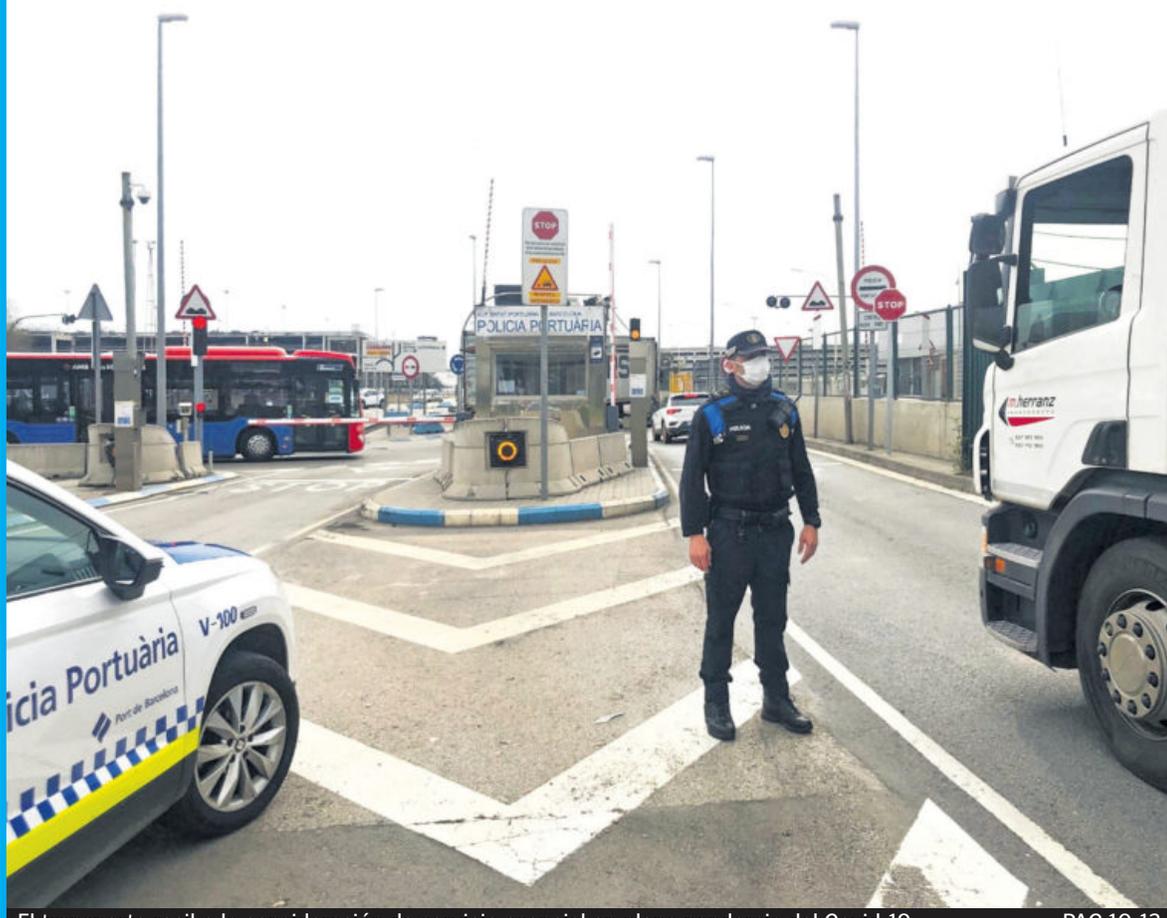


## El transporte tiene salvoconducto para garantizar los envíos esenciales

Las mercancías de primera necesidad se disparan, pero el conjunto del sector registra una caída del 30%



El transporte recibe la consideración de servicio esencial en plena pandemia del Covid-19.

PAG.10-13



**Ramón García García**  
Dir. Innovación CEL y dir. Citet

**“EL MODELO LOGÍSTICO ACTUAL DE ÚLTIMA MILLA NO ES VIABLE”**

Páginas 8-9

**CARRETERA** / 17

Guillén Marítimo impulsa sus tráficos con las Islas

**FERROCARRIL** / 22

El corredor entre Madrid y China duplica sus tráficos

**OPER. LOGÍSTICOS** / 38

El grupo corporativo AsstrA desembarca en Hungría

### XPL Cargo consolida su operativa en una nueva sede central

La compañía XPL Cargo consolida su operativa con la puesta en marcha a pleno rendimiento de una nueva sede central. La plataforma, que se encuentra ubicada en Azuqueca de Henares (Guadalajara), dispone de 8.000 metros cuadrados de parcela, en la que se asienta una nave de *cross-docking* de 1.200 metros cuadrados y una campa para el estacionamiento de su flota de transporte.

PAG 25

### Arin Express mantiene su expansión con la entrada en Rumania

Arin Express, que centra su actividad en el transporte urgente de bienes de equipo de automoción y aeronáuticos, continúa su expansión internacional, ahora en Rumania. Una apuesta por los mercados exteriores que está dando sus frutos. El operador guipuzcoano disparó sus ventas en 2018 hasta los 9,6 millones de euros, lo que supone prácticamente duplicar los ingresos del ejercicio anterior.

PAG 28

### El grupo Guttrans abre una nueva plataforma logística en Asturias

El grupo Guttrans, formado por las empresas Guttrans y Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos (SIG e Hijos), refuerza su actividad logística con la puesta en marcha de una nueva plataforma en Asturias. La instalación, localizada en Llanera, a unos 20 kilómetros de los puertos de Gijón y Avilés, dispone de 15.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje y 11 muelles de carga y descarga.

PAG 31

## MESA de Redacción

**Crecen un 55 por ciento** las ventas de *ecommerce* desde que se inició el confinamiento de la población por la pandemia del Covid-19, según una muestra sobre un centenar de comercios electrónicos en la que se excluyeron los supermercados *online* de alimentación, analizada por el experto digital Guillem Sanz. La caída en un 69 por ciento en categorías como moda y calzado o de un 22 por ciento en mascotas fue compensada por el crecimiento de las ventas de deportes (+191 por ciento); mobiliario (+135 por ciento); jardinería (+130 por ciento); y farmacia (+26 por ciento).

**El acuerdo del espacio Schengen**, que posibilita la libre circulación de personas y mercancías en la UE, cumple 25 años. Esta celebración coincide con el difícil momento causado por el coronavirus. Esta epidemia está provocando el establecimiento de controles e incluso el cierre de fronteras, dificultando las cadenas de suministro y la libertad de los movimientos de los ciudadanos.

**La consultora MSI** prevé una caída del 30 por ciento en las matriculaciones de vehículos en 2020 en España como consecuencia de la crisis del coronavirus. Este análisis está basado en el supuesto de que la actividad de la industria de la automoción se reanude a partir de la segunda mitad de abril. Los datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) revelan que en febrero todavía no había impactado la pandemia, al registrar un aumento del 2,9 por ciento de la producción, con un total de 262.449 vehículos fabricados, que acumulan 502.484 unidades producidas en los dos primeros meses, un 1,4 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior.

**La normativa de emisiones impuesta por la CE** para este año, "no tiene sentido mantenerla en medio de una crisis como la actual provocada por el coronavirus". Así de contundente se ha mostrado el presidente de Faconauto, Gerardo Pérez. El máximo responsable de la patronal española de los concesionarios oficiales de turismos ha solicitado su suspensión durante este año. "Ahora tenemos que salvar las cuentas de resultados como sea", apuntó Pérez, que confía en que la Comisión dé marcha atrás.

**Los peajes de las autopistas** han sido eliminados en varios países para facilitar el transporte de mercancías durante la pandemia, como China, India, Argentina o Colombia. Una medida que está siendo demandada también en España por parte de las principales organizaciones de transporte por carretera.

## JONÁS



## SE MUEVEN



Pedro García

Pedro García, que ha estado al frente de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo durante los últimos cinco años, deja el cargo de secretario general de la patronal Anesco tras fichar por el grupo Bergé.



Joaquín Acha

La Junta Directiva del Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi elige a Joaquín Acha (La Unión) como nuevo presidente en el marco de su XVII Asamblea General. Sustituye a Luz Pérez, directora de Logística del grupo Uvesco.



Carol Tomé

La Junta Directiva de UPS anuncia el nombramiento de Carol Tomé como CEO de UPS, que será efectivo a partir del 1 de junio. David Abney, el actual presidente y CEO de la multinacional, permanecerá en su cargo hasta dicha fecha.



Javier Terán

Javier Terán, con amplia experiencia en logística e inversión, se incorpora a la empresa AREA, especializada en servicios inmobiliarios. Terán ha trabajado en empresas como Neinver, Grupo Lar, Rigma o Aliseda Inmobiliaria, entre otras.



Rui Domingues

Leciñena completa su red comercial en Portugal, con la entrada de Rui Domingues en la Zona Sur (Lisboa, Santarém, Leiria, Portalegre, Setúbal, Évora, Beja y Faro). Rui Domingues regresa así a la que fue su casa hace muchos años.

## DEBATE

SÍ

José María Bonmatí  
Director General de Aecoc

Aecoc quiere poner en valor el esfuerzo llevado a cabo por toda la cadena logística. Los diferentes eslabones han reforzado su colaboración para responder a los retos planteados por una situación inesperada. El transporte juega un papel fundamental a la hora de dar respuesta a las exigencias en un momento como el actual, por lo que agradecemos el compromiso y la excelencia con la que está respondiendo la cadena de transporte. Para contribuir a la creación de unas condiciones de trabajo adecuadas, Aecoc ha desarrollado un protocolo de actuación para las actividades del sector, que tiene como objetivo prevenir la propagación del virus. Se recomienda delimitar un área de actuación cuando sea el transportista quien cargue o descargue el camión, permanecer en la cabina el máximo tiempo posible durante la estancia en las instalaciones, salvo en operaciones de carga o descarga o para acceder a los servicios de aseos y alimentación, entre otras recomendaciones.

**¿Los conductores pueden llegar a hacer labores de carga y descarga de camiones?**

NO

Dulcé Díaz  
Portavoz de CETM

CETM se congratula del agradecimiento expresado por Aecoc a los transportistas. Estamos de acuerdo con la mayor parte de las medidas reseñadas por la asociación en su protocolo para evitar la propagación del virus. Sin embargo, rechazamos de manera categórica su pretensión de que sean los conductores de los camiones quienes realicen las labores de carga y descarga de las mercancías en las instalaciones de los cargadores. La carga y descarga de los vehículos de transporte implica una serie de riesgos añadidos a la labor intrínseca de nuestros conductores, por lo que no estamos dispuestos a que asuman estas tareas. Nuestro objetivo en esta crisis es preservar su salud, evitando riesgos innecesarios. La negativa de realizar la carga y descarga por parte de los conductores es una reivindicación histórica de la CETM. Y ahora, más que nunca, no debemos permitir que se realice. En esta situación de estado de alarma, cada eslabón de la cadena logística debe asumir sus responsabilidades.



**Transporte**  
XXI  
El periódico del transporte y la logística en España

**Director General**  
Javier Miranda Descalzo  
jmdescalzo@grupoxxi.com

**Director**  
Alfonso Alday  
a.alday@grupoxxi.com

**Fundador** F. Javier Miranda Ruiz

**Director Técnico:** José Ángel Calvo

**Redacción:** Antonio Martínez (Subdirector)  
Eva Mármol (Cataluña), Carlos Sánchez (Madrid),  
Iñaki Eguía, Alfredo Escolar

**Colaboradores:** Jonás (humor), Etayo (humor), Jesús Cuéllar, Miguel Rocher,  
Juan Ignacio Beitia, Gonzalo Sanz, Miguel Ángel Martín, José Manuel Vassallo,  
Ramón Valdivia, Antton Pérez de Calleja, Jesús Barbadillo, Luis Figaredo,  
Francisco Aranda, Pedro García, Juanjo Martínez (Fotografía)

**Publicidad:** Clara Bouza, Pilar Suárez

**Suscripciones:** Belén Ruales

**Edita:** Industria y Comunicación SA  
Avenida Cervantes, 51. Edificio Cervantes 10. 6ª planta  
48970 Basauri (Bizkaia)  
Teléfono: 944 400 000 / Fax: 944 400 300  
E-mail: transporte@grupoxxi.com

**Depósito Legal:** BI-708-92

## EDITORIAL

# Vía libre a las mercancías

Desde el minuto uno del estado de alarma, con sus aciertos y errores, la prioridad del Ejecutivo ha sido garantizar el tránsito de mercancías, vital para la actividad industrial y la entrega de suministros a la sociedad, además de, como no podía ser de otro modo, proteger la salud de los ciudadanos y paliar, en la medida de lo posible, los efectos económicos y sociales de la crisis del coronavirus. Y el transporte está respondiendo con creces, a pesar de las difíciles condiciones en la que los profesionales de los distintos modos están desarrollando su actividad en esta complicada coyuntura.

De hecho, todas las medidas que se han ido adoptando han ido dirigidas a mantener la actividad de un sector que, por fin, ha visto reconocido su carácter estratégico. Entre otras, se ha flexibilizado la normativa europea de tiempos de conducción y descanso; se acepta la utilización de permisos y certificados oficiales caducados durante la pandemia, ante la imposibi-

lidad de poder realizar la renovación; máxima flexibilidad en el tráfico de vehículos pesados; o se permite el alojamiento en establecimientos hoteleros de trabajadores que realicen trabajos esenciales. La propia CE ha publicado orientaciones prácticas para garantizar la circulación continua de las mercancías en el ámbito de la UE a través de 'carriles verdes'.

Las actuaciones son de aplaudir, pero aún quedan muchos asuntos de calado pendientes, como la distribución de mascarillas para los profesionales que están poniendo en riesgo su salud; resolver la controversia de quién tiene que realizar la carga y descarga, una eterna batalla entre transportistas y cargadores, que ya estaba encima de la mesa antes del Covid-19; así como asegurar que las ayudas económicas también lleguen a las empresas del sector, que ya están empezando a sufrir en sus carnes la fuerte caída de actividad. Hoy, más que nunca, queda claro que si no hay transporte, entonces sí que el mundo se para.

## Se reabre el debate sobre las 44 toneladas

La implantación de las 44 toneladas en España, por la que suspiran los cargadores, y que también divide a los propios transportistas, algunos de los cuales llevan tiempo explorando la vía de los megacamiones (60 toneladas) y 'duotrailers' (70 toneladas), vuelve a estar encima de la mesa.

Los cargadores lo tienen claro. El incremento del peso máximo de los vehículos pesados permitirá reducir los costes logísticos y las emisiones contaminantes. Sin embargo, un reciente estudio del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell cuestiona su eficacia, tras apuntar que los beneficios no compensan la problemática que plantea. Como principales argumentos en contra, el trabajo destaca la imposibilidad de aplicar las 44 toneladas al transporte internacional, el mayor desgaste de las infraestructuras y el aumen-

to de los costes por vehículo, lo que "repercutirá negativamente en los transportistas", ante la dificultad para trasladar ese incremento a sus clientes.

Es evidente que hay un largo camino por explorar para mejorar la competitividad del transporte. Y no basta solo con aumentar el peso máximo de carga de los camiones. El propio José Luis Simoes, presidente de Luis Simoes, en una entrevista a este medio, aseguró que "las 44 toneladas son mucho menos importantes para el sector que los tiempos de carga y descarga", por no hablar de los plazos de cobro. Transportistas y cargadores harían bien en retomar las negociaciones y cerrar acuerdos que beneficien a toda la cadena logística. Las 44 toneladas, implantadas ya en varios países europeos, también llegarán a España. No estaría de más hacer antes los deberes pendientes.

## LA ROSCA



Alfonso Alday

Por fin se reconoce el carácter estratégico del transporte de mercancías. ¡Ojalá no sea flor de un día!

## Aplausos

Ha hecho falta una pandemia de dimensiones apocalípticas, que mantiene en vilo a al mundo entero, para dar visibilidad a la ingente labor que realizan los transportistas, su día a día particular, desapercibido hasta ahora. Han pasado de villanos a héroes en un abrir y cerrar de ojos. La sociedad en su conjunto ha empezado a interiorizar, por ejemplo, que los productos en los lineales de las superficies comerciales no aparecen por arte de magia al hacer la compra, sino que hay toda una cadena logística por detrás muy bien engrasada. Aunque los que llevamos ya más de un cuarto de siglo en esto de informar sobre la actividad del sector, y algo sabemos de transporte, mi aplauso más solidario desde el 'balcón' de esta columna a todos los profesionales que están al pie del cañón para que el mundo no se pare. Aplauso que, como no puede ser de otra manera, hago extensivo a tantos otros colectivos que están haciendo lo imposible para hacer frente al coronavirus.

