo y mejora-



en ganar al mar 865 metros lineales de muelles gracias a una inversión inicial de 93 millones de euros y que pondrá en valor la dársena sur, dado que permitirá generar 700.000 metros cuadrados de nuevo suelo para desarrollar grandes proyectos industriales “que ayuden a consolidar el puerto de Castellón como enclave industrial, químico, enfocado en nuevas tecnologías y combustibles sostenibles, potenciando así el crecimiento del puerto y de todo el territorio, con un modelo más resiliente”.

El puerto de Castellón tiene su estrategia marcada para un crecimiento verde y sostenible, y por ello destaca el Reto 2030 PortCastelló, que prevé en ese horizonte alcanzar los 30 millones de toneladas al año, 30 millones de inversión ajena, desarrollar 30 proyectos sociales, consumir un 30% menos de energía y reducir las emisiones en un 30%.

The port of Castellón has laid the foundations to establish itself as a new, more efficient, competitive and connected port thanks to production infrastructure which will be a reality by 2026, due to having financing from European funds.

Notable among these projects are the execution of railway accesses from the south to the port of Castellón and the intermodal station. President of the Castellón Port Authority, Rafa Simó, has indicated that the fact that “the Spanish Government has opted for Castellón and its port to assign European funds is good news for two reasons. Firstly, because it provides us the economic resources necessary to definitively undertake the works.

Secondly, these works having European funds means that they must be completed by 2026, therefore I have full confidence that this will be the case, and that by this time our clients will be able to use the railway access and intermodal station that connects us with the whole Mediterranean arch, the Cantabrian-Mediterranean corridor, and of course, with Europe”.

This investment will entail the generation of economic activity and jobs, and will improve the turnover and volumes of traffic of the port of Castellón.

In terms of railway connectivity, these two pieces of infrastructure will also be essential for the growth forecast for the port of Castellón thanks to the Octopus project. This project consists of reclaiming 865 linear metres of docks from the sea, thanks to an initial investment of 93 million euros. This will add value to the southern basin, as it will allow 700,000 square metres of new land to be generated to undertake large industrial projects “which help to consolidate the port of Castellón as an industrial and chemical enclave focused on new technologies and sustainable fuels, thereby enhancing the growth of the port and the whole territory, with a more resilient model”.

The port of Castellón has established its strategy for green and sustainable growth, the PortCastelló 2030 Challenge therefore being notable, which establishes this timeframe for reaching 30 million tonnes per year, 30 million euros of external investment, developing 30 social projects, consuming 30% less energy, and reducing emissions by 30%.

rán la cifra de negocio y de volúmenes de tráfico del puerto de Castellón.

Esas dos infraestructuras en materia de conectividad ferroviaria serán esenciales además para el crecimiento que prevé el puerto de Castellón gracias al proyecto Octopus. Un proyecto que consiste



OPERADOR LOGÍSTICO, FERROCARRIL, CARRETERA Y DEPÓSITO DE CONTENEDORES



Servicios ferroviarios semanales operados desde Algeciras, Castellón, Madrid, Valencia y Valladolid: Madrid, Valladolid, Sevilla, Córdoba, Málaga, León, Bilbao, Vigo, Coruña, Lisboa y Oporto

Resto de destinos con salidas diarias a través de la red multidentada de Renfe, tanto nacionales como internacionales

Servicio Ferroviario semanal desde los Puertos de Valencia y Castellón a las principales terminales de la Península Ibérica

Valencia - 96 330 67 68 - Castellón - 96 491 49 39 - Madrid - 91 673 45 06



Setemar Tymosa desarrollan un sistema de gestión que se aplicará a todos los depots del Grupo Alonso en España

*Setemar and Tymosa
develop a management system that will be applied
to all the Alonso Group depots in Spain*

El mercado es cada vez más competitivo y la cadena está más tensionada de manera que contar con un servicio eficaz e integrado se ha convertido en una prioridad para las compañías. Según explican Rafael Yago (Tyma) y Carlos Monzonís (Tyma) en esta línea se está desarrollando un nuevo sistema basado en la digitalización integral en el depot de Valencia, una propuesta que será aplicada a todos los depots del Grupo Alonso, al que pertenecen las compañías, en España.

“Se trata de un programa propio para la gestión del depósito de contenedores, incluyendo los sistemas móviles y periféricos, que prevemos que empiece a estar operativo en un plazo prudencial, sino en su totalidad, sí en una parte de la gestión”, apuntan-

Será por tanto un programa que se extenderá a todos los depots de contenedores del grupo a nivel nacional puestos que el grupo apuesta por un proyecto logístico global, cuya finalidad es la intermodalidad del transporte y la búsqueda de la sostenibilidad,

reduciendo emisiones contaminantes.

Así, las compañías disponen de naves y almacens para todo tipo de mercancía, ya sea paletizada, cargas especiales, graneles o perecederos. Ofrece, por tanto, un servicio de logística integral con almacenes adaptados a las necesidades de los diferentes sectores y cada uno de sus centros logísticos dispone de una amplia área de depósito de contenedores marítimos. Son áreas de container depot diseñadas para satisfacer las necesidades de almacenamiento, reparación y mantenimiento de los contenedores de los clientes.

The market is increasingly competitive and the chain is ever tighter, so having an efficient and integrated service has become a priority for companies. As Rafael Yago (Tyma) and Carlos Monzonís (Setemar) explain, a new system along these lines, based on integrated digitization, is being developed at the Valencia depot. The proposal will be applied to all the depots of the Alonso

Group, to which the companies belong, in Spain.

“It is a proprietary program for container depot management, including mobile and peripheral systems, which we expect to be operative shortly, if not in full at least for part of the management,” they explain.

It is therefore a program that will be extended to all the container depots of the group in Spain, since the group is committed to a global logistics project, with the aim of favouring the inter-modality of transport and the search for sustainability, reducing polluting emissions.

