



Víctor Rodríguez, Josep Vicent Boira, Eva Melenchón, Anthony Renton y Fermín Rol, ayer en el foro NextSpain, en Odiseo. FOTOS: JAVIER CARRIÓN / AGM

LOS PROTAGONISTAS

Josep Vicent Boira
Comisionado del Corredor
«Lanzo un mensaje de tranquilidad a los empresarios; las obras están avanzando y no habrá un cuello de botella en la Región de Murcia»

Eva Melenchón
Vicesecretaria de Froet
«Estamos dispuestos a subirnos al tren y al barco si somos más competitivos y sostenibles, pero necesitamos que nos escuchen»

Fermín Rol
Dtor. Gral. Puerto Cartagena
«Somos muy eficientes en costes y servicios; con el Corredor será factible llegar al corazón de Europa desde el Puerto de Cartagena»

Anthony Renton
CEO de Vrio
«Parece que el transporte por carretera tiene la culpa de la contaminación, pero no es así. Falta infraestructura para usar renovables»

El Gobierno calcula que el Corredor podrá mover hasta 30 trenes diarios de mercancías en la Región

El comisionado del eje Mediterráneo señala en el foro NextSpain que la infraestructura no nace estrangulada, como critican los empresarios

M. BUITRAGO

MURCIA. El comisionado del Gobierno central para el desarrollo del Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, insistió ayer en Murcia en dar un «mensaje de tranquilidad» a los empresarios, y negó

que se vaya a producir un estrangulamiento de esta infraestructura, un cuello de botella, a su paso por la Región. Durante su participación en el ciclo NextSpain, organizado por Vocento y LA VERDAD, centrado en el sector logístico, Boira destacó que la plataforma ferroviaria entre Murcia y Monforte tiene capacidad para dar servicio a 30 trenes de mercancías diarios en cada sentido.

Josep Vicent Boira mostró su interés en responder a las reivindicaciones de los empresarios, lo cual hizo en la mesa coloquio que compartió en Odiseo con Eva Melenchón, vicepresidenta de Froet; Fermín Rol, director general del

Puerto de Cartagena; y Anthony Renton, CEO de Vrio. El foro, moderado por Víctor Rodríguez, jefe de Edición de LA VERDAD, contó con Telefónica como 'global partner' y Universae como 'oficial partner', además de tener el patrocinio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y la colaboración de Vrio.

Durante su exposición, el comisionado recordó el objetivo de la UE de descarbonizar el transporte por carretera y dijo que el Corredor Mediterráneo no es el enemigo de los camiones, sino «un aliado». «No estamos en contra del camión, sino que queremos que se suba al tren». Subrayó que Es-

paña es «el peor país de la UE» en el uso del tren de mercancías y que está muy lejos de la media. Recordó que existe un paquete de ayudas, a través de 'ecoincentivos', para las empresas de transportes que quieran pasar de la carretera al ferrocarril.

Destacó que ya se ha ejecutado el 40% de la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, y que se cumplirá el objetivo de finalizar las obras en 2026. El año pasado se invirtieron 370 millones en este proyecto, y hay comprometidos otros 875, apostilló.

A juicio del comisionado del Gobierno, este tramo de la red no quedará saturado con el paso de todo tipo de trenes. No compartió el temor de los empresarios y destacó que las obras «están avanzando a un ritmo muy bueno, y se están alcanzando los objetivos. El volumen de inversión que se está realizando en la Región es considerable. Me alegro de que los empresarios vean ahora que efectivamente se está construyendo el Corredor Mediterráneo, y que en todo caso estén preocupados por su futuro, ya que significa que están pensando en los servicios que puede ofrecer esta infraestructura».

Subrayó que el diseño de la red permitirá que se puedan «triplicar los servicios generales ferroviarios que en estos momentos se están dando en la Región de Mur-

cia. En general, se cuadruplicarán los servicios de media y larga distancia, habrá una mejora de los Cercanías y, aún así nuestros cálculos nos dan un margen para meter hasta 30 trenes de mercancías diarios en cada sentido».

Recordó que en estos momentos no circula ningún tren entre Almería y Murcia. «La previsión de tener un umbral de hasta 30 trenes diarios de mercancías nos da muchos años de utilización de la vía. Por tanto, mi mensaje es de tranquilidad, y de que las cosas están avanzando especialmente entre Murcia y Almería, que es donde se está centrando la tensión, por llamarla así, del Corredor Mediterráneo».