Las mercancías, siempre olvidadas por los políticos de turno, por aquello de que no votan, han pasado a ocupar un lugar destacado. La distribución de mascarillas, material sanitario, alimentos de primera necesidad o materias primas para no romper las líneas de producción de actividades esenciales es más crucial que nunca. No es de extrañar, por tanto, que la CE, tan acostumbrada a poner trabas al transporte internacional, enarbolando dudosas banderas en su cruzada contra el *dumping* o la competencia desleal, ahora pide a los países reducir al máximo los controles en frontera para agilizar el paso de camiones a través de 'corredores verdes'. El transporte por carretera hace bien en aprovechar la coyuntura para reivindicar su papel. Y es que, en esta difícil coyuntura, el sector ha pasado de estar en boca de todos porque contamina, provoca accidentes y atascos a que se reconozca su carácter estratégico para el desarrollo de la economía. ¡Ojalá no sea solo flor de un día! Su labor es vital.

a.alday@grupoxxi.com



## SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

Como nadie tiene la culpa de la terrible amenaza que se cierne sobre nosotros, el Gobierno puede respirar tranquilo

## Histeria

La realidad económica ofrecía suficientes motivos de preocupación sin necesidad de que apareciera el coronavirus.

Habíamos entrado en un escenario de evidente desaceleración que no había podido evitar ni una política monetaria de liquidez inagotable y tipos de interés por los suelos, ni una política fiscal cuyo déficit inyectaba 30.000 millones de euros todos los años.

En resumen, no estábamos resolviendo nuestro principal problema, el paro, y ya estábamos creando otro, una deuda pública monumental, que transferiremos alegremente a la próxima generación.

Nada de ello parecía preocupar lo más mínimo a un Gobierno que no dudaba en agravar el problema tomando una serie de decisiones populistas: subía los salarios, diluía la reforma laboral, y deterioraba la sostenibilidad del sistema de pensiones.

Todo lo cual es perfectamente contradictorio con un escenario declinante, lo que inclina a temer un empeoramiento adicional de la situación.

Para felicidad del Gobierno ha surgido una pandemia de efectos indeterminados. No es más que una variante de la gripe de todos los años, esa que mata todos los años a más de 6.000 personas en España, cosa que no parece preocupar a nadie, ni siquiera a los grupos de riesgo que siguen sin vacunarse. Pero sus efectos sobre la economía mundial siendo monumentales. Si las cosas siguen así hasta el verano, entraremos en recesión.

Siempre hay que buscar el lado bueno de estos desastres, y los Gobiernos lo han encontrado. A partir de ahora todo lo malo que ocurra se podrá atribuir al coronavirus: el empleo que no se cree, el déficit público que no se reduzca, las ventas al exterior que no se produzcan, etc.

Mientras la difusión de nuestros problemas económicos se mantiene en sordina, las noticias de la pandemia alcanzan la máxima notoriedad en todos los medios de comunicación.

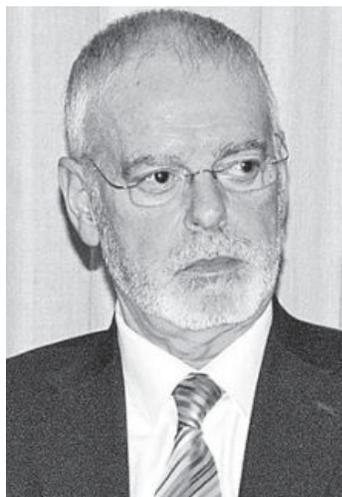
Como nadie tiene la culpa de la terrible amenaza que se cierne sobre nosotros, el Gobierno puede respirar tranquilo. Seguramente ya estará pensando en cómo gastar más, y es que hay tantas asignaturas pendientes, y tantas elecciones que ganar.

transporte@grupoxi.com

## NO COMPLEMENTARIOS



CETM, que preside **Ovidio de la Roza**, y Fenadismer, a cuyo frente está **Julio Villaescusa**, han generado una gratuita polémica a cuenta del reparto de las mascarillas para los transportistas. Tan mal avenida que, al final, organiza el reparto la propia Administración.



## VICIOS *de transitario*



Jesús Cuéllar

En las situaciones críticas es cuando realmente emergen las cosas importantes. Así, con la crisis del COVID-19, de repente la opinión pública en general aprecia la trascendencia en nuestra vida cotidiana de la logística

## El momento de la verdad

Sivo el transporte terrestre, en general el logístico es un sector poco conocido y dentro de él la industria de la carga aérea es completamente ignorada por la mayoría de las personas ajenas a las operaciones de comercio internacional. Sin embargo, en estos terribles días es cuando más notoriedad y reconocimiento está recibiendo por parte de instituciones como la OMS, que ha reiterado la importancia de la carga aérea en la lucha contra el COVID-19, teniendo en cuenta que los servicios que trabajan en primera línea contra el virus necesitan un suministro continuo de los imprescindibles equipos médicos y de protección personal, siendo para ello necesario contar con que las operaciones de carga aérea puedan sortear las restricciones a la movilidad que se están imponiendo por los distintos gobiernos.

En la misma línea, la CE, considerando que la carga aérea reviste una importancia estratégica esencial para la UE, porque en general mantiene el funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales de los productos más sensibles al factor tiempo y de materiales de alto valor, pero que además en este momento de la verdad, desempeña un papel fundamental en la entrega rápida de bienes esenciales como los medicamentos, suministros médicos o

equipos de protección personal, ha tenido que fijar unas directrices para facilitar el transporte aéreo de mercancías durante la pandemia.

Básicamente están dirigidas a que no haya impedimentos, sino que se concedan de manera ágil las autorizaciones y permisos que se soliciten para vuelos cargueros, facilitar el uso de aviones de pasaje para vuelos solo con mercancía, que se posibilite la movilidad de las tripulaciones de los cargueros y al personal de tierra, evitándoles las restricciones generales, y también permitir las excepciones que sean necesarias para situaciones de emergencia. Es decir, la máxima flexibilidad para que nada impida aprovechar al máximo las ventajas de la carga aérea contra la pandemia.

Cuando escribo estas líneas, 12 organizaciones de la Comunidad de Carga Aérea de España acaban de hacer un llamamiento público al Gobierno español para que se apliquen estas directrices de manera inmediata y que mientras dure la emergencia permitan a la industria de la carga aérea desplegar todas sus capacidades para ayudar a nuestros sanitarios a ganar esta guerra.

Si en este momento estamos todos unidos, cada cual aportando lo mejor de sí mismo, la victoria llegará antes.

jesus@cuellar.eu

## QUÉ bien

Timocom ha anunciado la ampliación del acceso a su bolsa de cargas y camiones ante la pandemia del coronavirus que está recorriendo Europa. Quien se registre en la bolsa de cargas actualmente, y que sea por primera vez, podrá utilizar el sistema de Timocom sin pagar cuotas y sin ninguna vinculación contractual el próximo trimestre. Además, sus clientes pueden modificar la licencia vinculada a una IP y gestionar, tras realizar las correspondientes comprobaciones, las operaciones de transporte y logística desde su oficina en casa, independientemente de su ubicación. De hecho, más de 5.000 usuarios europeos de la bolsa de cargas ya han hecho uso de la posibilidad de modificar su licencia para acceder desde la oficina en casa al interrumpir temporalmente la compañía las limitaciones a las IP. La bolsa de cargas y camiones publica y tramita hasta 750.000 ofertas de cargas y camiones diariamente. Incluye más de 7.000 plataformas logísticas y de almacenaje disponibles.



Tramita 750.000 ofertas diarias en Europa.

## QUÉ mal

Es un hecho constatable, como señala el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), la caída de carga de trabajo (o nula carga de trabajo) del transporte por carretera relacionada con actividades afectadas por el parón industrial. Ante de que entra en vigor la ampliación de las restricciones y manteniéndose únicamente las esenciales, frenó la actividad de los portavehículos por el cierre de las fábricas del sector de la automoción o de los vehículos cisterna de combustible por la caída del tráfico. Inexplicablemente, a juicio del sector, las empresas de transporte por carretera no pueden acogerse a un expediente de regulación temporal de empleo (ERTE) aplicando el concepto de fuerza mayor, aunque no puedan desarrollar su trabajo porque sus clientes han cerrado, clientes que sí pueden acogerse a la prerrogativa.



**Impresión 3D para respiradores.** El Consorci de la Zona Franca y Leitat impulsan un *hub* público-privado de impresión 3D para fabricar respiradores, habiendo producido la primera unidad. Además, ha comenzado la fabricación de bifurcadores impresos en 3D que permiten dar accesibilidad a más de un paciente con un único respirador.

In Memoriam / **CARLOS PASCUAL**

## Adiós a un referente del transporte en España

**ALFONSO ALDAY**

Carlos Pascual, secretario general durante muchos años de Astic (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), y miembro de honor de la Organización del Transporte Internacional por Carretera (IRU) desde 2011, falleció el 17 de marzo, a los 78 años de edad, víctima del coronavirus.

Se nos ha ido un trozo de historia viva del transporte por carretera y un referente del tejido asociativo en España, pero, sobre todo, nos ha dejado un buen amigo, a quien tuve la gran suerte de conocer. Una persona alegre, muy querida, y optimista por naturaleza. “Buena gente”, como destacan desde su círculo más cercano. Coincidió con él en mil batallas a lo largo de los casi 28 años de vida de TRANSPORTE XXI. Cada vez que compartíamos confidencias, me acababa dando una clase magistral. Era una base de datos andante, con un montón de protagonistas y fechas señaladas en la cabeza, junto a un sinfín de historias, que ahora se han perdido para siempre, dejando un vacío irremplazable, aunque nos queda su legado.

Con un gran conocimiento del sector, hablar de Carlos Pascual es hablar de transporte por carretera. Estuvo al frente de la secretaría general de Astic desde 1975 y desarrolló toda la adaptación de la

decana de las organizaciones españolas del sector al entorno democrático, especialmente tras la promulgación en 1978 de la Ley de asociaciones. Su aportación fue esencial en la gestión de la ‘transición empresarial’ hacia las patronales modernas, además de situar a España en la cumbre de la patronal mundial IRU. De hecho, como recuerdan desde Astic, la patronal logró, de su mano, que dos presidentes y dos vicepresidentes de la misma procedieran del Comité de



Presidencia de dicha asociación. Además, fue fundador de Setir y del Patronato de la Fundación Corell, entidad en la que ejerció también como primer secretario general. Alumbró, además, la Asociación Española de Empresarios de Transportes Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie) y trabajó como secretario general de Transfrigoroute España y vicepresidente del Comité de Liaison (CLTM) de la IRU, en Bruselas. “Trabajador

incansable”, el nivel de sus relaciones internacionales, tanto desde los cargos que ocupó en la IRU como por su posición en las negociaciones de convenios bilaterales de transporte con países que, en su mayoría, hoy son socios de España de la UE, ha ayudado a conformar el sector de grandes empresas de transporte por carretera del que puede presumir España.

Las muestras de cariño han sido innumerables, sobre todo desde Astic, la que ha sido su ‘casa’. Su presidente, Marcos Basante, subraya su gran labor. “Nos sentimos orgullosos y enormemente afortunados de su ingente legado, como levantar desde cero una parte significativa de las asociaciones empresariales actuales y su infatigable compromiso con el sector del transporte por carretera”. El presidente del Patronato de la Fundación Corell, y expresidente de Astic, Miguel Ángel Ochoa, también recuerda su figura. “Gracias a su labor, Astic siguió gozando de una preeminente posición de representación e interlocución ante nuestros colegas no solo europeos, sino del resto del mundo”. “Nos ha dejado un amigo, pero, sobre todo, una gran persona”, concluyó Ochoa. Descanse en Paz. Mi más sentido adiós y mis condolencias para toda su familia.

## MUTATIS MUTANDIS



José Manuel Vassallo

Hacia tiempo que un fenómeno inesperado no tenía un impacto tan grande a escala global

## COVID-19

El coronavirus ha cambiado la vida de gran parte de la humanidad. Ha detenido la actividad económica, ha hundido las bolsas y ha cambiado los hábitos de la sociedad contemporánea, relegando a las personas a trabajar desde sus casas, limitando reuniones y actividades sociales. Hacia tiempo que un fenómeno inesperado no tenía un impacto tan grande a escala global. Es una lección para la prepotente sociedad actual que, una vez más, comprueba como el hombre no puede ser señor de su propio destino.

En momentos como los que estamos sufriendo, la obligación de muchos es recluirmos en casa para evitar que la epidemia se extienda. Otros, sin embargo, deben permanecer al pie del cañón para prestar servicios esenciales. El trabajo de médicos y sanitarios es un ejemplo para la sociedad, que les ha homenajeado desde las azoteas de las calles. Además, hay que agradecer la labor a otros colectivos, sin tanto brillo, como la logística, la distribución y el transporte de mercancías. Gracias a ellos tenemos garantizado el suministro de productos esenciales. Gracias a ellos, personas que se encuentran en cuarentena pueden comer todos los días. Gracias a ellos, los medicamentos necesarios para tratar a los pacientes pueden llegar a tiempo a su destino.

El artículo 14 del RD 463/2020, que ha declarado el estado de alarma, regula las medidas en el ámbito del transporte. En su apartado 4 dice que el Ministerio de Transportes establecerá las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional, con el objeto de garantizar el abastecimiento de productos. Asimismo, en las medidas adoptadas recientemente sobre el cierre de fronteras, se garantiza que el tránsito de mercancías con las mínimas restricciones.

Esperamos y deseamos que, cuando salga publicado este artículo, la situación en España vaya volviendo a la normalidad, y los mercados empiecen a tener mejores augurios sobre el crecimiento futuro. Mientras tanto, tal y como ha pasado con el personal sanitario, es momento de, hacer un homenaje a tantos profesionales de nuestro sector, que de manera oculta han contribuido a que todos podamos pasar estos difíciles momentos un poco mejor.

javassallo@caminos.upm.es

## REVOLERA



Ramón Valdivia

Voy a ocupar estos renglones para contar algo que, en el fondo, es personal: voy a echar mucho de menos a Carlos Pascual

## Carlos

Me tras mes, desde hace años, he dedicado esta columna a tratar desde mi punto de vista los más diversos temas relacionados con el transporte por carretera, su regulación, empresas, vehículos, infraestructuras, etc. Sus excelentes profesionales y los retos que afrontamos todos en este sector también nos han ocupado alguna vez. Pero, en esta ocasión, tengo que apartarme de ello, voy a ocupar estos renglones para contar algo que, en el fondo, es tremendamente personal: voy a echar mucho de menos a Carlos Pascual. En realidad, ya lo estoy haciendo. Me parece mentira que no vaya a verle más, que no vaya a escuchar su inconfundible voz y sus sonoras carcajadas. Tanto hemos conversado, amigo Carlos, tanto que ahora queda un vacío doble, porque nos faltas tú y nos faltan tus historias y tu magisterio también, debo decirlo como alumno privilegiado que he sido. ¡Cómo no extrañar ese torrente de vitalidad, empuje, optimismo contagioso que te han adornado toda tu vida!

Escribo aquí con la convicción de que podrás leerlo desde allá arriba, lo escribo para poder decir esas cosas que nunca tenemos tiempo de decirnos en vida y que ahora son espinas en la garganta. Te ha llevado esta plaga que padecemos ahora y que no nos ha permitido acompañarte, ni una visita siquiera. Estos son tiempos malditos en que la "contención" nos aparta de los más ancestrales ritos que las personas seguimos para mitigar el duelo. Te ha llevado y no hemos podido despedirte, ni velatorio ni funeral, nada salvo tu pérdida. Por eso, para mí y para todos los que te quisieron y admiraron en vida escribo aquí, en tu medio favorito del sector, unas palabras que no pueda llevarse el viento.

Te voy a echar mucho de menos, Carlos, cuando esté atravesando en Ginebra el puente entre el lago y el Ródano, cuando hablemos en Bruselas de cómo está cambiando el mundo del transporte internacional por carretera con los colegas de otros países que, por muy lejos que vivan, saben quién fuiste, cuando hablemos del TIR, de aduanas y camiones... en fin, cómo no, cuando juegue tu "Madri" y sus goles ya no lleven pegado un grito de júbilo tuyo.