Thus, the companies have buildings and warehouses for all kinds of goods, whether palletized, special cargoes, bulk or perishable. The group therefore offers an integrated logistics service with warehouses adapted to the needs of the different sectors and each one of its logistics centres has a large depot area for shipping containers. These container depot areas are designed to satisfy the container storage, repair and maintenance needs of clients.



Grupo Torres
DESDE 1915

SERVICIO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE
www.transtorres.net

Valencia-Madrid-Barcelona-Zaragoza-Algeciras-Lisboa

La red ferroviaria española, en el foco de la descarbonización del transporte de mercancías

The Spanish railway network, the focus for decarbonisation of freight transport

Digitalizar el transporte en pos de reducir las emisiones de CO₂, fomentar la investigación de nuevas tecnologías de descarbonización del transporte, potenciar la intermodalidad en el tránsito de mercancías, potenciar el uso del ferrocarril e incluso mejorar las condiciones de los transportistas. Son algunas de las medidas que, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, subraya el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). Con esa meta, se activaron unas subvenciones por valor de 520 millones de euros para digitalizar el transporte en España, que hoy se encuentra a la cola europea en cuanto a penetración del transporte marítimo o por ferrocarril, sobre todo en comparación con los traslados de mercaderías por carretera. En la Península, prácticamente el 95% del transporte comercial se sigue realizando por asfalto. Este evidente desequilibrio en el reparto modal no ayuda, precisamente, a reducir la emisión de gases, aunque Mitma también incide en el desarrollo de tecnologías que hagan del transporte a ruedas una opción más sostenible.

Sin embargo, la modernización del ferrocarril nacional entra en una posición primordial dentro del saco de iniciativas necesarias -con movimientos como #QuieroCorredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios, a la vanguardia en las medidas de presión para acelerar la modernización de la red en el litoral mediterráneo-, así como el desarrollo de tecnologías para descarbonizar el transporte en tren. También se incide en la disminución de elementos contaminantes por parte de los buques atracados, si se conduce al foco hacia la alternativa marítima. No obstante, la red ferroviaria se coloca hoy en día

en el frente de la necesidad de la descarbonización del transporte, dentro de las metas recogidas en la Agenda 2030. Algunos factores en el proceso de modernización del ferrocarril, como el retraso en el Corredor Mediterráneo, los pasos al ancho de vía internacional o el monopolio de la carretera, frenan sobremedida el desarrollo del segmento. Es precisamente esto lo que eleva al ferrocarril a esa posición destacada en el desarrollo sostenible del transporte nacional.

Varios estudios coinciden en que, de cara al año 2030, se debería aumentar hasta el 20% la cuota de tráfico de mercancías por ferrocarril eléctrico, reduciendo el aplastante porcentaje de traslados por carretera. Es más, el reto es alcanzar el 40% en 2050, lo que supondría multiplicar por diez el nivel de uso actual de la red ferroviaria para la carga de mercancías. Tal es la preponderancia de este sector en el objetivo común de descarbonizar el transporte de mercancías, que ha acabado aglutinando alrededor del 60% de las subvenciones que Mitma aprobó para empresas públicas y privadas el pasado mes de abril. Esto es, el transporte ferroviario recibe cerca de 330 millones de euros para la adquisición de vagones y locomotoras eléctricas, la implantación del sistema europeo en pos de la interoperabilidad en las vías del continente, la renovación de estaciones intermodales e incluso la mejora en términos de contaminación acústica. Mientras, el sector portuario recoge alrededor de 54 millones, al tiempo que la carretera obtiene la asignación más reducida (23 millones), junto al sector aeroportuario (cerca de 18), en el marco de la digitalización del transporte, según datos de Mitma.

Así pues, el triple objetivo del

Ministerio no solo tiene en cuenta el impulso de la cuota de uso del transporte ferroviario de mercancías y su derivado medioambiental previamente resumido, sino también el perfeccionamiento de la oferta del sector para sus clientes. De ahí se extraen medidas dentro del complicado contexto post-pandemia y en un momento crucial en la crisis energética: la reducción de tarifas -para pasajeros y compañías como ayuda para la selección de la opción ferroviaria- o la mejora de la calidad de los servicios son algunas de las iniciativas a la hora de pulir la oferta "en beneficio de los cargadores y el resto de la cadena multimodal", dicta el Ministerio.

Más allá de los incentivos de digitalización en los diferentes sectores del transporte, y sobre todo el fomento de su intermodalidad, preocupa el nivel de concienciación entre la población española acerca de uno de los principales problemas sostenibles que existen en el país. Un estudio del instituto demoscópico GAD3 sobre la percepción y valoración de las nuevas tecnologías de movilidad en el transporte advierte de que 7 de cada 10 ciudadanos conocen las distintas tecnologías de descarbonización en este sentido.

Aunque el informe se centra especialmente en el transporte de pasajeros por asfalto, refleja un gran desconocimiento generalizado sobre el impacto medioambiental: el 20% de los encuestados se muestran despreocupados por las emisiones de CO₂ en el momento de decisión de compra de un vehículo. Por delante del factor contaminante, los españoles escogen automóvil en función del consumo, tamaño, marca, diseño, extras o precio del combustible. El tipo de energía o la tecnología usada para un menor impacto en el medioambiente se ubica entre las

últimas preocupaciones, aunque la mayoría afirma que gastarían más dinero en un coche con menor impacto medioambiental.

Digitising transport in pursuit of reducing CO2 emissions, promoting research on new technologies for decarbonisation of transport, enhancing intermodality in the transport of goods, encouraging use of the railway and even improving the conditions of transporters. These are some of the measures highlighted by the Ministry for Transport, Mobility and Urban Agenda (MITMA) in the context of the Sustainable Development Goals. With this aim, subsidies have been activated for the value of 520 million euros to digitise transport in Spain, which today is trailing behind Europe in terms of penetration of maritime or railway transport, especially in comparison with movement of goods by road. In the Peninsula, practically 95% of commercial transport continues to be carried out on asphalt. The evident imbalance in the modal split does not help, especially in reducing gas emissions, although MITMA also underscores the development of technologies which make road transport a more sustainable option.