Exigencia del AVE directo

Ante las críticas de que se produzca una saturación entre Murcia y Monforte, al existir dos vías para todos los tráficos, a diferencia de otros tramos del Corredor con trazados separados para viajeros y mercancías, el comisionado consideró que «no es una situación extraordinaria. Ocurre en otros tramos, como Castellón y Tarragona». Recalcó que este diseño «no genera problemas».

Boira no compartió la propuesta de Ferrmed y del Movimiento QuieroCorredor de construir una nueva línea solo para mercancías paralela a la autovía A-7. «Esa propuesta la veo irrealiza-

Froet: «Hay que hacer atractiva la profesión de conductor»

M. B. B.

MURCIA. La vicesecretaria de Froet, Eva Melenchón, destacó la relevancia del sector de transporte por carretera de la Región, y señaló que están dispuestos «a subirse al tren y al barco si nos hace más competitivos». «Apostamos por la sostenibilidad y estamos a favor de la intermodalidad, pero necesitamos también que nos escu-

chen». Apuntó que el camión sigue siendo más flexible en horarios y rutas y consideró «ambicioso» el objetivo de alcanzar el 10% del tráfico por tren. Melenchón añadió que «hay que hacer atractiva la profesión y no mostrar solo lo negativo». Opinó que hay que dar «una nueva imagen del conductor» y empatizar con él, que no ha sido muy bien tratado, y mejorar sus condiciones laborales.

Anthony Renton, CEO de Vrio, indicó que el sector tiene «una alta capacidad» si se trata de convivir con el Corredor Mediterráneo. «El peso del transporte en la economía es muy relevante y por eso debemos ser sostenibles». Subrayó no obstante que aún «no existe infraestructura ni red» para utilizar las energías renovables en el sector y reducir la contaminación. «Parece que el sector del transporte tiene la culpa, pero no es así». Destacó que su empresa es «el copiloto del transportista», ayudándole a resolver problemas. Vrio dispone de una plataforma para reducir costes.

Díez de Revenga pide al sector ser «más verde y digital»

El consejero de Fomento e Infraestructuras, José Ramón Díez de Revenga, fue el encargado de abrir el encuentro NextSpain asegurando que la Región de Murcia «está a la vanguardia de la logística porque tiene todas las herramientas para conseguirlo». De ahí que «para reforzar ese posicionamiento en el Corredor Mediterráneo y la actividad del Puerto de Cartagena, desde el Ejecutivo regional se esté impulsando el desarrollo de otras infraestructuras de primer nivel como la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Cartagena y la Ciudad Agroalimentaria del Transporte». Además, instó a que las cadenas logísticas deben mudar la piel por una más verde y digital, con el fin de «optimizar los procesos, ser más competitivos frente a otros mercados y reducir el impacto ambiental».