Descansa en paz. Sabremos hacer honor a tu legado.

rvaldivia@astic.net

## SAL GORDA

El sector del transporte por carretera, volcado en cumplir a rajatabla su labor como "servicio esencial" en plena pandemia, también tiene ojos para otros asuntos. Cuestiones que en otros momentos serían del máximo interés y ahora, como consecuencia de los terribles momentos que nos está tocando vivir, aparecen como secundarios, que no por ello poco importantes. Secundarios de primer nivel. Un **Ernest Borgnine** o un **Jack Palance**, para que nos entendamos. Una de esas cuestiones es el lento pero imparable goteo de sentencias positivas para las empresas del sector en el marco del caso del cártel de fabricantes de camiones. CETM hacía público al cierre de esta edición que dos nuevas sentencias validan de forma íntegra el informe pericial de CCS Abogados, el despacho elegido por la patronal para gestionar las reclamaciones de sus asociados. Como advirtió hace unos meses en estas mismas páginas **Miguel Caamaño**, socio-director del citado bufete, la mayoría de las sentencias desestimatorias con las que se están estrellando algunos transportistas en este asunto vienen dadas por "un informe pericial no idóneo para cuantificar el daño". Una aseveración con la que también coincidía **Fernando Martínez Sanz**, abogado director de Martínez Sanz Abogados, en otra edición de nuestro periódico. "Tienes que ir con una pericial muy bien aquilatada. Cuanto mejor preparado vayas, mucho mejor para tu cliente", matizaba. Juzgados de lo Mercantil de distintas provincias están coincidiendo en dictar sentencias favorables a los intereses de las empresas del sector. Tan solo CCS Abogados gestiona más de 3.500 demandas por este motivo, por lo que en los próximos meses habrá novedades constantes en torno a este asunto en el que el sector parece llevar las de ganar. Veremos. **Casius**

## TOP LOGÍSTICA

La tecnología del Internet de las Cosas (IoT) nos abre al mundo de los productos "conectados" y se presenta como un auténtico motor de la transformación digital. Son infinitas las oportunidades en nuestros procesos de manufactura, almacenaje, transporte y distribución para crear una cadena de suministro inteligente y "conectada"

## Cadena de suministro 'conectada'

Gracias a las posibilidades que ofrece la tecnología del Internet de las Cosas (IoT) en entornos industriales y en todos los ámbitos de gestión logística, como la planificación de la demanda y el suministro o las operaciones de reaprovisionamiento, visualizamos nuevos modelos de negocio e importantes avances en automatización, eficiencia y seguridad de los procesos.

Productos y equipos sensorizados y conectados aportarán valiosa información que nos permitirá trabajar cada vez más en entornos predictivos, cambiando el paradigma actual que mira información del pasado para tomar decisiones.

El posterior procesamiento y análisis de los datos que aportan los sensores, gracias a soluciones de Big Data e Inteligencia Artificial, nos animan también a vislumbrar una cadena de suministro inteligente, capaz de anticiparse a la demanda real, con alta eficiencia operativa, seguridad y excelencia en el fin último de servir a los clientes y consumidores.

Sin embargo, en estos días es inevitable darle a la cadena de suministro "conectada" una nueva definición.

La convulsión causada en todo

el mundo por el brote del COVID-19, nos muestra una cadena "conectada" más que nunca con la sociedad, redoblando esfuerzos y respondiendo con sacrificio y generosidad para garantizar el abastecimiento y suministro de bienes esenciales que permitan afrontar la pandemia.

Nuestra cadena está siendo puesta a prueba en una crisis sin precedentes, y sigue respondiendo gracias al trabajo de miles de personas esenciales para sostener la sociedad en un momento crítico.

Desde estas líneas, queremos poner en valor el trabajo de tantos profesionales, de todos los ámbitos y sectores, que trabajan en cada uno de los nodos de nuestras complejas redes de suministro.

Operarios en fábricas, almacenes y tiendas. Transportistas, transitarios, personal de campo y de oficinas, mandos intermedios y directivos.

Desde aquí nuestro aplauso también para todos y cada uno de vosotros, héroes silenciosos, que intervenís en la cadena "conectada".

## PIE A TIERRA



Jon Larrinaga

A cada crisis, la Unión Europea evidencia sus deficiencias y la falta de herramientas que mejoren la respuesta

## Eurovirus

El coronavirus ha irrumpido en una economía mundial que ya estaba afectada por algunas patologías previas: fuerte endeudamiento privado y público, Brexit y guerra comercial. Estábamos ante una desaceleración que había que afrontarla con un mayor protagonismo fiscal y una vuelta al multilateralismo. Estas recetas eran compartidas por numerosos economistas y por el FMI, OCDE, BCE.

El impacto económico de la pandemia es incalculable. La variable tiempo depende de su evolución y alcance, lo que resulta hoy imprevisible. El FMI estima que este año habrá una recesión aguda y que en 2021 se iniciará la recuperación. El IFO alemán apunta a una contracción del 7 al 20 por ciento del PIB y pérdida de 1,5 millones de empleos. Afortunadamente la gravedad de la situación económica y social está siendo asumida por los diferentes gobiernos y las medidas no se han hecho esperar. Primero reaccionaron los Bancos centrales con sus compromisos de compra de deuda pública y privada a los bancos, líneas de liquidez adicionales y rebaja de tipos por parte de la FED. Este organismo también se ha comprometido a dotar de dólares al resto de bancos centrales. Además todos los países harán uso de las facilidades fiscales y de gasto en favor: de la Sanidad, de las empresas, de los sectores en paro de actividad y de los ciudadanos con carencia de ingresos. Tan sólo falta que el G20 coordine estas medidas, lo que duplicaría su eficacia, y se proponga volver al multilateralismo comercial.

Hasta el momento, en Europa tan sólo el BCE y los gobiernos nacionales han actuado con prontitud avanzando sus medidas: no faltarán recursos ni a las empresas ni a los ciudadanos, esta es la máxima compartida por todos. Pero la UE (Consejo, Comisión y Eurogrupo) se ha limitado, hasta ahora, a flexibilizar las reglas de deuda y de ayudas. ¿Pero, acabará aceptando que los coronabonos financien el déficit, que el MEDE actúe como complemento financiero, que el paro tenga una cobertura comunitaria y dotarnos de un fondo de inversiones común para iniciar el repunte, reforzando así sus órganos federales?

Más de un 90 por ciento de italianos piensan que China les ayuda más que la UE. Como se pregunta E.Letta, ¿el coronavirus podría acabar con la UE?

Jon Larrinaga es economista

## OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Nuestros profesionales están actuando como verdaderos héroes”.

**Francisco Aranda**  
Presidente de UNO

“Ningún tipo de mercancías se verá afectado durante el estado de alarma”.

**José Luis Ábalos**  
Ministro de Transportes

“Si un aeropuerto quiere desarrollar una actividad de carga aérea, debe tener una vinculación con los medios de transporte y con los centros productivos”.

**Óscar Oliver**  
Director general de CETMO

“Los gobiernos deben actuar de manera coordinada, no puede ser que los Estados miembros de la Unión Europea adopten enfoques individuales en una situación de pandemia como esta”.

**Matthias Maedje**  
Delegado general de la IRU

“El transporte ha asumido su responsabilidad con la sociedad para que el país no se colapse”.

**Dulcé Díaz**  
Secretario gral. adjunto de CETM

“El sector logístico responderá mejor y con mayor rapidez a esta crisis que otros”.

**Vicente Pallardó**  
Instituto de Economía Internacional

“Al trabajar en Operaciones, uno de los retos es responder a la incertidumbre. El mundo no es predecible y el caos hasta cierto punto es la normalidad”.

**Ramón Boixados**  
Profesor experto CEL

“La logística inversa es realmente un tema sensible”.

**Marcelo Lopes**  
Create Business

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Diego Leal**  
Dir. gral. Grupo Carbó

Transportes J. Carbó, empresa familiar especializada en el transporte frigorífico de alimentación, cerró 2019 con un ambicioso plan de expansión, que incluye la puesta en marcha de nuevas plataformas logísticas para seguir creciendo. Pese a que el coronavirus ha paralizado las inversiones, el director general del Grupo Carbó Collballé avanzó a este periódico que confía en retomar la hoja de ruta una vez superada la pandemia.



↑ **Ursula von der Leyen**  
Presidenta de la CE

Aunque tardó en reaccionar, la CE, por fin, movió ficha para mejorar las difíciles condiciones en las que los transportistas están desarrollando su actividad en plena pandemia, garantizando, además, el tránsito de mercancías en toda la UE. Entre las medidas planteadas destacan la creación de ‘carriles verdes’, abiertos a los vehículos pesados, la reducción de los controles en la frontera y la eliminación de las restricciones a la circulación.



↑ **Pablo Isla**  
Presidente de Inditex

El gigante textil ha reaccionado rápido a la crisis del Covid-19 poniendo su red logística al servicio del Gobierno para atender las necesidades más urgentes de material sanitario y textil. El grupo que lidera Pablo Isla realiza envíos aéreos semanales desde China a Zaragoza, que transportan máscaras, guantes, gafas protectoras, gorros, calzas o protectores faciales. Además, explora la posibilidad de producir material sanitario.



↓ **Emmanuel Macron**  
Presidente de Francia

Algunos países, como es el caso de Francia, no están siguiendo al pie de la letra las orientaciones prácticas de la CE, que recomiendan reducir los controles en la frontera para agilizar el tránsito de camiones. Una situación que está provocando congestión del transporte de mercancías en un contexto en el que la crisis del coronavirus hace necesaria mucha agilidad en el movimiento de productos sanitarios y de alimentación, entre otros.

## AGENDA

## BREAKBULK EUROPE 2020

Conferencia y Exhibición  
26-28 de mayo de 2020  
Bremen (Alemania)  
[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)

## CONGRESO NACIONAL CETM

Conferencia y Exhibición  
28-30 de mayo  
Alicante  
[www.cetm.es](http://www.cetm.es)

## TOC EUROPE

Conferencia y Exhibición  
9-11 de junio de 2020 - Róterdam  
[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

## TRANSPORT LOGISTIC CHINA

Conferencia y Exhibición  
16-18 de junio de 2020  
Shanghái  
[www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)

## FORO NACIONAL DE TRANSPORTE AECOC

Conferencia  
8 de julio de 2020  
Madrid  
[www.aecoc.es](http://www.aecoc.es)

## SIL 2020

Conferencia y Exhibición  
15-17 de septiembre de 2020 - Barcelona  
[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)

## GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

Conferencia  
22-23 de septiembre  
Madrid  
[www.gasnam.es](http://www.gasnam.es)

## SIL AMERICAS

Conferencia y Exhibición  
21-23 de octubre de 2020  
Barranquilla (Colombia)  
[www.silamericas.com](http://www.silamericas.com)

## TOC AMERICAS

Conferencia y Exhibición  
27-29 de octubre de 2020  
Lima (Perú)  
[www.tocevents-americas.com](http://www.tocevents-americas.com)

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

## Prórroga del reglamento de alianzas marítimas en la UE

El reglamento de exención a las normas antimonopolio de las alianzas marítimas, adoptado por primera vez en 2009 y extendido por cinco años en 2014, se prolongará por cuatro años más hasta abril de 2024, según informó la CE. Esta norma permite a las navieras con una cuota de mercado combinada inferior al 30 por ciento cerrar acuerdos de cooperación para prestar servicios marítimos de transporte. “El intercambio de buques es la columna vertebral de la red global de transporte marítimo, y no

debemos subestimar el valor de esta herramienta para las navieras más pequeñas y las rutas de menor volumen donde la demanda de otra manera no respaldaría a tantos competidores”, aseguró John Butler, CEO de World Shipping Council.



## El impacto del Covid-19

El impacto en la economía global del Covid-19 ha sido más rápido y más severo que la crisis financiera mundial de 2008 e incluso que la Gran Depresión. En esos dos episodios anteriores, los mercados de valores se colapsaron en un 50 por ciento o más, los mercados

de crédito se congelaron, siguieron las quiebras masivas, las tasas de desempleo se dispararon por encima del 10 por ciento y el PIB se contrajo a una tasa anualizada del 10 por ciento o más. Pero todo estos impactos requirieron cerca de tres años para desarrollarse. En la crisis actual, los resultados macroeconómicos y financieros igualmente graves se han materializado en tres semanas. Si bien la mayoría de los analistas han anticipado una recesión en forma de V, con una caída brusca de la producción durante un trimestre y luego recuperando rápidamente el siguiente, ahora debería quedar claro que la crisis de Covid-19 es algo completamente diferente.



## IATA prevé un 15% menos de carga aérea en 2020

IATA proyecta que la demanda de carga podría caer más de un 15 por ciento en 2020 por el coronavirus. La jefa de carga global de la asociación, Glyn Hughes, aseguró que la demanda global en términos de toneladas por kilómetro de carga (FTK) se redujo en aproximadamente un 10 por ciento en febrero como resultado del bloqueo de China para combatir el brote. A su juicio, las caídas continuarán en los próximos meses a medida que otros países implementen y extiendan sus propias medidas de bloqueo.

Para fin de año, se prevé una disminución de la demanda de FTK de entre el 15 al 20 por ciento. Hughes también destacó un cambio en los tipos de carga aérea que se transportan. “En este momento, la demanda de piezas de automóviles, electrodomésticos o electrónico se ha paralizado porque muchas de las fábricas aún están cerradas. Por el contrario, los productos de medicina, los equipos de protección sanitaria, los alimentos o el comercio electrónico han crecido”. Glyn Hughes reiteró el llamamiento para que los gobiernos apoyen las cadenas de suministro de carga aérea para que los suministros médicos lleguen a donde se necesitan con urgencia.

## RAMÓN GARCÍA GARCÍA

DIRECTOR DE INNOVACIÓN Y PROYECTOS DEL CENTRO ESPAÑOL DE LOGÍSTICA (CEL) Y DIRECTOR DEL CLÚSTER CITET

# “Hay que replantearse el modelo logístico de última milla; el actual no es viable”

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

– ¿Es la última milla el actual nudo gordiano de la logística?

– La última milla es donde confluye todo. Ahora mismo es el eslabón más tenso. Hay que llegar cumpliendo las expectativas que le hemos dado previamente al cliente y con una logística que inicialmente no estaba pensada para eso.

– La logística de última milla repercute directamente en la movilidad, tan de moda últimamente. Hasta el nombre del antiguo Ministerio de Fomento se acuerda de ella: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

– Sí, pero el problema de la movilidad en la logística lo tenemos desde hace muchos años. España es un país donde hay mucho consumo fuera del hogar, lo que atrae muchas entregas de mercancías. Tenemos una entrega de última milla ya de por sí bastante intensa desde hace años. Ahora se suma que el retail se ha metido también en la cadena de valor de la entrega domiciliaria, tensándola aún más y ha hecho que la movilidad se ponga en valor desde la perspectiva de la logística y transporte.

– ¿Qué previsiones manejan en cuanto al crecimiento de la movilidad de vehículos de reparto en las grandes ciudades españolas en los próximos años?

– No tenemos ese dato, pero lo que va a suceder, está sucediendo ya de hecho, es que hay un punto de inflexión en el que las cadenas de suministro están empezando a plantearse las nuevas maneras de entregar y empiezan ya a utilizar soluciones que hace cuatro o cinco años solo se veían en *powerpoint*.

– El comercio electrónico sigue disparando los volúmenes de entregas en los domicilios.

– Cuando empezábamos con el *ecommerce* la gente compraba billetes de avión, de tren o las entradas del cine. Pero eso ha cambiado. Actualmente, el 30 por ciento de las transacciones que se hacen por *ecommerce* ya conllevan una entrega. Y esto está creciendo al 20 por ciento cada trimestre. Con lo cual, el 30 por ciento se mantiene estable y cada trimestre crece dos dígitos el valor absoluto de la cifra.

– ¿Existe una amenaza real de congestión con el incremento de las entregas del comercio electrónico? Se calcula que un 5 por ciento del tráfico está vinculado a esta operativa actualmente.

Ramón García, director de Innovación y Proyectos del Centro Español de Logística (CEL) y director del clúster Centro de Innovación para la Logística y Transporte de Mercancías (Citet), considera que “la última milla es el eslabón más tenso, con una logística que no estaba pensada para eso”. García tiene muy claro que “hay que replantearse el modelo logístico que hay detrás de la distribución urbana de mercancías, porque el actual no es viable”.

– Específicamente de comercio electrónico no sé decir, pero dependiendo de la ciudad que se trate, entre el 10 y el 20 por ciento del tráfico tiene que ver con la entrega de mercancías. Londres está más cerca del 20 por ciento y en Madrid estamos entre un 12 y 15 por ciento del tráfico rodado vinculado a la entrega de mercancías. En nuestro enfoque del problema de la distribución urbana de mercancías siempre hemos puesto en valor que hay un doble problema: la congestión y la sostenibilidad. Ambos convergen.

– ¿Qué escenario nos espera?

– Hay un choque de trenes inminente. Nos encontramos con problemas de calidad del aire, con cambio de hábitos de consumo y con tecnologías habilitadoras que hacen que vaya a más ese cambio de hábito de

consumo. Por eso, no queda otra que replantearse el modelo logístico que hay detrás de todo esto, porque el actual no es viable.