However, the modernisation of the national railway takes a key position within the range of necessary initiatives – with movements such as #QuieroCorredor (#IWantTheCorridor), promoted by the Valencian Business Association, at the cutting edge of pressurising movements to accelerate the modernisation of the network on the Mediterranean coast – as well as the development of technologies to decarbonise transport by train. Shifting the focus to the maritime alternative, there is also an emphasis on the reduction of contaminating elements from moored ships. Nevertheless, the railway network is today at the forefront of the need for decarbonisation of transport, within the targets set out in the 2030 Agenda. Some factors in the process of modernising the railway, such as the delay in the Mediterranean Corridor, transition to the international track width and the monopoly of roads are greatly impeding the development of the sector. This is precisely what elevates the railway to its notable position in the sustainable development of national transport.

Several studies have found that for 2030, the share of freight traffic by electric railway must increase by up to 20%, reducing the vast percentage of movements by road. Furthermore, the challenge is to reach 40% in 2050, which would entail multiplying the current use of the railway network for freight cargo by ten. This is the significance of this sector in the common objective of decarbonising freight transport, which has ended up obtaining 60% of the subsidies that MITMA approved for public and private businesses in April. In this regard, railway transport receives around 330 million euros for purchasing electric carriages and locomotives, the implementation of the European system to allow interoperability on the tracks of the continent, the renewal of intermodal stations, and even improvement in terms of noise pollution. Meanwhile, the port sector obtains around 54 million, while roads obtain a smaller allocation (23 million), along with the airport sector (around 18 million), in the context of digitisation of transport, according to MITMA data.

Thus, the triple objective of the Ministry takes into

account not only the incentive for increasing use of railway transport for freight and its aforementioned environmental benefit, but also the improvement of what the sector offers for its clients. In this regard there are measures within the complicated post-pandemic context and at a crucial moment in the energy crisis: the reduction of rates for passengers and companies to promote the selection of the railway option, and the improvement of service quality are some of the initiatives when enhancing what is offered “for the benefit of shippers and the rest of the multimodal chain,” as the Ministry states.

Beyond the digitisation incentives in the different transport sectors, and above all the promotion of their intermodality, the level of awareness of the Spanish population of one of the main sustainability problems existing in the country is a concern. A study by the GAD3 opinion poll institute on the perception and evaluation of new mobility technologies in transport highlights that 7 out of 10 citizens are aware of the different decarbonisation technologies in this regard.

Although the report focuses particularly on passenger transport by road, it reflects a widely generalised lack of awareness of environmental impact: 20% of those surveyed were not concerned about CO2 emissions when making the decision to buy a vehicle. Placed ahead of the pollution factor, Spanish people choose vehicles based on consumption, size, brand, design, extras and fuel prices. The type of energy or the technology used for a lower environmental impact is among the least important concerns, although the majority state that they would spend more money on a car with a lower environmental impact.

ASSE
MARITIM SURVEYORS

General Maritime Surveyor
ASSE

Inspector de contenedores y cisternas
Container and tanks surveyor

Comisario de averías Marítimo
Maritime commissioner of damages

Inspector de buques
Ships surveyor

Inspectores de cargas
Loads surveyor

Informes y certificados
Reports and certificates

Venta de contenedores
Container sales

Trincaje de cargas
Lashing loads

RAFAEL YAGO
ryago@asseunion.com

687 71 91 09



El contenedor Zbox de Navlandis, en marcha

Navlandis launches its Zbox container

Mientras el sector logístico vivía situaciones realmente retadoras en los últimos dos años, el equipo de Navlandis no ha escatimado esfuerzos para avanzar en el desarrollo de Zbox, su exclusiva tecnología de contenedor plegable.

Zbox es una nueva generación de contenedores plegables basada en un innovador y patentado mecanismo de plegado en forma de Z. Este sistema único le proporciona la capacidad de empaquetar 5 contenedores vacíos en el mismo espacio de un contenedor estándar, lo que en operaciones de reposicionamiento de contenedores vacíos supone una reducción de más del:

- 50% de los costes operativos

Transportando Confianza

LEVANTE
PORTSERVICE SL

Transporte Terrestre de Mercancías
INTERMODAL

Valencia - Alicante - Cartagena

www.lpse.es - Tel. 966 44 37 10

Depot Zona Franca

Calle F, Nº 14-16
 Poligon Industrial Zona Franca
 08040 BARCELONA
 Telf.: +34 93 479 06 00
www.depotzf.com

Servicio Oficial:

- 80% del espacio de almacenamiento

- 20% de las emisiones de CO2

En 2021, Navlandis finalizó la producción de la primera pre-serie industrial de Zbox. Las unidades fabricadas fueron inmediatamente puestas a funcionar en rutas reales para poder estudiar su desempeño. Así, contenedores Zbox desplegados y cargados, y paquetes de 5 Zbox vacíos plegados viajan desde entonces por carretera y en barcos portacontenedores por Europa, por el Mediterráneo y por el Atlántico.

Tras estos viajes, el equipo de ingenieros y técnicos de Navlandis optimizó el diseño del contenedor. El diseño optimizado y certificado del nuevo Zbox de 20 pies se ha lanzado a fabricación en la primera serie industrial a mediados de 2022. Navlandis está desarrollando estas actividades como parte del proyecto #ZboxBlueLogistics, 'Foldable containers for sustainable Blue Growth', que cuenta con el apoyo del European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) y otros inversores privados como

Innoenergy.

Actualmente, Zbox es el contenedor plegable con el rendimiento más cercano al contenedor estándar, y realmente implementable gracias a su facilidad de fabricación, operación y mantenimiento.

While the logistics sector has been going through really challenging situations in the last two years, Navlandis' team has spared no effort to advance on the deployment of Zbox, its exclusive folding container technology.