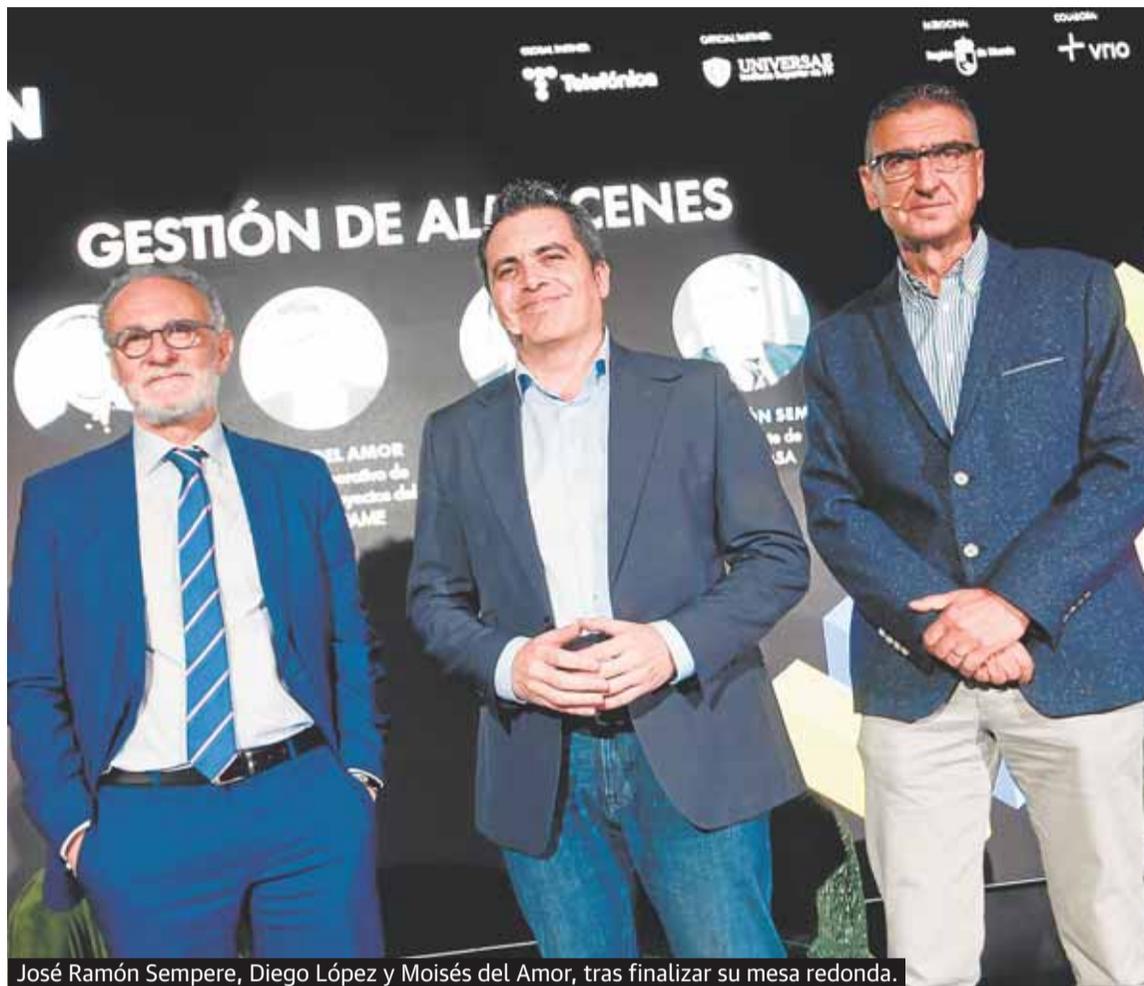
José Ramón Díez de Revenga

ble a corto plazo. Si Ferrmed y otros 'lobbies' entienden que podemos esperar diez años a poner en marcha los servicios ferroviarios de mercancías para Murcia y Almería, que lo digan claramente», recalcó. En relación a la reivindicación social de un AVE directo con Madrid, señaló que se trata de una competencia de Renfe.

La gran baza del Puerto

Fermín Rol indicó que parte de esos 30 trenes diarios de mercancías pueden salir del Puerto de Cartagena. El director general de la Autoridad Portuaria destacó la oportunidad que presenta el Corredor para llevar mercancías hacia el centro de Europa, frente al «sin sentido» de que los barcos que surcan el Mediterráneo tengan que rodear parte del continente para llegar hasta Rotterdam.

Destacó que el Puerto se ha consolidado como el cuarto más importante de España, pero que puede «acabar muriendo de éxito» si no se acometen las infraestructuras pendientes. Reclamó asimismo que la Agencia de Seguridad Ferroviaria conceda el permiso para operar con el ramal de Escombreras. Fermín Rol apuntó que el proyecto de El Gorguel sigue su trámite, y mostró el compromiso del Puerto de Cartagena con la sostenibilidad y el medio ambiente.



José Ramón Sempere, Diego López y Moisés del Amor, tras finalizar su mesa redonda.

La distribución se apoya en la tecnología para que sus almacenes sean eficientes

La automatización de los centros de Hefame y los rigurosos tiempos de descarga en la red de Mercasa favorecen el éxito de las entregas

BENITO MAESTRE

MURCIA. Como un reloj suizo. Así funcionan los almacenes de las plataformas de distribución de alimentos frescos y productos farmacéuticos, entre otras industrias, tal y como expusieron ayer representantes de la empresa pública estatal Mercasa y Grupo Hefame en la jornada enmarcada en el ciclo NextSpain. Ambas organizaciones tienen una fuerte presencia en la Región: la primera es la encargada de gestionar MercaMurcia –junto al Ayuntamiento de Murcia– y la segunda tiene en Santomera su principal centro logístico.

El presidente de Mercasa, José Ramón Sempere, recalcó que la gestión de los almacenes es «fundamental» y que, además, debe ser «eficiente». Destacó la importancia de tener «una buena cadena de suministros y almacenaje, transporte y soportes digitales que dé respuesta más o menos inmediata a tus necesidades.

Así, es posible que –ejemplificó– una merluza gallega llegue a Murcia en 24 horas.