– Los focos están puestos en el comercio electrónico, pero no podemos olvidar que el sector Horeca (hoteles, restaurantes y cafeterías) cuenta con más de 18.000 puntos de reparto tan solo en Madrid, según ha cifrado el propio CEL.

– También con datos nuestros, el 40 por ciento de las entregas de mercancías que se hacen en ‘Madrid Central’ son de Horeca. A día de hoy, por cada entrega de *ecommerce* hay cuatro de Horeca en Madrid. Además, con un impacto muy grande porque la mayor parte de las entregas de horeca son mercancías de más difícil entrega, en las que se requiere una parada con un vehículo más grande y con operaciones de entrega más largas. Cada establecimiento de Horeca tiene entre cinco y seis entregas diarias y adicionalmente, en torno al 70 por ciento del total es Horeca no organizado, es decir, no es el McDonald’s ni el VIPS, que pueden optimizar las entregas. Es relevante también que en España tenemos el mismo número de puntos de entrega en Horeca que en el resto de la UE en conjunto. En España contamos con unos 350.000 puntos de entrega en el canal Horeca.

– ¿Y a esto ahora hay que sumarle el boom del comercio electrónico?

– Ha sido la gota que colma el vaso, porque estaba ya lleno. Ya teníamos bastante congestionada la entrega de la última milla en España.

– Faltan actualmente indicadores objetivos sobre la contaminación y congestión que produce en las ciudades la distribución urbana de mercancías. ¿No es cierto?

– Del impacto medioambiental en nuestras ciudades no es la distribución urbana de mercancías el prin-

cipal causante. Hay otros responsables como el transporte particular o las calderas de calefacción, pero sí es uno de los protagonistas en cualquier caso. La cuestión ya no es tanto el cómo medirlo, sino que tenemos que buscar soluciones que sean combinadas entre todos los agentes que participan en el reparto en la ciudad, de tal manera que seamos capaces de hacer una reducción en el impacto ambiental de forma conjunta. Las soluciones a la distribución urbana de mercancías deben tener claramente un enfoque sistémico, en el que todos los que participamos en la ciudad tenemos que ver cómo nos organizamos mejor para hacer esa entrega de una manera más ordenada.

– La mayoría de las ciudades españolas carecen de planes estratégicos para la movilidad de mercancías, mientras en grandes ciudades de otros países tienen planes específicos para la última milla, como es el caso de Londres.

– Londres es pionera en Europa en esto y dentro de su ayuntamiento tiene un departamento de Logística, cosa que envidiamos en nuestras ciudades. En las grandes ciudades españolas, las competencias están diluidas entre varias áreas. No podemos perder de vista que el reparto de mercancías forma parte de la economía. Si desatendemos cómo se reparte, desde diversas perspectivas, como los planes urbanísticos, la restricción de accesos o la restricción de horarios sin tener en cuenta las casuísticas de entrega, estamos poniendo en peligro el desarrollo adecuado de la economía de esa ciudad y el puesto de trabajo de mucha gente. Por eso, veo necesario que todo esto se haga de una manera organizada y con conocimiento de causa, no como una competencia repartida.

– ¿Es necesaria una ley nacional que armonice una hoja de ruta sobre la que se asiente el futuro de la movilidad urbana de mercancías en las grandes ciudades españolas?

– Es muy necesaria. Las ordenanzas municipales de carga y descarga son de competencia municipal y en España tenemos más de 8.200 municipios, cada uno con sus legislaciones distintas.

– Una de las soluciones más valorada es la de los hubs urbanos o microhubs. ¿Le parece la fórmula ideal para mejorar la distribución urbana de mercancías?

– En la distribución urbana de mer-

### ÚLTIMA MILLA

Tenemos un doble problema, el de la congestión y el de la sostenibilidad y ambos convergen

### COMERCIO ELECTRÓNICO

Ha sido la gota que ha colmado un vaso que ya estaba lleno

### PLANIFICACIÓN

Londres tiene un departamento de Logística, pero aquí las competencias están diluidas

## LA ENTREVISTA



cancias no hay fórmula ideal. Para determinadas cadenas de valor los *microhubs* van a funcionar bien. Tenemos que encontrar para los diferentes modelos de reparto que hay, que según un estudio que hicimos nos salían 13 macromodelos, y ver en cada uno las mejores soluciones a aplicar. En otras cadenas de valor la mejor solución será la entrega nocturna, mientras que en otras la entrega nocturna es un suicidio porque incrementa los costes al que recibe o al que entrega. Cada casuística tiene su solución concreta y su contexto de aplicación.

**– ¿Para qué cadenas de valor los *microhubs* sí son una solución?**

– Los hemos identificado como una solución plausible tanto para el Horeca como para las tiendas de conveniencia. Y cuando crezca el volumen, también para el *ecommerce*. De momento, todavía es pronto para el comercio electrónico.

**– Citet elaboró un estudio junto con Mar de Movilidad en el que se establecía la necesidad de que las Administraciones públicas facilitasen espacios destinados a tal uso, pero sin intervenir en la gestión.**

– Nuestra recomendación es que haya tres agentes. El propietario del espacio, que si fuera el ayuntamiento sería fenomenal porque es el que tiene más disponibilidad para hacerlo, por otro lado el que explota el espacio que tiene que ser independiente y ajeno al uso para evitar conflictos de intereses, y luego los usuarios. En este aspecto, es muy

importante el volumen, porque las experiencias que ha habido en algunos países europeos no han llegado a ser rentables por falta de volumen y si estudiamos la casuística de todos ellos siempre ha habido un agente dominante. También es importante que se establezca algún sistema de identificación estándar de la mercancía. Nosotros llevamos mucho tiempo trabajando en la implantación y uso de este estándar de identificación para facilitar esta interoperabilidad.

**– El ayuntamiento, en el marco de su plan 'Madrid 360', se plantea la creación de una red de centros de micrologística o *microhubs*. ¿Les han consultado?**

– Sí. De hecho, este estudio está hecho para el ayuntamiento. Lo han cogido como estudio de cabecera.

**– Las grandes inmobiliarias logísticas empiezan a diseñar planes sobre *hubs* urbanos y los consideran tendencia, pero ¿si no existe la necesaria interconexión en red podríamos asistir a un fracaso del modelo?**

– En nuestro estudio planteamos que para que los *hubs* urbanos tengan éxito tiene que haber una red interoperable de *hubs*.

**– ¿Es imprescindible poner en marcha sistemas de control de plazas de carga y descarga inteligente?**

– Llevamos años detrás de eso. No lo hemos llegado a conseguir precisamente por lo que contaba antes, porque nos encontramos con que las competencias están diluidas entre varias concejalías. Entran en

### El personaje

**Vida:** Ramón García García nació el 22 de agosto de 1974 en Madrid. Es padre de dos hijas gemelas.

**Obra:** Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas y en Economía por la Universidad Carlos III de Madrid, máster en Gestión de la Calidad por el Centro de Estudios Universitarios Ramón Areces (CEURA) y máster en Logística para los Sistemas de Seguridad y Defensa por la Universidad Rey Juan Carlos. Cuenta con más de 20 años de experiencia en gestión de la cadena de suministro, desarrollados en empresas de ámbito multinacional como BASF, GlaxoSmithKline o Grupo El Corte Inglés, desempeñando roles técnicos, de gestión de proyectos y consultoría. Actualmente es director de Innovación y Proyectos del Centro Español de Logística (CEL), director del clúster CITET y vicepresidente de la federación eAPyme.

**Milagros:** Experto de referencia en España en el ámbito de la distribución urbana de mercancías.

**– Si, como dice, el modelo logístico actual en la última milla no es sostenible en el tiempo, ni económica ni medioambientalmente, ¿qué deberíamos hacer para modificarlo?**

– De momento, vivimos de las logísticas anteriores y tenemos que empezar a plantearnos las nuevas. Estamos pasando por las diferentes etapas del cambio. Por la negación, la aceptación y ahora vamos a la transformación. Y todo eso va a pasar por una mayor utilización de casilleros, puntos de conveniencia, puntos de consolidación como los *microhubs*, o la utilización de colaboración horizontal con terceros, incluso con empresas competidoras. Por si esto fuera poco, las ciudades se empiezan a proteger con restricciones medioambientales. Hemos empezado por Madrid y Barcelona pero se irán sumando las ciudades de más de 50.000 habitantes. Es la guinda que le faltaba a este pastel.

**– Los ayuntamientos apuestan por la renovación de las flotas de reparto con vehículos más ecológicos. Sin embargo, la incertidumbre sobre las nuevas tecnologías en los vehículos es elevada. ¿Qué horizonte prevé?**

– Nosotros hemos hecho guías divulgativas en las que informamos sobre tecnología y sobre cómo tenemos que hacer los números. Pero es cierto que el hecho de que haya diferentes normativas en diferentes municipios tampoco incentiva el cambio. Además, actualmente no hay vehículos de tecnologías alternativas para todos los casos de uso.

la ecuación tanto el área de urbanismo, como el de movilidad y el de medioambiente. Por eso ponemos en valor la necesidad de que alguien coordine la distribución urbana de mercancías.



Las bolsas de carga permiten reducir los kilómetros en vacío en el transporte internacional por carretera

## ► Crisis del coronavirus

# El transporte dispone de salvoconducto para garantizar la entrega de suministros vitales

Las cargas de mercancías de primera necesidad se disparan, mientras en el conjunto del sector se registra una caída del 30% por el cierre de buena parte de la economía

► El transporte circula con salvoconducto por las carreteras para garantizar la entrega de suministros vitales en plena pandemia. Las cargas de mercancías de primera necesidad, como alimentación y farma, se disparan, mientras en el conjunto del sector se registra una caída del 30 por ciento por el cierre de buena parte de la economía.

**CARLOS SÁNCHEZ.** Madrid

El transporte de mercancías por carretera pone estos días en valor, más que nunca en nuestra historia reciente, su carácter estratégico. El sector circula con salvoconducto por las carreteras españolas y europeas para garantizar la entrega de suministros vitales en plena pandemia provocada por el Covid-19. Precisamente para no poner freno a la actividad del sector, el Gobierno español ha ido poniendo en marcha una serie de medidas desde que se decretara el estado de alarma el pasado 14 de marzo. El Ejecutivo ha flexibilizado la normativa de tiempos de conducción y descanso y se han eliminado restricciones al tráfico, se permite la circulación con permisos caducados ante la imposibilidad de renovación, se han dado instrucciones para que permanezcan abiertas las estaciones de servicio y áreas de descanso para los conductores, y se ha permitido que estos puedan alojarse en estableci-

### Principales medidas

**El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** aplica distintas excepciones a los tiempos de conducción y descanso, como la extensión de la duración del periodo de conducción diario.

**Prórroga** de permisos y licencias de conducción y de la vigencia de las tarjetas CAP de los conductores.

**Autoriza** que puedan viajar dos trabajadores a bordo de la cabina.

**Autoriza** la apertura de talleres de reparación y mantenimiento de vehículos de transporte.

**Levantamiento de restricciones** de tráfico en todas las carreteras nacionales para los camiones.

**Prórroga** de la vigencia de las autorizaciones de circulación para transportes especiales y vehículos euromodulares o megacamiones.

**Instrucciones** para que permanezcan abiertas estaciones de servicio, áreas de descanso y alojamientos hoteleros para el descanso de transportistas.

**Reparto** de cuatro millones de mascarillas al sector, si bien al cierre de esta edición no se había concretado aún.

mientos hoteleros cerrados en estos días para el gran público. Desde antes incluso de la declaración de estado de alarma, los tráfico de mercancías de primera necesidad, como alimentación y productos farmacéuticos y sanitarios se han disparado.



El transporte recibe la consideración de servicio esencial en plena pandemia del Covid-19.

No ocurre lo mismo en el resto de sectores económicos para los que operan las empresas de transporte, con cierres generalizados en industrias como la de la automoción, textil, calzado, etc. La patronal Astic, de hecho, ya ha alertado que, si bien es cierto que el tráfico de bienes y servicios se incrementó un 80 por ciento al inicio de la crisis, la situación ha variado con el paso de los días y al cierre de esta edición se alcanzaba ya una significativa caída de entre el 25 y el 30 por ciento en el transporte de mercancías por carretera con respecto a la actividad habitual.

En el caso del transporte de productos de primera necesidad, la inflación de tráfico resulta evidente en las últimas semanas. Por ejemplo, la compañía de distribución de productos hortofrutícolas Germans Barri, con sede en Barcelona, ha duplicado la cifra de camiones diarios que está moviendo en importación y exportación. La firma ha pasado de mover entre 15 y 20 camiones al día a superar los 30, según avanzó su responsable de Logística, Natalia Echeverry en el marco de una jornada *online* organizada recientemente por Aeutransmer. "Hay una demanda muy grande en exportación y está saliendo mucha mercancía hacia Europa", confirmó Echeverry.

"No estamos detectando problemas de ningún tipo, porque hay mucho género para transportar pero también hay muchos camiones interesados en moverlo", aseguró la responsable logística. Además, "los precios del transporte han subido un poco, obviamente, pero tenemos que asumirlo porque hay necesidad de cargar", matizó Echeverry.

## El transporte deberá hacer frente a una recesión tras la crisis

Por su parte, el gerente de Transporte de Taisa, Julio Bartolomé, reconoció que "nos ha afectado el cierre de bares y restaurantes". Sin embargo, el operador logístico del grupo Mahou-San Miguel está destinando parte de su flota de 300 camiones a transportar productos de primera necesidad. "Hemos redirigido esa flota para todos los *retailer* que lo necesitan y para que la mercancía llegue al mercado, como demostración de nuestro compromiso social", afirmó Bartolomé. A su vez, África Narbona, gerente para España y Portugal de Timocom, avanzó que han detectado un incremento significativo del número



**ESPECIALISTAS EN GRÚAS  
SISTEMAS DE ELEVACIÓN  
Y TRANSPORTE**

- Digitalización de activos industriales
- Sensorización y monitorización
- Adaptación de grúas. Asistencia técnica, reparaciones
- Transformación y rescate de grúas portuarias
- Escaneo láser para reparaciones y reingeniería
- Mantenimiento preventivo
- Inspección estructural de grúas, puertos y astilleros

www.zeuko.com  
Parque Tecnológico Zamudio  
Edificio 207 / B 48170 Zamudio (Vizcaya)  
94 420 93 57 - zeuko@zeuko.com



## Carretera / 14

Un estudio del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell cuestiona la eficacia de la implantación de las 44 toneladas en España



## Política / 15

Transportes pondrá fin al retraso de la elaboración de la Estrategia Indicativa de las Infraestructuras del ferrocarril

ro de cargas en Europa en las últimas semanas, especialmente vinculadas al transporte de alimentación. Mientras, el director de Desarrollo de Negocio de Ticontract, Alfredo Noya, aseguró que más allá de los productos de primera necesidad, la situación del mercado de transporte responde a “una incertidumbre muy grande”. La consecuencia es que “esto se va a reflejar en una bajada de las operaciones de transporte en las próximas semanas y no solo en España, sino globalmente en la Unión Europea”, matizó Noya. El directivo aventuró que “va a haber una recesión también en el sector del transporte, pero no sabemos por cuánto tiempo”.

Para hacer frente a la caída de tráfico en otros sectores que no son los de productos de primera necesidad y sus consecuencias inmediatas y futuras, Astic reclama al Gobierno “encarecidamente” una segunda línea de protección, adicional a las medidas anteriormente mencionadas. El objetivo: salvaguardar que “la operatividad del transporte por carretera pueda volver de forma súbita a estar disponible en el mismo día del final de esta crisis, sea cuando sea”. Según la organización que preside Marcos Basante, es

### UNO asegura que la actividad del sector ha caído a la mitad

estratégico mantener con vida el tejido empresarial del transporte por carretera y los empleos que representa, pues de lo contrario, “no habrá posibilidad de conectar eficazmente la demanda con la producción cuando la crisis quede atrás”. Entre esas medidas que plantea Astic se encuentran reducciones parciales o totales de las cotizaciones a la Seguridad Social, flexibilizaciones en liquidaciones de impuestos, o líneas de financiación.