Zbox is a new generation of folding containers based on an innovative and patented Z-shaped folding mechanism. This unique system allows to pack 5 empty Zbox containers in the same space as a standard container, which in repositioning operations of empty containers represents a reduction of more than:

- 50% of operating costs
- 80% of storage space
- 20% of CO2 emissions

In 2021, Navlandis ended the manufacture of the first Zbox industrial pre-series. The finished units

were immediately put into operation on real routes in order to study their performance. Thus, unfolded and loaded Zbox containers, and folded empty Zbox 5-packs have travelled by road and on container ships throughout Europe, the Mediterranean and the Atlantic.

After these trips, Navlandis' engineers and technicians optimized the container design. The optimized and certified design of the new 20-foot Zbox has been launched into manufacturing in the first industrial series in mid-2022.

Navlandis is developing these activities as part of the #ZboxBlueLogistics project, 'Foldable containers for sustainable Blue Growth', which is supported by the European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) and other private investors such as Innoenergy.

Currently, Zbox is the collapsible container with the closest performance to the standard container, and truly implementable thanks to its ease of manufacture, operation, and maintenance.

SETEMAR  **TYMSA**

Nuestro mundo es el contenedor

Depósito - Compra, venta y alquiler - Almacenes - Mantenimiento y reparación - Inspecciones certificadas

www.setemar.com - Almacén +34 963 58 84 20 - Depósito +34 96 192 01 47 - info@setemar.es
www.tymsavlc.com - Teléfono +34 961 920 837 - admin@tymsavlc.com



La apuesta intermodal de CSP Spain

The intermodal commitment of CSP Spain

Desde la constitución del grupo CSP Spain en 2019, la compañía ha desarrollado una fuerte inversión en el transporte intermodal, fomentando una estrategia de notoriedad y crecimiento en CSP Iberian Rail Services, su operador ferroviario y adquiriendo, este último año, la compañía ferroviaria CSP Logitren. Este plan de impulso al transporte por tren se vertebra en tres ejes, la innovación, la sostenibilidad y la cooperación entre las empresas implicadas.

La apuesta por su división intermodal ha germinado paralelamente a los planes inversores de las terminales marítimas, lo que en su conjunto ha conllevado que, en el último año, CSP Spain se haya convertido en el único operador de contenedores con capacidad para ofrecer soluciones puerta a puerta de primer nivel, con unos estándares propios de alta competitividad, calidad y agi-

lidad a su amplio abanico de clientes.

La inversión en materia ferroviaria parte del foco hacia un posicionamiento estratégico a futuro donde la optimización de servicios es clave, así como el desarrollo de ésta de la manera más sostenible posible, gracias a la agrupación de servicios, movimientos y apuesta por el ferrocarril.

Es decir, se trata de una intención y unos valores definitorios acompañados con actos, que se suman a la políticas e iniciativas del ámbito público-privado, con el objetivo de aumentar una de las cuotas ferroviarias más bajas del continente. Un esfuerzo cuyas acciones buscan potenciar el transporte y la cuota de un 4% a un 10%, tal y como asume el Plan Estatal de Mercancías 30. Alcanzar esta meta supondrá una reducción estimada de más del 60% en las emisiones de CO2.

El objetivo principal es convertir el tren, en una alternativa eficaz para todos los clientes implicados y un complemento al transporte en camión que tiene, entre otros, los beneficios de una eficaz gestión de la salida de la terminal marítima de contenedores, con cargas directas del buque al tren y trámites de despachos de aduanas definitivos en la terminal interior, así como la descongestión del tráfico por carretera.

La inversión del grupo en su plan ferroviario ha alcanzado este año el sumun gracias a la adquisición de CSP Logitren, y están previstas nuevas inversiones, entre las que destacan las 2 nuevas locomotoras que llegarán a finales del 2024 y el aumento de servicios en la oferta de CSP Iberian Rail Services que ya opera los corredores de Valencia-Madrid, Valencia-Zaragoza, Valencia-Vitoria y Valencia-Lisboa/Leixoes.

Por su parte, las terminales intermodales han protagonizado cambios desde el contenedor marítimo, alimentando las terminales ferroportuarias del grupo y acoplándose a las demandas del sector como la oferta de ferroustage (el camión al tren) en la terminal de CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal. En este caso se han realizado diversas pruebas realizadas para futura conexión con Sur de

España o incluso tráfico internacional.

Con presencia en las zonas marítimas más estratégicas de la península y su oferta intermodal en creciente expansión, el operador logístico trabaja por ser grupo referente en el sector.

Since the CSP Spain group was established in 2019, the company has made significant investments in intermodal transport, promoting a strategy of visibility and growth in CSP Iberian Rail Services (its railway operator) and in the last year acquiring the CSP Logitren railway company. This plan for incentivising transport by train is structured in three areas: innovation, sustainability and cooperation between the companies involved.

The commitment of its intermodal division has in parallel led to investment plans for maritime terminals, which as a whole in the last year have led CSP Spain to become the only container operator with the capacity for offering top level port to port solutions with its own standards for high competitiveness, quality and

agility for its wide range of clients.

Investment in railways is based on focusing on a strategic positioning for the future, where optimisation of services is key, as well as its development in the most sustainable way possible, thanks to the grouping of services, movements and commitment to the railways.

This is an intention with defining values accompanied by actions, which are combined with policies and initiatives in the public-private sphere, with the aim of increasing one of the lowest railway market shares on the continent. The actions of this effort seek to promote this transport and increase the share by 4 to 10%, as set out in the State Freight 30 Plan. Achieving this goal will entail an estimated reduction of over 60% of CO2 emissions.

The main objective is to make the train an effective alternative for all clients involved and a complement to lorry transport, which among other benefits, has effective management of dispatch of containers from the maritime terminal, with direct loading from the ship to the train and final processing of customs offices in the

interior terminal, as well as decongesting road traffic.

The group's investment in its railway plan has this year reached its pinnacle, thanks to the acquisition of CSP Logitren, with new investments planned, notable among which are the 2 new locomotives which will arrive at the end of 2024 and the increase in services offered by CSP Iberian Rail Services which now operates the Valencia-Madrid, Valencia-Zaragoza, Valencia-Vitoria and Valencia-Lisbon/Leixões corridors.