En la actualidad, Mercasa dispone de una red nacional conformada por 24 mercas de características similares. En total, cuenta con 3.000 empresas, principalmente mayoristas de carne, pescado, frutas y hortalizas; de ellas, unas 200 están en MercaMurcia. Además, factura en torno a 15.000 millones de euros al año, lo que se traduce en el 1,7% del PIB nacional. «Es importantísima nuestra posición en la cadena alimentaria», apostilló.

Cifras estratosféricas

Solo Hefame representa en torno al 12% del total del movimiento logístico de la industria farmacéutica, opera 100 millones de líneas de pedido al año y mueve 260 millones de unidades anuales en su red de farmacias. Alcanzar estos volúmenes requiere de almacenes automatizados, procesos bien definidos y aseguramiento de los procesos, enumeró Moisés del Amor, director corporativo de Ingeniería y Proyectos de Hefame. Este 'trío de póker' permite abastecer a más de 6.000 oficinas, con más de 60.000 pedidos y 11.000 entregas diarias, con tres repartos al día. «Es por la red tan tensa

LOS PROTAGONISTAS

José Ramón Sempere
Presidente de Mercasa
«La red nacional de Mercasa está compuesta por 3.000 empresas, de las que unas 200 están en MercaMurcia»

Diego López
Telefónica España
«El gran reto de las pymes es obtener datos; es rentable invertir en esta tecnología, ya que aporta hasta un 20% de ahorro»

Moisés del Amor
Hefame
«Hefame abastece a más de 6.000 oficinas, con más de 60.000 pedidos y 11.000 entregas diarias»

entre la farmacia y la distribución», subrayó.

Por su parte, el gerente de Servicios Smart para Empresas de Telefónica España, Diego López, resaltó la vocación natural y la total entrega de la compañía por transformar los procesos de distribución del ecosistema empresarial. Para ello, apuntó que es preciso actuar en tres capas de manera simultánea: las comunicaciones («el 5G permite capturar

datos en cualquier sitio, momento y tiempo real»), la sensorización y los datos.

Obtener el petróleo del siglo XXI, como así también se alude a los datos, es una de las misiones que tiene Telefónica como 'partner' de las pymes a lo largo de toda la cadena. «Esta tecnología es accesible y la experiencia dice que aporta luz», incidió López, para a continuación apuntar que permite conocer el estado de los contenidos de los palets, los tiempos de almacenamiento, el mejor sitio donde ubicar la mercancía, entre otras informaciones. Igualmente, aseveró que invertir en estos avances técnicos es «rentable», ya que se refleja en un ahorro que oscila entre el 15% y el 20%.

Punto óptimo de consumo

«La incorporación tecnológica nos ha dado un plus», manifestó Sempere, agradeciendo que este soporte ha contribuido a atender los hábitos de consumo actuales, como disponer de naranjas todo el año, ya sean nacionales o de importación. En el caso de los plátanos, se someten a un proceso de maduración, con distintas técnicas, para servir el producto en su punto óptimo de consumo.

Sempere, con más de 20 años de experiencia en el sector, puso en valor la «precisión» con la que funcionan las mercas y confesó algunas de las condiciones 'sine qua non' para operar a diario, como que los tiempos de descarga van desde la medianoche hasta las seis de la mañana y que los muelles de carga y descarga tienen que estar en perfecto estado de uso.

Viaje en positivo

Del Amor hizo un repaso histórico para mostrar la evolución que ha experimentado Hefame desde su fundación en 1950 hasta la fecha en cuanto a su funcionamiento interno. Contó que al principio los pedidos se tomaban por teléfono y que, en ocasiones, los nombres escritos no correspondían con los medicamentos, por lo que la empresa desarrolló, en los años 70, un código fonético para solventar estos errores. En esa década, también apostó por acopladores acústicos para que los farmacéuticos grabaran los códigos de los medicamentos y los transmitieran a la central, y entró el primer robot en el almacén de Santomera.

Compartió cómo es el día a día del macroalmacén del Servicio Murciano de Salud en el que Hefame se encarga, desde 2010, de la compra, el almacenamiento y la distribución de los productos farmacéuticos y sanitarios que precisa. ¿Cómo se sabe cuándo hay que reponer una mercancía? En el caso de las vendas, este producto consta de dos mitades. Cuando la primera se agota, el enfermero coloca una tarjeta que lleva incorporado un chip RFID y la coloca en un panel cuyo campo excita esa tecnología y transmite el aviso a la plataforma. Mientras llega el nuevo pedido, el centro dispone aún de la segunda mitad de las vendas.