Las empresas ferroviarias de mercancías y las terminales intermodales continúan prestando servicio en plena crisis pandémica, si bien reconocen que rodeados de una gran incertidumbre sobre lo que ocurrirá en los próximos días. Los tráfic, no obstante, se están reduciendo, provocando recortes del movimiento de contenedores de en torno al 20 por ciento en Madrid-Abroñigal, la principal terminal interior del país, según ha podido confirmar este periódico. En esta terminal se ha procedido a la fumigación de todas las instalaciones y a la limpieza de las

## Reconocimiento por parte de los cargadores

Las organizaciones que representan a las empresas cargadoras han reconocido públicamente en estos días el trabajo que vienen realizando las empresas de transporte y logística para garantizar el flujo de mercancías de primera necesidad en pleno epicentro de la pandemia. “El transporte juega un papel fundamental a la hora de dar respuesta a las exigencias de un momento tan complejo e inesperado como el actual, por lo que agradecemos el compromiso y la excelencia con la que está respondiendo la cadena de transporte”, asegura el director general de Aecoc, José María Bonmatí. El máximo responsable de esta organización de empresas cargadoras también ha agradecido a los transportistas “el

sobreesfuerzo que están realizando para hacer llegar todos los productos de primera necesidad a los puntos de venta”. Al mismo tiempo y para contribuir a la creación de unas condiciones de trabajo adecuadas en esta situación de excepcionalidad, el área de Logística y Transporte de Aecoc ha desarrollado un protocolo de actuación para las actividades del sector, que tiene como objetivo prevenir la propagación del virus entre el personal y operarios de almacenes y centros logísticos, así como entre los conductores que prestan servicios de transporte de mercancías para otras empresas. Por su parte, Aeutransmer y Transprime han hecho público un comunicado conjunto bajo el lema: ‘Cargado-

res y transportistas trabajamos juntos’. Ambas organizaciones aseguran que “es nuestro deber como colectivos estratégicos poner todo de nuestra parte para que no se rompa la cadena de producción y suministro, ya que ello ocasionaría un grave perjuicio social y económico”. En esta línea, ambas asociaciones establecen recomendaciones para facilitar el trabajo de los conductores de los camiones, así como prevenir posibles contagios. El comunicado conjunto recuerda a todos sus asociados “la necesidad de reducir las horas de espera en los centros de carga y descarga como elemento esencial para que todo el engranaje de la cadena de suministro funcione de manera coordinada”.

En esta misma línea se posiciona la patronal logística UNO, que ha solicitado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que las empresas del sector de la logística y el transporte puedan acogerse a expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) por causa de fuerza mayor. Desde la patronal UNO sostienen que la actividad del sector ha caído prácticamente a la mitad, lo que ha provocado que haya empresas que han tenido que parar al no contar con ningún cliente perteneciente a las industrias de la alimentación o farmacéutica.

Como este gran descenso de la demanda “no se debe a causas económicas, técnicas, organizativas o de la producción, que son las causas ordinarias que prevé el Estatuto de los Trabajadores, sino que se debe a la causa extraordinaria y temporal del Covid-19”, la patronal logística demanda que “no sea necesario tener que cerrar al completo la empresa para poderse acoger a esta medida y dotar a las empresas de seguridad jurídica en este momento de crisis sin precedentes”. En este mismo sentido se manifiesta Fenadismer, que reclama una medida similar encaminada a “ase-

gurar la viabilidad de miles de transportistas españoles, al permitirles sus cargas relativas a las cotizaciones sociales, así como para poder redimensionar sus empresas y mantener el nivel de empleo que estas circunstancias excepcionales requieren”.

### “La carga y descarga por los conductores, debe ser prohibida”

Al margen de las medidas que ha ido adoptando el Gobierno para garantizar la libre circulación de mercancías por las carreteras españolas, quedan todavía flecos pendientes por resolver. En este aspecto, CETM ha vuelto a rechazar la pretensión de las empresas cargadoras de que los conductores de camiones se encarguen de realizar las labores de carga y descarga de las mercancías en las instalaciones de sus clientes. La patronal que preside Ovidio de la Roza se ha congratulado de que haya sido la propia Comisión Europea la que haya salido al paso para recomendar que los conductores se queden en sus cabinas mientras el personal de la empresa cargadora recibe o envía la mercancía. “Confiamos en que nuestros clientes se hagan eco de esta recomendación de la CE y reclamamos al Ministerio de Transportes que se elimine esta imposición de los cargadores que nunca debería haberse permitido, no solo en las circunstancias actuales, sino para siempre”, expresa la patronal en un comunicado.

En esta misma línea se ha manifestado también el presidente de Atríe, José María Arnedo, que en una carta abierta al ministro Ábalos le recuerda que “hay abusos que afrontar, como la prohibición de la carga y la descarga por parte de los conductores en los transporte pesados, hoy y para siempre”.

## Ferrocarril y terminales mantienen el servicio

máquinas para prevenir posibles contagios, según revelan las mismas fuentes. En este contexto, las asociaciones de operadores intermodales UOTC y CETM Multimodal, así como la de propietarios de vagones (Faprove) reclaman al Gobierno español que adopte una serie de medidas para garantizar el funcionamiento del sistema ferroviario durante la pandemia. Entre ellas destaca la petición de que se supriman los cánones que afecten a la circulación ferroviaria, “como

compensación a la consiguiente disminución de la ocupación de los trenes de mercancías”, según se recoge en la misiva que estas tres organizaciones han dirigido al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos. Al mismo tiempo, las patronales demandan la supresión de los cánones por estacionamiento de vagones hasta que se restituya la situación normal, así como los cargos por estocaje de contenedores y los gastos de manipula-

ción de contenedores necesarios para el citado estocaje. La suspensión temporal de los cánones es algo que también demandan algunas compañías concesionarias de terminales, puesto que el Adif no había realizado al cierre de esta edición ninguna comunicación al respecto. “El Adif por una cuestión de rango mayor, como la que estamos viviendo, debería exonerar del pago del canon o que solo se pagase en función de los tráfic operados”, señala a TRANSPORTE XXI el res-

ponsable de una de las terminales de la pública explotada bajo el régimen de riesgo y ventura. Además de los cánones, las patronales de operadores intermodales y de los propietarios de vagones exigen que, ante la obligación del cierre de hoteles, se adopten las medidas de emergencia necesarias para “garantizar el descanso del personal de conducción de trenes en las localidades correspondientes, alejadas de su domicilio, en las que la explotación del medio ferroviario obligue a descansar al personal”, según recoge la misiva enviada a Ábalos.

## ► Crisis del coronavirus

# Los puertos operan con normalidad garantizando la cadena de suministro

Toman medidas como aplazar la liquidación de las tasas o dejar de exigir tráficó mínimos para mitigar el impacto económico

EVA MÁRMOL. Barcelona

Los puertos españoles, declarados servicios esenciales y, por lo tanto, exentos del cierre de empresas, operan en general con normalidad tanto por el lado tierra como por el lado mar. Garantizan así el mantenimiento de la cadena de suministro durante el estado de alarma. Operativa normal, eso sí, cumpliendo el protocolo de actuación para prevenir la propagación del Covid-19 implementado por las autoridades portuarias, terminales y resto de colectivos.

El de pasajeros ha sido el tráfico afectado, inicialmente, con la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de Italia y de cruceros desde cualquier origen con destino a los puertos españoles. Restricción que se amplió, desde el pasado día 19, al desembarco en Canarias y Baleares de pasajeros procedentes de la Península, con excepción de los conductores de camiones.

Las navieras siguen garantizando el abastecimiento a las islas, armadores como Boluda, que mantiene todos sus servicios con Canarias, Balària, que realiza cuatro conexiones diarias, dos desde Barcelona y dos desde Valencia, con Baleares, o Naviera Armas Tramediterránea, con ambos destinos.

La operativa en el puerto de Algeciras funciona con la normalidad de una situación excepcional. Como excepcional ha sido para el enclave andaluz, que concentra más del 80 por ciento del tráfico del Estrecho, la suspensión de las líneas marítimas de pasajeros con Tánger-Med por la decisión de Marruecos de interrumpir las conexiones por aire y mar con España. Al igual que con las islas, las conexiones entre Algeciras y Ceuta son exclusivamente para las mercancías, necesitando

## Se mantienen los servicios a las islas para mercancías

los pasajeros una autorización de la Delegación de Gobierno en la ciudad autónoma para viajar hasta la Península.

También reina la normalidad en una situación anormal en los muelles valencianos. Los puertos son un reflejo de la situación económica



Llegada de equipos de protección individual (EPIs) a la Autoridad Portuaria de Vigo.

del país: grandes volúmenes de tráfico de primera necesidad, como la importación de productos agroalimentarios, y caída de flujos industriales y de automoción fruto del parón de la producción. Y ello se traduce en “registrar una actividad irregular, días punta con movimientos récord con otros días más flojos”, señalan desde la Autoridad Portuaria de Valencia.

Como en otros tantos sectores, el teletrabajo se impone en las comunidades portuarias para tareas que no exigen estar a pie de muelle. “La avanzada digitalización de procesos está permitiendo dar cumplimiento

a las necesidades de la cadena logística en este momento de estado de alarma”, señala un comunicado del puerto de Barcelona.

Diversas autoridades portuarias están poniendo en marcha medidas para mitigar, en lo posible, el impacto económico de la pandemia en sus concesionarias, proveedores y clientes finales. Medidas como no aplicar penalizaciones a las terminales que incumplan los tráficó mínimos comprometidos en las concesiones como consecuencia del coronavirus, que han decidido autoridades portuarias como Barcelona, Bilbao o Santa Cruz de Tenerife.

## El sector de la carga aérea reclama que se agilicen al máximo los trámites administrativos y la gestión de ‘slots’ en los cargueros

C.SÁNCHEZ. Madrid

El sector de la carga aérea reclama a Aena y la Dirección General de Aviación Civil que se agilicen al máximo los trámites administrativos y la gestión de los slots para los aviones cargueros, para que puedan transportar productos de primera necesidad de la manera más rápida. De hecho, tanto la patronal logística UNO como Foro MADCargo han coincidido en demandar que los slots para los cargueros que mueven productos sanitarios o farmacéuticos sean gratuitos mientras dure la pandemia.

La carga aérea tiene entre sus principales cualidades la rapidez y “esto no se puede frenar por temas admi-

nistrativos, menos aún cuando la gran mayoría de ellos están siendo dedicados a productos de primera necesidad, farmacéuticos o sanitarios”, alerta el presidente de UNO, Francisco Aranda. Ante esta situación de emergencia, “le vamos a pedir a Aena que a los cargueros que lleven farma o productos sanitarios no se les cobre por los slots”, matiza Aranda.

Por su parte, desde Foro MADCargo se ha remitido una carta a Aena en la misma línea. La asociación que preside Jesús Cuéllar lamenta que “las solicitudes de nuevos permisos y slots para vuelos cargueros están tardando mucho tiempo en otorgarse, dificultando organizar

## Sin afectación en los tráficó de febrero

Los principales puertos españoles que tienen relaciones comerciales con China no notaron todavía en febrero el parón en el país asiático por el coronavirus. El tráfico de contenedores llenos (sin incluir el transbordo) entre el puerto de Barcelona y China sumó 64.256 TEUs, hasta febrero, creciendo el 11,4 por ciento más en comparación con el mismo periodo de 2019. No hubo afectación porque, teniendo en cuenta el tiempo de tránsito, los portacontenedores que llegaron en febrero a Barcelona habían salido de China cuando el coronavirus “no había tenido todavía una afectación grave en la economía de este país”, señala un comunicado de la Autoridad Portuaria. China es el principal socio comercial del puerto catalán con una cuota del 27,4 por ciento. Valencia registró unos flujos con China de 97.665 TEUs (llenos e incluido el transbordo), hasta febrero, el 1,3 por ciento más en relación al mismo periodo de 2019. Algeciras aumentó los tráficó con China el 11,8 por ciento. Algeciras, Valencia, Barcelona y Bilbao han perdido el 30 por ciento de tráficó este marzo, avanzó, el pasado día 26, la secretaria de general de Transportes.

Agilizar el pago a los proveedores, en el caso de Cartagena o Tarragona, y posponer la liquidación de las tasas, como Valencia, son otras iniciativas. Puertos del Estado no había articulado medidas *ex profeso* al cierre de esta edición. Sí ha recopilado todo el soporte normativo vigente para aplicar ayudas a la comunidad portuaria, que ha remitido a los 28 presidentes puertos.

charters urgentes con suministros médicos”. En este sentido, también MADCargo apuesta porque “los permisos deberían ser concedidos de manera urgente y gratuita para apoyar los esfuerzos logísticos”. En el plano internacional, IATA ha hecho un llamamiento a los gobiernos para que “hagan todo lo posible para garantizar operaciones de carga eficientes. Eso incluye eximir a la tripulación, que no interactúa con el público, de la cuarentena, otorgar derechos de tráfico temporales donde sea necesario o mantener la carga aérea excluida de las restricciones de viaje”, según ha señalado el director ejecutivo de IATA, Alexandre de Juniac.

## ► Crisis del coronavirus

# Bruselas insta a reducir los controles para agilizar el tránsito de camiones

La CE publica nuevas orientaciones para asegurar la circulación continua de mercancías en la UE a través de 'carriles verdes'

ALFREDO ESCOLAR. Bruselas

Bruselas ha puesto en marcha toda su maquinaria para agilizar el tránsito de camiones en el ámbito de la Unión Europea. La CE, en este sentido, pide a los Estados miembros que designen los pasos fronterizos internos pertenecientes a la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), como "carriles verdes" prioritarios para el transporte de mercancías por carretera. Esta nueva recomendación se incluye en sus Directrices sobre gestión de fronteras, para asegurar el mantenimiento de un transporte fluido durante la pandemia actual.

Entre las nuevas orientaciones prácticas, publicadas el 23 de marzo, destaca la especificación de que "los procedimientos y controles en el paso de la frontera deben simplificarse al máximo", sin que los conductores tengan que salir de sus vehículos, ni exigir la presentación de documentación específica más allá de la identificación personal, el permiso de conducción o, acaso, la carta del empleador. Además, se ha señalado, que ningún vehículo o conductor deberá ser discriminado sea cual sea su origen, destino, nacionalidad o país de matriculación del vehículo. Aunque los certificados de capacitación profesional están reconocidos internacionalmente, se llama a aceptar una carta firmada por el empleador para aquellos conductores de internacional que no lo posean.

**“Los controles en la frontera deben reducirse al máximo”**

La CE también anima a facilitar la libre circulación por estos carriles de vehículos privados que lleven como pasajeros trabajadores sanitarios, de transporte o cualquier otro ciudadano de la UE que sea repatriado. En definitiva, Bruselas recomienda a los Estados miembros que garanticen la libre circulación de todos los trabajadores que participan en el transporte internacional, sea cual sea el modo de transporte. Para ello se necesitan también mejores medidas de higiene y logística en aeropuertos, puertos, estaciones de ferrocarril y otros centros de transporte terrestre. Los "carriles verdes" están diseña-

dos específicamente para proteger a los trabajadores del sector del transporte, que están en la primera línea de esta crisis. Este conjunto de recomendaciones facilitará su misión, ya de por sí estresante, y hará que su trabajo sea más seguro y predecible", ha señalado la comisaria europea de Transportes, Adina Valean. Así mismo, la Comisión ha

recordado que "para que el mercado interior de la UE funcione y pueda responder con eficacia a la actual crisis de salud pública, es de vital importancia que el tránsito de mercancías por tierra, aire y vías navegables se mantenga de manera continuada y sin interrupciones". Pese a estas recomendaciones, los estrictos controles de varios países



Von der Leyen, presidenta de la CE.

Europeos para frenar la propagación del Covid-19 están provocando importantes congestiones de tráfico en algunos pasos fronterizos, como en el caso de Irún.