In turn, the intermodal terminals have undergone significant changes from the maritime container, supplying the railway-port terminals of the group and meeting the demands of the sector such as providing ferrounloading (the lorry to the train) at the CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal. In this case, several tests have been carried out for a future connection with the south of Spain and even with international traffic.

With presence in the most strategic maritime areas of the Peninsula and its expanding intermodal services, the logistics operator works to be a group of reference in the sector.

CSP Spain
The Ports for ALL

Soluciones de última milla, que conectan España

QR code: [cspspan.com](https://www.cspspan.com)



DP World Tarragona se consolida como operador integral

DP World Tarragona is consolidated as an integrated operator

En el marco de la estrategia del grupo DP World a nivel mundial, dirigida a posicionarse como un operador global de servicios, lo que supone ir más allá del operador de terminal, DP World Tarragona está desarrollando las bases para la implementación de DP World Logistics y así consolidarse como operador integral, es decir, ofrecer a sus clientes una oferta completa.

Para ello, la compañía aprovecha las ventajas que supone la

estructura de una compañía que cuenta con cerca de noventa terminales en todo el mundo y también el potencial de un puerto como Tarragona. Así, desde el enclave catalán la compañía ofrece servicios regulares a destinos de Estados Unidos, Turquía, Grecia, Israel, Guinea Ecuatorial, Casablanca e Islas Canarias.

Con el fin de garantizar esta calidad de servicio, la empresa dispone de 1.000 metros de línea de atraque a 16 metros de calado y

tres grúas ship to shore que permiten operar barcos de hasta 22 contenedores de manga. De esta manera, se garantiza la atención a los buques de 16.000 TEU de capacidad. El equipamiento se completa con una grúa móvil con sprader y una decena de RTG, así como tres reach stacker.

En conjunto la terminal de DP World Tarragona cuenta con una superficie de 100.000 metros cuadrados y capacidad para 400.000 TEU, aunque tiene potencial para gestionar un millón y medio de TEU.

Con todo esto, la empresa está en condiciones de diversificar sus servicios y, además de atender el tráfico de contenedores, incluyendo los reefer para el tráfico de perecederos, DP World puede operar tráfico de carga general, lo que constituye precisamente uno de los pilares de la estrategia del puerto de Tarragona en sus objetivos de crecimiento.

En concreto, el tráfico de productos siderúrgicos ha tenido en los últimos meses un comportamiento notable. Y es que DP World dispone para él de una superficie de más de 30.000 metros cuadrados y una grúa móviles y seis carretillas elevadoras de hasta 33 toneladas.

Ferrocarril

La intermodalidad es clave para el puerto de Tarragona y también para DP World. De hecho, la terminal dispone de cuatro vías de ferrocarril, en ancho mixto UIC y ancho ibérico y electrificadas, con una explanada anexa. No hay que olvidar que Tarragona es punto de conexión entre la línea férrea costera (Francia-Barcelona-Castellón-Valencia y Alicante), el Corredor Mediterráneo, cuando esté terminado y la que conecta en la actualidad con otros destinos del interior de la Península Ibérica (Tarragona-Lleida-Zaragoza-Madrid y otros destinos).

As part of strategy of the DP World group, implemented worldwide and aimed at positioning the company as a global services operator, which means going beyond terminal operations, DP World Tarragona is developing the foundations for the implementation of DP World Logistics to consolidate the company as an integrated operator, that is, to offer its customers a complete service.

To this end, the company benefits from the advantages provided by its structure, with almost ninety terminals around the world, as well as the potential of a port such as Tarragona. Thus, from the Catalan enclave the company offers regular services to destinations in the United States, Turkey, Greece, Israel, Equatorial Guinea, Casablanca and the Canary Islands.

In order to guarantee the quality of the service, the company has 1,000 metres of mooring with a depth of 16 metres and three ship to shore cranes that can operate with vessels with a beam of up to 22 containers, making it possible to attend to vessels with a capacity of 16,000 TEU. The equipment is complemented by a mobile crane with spreader and some ten RTGs, as well as three reach stackers.

The terminal of DP World Tarragona has an area of 100,000 square metres and capacity for 400,000 TEU, although it has the potential to handle 1.5 million TEU.

With all of this, the company is in a position to diversify its services and, as well as handling container

traffic, including reefers for perishables, DP World is able to operate with general cargo traffic, which moreover constitutes one of the strategic pillars of the port of Tarragona in its targets for growth.

Specifically, the traffic of iron and steel products has been considerable in recent months. For this purpose, DP World has an area of over 30,000 square metres with mobile cranes and six forklifts of up to 33 tonnes.

Railway

Intermodality is a key factor for the port of Tarragona and also for DP World. In fact, the terminal has four electrified rail tracks, with mixed UIC gauge and Iberian gauge, with an adjacent esplanade. It should not be forgotten that Tarragona is a connection point between the coastal railway line (France-Barcelona-Castellón-Valencia and Alicante), the Mediterranean Corridor, when it is completed, and the line that currently connects it to other inland destinations of the Iberian Peninsula (Tarragona-Lleida-Zaragoza-Madrid and other destinations).



**THINKING FORWARD
MOVING FURTHER**

Connecting businesses and connecting people, to
change what's possible for everyone

www.dpworld.com | tarragona.comercial@dpworld.com



DP WORLD
PORTS & TERMINALS
TARRAGONA



La Fundación Valenciaport participa en el proyecto de sostenibilidad SEANERGY

The Fundación Valenciaport foundation participates in the SEANERGY sustainability project

Hace apenas unos días tuvo lugar la reunión de arranque del proyecto SEANERGY - Sustainability educational programme for greener fuels and energy on ports, una iniciativa cofinanciada por el programa Horizonte 2020 que ha unido a 12 socios de 9 países europeos (Portugal, Suecia, Holanda, Italia, España, Austria, Grecia, Francia y Alemania), con el objetivo común de apoyar la creación del mejor entorno y las mejores condiciones posibles para la transición energética de la UE, mediante el desarrollo y la implementación de la sostenibilidad por medio de un camino educativo centrado en el ecosistema portuario.

