

SLP empieza a montar trenes de grano importado desde el puerto de Bilbao a Valladolid

El objetivo es llegar a dos composiciones semanales con tracción y tolvas de Renfe para los fabricantes de piensos de Castilla y León



SLP

IÑAKI CARRERA | Bilbao

15 de noviembre de 2024



La empresa estibadora y consignataria Servicios Logísticos Portuarios (SLP), que preside María Luisa Guibert y cuyo accionista de referencia es Inversiones Algeposa, iniciará estos días las pruebas para componer trenes con cereales de importación desde la dársena de Bilbao hasta Valladolid, confirman responsables de la compañía. En la iniciativa participa la Asociación de Fabricantes de Piensos Compuestos de Castilla y León (Asfacyl). Esta organización integra a 50 empresas, que elaboran el 20% de la producción estatal de pienso para animales. Para su fabricación utilizan más de la mitad del cereal producido en la comunidad autónoma, por lo que también necesita grano importado para cubrir la demanda.

El grano procede del Báltico, pero también de Suecia, Noruega, Polonia y Alemania, y algo de Reino Unido

“Renfe se encargará de la tracción de los trenes desde Bilbao y de poner los vagones tolva para el transporte del grano hasta Valladolid. Desde aquí, los cereales serán distribuidos en camión a los diferentes fabricantes de piensos de la región. El objetivo, si la iniciativa cuaja, es llegar a montar dos trenes semanales”, añaden otras fuentes conocedores de la operación. Adif dispone de tres instalaciones logísticas en la provincia: Valladolid capital, Nava del Rey y Medina de Campo.

SLP tiene diferentes concesiones en el puerto de Bilbao sobre una superficie de 143.087 metros cuadrados, de los que 44.000 son almacenes. [Uno de los tráficos en los que más está creciendo la empresa que dirige Manu Pérez Riveras es el cereal debido a la falta del producto ucraniano por la invasión rusa](#) y a la sequía que asoló la cosecha española en 2023. Este grano procede de la zona del Báltico, principalmente de Estonia, Letonia y Lituania, pero también de Suecia, Noruega, Polonia y Alemania, y algo de Reino Unido.

El cereal llega en graneleros a los muelles de SLP, que cuenta con una línea de atraque de 2,6 kilómetros, donde se descarga con destino a sus almacenes. Posteriormente, se carga en los vagones tolva de Renfe para su transporte hasta Valladolid, donde la última milla se realizará en camión hasta los fabricantes de piensos.

El campo español afronta la campaña de cereales de 2024-2025 con mejores perspectivas que 2023

El intento de sacar grano importado por ferrocarril desde el puerto que preside Ricardo Barkala viene de antiguo. De hecho, la dársena cuenta “con dos vías y dos básculas que se instalaron ex profeso a principios de los años 90, pero este tráfico aún no ha conseguido arrancar”, explican representantes de la comunidad portuaria de Bilbao.

El campo español afronta la campaña de cereales de 2024-2025 con mejores perspectivas que 2023, cuando registró la peor cosecha del siglo, aunque con zonas como Aragón, Catalunya o el sureste aún afectadas por la sequía. Algunos territorios van a encadenar tres años seguidos de agostamiento.

España es un país deficitario en cereales y necesita importar para abastecer su industria de alimentos y piensos. En la zafra de 2023-24, el país compró al exterior 24 millones de toneladas y el consumó fue de 36,4 millones, de los que 27 millones de toneladas correspondieron a alimentación para animales, según los datos del ministerio de Agricultura. La cosecha estimada para 2024-2025 será de 22,53 millones de toneladas.

España es deficitaria en cereales y necesita importar para abastecer su industria de alimentos y piensos

Si el proyecto se consolida, los trenes de grano que montarán SLP y Renfe permitirán ampliar y diversificar la cuota del ferrocarril en el puerto de Bilbao. La rada vasca mueve 4.238 trenes al año, de los que el 76% son composiciones para el contenedor, el 14% para carga convencional y el 10% para líquidos. Además, tiene una circulación anual de un millón y medio de camiones.

“La Asociación de Fabricantes de Piensos Compuestos de Castilla y León entiende perfectamente que el modo de transporte actual, con miles de camiones circulando al año desde el puerto hacia Valladolid, limita su competitividad. No es sólo una cuestión de emisiones de CO2, sino de las tasas que tendrán que pagar. El consumo de cereales para la región es importante, pero alcanza también a la granja porcina de Aragón. Además, no hay una oferta de camiones suficiente para hacer frente a este tráfico. En este contexto, la asociación, con la que venimos trabajando en la iniciativa, ya está decidida y está invirtiendo en depósitos para realizar los repartos de última milla a las distintas empresas y fabricantes de la zona”, declaró a preguntas de El Mercantil el director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Andima Ormaetxe, en la reciente edición del foro Transmodal en Vitoria.

La consolidación de estos trenes de grano permitirían ampliar y diversificar la cuota ferroportuaria de Bilbao

La estibadora SLP mueve cerca de una tercera parte de la carga seca que transita por la rada vizcaína. La empresa está ejecutando una inversión de cinco millones de euros en su terminal de carga general ubicada en los muelles Bizkaia y Reina Victoria, en Santurce. La sociedad está participada por Algeposa (36,34%), Noatum Terminals (34,80%), Boluda Fos Corporación e Inversora Blizzard, entre otros, según datos de Einforma. El puerto de referencia español para la importación de granel alimentario es Tarragona, por donde entra el cereal ucraniano. Otros recintos que mueven cereales son Cartagena, Barcelona y A Coruña.