OEA		Transporte Internacional de Mercancías
Empresas de servicios a las Empresas		Operadores Económicos Autorizados
<ul style="list-style-type: none"> <li>Menor número de controles físicos y documentales</li> <li>Prioridad en los controles</li> <li>Reducción de la garantía del IVA</li> <li>Notificación previa de los controles físicos</li> <li>Despacho centralizado</li> <li>Elección del lugar de la inspección</li> </ul>		
<p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>		
	<p><b>GRUP CALSINA- CARRÉ S.L.</b> Camí del Roure, s/n Pont de Molins ( Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com <a href="http://www.calsina-carre.com">www.calsina-carre.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> OEA</li> <li><input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach</li> <li><input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL</li> <li><input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez</li> <li><input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> </ul>
	<p><b>AIRPHARM SA</b> Paseo de la Zona Franca, 46 - 2ª Planta, Edificio T 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com <a href="http://www.airpharmlogistics.com">www.airpharmlogistics.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input type="checkbox"/> Outsourcing</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>
	<p><b>BERNARDINO ABAD SL</b> Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es <a href="http://www.bernardinoabad.com">www.bernardinoabad.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>
	<p><b>ADYCO ADUANAS SL</b> Avda. de la Cañada 62 Recinto Segro park Coslada II, 28823 Coslada (Madrid) Tel. 910 991 371 / 910 052 042 / Fax: 910 052 214 E-mail: direccion@adycoaduanas.com <a href="http://www.adycoaduanas.com">www.adycoaduanas.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Agentes OEA</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte Marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte Aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte Terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Aduanas</li> </ul>
	<p><b>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA</b> Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es <a href="http://www.finismar.es">www.finismar.es</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Consignaciones</li> <li><input type="checkbox"/> Estiba</li> <li><input type="checkbox"/> Aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> </ul>
	<p><b>CASINTRAS GRUPO</b> Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com <a href="http://www.casintra.com">www.casintra.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros</li> <li><input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)</li> <li><input type="checkbox"/> Aduanas</li> </ul>
	<p><b>SALVAT LOGÍSTICA SA</b> Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com <a href="http://www.salvatlogistica.com">www.salvatlogistica.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros</li> </ul>
	<p><b>COMA Y RIBAS SL</b> Obradors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com <a href="http://www.comayribas.com">www.comayribas.com</a></p>	<p><b>NUESTROS SERVICIOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Transitarios internacionales</li> <li><input type="checkbox"/> Agentes de aduanas</li> <li><input type="checkbox"/> Operadores Logísticos</li> <li><input type="checkbox"/> Seguros</li> <li><input type="checkbox"/> Fletamentos</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte marítimo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte aéreo</li> <li><input type="checkbox"/> Transporte terrestre</li> <li><input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano</li> </ul>

## CARRETERA

# Las bolsas de carga disminuyen los kilómetros en vacío en internacional

Cargadores y transportistas destacan la eficiencia que aportan este tipo de plataformas, en una jornada *online* de Aeutransmer

► Las bolsas de carga permiten reducir los kilómetros en vacío en el transporte internacional. Empresas cargadoras, transportistas y operadores logísticos destacan la eficiencia que aporta la utilización de estas plataformas en el conjunto de la cadena logística, en el marco de una jornada *online* organizada por Aeutransmer.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

Las bolsas de carga permiten que se reduzcan los kilómetros en vacío que realizan los camiones en el transporte internacional. Esta es una de las principales conclusiones que pusieron sobre la mesa los ponentes que participaron en una jornada *online* organizada recientemente por Aeutransmer.

“Nosotros utilizamos las bolsas de carga para la exportación e importación”, apuntó Julio Bartolomé, gerente de Transportes de Taisa, el operador logístico de Mahou-San Miguel. La compañía mueve mercancía en exportación con destino a países como Alemania, Dinamarca, Reino Unido, Polonia, etc. “Sin las bolsas de carga, en transporte internacional sería muy complicado poder obtener una carga realmente eficiente”, matizó Bartolomé.

El directivo de Taisa reconoció que en el transporte internacional se hacían más kilómetros en vacío hasta que se ha generalizado el uso de bolsas de carga. Con estas plata-



Las bolsas de carga ponen en contacto digitalmente la oferta y la demanda de transporte.

formas tecnológicas, “el transporte internacional se hace de una manera más eficiente, porque consigues más variedad de cargas y además, mucho más cerca de los lugares donde se ha realizado la descarga”, señaló.

Por su parte, Natalia Echeverry, responsable de logística de Germans Barri, compañía de distribución de productos hortofrutícolas con sede en Barcelona, explicó que compran cada mañana producto fresco que en verano sale de Alemania, Polonia o Bélgica y que en invierno sale desde España. “Con las bolsas de carga nos ahorramos

mucho tiempo”, afirmó Echeverry, puesto que “podemos contactar con muchos transportistas a la vez, podemos filtrar por país, rango de kilómetros, destino, etc”.

Germans Barri, que mueve una media de 15 a 20 camiones diarios, transporta mercancía fresca, por lo que es importante que llegue en hora y con la utilización de estas plataformas “es todo mucho más fiable”. En relación con los precios, Echeverry apuntó que “todo depende de la ley de la oferta y la demanda, porque hay momentos del año en los que se paga poco por el transporte, pero del mismo modo hay

épocas del año en las que se paga bastante más”. Al mismo tiempo, la responsable de logística de Germans Barri también quiso destacar la importancia de la flexibilidad de la utilización de idiomas y la información. “Con el acceso directo al transportista que permite la bolsa de cargas, la información me viene muy rápido”, aseveró Echeverry. Germans Barri, que lleva más de 30 años en el mercado, ha creado también su propia agencia de transporte (Barri Translogistic), cuya principal herramienta es la bolsa de cargas. “Clientes y proveedores nos llaman cuando no encuentran camiones y nosotros se los facilitamos”, incidió Echeverry.

## “Estas plataformas tecnológicas permiten ahorrar tiempo”

A su vez, África Narbona, gerente para España y Portugal de Timocom, recordó que esta plataforma tecnológica surgió en 1997 y en pocos años ha pasado de ser una *startup* a convertirse en una gran empresa en la que ya trabajan más de medio millar de personas.

Entre las principales novedades que ofrece Timocom, Narbona explicó que las órdenes de carga se pueden hacer digitalmente. Además, también cuentan con una bolsa de almacenes, que cuenta con instalaciones de este tipo en toda Europa para soluciones puntuales, así como una plataforma tecnológica de *tender*, dirigida a aquellos transportes más regulares que no requieren de tanta inmediatez.

Por otro lado, Narbona se refirió a la solución de seguimiento a tiempo real que ofrece la bolsa de carga de Timocom. “Se puede utilizar el *tracking* para tener localizado en todo momento donde está la carga, lo que resulta muy útil para las empresas cargadoras”, matizó.

## CARRETERA

# La eficacia de la implantación de las 44 toneladas en España, en entredicho

**ALFONSO ALDAY. Madrid**

El debate sobre la implantación de las 44 toneladas en España vuelve a estar encima de la mesa. La eficacia del incremento del peso máximo de los camiones en 4 toneladas, por el que suspiran los cargadores, ha sido puesta en entredicho en un reciente estudio del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, que pone el foco en la necesidad de homologar los pesos y medidas en el ámbito de la Unión Europea.

La limitación de su aplicación solo al transporte nacional, el mayor desgaste de las infraestructuras y el

aumento de los costes para los transportistas, lo que “debilitará la situación económica” del sector, son los principales argumentos en contra recogidos en las conclusiones del estudio.

El trabajo, en este sentido, recuerda que la carga máxima para vehículos de cinco ejes es de 40 toneladas en Europa, salvo en operaciones de transporte combinado, si bien los países europeos contemplan diferentes limitaciones para su tráfico nacional. Es decir, no es posible atravesar fronteras con 44 toneladas, aunque en los propios países

esté permitido circular con este tipo de camiones. “En el momento actual de crisis sanitaria, se hace más necesaria que nunca una unificación legislativa para evitar barreras por cuestiones técnicas entre países, ya se trate de 44 toneladas, *duotrailer* o *megatrailer*”, destacan desde la Fundación Corell.

Para valorar el impacto de las 44 toneladas en España, el estudio realiza una estimación del número de vehículos pesados que podrían circular con este peso, suponiendo, como máximo, un 24,14 por ciento de las toneladas totales transportadas y un 16,5 por ciento de las toneladas-kilómetro realizadas actualmente. Además, según el mismo informe, se captaría un 2 por ciento de las toneladas-kilómetro del ferrocarril, que solo representa el 0,5 por ciento del total de operaciones que

se trasladarán desde la propia carretera.

En el capítulo de infraestructuras, el estudio hace hincapié en el desgaste de los firmes, desde un 35 a un 50 por ciento superior al de los vehículos de 40 toneladas, lo que encarecería los costes de mantenimiento, al tiempo que sería necesario un cambio en la geometría de las vías, diseño de túneles y aparcamientos. El informe también analiza los impactos económicos y sociales y estima un aumento de productividad de un 0,0025 euros/tonelada-kilómetro, si bien se estima un incremento de los costes por vehículo de alrededor de 0,035 euros/kilómetro, que “repercute negativamente en los transportistas”. En cuanto al factor medioambiental, el trabajo sí espera “un saldo positivo” con las 44 toneladas.

## POLÍTICA

# Transportes acabará con el retraso de la Estrategia Indicativa del ferrocarril

La nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria cumplirá el mandato de la ley sectorial de 2015

► El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pondrá fin al retraso de la elaboración de la Estrategia Indicativa de las infraestructuras del ferrocarril. La nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria se encargará de cumplir el mandato que establecía la ley sectorial del año 2015.

**CARLOS SÁNCHEZ.** Madrid

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene marcado en su hoja de ruta de 2020 poner fin al retraso en la elaboración de la Estrategia Indicativa de las infraestructuras ferroviarias. Se trata de una nueva herramienta que permitirá reforzar la planificación y hacerla más rigurosa. Así se lo han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes del sector.

Esta Estrategia Indicativa está contemplada en la ley sectorial de 2015, que transpone la Directiva europea y es una de las principales razones por las que Transportes ha decidido poner en marcha una novedosa Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, dependiente de la Secretaría General de Infraestructuras. Al frente de la misma se sitúa Casimiro Iglesias, recientemente nombrado.

La Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (LSF) contaba entre sus principales novedades con la previsión de que el antiguo Ministerio de Fomento, ahora de Transportes, elaborara una Estrategia Indicativa de desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras de la



Iglesias, dir. gral. Planificación Ferroviaria.

Red Ferroviaria de Interés General. Esta Estrategia Indicativa, según contempla el artículo 5.1 de la LSF, cubrirá un período temporal de al menos cinco años, será renovable y deberá contener un marco general de prioridades y financiero, que se

## La Estrategia conlleva una planificación más rigurosa

basará en los criterios generales de eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema. La citada ley establece que la estrategia se realizará desde “una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente

entre modos de transporte”. La normativa contempla que para la elaboración de la Estrategia Indicativa se tendrá que consultar a todas las partes interesadas. Esto supone que tendrán que ser escuchadas las distintas Administraciones, así como las empresas públicas y privadas de esta industria.

En el sector de empresas ferroviarias de mercancías ha sido bien recibido el nuevo impulso para sacar adelante esta nueva estrategia de planificación. “Llevamos cinco años de retraso con respecto a la fecha de publicación de la Ley del Sector Ferroviario que la contempla, pero bienvenido sea que por fin vayan a acometer su elaboración”, señala a este periódico un directivo del sector.

En la práctica, “la Estrategia Indicativa vendrá a decirnos cómo va a ser la red ferroviaria y cómo se va a explotar”, matizan fuentes del sector. “Es una responsabilidad del Ministerio que se ha ido posponiendo y que no solo interesa a las empresas ferroviarias, sino también al propio Adif, que me consta que está preocupado por el retraso que acumulamos en su elaboración”, recuerdan las mismas fuentes.

En este sentido, “las empresas ferroviarias necesitamos saber en qué locomotoras tenemos que invertir, porque esto dependerá de los sistemas de seguridad que finalmente se planifiquen”, apunta un directivo consultado. Valga como ejemplo que “instalar el sistema ERTMS nivel 2 cuesta 800.000 euros por máquina. Con la actual incertidumbre no puedes invertir tanto dinero”, concluye.

## SERVICIOS

## El SIL de Barcelona se retrasa de junio a septiembre por la crisis del Covid-19

TRANSPORTE XXI. Barcelona

El Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) de Barcelona se suma a la larga lista de ferias y otros eventos afectados por la pandemia del Covid-19.

La que será la 22 edición del SIL estaba prevista para el próximo mes de junio. Sin embargo, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, organizador del certamen, ha decidido aplazar su celebración y convocar la cita logística entre el 15 y el 17 de septiembre. Igualmente, la cuarta edición del eDelivery Barcelona Expo & Congress, feria de la última milla en el e-commerce que se celebra en paralelo al SIL, se pospone para los mismos días.

La decisión “obedece a una cuestión de responsabilidad. Somos conscientes de que el SIL es la mayor feria del sector logístico del Mediterráneo y del Sur de Europa y debemos asegurarnos de que nuestros clientes puedan reunirse en un entorno seguro y en las condiciones más favorables para que fluyan los negocios, los contactos y el intercambio de conocimiento”, ha señalado Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona y presidente del SIL, a través de un comunicado. Por su parte, Blanca Sorigué, directora general del SIL, ha hecho hincapié en que “la presente edición del SIL será más importante que nunca porque servirá para activar la economía española y, en particular, el sector de la logística y el transporte, después del periodo de dificultades al que nos está sometiendo la pandemia del Covid-19”.

La última edición del SIL y del eDelivery sumaron un total de 710 empresas participantes.

**#ESTE VIRUS LO PARAMOS UNIDOS**

DETENER EL CORONAVIRUS ES RESPONSABILIDAD DE TODOS Y TODAS. SI TE PROTEGES TÚ, PROTEGES A LOS DEMÁS.

[WWW.MSCBS.GOB.ES](http://WWW.MSCBS.GOB.ES)



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE SANIDAD



El transporte por carretera con origen o destino en Cataluña se estancó por la caída de los flujos domésticos en 2019

## Las terminales del puerto de Barcelona copan los primeros puestos en tráfico intermodal

BEST lidera los volúmenes ferroviarios tanto de instalaciones portuarias como de las terrestres, mientras que APM Terminals ocupa la tercera posición de las marítimas

► Las terminales ferroviarias en las dos concesiones de contenedores del puerto de Barcelona ocupan los primeros puestos en tráficos intermodales. BEST lidera tanto los flujos ferroportuarios como sumando también los tráficos de las terminales terrestres. APM Terminals es tercera en volumen ferroportuario, según un informe de la CNMC.

### EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona tiene sus dos terminales ferroviarias de contenedores en los primeros puestos en tráficos intermodales del sistema portuario español. La terminal del muelle Prat, que gestiona BEST, es líder con una actividad superior a los 100.000 UTIs, mientras que la instalación del muelle Sur, en la concesión de APM Terminals Barcelona, ocupa la tercera posición con más de 50.000 UTIs, detrás del puerto de Bilbao. Así se recoge en el último informe del sector ferroviario de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), correspondiente al ejercicio 2018.

Sumado terminales marítimas y terrestres, BEST se mantiene líder en tráficos intermodales, seguida por Madrid-Abrónigal (91.000 UTIs), el puerto de Bilbao y Terminal Marítima Zaragoza (TMZ), con un volumen superior a los 80.000 UTIs cada una.

El puerto de Barcelona ha multiplicado por cuatro los flujos ferroportuarios de contenedores en la última década, pasando de los 59.544 TEUs que movió por tren en 2009 a los 249.751 TEUs que registró el año pasado. Y ello se ha traducido en saltar de una cuota del 4,9 por ciento del tren en los contenedores que entran y salen del recinto portuario por vía terrestre al 13 por ciento durante este periodo. La instalación del muelle Prat canaliza actualmente alrededor de tres cuartas partes de los flujos ferroportuarios de la dársena. Las terminales de BEST y APM Terminals sumaban un total de 58 servicios ferroviarios semanalmente, de acuerdo con la información publicada en la web de Autoridad Portuaria antes de declararse el estado de alarma.

La actividad intermodal en España se realiza en 40 terminales, de las que 31 son terrestres y 9 portuarias.



La terminal de BEST cuenta con ancho ibérico e internacional.



Estas instalaciones sumaron unos tráficos de casi 1,13 millones de contenedores en 2018, de los que el 34,5 por ciento tuvieron como origen o destino terminales portuarias y el restante 65,5 por ciento pasaron por las terrestres, según el informe del organismo regulador.

### Multiplica por cuatro flujos ferroportuarios en una década

En cuanto a la situación de competitividad, “se observa cierta tendencia a la integración vertical de las terminales con navieras o a la concentración en grandes grupos logísticos”.

Grupo Cosco es el primero al controlar las terminales de los puertos de Valencia (muelle Príncipe Felipe) y Bilbao. Además, tiene participaciones en las terrestres de Jándiz y Zaragoza Plaza, así como, a través de Conterail, en el Puerto Seco de Madrid.

El segundo es el hongkonés Hutchison, al que pertenece BEST. Además, gestiona, a través de una concesión a riesgo y ventura, la terminal intermodal terrestre de Noáin, así como participa en otras instalaciones. Siguen, por este orden, Grupo APM, Adif, Renfe Mercancías, Grupo Suardiaz, Grupo Alonso y Deutsche Bahn. Estos grandes grupos suman más del 70 por ciento del total de UTIs manipuladas en el mercado español, teniendo Cosco una cuota del 18 por ciento y Hutchison superando el 14 por ciento.

### El principal corredor ferroviario: Barcelona-Zaragoza

El principal corredor ferroviario peninsular de transporte de mercancías es entre Barcelona y Zaragoza, que alcanzó 1,8 millones de toneladas netas movidas a través del mismo en 2018, lo que supone más del 10 por ciento del total. Esta conexión mantuvo así la primera posición como en el ejercicio precedente.

El informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) destaca “la preponderancia del trayecto del sentido Zaragoza-Barcelona, que por sí solo alcanza casi los 1,2 millones de toneladas netas transportadas”. En cuanto a las principales provincias de destino, “destaca especialmente Barcelona con un 14,4 por ciento en términos del total de toneladas netas transportadas con movimientos en vagón completo e intermodal” procedentes de Zaragoza y de otros orígenes. Teniendo en cuenta la actividad desarrollada por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), la cuota de la provincia de Barcelona subiría por encima del 16 por ciento, añade el informe.



## Carretera / 19

Plaza y Campalans entra en el mercado como “verdadera cooperativa para trabajo asociado”, según sus promotores

## Acuerdo BCL y Foro de Logística

BCL y Foro de Logística, han firmado un acuerdo que establece la colaboración entre ambas entidades en áreas de interés común como el desarrollo del talento logístico

# Guillén Marítimo, cuyo nicho es el grupaje a las islas, diversifica con la carga completa a Baleares

Gana presencia en el centro peninsular, lo que, a su vez, impulsa los flujos con Canarias

► Guillén Marítimo, cuyo nicho es el grupaje con las islas, ha diversificado entrando en la carga completa con Baleares, que ha pasado de ser prácticamente una actividad inexistente a tener un peso del 7,5 por ciento en su volumen de negocio en apenas dos años. Ha crecido también en el centro peninsular. Y ello, a su vez, ha impulsado los tráficos con Canarias.

### EVA MÁRMOL. Barcelona

Guillén Marítimo, empresa de transporte por carretera especializada en operaciones de grupaje entre la Península e islas, ha diversificado entrando en la carga completa con Baleares. Esta actividad ha pasado, en apenas dos años, de ser inexistente a tener un peso del 7,5 por ciento en el volumen de facturación de la empresa catalana, a cuyo frente está la segunda generación.

Guillén Marítimo, con sede en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, ha crecido también en el centro peninsular durante los últimos años a raíz de entrar en el mercado madrileño con la compra de una compañía. Y ello, a su vez, ha impulsado

los flujos con Canarias. No obstante, sus principales tráficos siguen siendo con Baleares, el origen de la actividad de la compañía.

Guillén Marítimo se caracteriza porque “no segmentamos el mercado, no nos contratan porque seamos una paquetera, hagamos *palets* o *express*. Nos contratan porque damos un servicio rápido con las islas”, señala Joan Guillén, consejero delegado, a TRANSPORTE XXI. Como los retornos suelen ser casi en vacío, “aprovechamos al máximo la capacidad de carga en los viajes de ida, colocando grandes y pequeños volúmenes”. Transporta todo tipo de mercancía, excepto *project cargo* y ADR.

Trabaja tanto para clientes directos, es decir, fabricantes o distribuidores,



Joan Guillén, consejero delegado de Guillén Marítimo.

### Seis empresas

**Guillén Marítimo** forma parte de una red de agencias, para cubrir el mercado nacional. Operan bajo la misma marca, Guillén, desde el año 2012.

**Además de Guillén Marítimo**, con sede central en la ZAL del puerto de Barcelona, integran el grupo Insular de Llevant (Valencia), Guillén Madrid, Guillén Bosch (Mallorca), Es Vedrà (Ibiza) y Guillén Menorca. La familia fundadora tiene una participación de entre el 50 por ciento y el 100 por cien, dependiendo de las sociedades.

**Cubre el mercado** canario, con sedes en Gran Canaria y Tenerife, a través de un corresponsal, la transitaria Logicargo.

**La compañía** fue fundada en el año 1986. Desde los inicios, se ha dedicado al transporte con las islas Baleares. Amplió operaciones a Canarias en 2008.

res, como para terceros (otras empresas de transporte y operadores logísticos). Aunque sus principales clientes ya son directos, “queremos potenciarlos más porque suponen una cartera más diversificada, mientras que los indirectos dan más volumen, pero también más dependencia”.

Tiene una flota propia de un centenar de camiones. “No utilizamos remolques porque las operaciones de embarque y desembarque son más lentas que con la tracción propia”. Incorporó la primera unidad de gas natural en 2019. Registra una actividad superior a las 800 expediciones diarias. Realiza entre 11 y 14 embarques diarios a Baleares, desde los puertos de Barcelona y, en menor medida, Valencia, y entre 2 y 4 semanales a Canarias, sobre todo desde los puertos de Huelva y Cádiz. Estos datos fueron facilitados antes del estado de alarma.

## POLÍTICA

# Administraciones “estudiarán” ampliar la moratoria ambiental a la distribución

### EVA MÁRMOL. Barcelona

La Autoridad Metropolitana de Barcelona (AMB) y el Ayuntamiento de la capital catalana “estudiarán” ampliar la moratoria a camiones y furgonetas para que puedan seguir circulando sin etiqueta ambiental por la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) a partir del 1 de enero de 2021. Este es el único balance de la reunión, antes de entrar en vigor el estado de alarma, que mantuvieron las asociaciones catalanas de transportistas con representantes de ambas administraciones, según fuentes del sector. Una reunión que había sido reclamada “urgentemente” por el propio sector ante las consecuencias de la restricción ambiental de no modificarse la ordenanza actual.

El transporte considera insuficiente la moratoria de un año en entrar en

vigor la ZBE para la distribución urbana, ya vigente para los turistas desde el pasado mes de enero. Piden un calendario real de implantación que pueda ser asumible, teniendo en cuenta que el 56 por ciento de los vehículos ligeros y el 59 por ciento de los pesados censados en Barcelona carecen del distintivo ambiental.

“Nos han propuesto (el Ayuntamiento) una etiqueta profesional para los vehículos que instalen filtros, lo que tampoco da tiempo y su precio será inasumible en algunos casos”, añaden estas fuentes. Además, es una propuesta “verbal” que no ha ido más allá. Con la norma actual, los camiones y furgonetas sin etiqueta ambiental no podrán circular en un área de 95 kilómetros cuadrados entre las 7 y las 20 horas, de lunes a viernes.



# Grupo Mestre

Consignación y Fletamento s.l.  
Logística integrada marítimo portuaria



**MILAHA**  Servicio Semanal directo desde Barcelona y Valencia a Grecia, Turquía, Egipto, Rusia, Georgia.

**PSCL**  Servicio regular y directo desde Castellón y Valencia para SFAX (Túnez), MISURATA (Libia) y EL KHOMS (Libia)

**NAVIERA BARCELONESA, S.A.**  Servicio a buques tramp.

**Fesco**  Servicio semanal a Mar Negro, Vladivostok y Vostochny.

**NCL**  Servicio Reefer en contenedores para Norte de África, Mediterráneo y Mar Negro.

**EFICIENCY NETWORK**  Servicio de transporte integral: marítimo, aéreo o terrestre desde cualquier origen o destino. Embarques de cargas consolidadas, contenedores completos, Break-Bulk, mercancías sobredimensionadas, animales vivos... Servicios propios de carga consolidada de exportación hacia Rep. Dominicana (Rio Haina/Caucedo).

Consignación y Fletamento: Edificio Mestre ■ Muelle Príncipe de España s/n ■ Puerto de Barcelona 08039 Barcelona  
Barcelona: Tel. 93 298 64 00 • Fax 93 298 64 01 ■ Valencia: Tel. 96 331 94 40 • Fax 96 331 94 46

## CARRETERA

# El transporte por carretera se estanca por la caída del flujo doméstico en 2019

El tráfico de mercancías bajó el 0,7% en la primera comunidad autónoma en esta actividad, hasta los 272,63 millones de tn

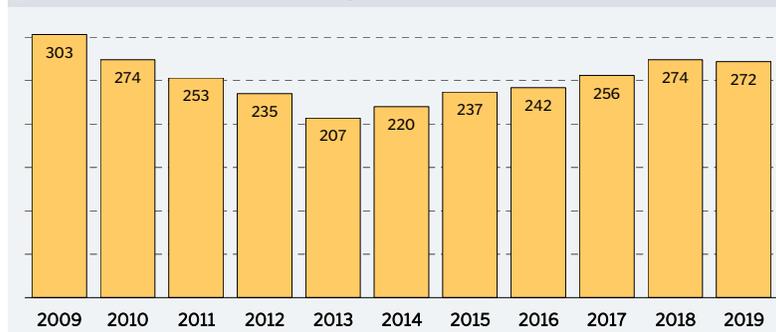
EVA MÁRMOL. Barcelona

El transporte de mercancías por carretera en Cataluña, primera comunidad autónoma en esta actividad, se estancó en 2019, rompiendo así cinco años de crecimientos. Los vehículos pesados transportaron un total de 272,63 millones de toneladas de mercancías con origen o destino en Cataluña el año pasado, el 0,7 por ciento menos que en 2018, de acuerdo con las estadísticas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Una actividad plana que contrasta con el crecimiento medio nacional del 4,6 por ciento. Según se desprende del análisis de los datos del Ministerio de Fomento, el estancamiento de los tráficos no se debió al bloqueo de las carreteras catalanas el pasado mes de octubre: el transporte de mercancías en el cuarto trimestre del año (las series son trimestrales) aumentó el 6,6 por ciento respecto al tercer trimestre y el 3 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2018. De hecho, fue el trimestre que registró un mejor comportamiento. Mientras que la actividad entre julio y septiembre de 2019 aumentó el 1,5 por ciento con respecto al mismo periodo de 2018. En el segundo trimestre llegó a bajar el 4,5 por ciento. Entre enero y marzo, la caída de tráficos fue del 2,9 por ciento en comparación con el primer trimestre de 2018.

El estancamiento de la actividad se debe al comportamiento del tráfico doméstico, el más numeroso, con una cuota superior al 67 por ciento sobre el total. Los flujos intrarregio-

## TONELADAS TRANSPORTADAS O/D CATALUÑA



En millones de toneladas. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Elaboración: TXXI.



El tráfico internacional es el que registró un mejor comportamiento.

nales sumaron 183,52 millones de toneladas y un descenso del 3,3 por ciento en relación al ejercicio precedente. Dentro de estos volúmenes, los intramunicipales acusaron un retroceso del 18,3 por ciento, hasta los 24,78 millones de toneladas, mientras que los intermunicipales bajaron solo el 0,4 por ciento (158,74 millones de toneladas).

En cambio, los tráficos interregionales crecieron el 2,6 por ciento, llegando a alcanzar los 69,11 millones de toneladas. Los flujos internacionales fueron los que registraron un mejor comportamiento, y con diferencia, al avanzar dos dígitos, el 13,7 por ciento más, sumando 20,01 millones de toneladas.

“Tenemos empresas que el año les

## Más vehículos

La actividad plana del sector no ha sido óbice para que entraran nuevas empresas en el mercado ni se incrementaran los vehículos. Cataluña contaba el pasado enero con un total de 19.860 empresas de transporte de mercancías por carretera, frente a las 18.789 compañías en el mismo mes de 2019 (+9,2 por ciento).

En cuanto a la evolución de las autorizaciones de servicio público, Cataluña tiene registrados 56.412 vehículos, el 8,9 por ciento más que un año antes. Han crecido más los vehículos ligeros (+11,8 por ciento), que los pesados (+7 por ciento).

El comportamiento del transporte en las carreteras catalanas no desentonó con los tráficos en el puerto de Barcelona en 2019, que también canalizó los mismos flujos (-0,3 por ciento) que en el ejercicio precedente.

ha ido bien y han trabajado más que en 2018, mientras que ha sido fatal para otros socios”, señala Eugeni Mañes, secretario general de Transcalit, la principal patronal de la provincia de Barcelona. Sin tener en la mano datos objetivos, “el de los vehículos cisterna parece ser que ha sido uno de los sectores más perjudicados”. En cambio, ha ido mejor a las empresas que “dan otros valores añadidos y no solo el transporte”.

“Siguen habiendo los mismos problemas estructurales, trabajando con los precios de hace 15 años, no hay renovación de profesionales y seguimos teniendo problemas con las empresas buzón”, señala Carlos Folchi, secretario general de AGTC. El estancamiento de la actividad en 2019 “sorprende en un momento como fue de expansión económica”. En cuanto al bloqueo de las carreteras catalanas en otoño, “afectaron directamente en el día a día de nuestros transportistas”. No obstante, “el gran capital humano que atesoramos, como siempre, nos permitió superar las circunstancias, no sin tener importantes pérdidas económicas”. Las consecuencias de la pandemia del coronavirus hace imposible prever la evolución de la actividad este ejercicio.

## OJO AVIZOR



Eva Mármol

Cada integrante de la cadena logística, desde la responsabilidad que tiene, está “dando el callo” ante la difícil situación

## Quién nos lo iba a decir

El Salón Internacional de la Logística y de la Manutención (SIL) de Barcelona es otro de los eventos de la inmensa lista que se aplazan por la pandemia del coronavirus. Primero de todo, pido disculpas por trivializar sobre las consecuencias del Covid-19 hace unas sema-

nas en esta misma sección. Han transcurrido apenas dos meses cuando algún experto nos decía que la gripe común causaba más contagios y fallecimientos que el nuevo virus.

Y hace apenas un mes, quién nos iba decir que no nos encontraríamos en junio saludándonos dándonos la mano o con besos en los pasillos del pabellón número 8 de las instalaciones de Fira de Barcelona de Plaça d'Espanya.

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona, organizador de la feria, no ha tenido más remedio que aplazar (que no suprimir) la cita logística. No se ha quedado, ni mucho menos, con los brazos cruzados ante la crisis sanitaria: el Consorci forma parte de un grupo de empresas públicas y privadas que ha empezado a producir bifurcadores impresos en 3D que permiten dar accesibilidad con un único respirador a más de

un paciente afectado por el coronavirus. Paralelamente, impulsa, junto con otras organizaciones, el desarrollo del primer respirador mecánico de campaña fabricado mediante impresión 3D industrializable.

Cada uno, desde la responsabilidad que tiene en la cadena logística, está “dando el callo”: estibadores, prácticos, remolcadores, transitarios, agentes de aduanas, mozos de almacén y un largo etcétera de colectivos. Y no, no me olvido de los transportistas. Mención aparte merecen los que se han convertido de villanos a héroes a ojos de la sociedad (que no nuestros) de un día para otro. Esperemos que el cambio de visión dure pospandemia. Nos veremos en el próximo SIL estrechando más manos que nunca y dando más besos que nunca en septiembre.



José Plaza (izquierda) y Xavier Campalans (derecha).

## CARRETERA

# Plaza y Campalans entra en el mercado como “verdadera cooperativa para el trabajo asociado”

La nueva sociedad está abierta a todo tipo de transporte de mercancías por carretera

EVA MÁRMOL. Barcelona

Transportes Bara y Gestoría Campalans han acordado constituir la cooperativa de transporte Plaza y Campalans Grup. Entra en el mercado “siendo una verdadera cooperativa de trabajo asociado”, aseguran sus promotores.

Hay falsas cooperativas cuyos socios tributan por módulos, “lo que es completamente ilegal ya que una cooperativa pertenece al régimen general”, señala José Plaza, socio fundador de Transportes Bara, a TRANSPORTE XXI. Ello supone “una competencia desleal para las verdaderas cooperativas”. “Nosotros somos una cooperativa legal que velamos por los intereses de los socios”, añade José Plaza, con años de experiencia en este tipo de sociedades del sector al fundar Transportes Bara.

Con la nueva sociedad, “queremos cubrir la carencia de cooperativas legales que se adecuen a las necesidades reales de los conductores”, asegura Xavier Campalans, fundador y director de Gestoría Campalans, despacho profesional especializado en el asesoramiento y gestión de empresas de transporte, a través de un comunicado. Ningún socio cooperativista “ni cobra ni paga IVA y se le retribuye mensualmente después de descontar los gastos de su cuenta de explotación”.

Plaza y Campalans Grup estaba empezando a incorporar los prime-

## 12 años de experiencia

**Transportes Bara** es una cooperativa de transporte fundada por José Plaza en 2012. Con sede en Terrassa (Barcelona), cuenta actualmente con alrededor de un centenar de socios, que realizan tanto grupaje como carga completa, distribución nacional e internacional y la ‘última milla’. La cooperativa tiene implantado un sistema de gestión de *compliance*, cumpliendo las certificaciones que así lo acreditan.

**Gestoría Campalans**, constituida y dirigida por Xavier Campalans hace más de 20 años, está especializada en servicios integrales al sector del transporte.

La primera asume la administración y gestión de socios de la nueva cooperativa, mientras que Gestoría Campalans se hace cargo de la gestión comercial, las funciones administrativas y gestión de permisos y licencias.

ros socios antes de la declaración del estado de alarma. La nueva cooperativa está abierta a “todo tipo de transporte por carretera”, señala José Plaza. Formar parte de este tipo de sociedades frente al trabajo de autónomo tiene ventajas como “garantías de cobrar el servicio, de carga de trabajo y precios más ventajosos de los proveedores a la hora de contratar seguros o un taller de reparación, que negociando individualmente” añade el empresario.