Este proyecto, liderado por Magellan Circle y en el que participa activamente la Fundación Valenciaport, cuenta con un presupuesto total de 2,5 millones de euros y está previsto que se desarrolle en un plazo de 29 meses, finalizando en marzo de 2025.

Esta iniciativa contribuirá a dar una solución a este reto mediante la creación del Plan Director

SEANERGY, que pretende ser un agregador de información y directrices que permita a todos los actores de la industria portuaria, independientemente de su contexto geográfico, evaluar, planificar y ejecutar las actividades necesarias para transformar los puertos en centros de energía limpia. Consecuentemente, el Plan director se podrá convertir en la principal referencia para todas las instituciones portuarias que aborden la elaboración de los documentos de planificación medioambiental y energética.

Actividades como la formación, la recualificación, la sensibilización y la creación de canales de comunicación, sentarán las bases de la transición hacia el puerto verde, creando espacios de diálogo y enseñanza entre todos los agentes de la industria (académicos, privados y públicos), que impulsarán el desarrollo y la integración de estas tecnologías, junto con profesionales preparados que podrán gestionarlas e implementarlas de forma rápida, segura y eficiente. De forma complementaria, el

proyecto desarrollará un Manual SEANERGY que servirá como ayuda a los usuarios del Plan Director para navegar por la información a través de módulos de vídeo, explicando los aspectos clave relevantes de cada sección, así como apoyando la adaptación de la información al contexto regional.

En concreto, la Fundación Valenciaport participará en el proyecto SEANERGY coordinando la elaboración de un catálogo de tecnologías en transición energética para puertos; desarrollando un programa formativo en transición energética para la comunidad portuaria de Valenciaport y diseminando las actividades y resultados del proyecto en Latinoamérica entre otras acciones.

Socios

SEANERGY cuenta con doce socios: Magellan Circle - European Affairs Consultancy (coordinador); World Maritime University; Stichting Ihe Delft Institute for Water Education; Rina Consulting Spa; Fundación Valenciaport; Ennshafen OÖ GmbH;

Diktyo Aeiforikon Nison Toy Aigaiouae; Future Proof Shipping BV; Eco Imagination; Atperson Formación y Empleo SL; Zero Emissions Engineering BV y Anleg GmbH.

Just a few days ago, the start-up meeting of the "SEANERGY - Sustainability educational programme for greener fuels and energy on ports" project took place, an initiative co-financed by the Horizon 2020 programme which brought together 12 partners from 9 European countries (Portugal, Sweden, the Netherlands, Italy, Spain, Austria, Greece, France and Germany), with the common objective of supporting the creation of the best environment and the best conditions possible for the energy transition of the EU, through the development and implementation of sustainability through an educational channel focused on the port ecosystem.

This project, led by Magellan Circle and with the active participation of the Valenciaport Foundation, has a total budget of 2.5 million euros and is expected to be developed over a 29 month period, being completed

in March 2025.

This initiative will contribute to provide a solution to this challenge through the creation of the SEANERGY Master Plan, which intends to be an aggregator of information and guidelines allowing all actors of the port industry, regardless of their geographic context, to evaluate, plan and execute the necessary activities to transform ports into clean energy centres. As a result, the Master Plan may become the main reference for all port institutions approaching the creation of environmental and energy planning documents.

Activities such as training, retraining, raising awareness and creating communication channels will lay the foundations of the transition toward the green port, creating spaces for dialogue and teaching between all industry players (academic, public and private), who will drive the development and integration of these technologies, along with qualified professionals who will be able to manage and implement them quickly, safely and efficiently. Additionally, the project will develop a SEANERGY Manual which will serve to help users

of the Master Plan to navigate the information through video modules, explaining the key aspects relevant to each section, as well as supporting the adaptation of the information to the regional context.

Specifically, the Valenciaport Foundation will participate in the SEANERGY project coordinating the creation of a catalogue of energy transition technologies for ports; developing a training programme in energy transition for the port community of Valenciaport and disseminating the activities and results of the project in Latin America, among other actions.

Partners

SEANERGY has twelve partners: Magellan Circle - European Affairs Consultancy (coordinator); World Maritime University; Stichting Ihe Delft Institute for Water Education; Rina Consulting Spa; Fundación Valenciaport; Ennshafen OÖ GmbH; Diktyo Aeiforikon Nison Toy Aigaiouae; Future Proof Shipping BV; Eco Imagination; Atperson Formación y Empleo SL; Zero Emissions Engineering BV; and Anleg GmbH.



noatum
TERMINAL
CASTELLÓN

Desde 1975 con la industria azulejera
Global knowlegde with local expertise

Muelle del Centenario, s/n. - 12100 Grao-Castellón
Tel +34 96 473 70 89 - Fax +34 96 473 71 08
www.marmethsa.com



AVE aumenta la presión por la demora de las obras en el Corredor Mediterráneo

AVE increases pressure due to the delay in the start of works on the Mediterranean Corridor

Las obras del ferrocarril del Corredor Mediterráneo mantienen su demora y la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) ha intensificado durante 2022 su empuje para acelerar los trabajos en las infraestructuras que conecten las diferentes ciudades españolas del litoral este español. “Los retrasos son inadmisibles”. Así de contundente fue Vicente Boluda, presidente de AVE y una de las caras visibles del movimiento #QuieroCorredor, que a lo largo el año ha llevado reclamos en el marco de esta iniciativa a algunas capitales de provincia especialmente afectadas por la demora.

El estado del Corredor Mediterráneo en Andalucía ha constituido una de las principales preocupaciones del movimiento. Y lo sigue siendo. La Asociación alertó el pasado febrero de que las obras en el sur andaluz, que carece de una

red ferroviaria “de primer nivel”, apuntan a una tardía finalización fechada para 2030. De hecho, apuntan fuentes de AVE que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se comprometió a hacer llegar la Alta Velocidad Española a Almería en 2026, pero se sigue denunciando un ritmo demasiado pausado en el avance de los trabajos. Es solo un ejemplo, en el caso del transporte de pasajeros, de las dificultades en las conexiones por el tráfico de mercadería. Además, la línea Almería-Granada todavía no está en proyecto y, según comunicó el Gobierno, no arrancarían hasta que el enlace entre la capital almeriense y la Región de Murcia no estuviese completado. Es por eso que el fin se emplaza a la próxima década.

Las reivindicaciones de la plataforma #QuieroCorredor se han intensificado y AVE ha llevado a las

ciudades españolas sus reclamos. La alerta roja por la ‘desconexión’ de Almería está en el foco y a raíz de tal problemática la plataforma llevó a la ciudad una campaña publicitaria a modo de protesta por aislamiento. “Es el punto más dramático y tenemos dudas de que el corredor conecte Almería con Murcia en 2026”, aseguraba este pasado mes de septiembre Diego Lorente, secretario general y director de AVE. En este mismo sentido se construyó una acción reivindicativa similar en Murcia. El estadio de fútbol Enrique Roca amaneció con una pancarta que, en tono sarcástico, comparaba el ‘tardeo’ de moda en el ocio juvenil con la ‘tardanza’ en las obras: ‘Para tardeo el del Corredor Mediterráneo’. También se exige celeridad en tramos como el de Antequera-Algeciras, donde la doble vía y el ancho internacional planteado de inicio se ha plasmado, de momento,

en un tercer carril y la electrificación de la línea, dotado del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). Además, se ha de someter al examen de Impacto Medioambiental, cuyo visto bueno retrasa todavía más la conclusión de la obra. Sea como sea, no solo a las zonas de mayor afectación llegan las críticas y la incitación al avance del corredor. Ya en enero, la ministra de Transportes y Movilidad, Raquel Sánchez, escuchó en Castellón las peticiones de distintos agentes públicos.

En ese mismo sentido, la vicepresidenta de AVE, Agnés Noguera, lamentó en tal ceremonia que la segunda y tercera ciudad de España (en referencia a Barcelona y Valencia) “no estén conectadas por la alta velocidad 30 años después por motivos políticos”. Las reclamaciones en distintas capitales nacionales se mantendrán en marcha en los próximos meses en pos de la aceleración de la construcción ferroviaria y una exportación “más rápida, más lejana y más barata”. Más de 1.300 empresarios se reunieron con los mismos objetivos en Madrid antes del inicio de año y AVE mantiene un examen exhaustivo del avance de las obras. #QuieroCorredor cumple ya seis años tras la culminación del Corredor Mediterráneo.

The Mediterranean Corridor railway works remain delayed and in 2022 the Asociación Valenciana de Empresarios (Valencian Business Association, AVE) intensified its pressure to accelerate work on the infrastructure connecting the different cities of Spain's east coast. “The delays are unacceptable”; this was the firm message of Vicente Boluda, AVE President and one of the public faces of the #QuieroCorredor (#IWantTheCorridor) movement, which throughout the year and within this initiative has taken its demands to some province capitals especially affected by the delay.

The status of the Mediterranean Corridor in Andalusia has constituted one of the main concerns of the movement, and this continues to be the case. Last February, the association warned that the works in southern Andalusia, which lacks a “top-level” railway network, indicate a late completion scheduled for 2030. In fact, AVE sources note that the Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda committed to bringing the Spanish High Speed Train to Almería in 2026, but continues to report that progress on the works is going too slowly. This is just one example, in the case of passenger transport, of the difficulties in connections due to freight traffic. Additionally, the Almería-Granada line is still not in the pipeline, and according to the Government, it will not begin until the link between the Almería province capital and the Region of Murcia has been completed. This is why it has been scheduled for the next decade.

The demands of the #QuieroCorredor platform have intensified, and the AVE has taken them to Spanish cities. The red alert due to the “disconnection” of Almería is focused on, and due to this issue, the platform took an advertising campaign to the city to protest this isolation. “It is the most significant point, and we doubt whether the corridor will connect Almería with Murcia in 2026,” stated Diego Lorente, Secretary General and Director of the AVE, in September. In the same way, a similar action was carried out in Murcia. One morning the Enrique

Roca football stadium displayed a banner which sarcastically compared the “tardeo” (young people going out in the late evening) to the “tarzanza” (lateness) of the works. “For the tardeo try the Mediterranean Corridor”.

Faster work is also demanded in sections such as Antequera-Algeciras, where the double track and international width initially proposed has for the moment resulted in a third track and electrification of the line, equipped with the European Railway Traffic Management System (ERTMS). Additionally, it must be subjected to the Environmental Impact examination, an approval which will further delay completion of the works. In any case, it is not only the areas most affected which are receiving criticism and demands for progress in the corridor. In Castellón in January, the Minister for Transport and Mobility, Raquel Sánchez, listened to appeals from different public stakeholders.

In the same regard, AVE Vice President, Agnés Noguera, complained at this meeting that the second and third cities of Spain (referring to Barcelona and Valencia) “are not connected by high speed 30 years later for political reasons.” The demands of different national capitals will remain in effect in the coming months following the acceleration of the railway construction and a “faster, further and cheaper” export. Over 1,300 businesspeople gathered with the same objectives in Madrid before the start of the year, and the AVE maintains an exhaustive review of the progress of works. #QuieroCorredor has now existed for six years after the completion of the Mediterranean Corridor.

RIBU containers 

ALQUILER Y VENTA DE CONTENEDORES MARÍTIMOS

A-3 Salida 342 · Parque Logístico Valencia (PLV)
46190 Ribarroja del Turia · Tel. 675 963 179
info@ribucontainers.com



El puerto de Sevilla lidera un proyecto europeo para sincronizar el transporte marítimo y terrestre

The Port of Seville leads a European project to synchronize sea and land transport

Una de las grandes fortalezas del Puerto de Sevilla es la multimodalidad. Como único puerto marítimo de interior de España, este enclave dispone de óptimas conexiones entre los distintos modos de transporte - buque, tren y camión- que lo convierten en un eslabón fundamental de las cadenas logísticas.

Entre las líneas maestras del Plan Estratégico 2025, la transformación tecnológica supone un factor clave para mejorar el posicionamiento del puerto sevillano, y aprovechar todas las ventajas de contar con el mar en el corazón de Andalucía. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) impulsa 4 proyectos europeos para dotar las infraestructuras con nuevas tecnologías que permitan mejorar la navegación, el tráfico ferroviario y la sincronización de la operativa. Además, la Institución ha lanzado un Plan de Digitalización

para adaptar el Puerto al actual escenario digital.

El proyecto AIRIS Synchro es un ejemplo de cómo la Autoridad Portuaria, junto a las universidades de Sevilla y Málaga, y empresas de ingeniería y base tecnológica como Serviport, Sener y Siport XXI, integra la sincromodalidad con la monitorización de la vía navegable y la gestión de las operaciones en los muelles.

El objetivo de este proyecto consiste en coordinar en tiempo real el buque, el tren y el camión para reducir tiempos de paso de la mercancía, ser más eficientes y ahorrar costes logísticos. Se trata de una iniciativa dirigida a toda la comunidad portuaria que permitirá el desarrollo de pilotos y soluciones tecnológicas como una aplicación para transportistas o un sistema con datos en tiempo real de buques, ferrocarriles y camiones.

AIRIS Synchro supone una inversión de 1,7 M€, cofinanciada con el mecanismo 'Conectar Europa'. Este prioriza las iniciativas para la digitalización del transporte marítimo y la reducción de las emisiones de carbono dentro de la Red Transeuropea de Transportes.

Un puerto más tecnológico

La Autoridad Portuaria comenzó a dar los primeros pasos en 2014 para aplicar las nuevas tecnologías a la gestión con el proyecto Tecnoport 2025. Más tarde, en 2018, la APS inició los trabajos para digitalizar el Guadalquivir con el primer proyecto AIRIS. Esta iniciativa, que supuso una inversión de 2,8 M€ cofinanciados con 'Conectar Europa', permitió implementar el estándar europeo RIS (River Information Services) para ampliar el conocimiento de la vía navegable,

desde Sanlúcar de Barrameda hasta Sevilla, y mejorar la gestión del tráfico de buques.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria ha desplegado un sistema inteligente que automatiza la gestión del ferrocarril: Ferro Port System II (2,3 M€ cofinanciados con 'Conectar Europa'), y participa en el proyecto I Rail que adapta las operaciones ferroviarias a las normativas europeas gracias a la digitalización.

One of the great strengths of the Port of Seville is multimodality. As the only inland seaport in Spain, this enclave offers optimum connections between different modes of transport – ships, trains and lorries – which makes it a fundamental link in logistics chains.

Among the actions defined in the 2025 Strategic Plan, technological transformation is a key factor in order to improve the positioning of the Seville port and to benefit from all the advantages of having the sea in the heart of Andalucía. In this respect, the Port Authority of Seville (APS) supports 4 European projects to provide the infrastructures with

new technologies that will make it possible to improve navigation, rail traffic and the synchronization of operations. Furthermore, the Institution has launched a Digitization Plan to adapt the Port to the current digital scenario.

The AIRIS Synchro project is an example of how the Port Authority, together with the universities of Seville and Malaga and engineering and technology companies Serviport, Sener and Siport XXI, integrate synchro-modality with the monitoring of waterways and the management of port operations.

The aim of this project is to coordinate ships, trains and lorries in real time to reduce transit times of goods, to be more efficient and save logistics costs. The initiative is intended for the whole port community and will enable the development of pilots and technological solutions such as an application for transport companies or a system with real time data for vessels, railways and lorries.

AIRIS Synchro represents an investment of €1.7 M, co-financed with the 'Connecting Europe' mechanism, which prioritizes initiatives for

the digitization of shipping and the reduction of carbon emissions within the Trans-European Transport Network.

A more technological port

The Port Authority began to take the first steps to apply new technologies to management in 2014 with the project Tecnoport 2025. Later, in 2018, the APS began work on digitizing the river Guadalquivir with the first AIRIS project. This initiative, which represented an investment of €28 M co-financed with 'Connecting Europe', made it possible to implement the European RIS (River Information Services) standard to expand the knowledge of the waterway, from Sanlúcar de Barrameda to Sevilla, and to improve the management of vessel traffic.

Furthermore, the Port Authority has deployed a smart system that automates railway management, Ferro Port System II (€2.3 M co-financed with 'Connecting Europe'), and it participates in the I Rail project which adapts rail operations to European regulations, thanks to digitization.



www.docks.es



TRANSPORTE DE CONTENEDOR
Disponemos de flota propia para el transporte de contenedor y carga completa



Transporte de Contenedor por carretera

Podemos ofrecer a nuestros clientes cualquier tipo de transporte necesario para asegurar las entregas on time.



ON TIME & ON LINE
Servicios logísticos focalizados en el sector marítimo, a su medida y respetando el medio ambiente



Depósito de Contenedores Marítimos

Depósito de Contenedores Marítimos Inspeccionamos y reparamos todo tipo de contenedor aplicando las normas IICL. Ofrecemos servicios de Cold Treatment, Pre-Trip, prueba de estanqueidad y prueba hidráulica.



PUESTO DE CONTROL FRONTERIZO
Operadores en Algeciras, Tenerife y Valencia



Puestos de Control Fronterizos

Prestamos servicio de apoyo a los organismos de inspección. Somos la única empresa nacional certificada UNE-EN ISO 9001 para la gestión de Puestos de Control Fronterizo y de Centros de Inspección Portuaria.



PORTCASTELLÓ

Autoridad Portuaria de Castellón



PortCastelló, liderando el futuro

www.portcastello.com