## POLÍTICA

### El Ayuntamiento de Barcelona flexibiliza operaciones de carga y descarga para facilitar el abastecimiento

El Ayuntamiento de Barcelona ha tomado medidas para facilitar el abastecimiento de los supermercados de la ciudad. La iniciativa va dirigida a los vehículos de distribución de productos alimenticios destinados a los supermercados, que hasta ahora hacían la carga y descarga en horario nocturno. Actualmente, pueden hacerlo también en horario diurno. Así lo ha acordado el Ayuntamiento tras contactar con la patronales y empresas del sector de la distribución. Ello supone que, a lo largo de todo el día, se permite las paradas especiales de estos vehículos en las proximidades de los establecimientos donde tienen que suministrar productos, en unas condiciones similares a la descarga nocturna habitual. Determinados supermercados disponen de la posibilidad de recibir las mercancías en horario nocturno. Eso sí, tienen que solicitar un permiso especial que permite, a partir de las 23 horas, las operaciones de descarga, siempre que los vehículos cumplan con la normativa de ruido.

## AÉREO

### El tráfico de mercancías en El Prat no notó todavía el impacto de la pandemia y creció el 9,3% en febrero

El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat no notó todavía el impacto provocado por la pandemia del coronavirus el pasado mes de febrero por lo que respecta al negocio del transporte de mercancías. La instalación catalana registró una actividad de 13.509 toneladas en febrero, lo que supuso un incremento del 9,3 por ciento en relación al mismo mes de 2019. Este crecimiento fue insuficiente para recuperar la segunda posición en la red de Aena, que mantuvo el aeropuerto de Zaragoza a pesar de registrar un descenso del 2,2 por ciento. El aeropuerto de Barcelona acumula un tráfico total de 27.278 toneladas de mercancías en los dos primeros meses del año, lo que supone un incremento del 7,7 por ciento en relación al mismo periodo de 2019. La actividad en El Prat podría reducirse hasta el 80 por ciento durante un mes antes de empezar a remontar, según pronostica la Cámara de Comercio de Barcelona. Aunque son vuelos de pasajeros, también afectarán a las mercancías que viajan en la bodega de estos aviones.

## CARRETERA

### Szendex refuerza su actividad para abastecer más de 600 centros hospitalarios del Sistema Catalán de Salud

Szendex The Smart Delivery, empresa de mensajería, transporte urgente y logística, ha reforzado su actividad como operador de transporte para los organismos del Sistema Catalán de Salud (CatSalut). La compañía catalana abastece alrededor de 600 centros hospitalarios. Para ello, cuenta con más de 75 rutas propias para dar cobertura a todo el territorio catalán. Szendex tiene una división sanitaria que está especializada en el servicio de transporte de muestras biológicas. Además, cuenta con divisiones de retail, *ecommerce* y distribución nocturna, al margen de las operaciones de mensajería. Dispone de seis plataformas en Cataluña. Cubre el territorio nacional a través de una red de 400 corresponsales. También hace operaciones internacionales.

**Medatlantic Managements sl.**  
 Customs & Global Logistic Operator Offshore Services  
 Aduanas & Operadores Logísticos Globales  
 Airfreight Services Specialist  
 Servicios semanales en contenedores y grupaje. Importación y Exportación con Europa, África, Cabo Verde y Extremo Oriente. Corresponsales en Europa y Extremo Oriente

C/ Ferreras, nº 24 1ª pt. - 35008 Las Palmas de Gran Canaria  
 Tel.: 928 461 224 / 928 461 097 - Fax: 928 488 314  
 Email: medatlantic@medatlantic.net  
[www.medatlantic.es](http://www.medatlantic.es)

**AMETRACI**  
 ASOCIACIÓN MEDITERRÁNEA DE TRANSPORTISTAS DE CONTENEDORES E INTERMODAL  
 Passeig cantunis 18 - 30 | 08038 Barcelona  
 T. 93 442 69 87 | M. 619 00 99 15  
 F. 93 329 27 66 | email: info@ametraci.org  
[www.ametraci.org](http://www.ametraci.org)

# La carretera critica la presión fiscal en plena crisis del Covid-19

El estudio sobre el impacto de la fiscalidad en el transporte no satisface a un sector que atraviesa una coyuntura complicada

► La actual situación de emergencia, provocada por la pandemia del coronavirus, pone de actualidad un estudio encargado por el entonces Ministerio de Fomento sobre la fiscalidad que soporta el transporte por carretera y su comparación con varios países de la Unión Europea. El sector sigue pensando que sufre una presión excesiva y que hay mucho por hacer.

**ALFREDO ESCOLAR. Madrid**

El sector del transporte de mercancías por carretera asume una serie de gastos que dominan su estructura de costes: la carga fiscal (impositiva y de costes sociales) y el precio del combustible, imprescindible para el funcionamiento de las empresas. Históricamente, se ha reclamado a las autoridades un esfuerzo para reducir su cuantía, ya que agrava el esfuerzo empresarial condicionado por factores como el ser un país periférico, la atomización empresarial o la competencia con las grandes flotas en una Europa con el cabotaje liberalizado, entre otros.

Para analizar la situación del sector, actualizar datos y estudiar la carga y el impacto de estos factores en las empresas, el entonces Ministerio de Fomento -ahora de Transportes- encargó a la empresa de ingeniería Teirlog, el estudio "La fiscalidad del Transporte por Carretera y su repercusión en la Productividad Empresarial y Nacional". Aunque llevado a cabo el pasado año, con la situación de emergencia provocada por la pandemia del Covid-19 cobra una mayor relevancia, al preverse una recuperación en condiciones económicas duras y sin desaparecer las posibilidades de un endurecimiento fiscal. Algunos representantes del sector del transporte por carretera analizaron en exclusiva para TRANSPORTE XXI, las condiciones económicas en las que se desarrolla la actividad.

Ramón Valdivia, director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic),

señaló que "en carga social, por conductor de vehículo pesado, creo que estamos a los niveles de los más altos de Europa, que es Francia. Y en la Seguridad Social yo creo que estamos pagando lo mismo que ellos". Además, Valdivia añade que "al sector se le ve como una vaca lechera para extraer, porque como no hay más remedio que usarlo, siempre funcionará".

### ESTRUCTURA IMPOSITIVA

El estudio publicado por el Ministerio de Transportes analiza, en su primera parte, la estructura impositiva que se aplica al transporte de mercancías (también al de pasajeros), que queda definida según el tipo de empresa: de persona física o de persona jurídica, diferenciando su situación en función de la flota. En una segunda parte, se analiza el impacto de la fiscalidad en la productividad de las empresas y en la productividad nacional.

## Los impuestos sobre hidrocarburos son de los más bajos

También se comparan decenas de parámetros, impuestos, tasas y cargas sociales con nueve países de la UE. Además, el informe analiza a un país miembro no adscrito a la moneda única, como Hungría, y a Turquía y Marruecos. Por otra parte, se analiza la fiscalidad que grava los combustibles en España y el res-

### Los datos

**La presión fiscal** del sector en España está entre la polaca y la búlgara, y por debajo de la rumana, la alemana o la portuguesa.

**El precio del gasóleo** en España sigue siendo de los más bajos del continente y se mantiene su bonificación profesional.

**En los últimos años** han ido desapareciendo los incentivos fiscales por inversión, lo que reduce las posibilidades de desarrollo del sector.

**La tributación social**, Seguridad Social, sobre el total abonado está por encima de la gran mayoría de los países analizados.

**La fiscalidad directa**, sobre el total, es superior a lo soportado por otros países europeos.



La carga fiscal del sector en relación a los ingresos, hoy

### FISCALIDAD TOTAL DEL TRANSPORTE DE MER

Autorizaciones	Nº de empresas	Fiscalidad
1*	28.050	385,9
2 a 5**	18.416	699,9
6 a 10**	4.992	580,4
11 a 20**	2.524	613,1
> 50***	1.604	855,3
<b>Totales</b>	<b>55.586</b>	<b>3.134,9</b>

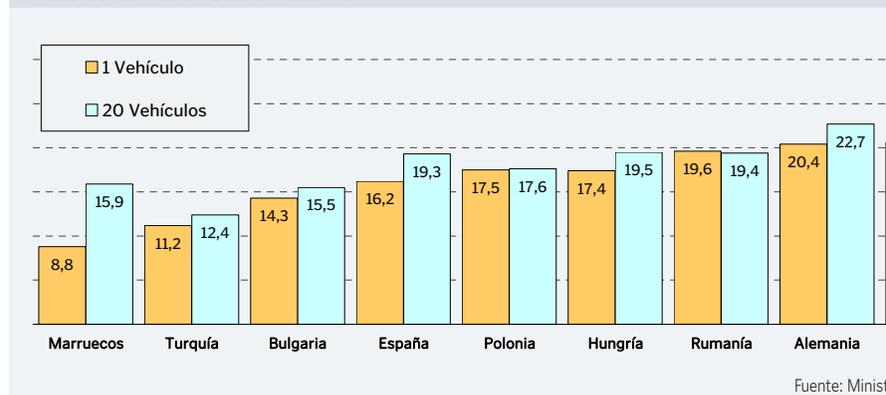
\*Persona física. \*\*Persona física/jurídica. \*\*\*Persona jurídica. D

to de la UE y, en ambos casos, se concluye que la presión fiscal en nuestro país es inferior a la de la mayoría de los países de nuestro entorno, situándose en la parte baja del listado comparativo, tanto en la imposición fiscal a los precios finales del carburante, como en los precios antes de impuestos.

Para Julio Villaescusa, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas de

España (Fenadismer), "en las cotizaciones por personal, creo que estamos dentro de la normalidad, en comparación con cualquier otro tipo de trabajo. Pero en el caso de los autónomos hay un problema que se llama conciliación". Villaescusa indicó a este periódico que siguen existiendo sectores de especial protección, "el sistema social tiene así establecido la fiscalidad de los trabajadores por cuenta ajena, la

### CARGA FISCAL SOBRE INGRESOS %



Fuente: Minis

### VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL

	España		Alemania		Francia		Reino Unido		Italia		Portugal		Polonia		República Checa	
	Euros/año	%	Euros/año	%												
Impuestos Sociedades	9.713	2,1%	11.617	2,1%	13.377	1,8%	7.382	1,0%	10.803	1,5%	12.238	2,1%	7.382	1,7%	7.382	1,1%
Seguridad Social	149.399	31,9%	86.149	15,6%	185.397	24,4%	61.360	8,0%	140.417	19,1%	105.824	18,5%	93.374	21,9%	151.177	26,3%
Impuesto Hidrocarburos	278.040	59,3%	395.136	71,6%	498.960	65,7%	546.420	71,1%	518.616	70,5%	407.971	71,2%	288.254	67,5%	356.916	63,3%
IAE	6.993	1,5%	0	0,0%	3.631	0,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
IVTM	2.966	0,6%	22.880	4,1%	6.080	0,8%	15.277	2,0%	14.143	1,9%	16.396	2,9%	11.376	2,7%	34.398	6,0%
Impuestos sobre seguros	6.484	1,4%	20.531	3,7%	19.451	2,6%	12.967	1,7%	22.963	3,1%	9.725	1,7%	0	0,0%	0	0,0%
Impuesto Bienes Inmuebles	15.080	3,2%	15.834	2,9%	32.799	4,3%	124.899	16,3%	28.652	3,9%	20.452	3,6%	26.390	6,2%	11.310	2,0%
<b>Total</b>	<b>468.675</b>	<b>100,0%</b>	<b>552.147</b>	<b>100,0%</b>	<b>759.694</b>	<b>100,1%</b>	<b>768.305</b>	<b>100,1%</b>	<b>735.594</b>	<b>100,0%</b>	<b>572.607</b>	<b>100,0%</b>	<b>426.777</b>	<b>100,0%</b>	<b>561.183</b>	<b>100,0%</b>
Ingresos	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-
Carga fiscal s/Ingresos(%)	19,3%	-	22,7%	-	31,3%	-	31,6%	-	30,3%	-	23,6%	-	17,6%	-	23,1%	-

Para emp

# REPERCUSIÓN EN LA PRODUCTIVIDAD EMPRESARIAL Y NACIONAL



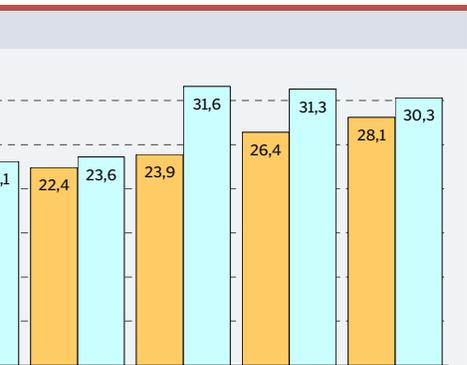
amente mayor que en el año 2007.

## AS POR CARRETERA

as	Fiscalidad Rígidos	Fiscalidad total pesados
	120.549.264	506.453.920
	218.664.761	918.658.660
	181.327.654	761.797.276
	191.548.606	804.737.740
	267.193.897	1.122.540.215
	<b>979.284.182</b>	<b>4.114.187.812</b>

ros. Fuente: Ministerio de Transportes. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

cobertura de los autónomos, etcétera. Pero los autónomos siguen siendo el patito feo, que aportan a la sociedad como los demás y soportan condiciones de trabajo especiales". Por su parte, Ovidio de la Roza, presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), recordó que "antes de que estallara la crisis del coronavirus, habíamos escrito al Gobierno de Pedro Sánchez por el anuncio de



Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Hungría		Bulgaria		Rumanía		Turquía		Marruecos	
ros/año	%	Euros/año	%	Euros/año	%	Euros/año	%	Euros/año	%
4.204	0,9%	3.885	1,0%	6.216	1,3%	8.547	2,8%	12.044	3,1%
36.705	18,3%	62.783	16,6%	101.155	21,5%	91.151	30,3%	93.774	24,3%
19.452	67,6%	277.368	73,5%	341.712	72,5%	182.895	60,9%	188.204	48,9%
0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	22.620	5,9%
13.930	2,9%	26.908	7,1%	8.127	1,7%	10.269	3,4%	20.313	5,3%
24.854	5,3%	2.161	0,6%	0	0,0%	5.403	1,8%	14.912	3,9%
23.751	5,0%	4.336	1,1%	14.138	3,0%	2.262	0,8%	33.329	8,7%
72.895	100,0%	377.441	100,0%	471.348	100,0%	300.528	100,0%	385.196	100,0%
28.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-	2.428.243	-
19,5%	-	15,5%	-	19,4%	-	12,4%	-	15,9%	-

20 vehículos, misma facturación y mismos datos básicos. Fuente:Ministerio de Transportes/Teirlog. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

posibles nuevos impuestos al transporte. No estamos dispuestos a asumir una subida de la fiscalidad, porque hoy ya es alta, porque aportamos 10.000 ó 12.000 millones de euros anuales, sólo en gasóleo y porque pagamos sobradamente la llamada fiscalidad externa".

### PRESIÓN FISCAL

Según el análisis del Ministerio de Transportes, que compara los distintos estudios realizados hasta ahora sobre la fiscalidad en el transporte por carretera, la carga fiscal del sector en relación a los ingresos, hoy es ligeramente mayor que en 2007, año de plena expansión económica; pero es menor que la carga fiscal de 2002, en todas las tipologías de empresa.

## El comercio exterior está en desventaja con respecto a la UE

Para el presidente de la patronal logística UNO, Francisco Aranda, queda mucho por mejorar en la fiscalidad del transporte; "los modelos que se han visto que funcionan son los que tienen una presión fiscal baja, como ocurre en algunas comunidades autónomas; con ello se fomenta la actividad económica". Según comentó Aranda a TRANSPORTE XXI, "nuestro sector aporta mucho empleo directo e indirecto, y las cotizaciones elevadas son un freno para el crecimiento del empleo". Por último, el estudio del Ministerio ha analizado el impacto de la fiscalidad en la competitividad de las empresas, tanto en España, como en relación a otros países de la Unión Europea. Se destaca que la tasa de crecimiento de nuestro país ha sido superior que en el resto de la antigua UE-15 desde, al menos, 2015. Sin embargo, también se señala que la balanza de cuenta corriente de la economía española, se encuentra por debajo del resto de la UE, excepto de Portugal.

Esto indica que el comercio exterior de bienes y servicios "es uno de los grandes interrogantes de la economía nacional" y que "se coloca en desventaja comparativa en términos de mercado".

### Ovidio de la Roza

Presidente de CETM



«No aceptaremos ninguna subida en fiscalidad porque ya pagamos suficiente»

### Ramón Valdivia

Director general de Astic



«El transporte por carretera es como una vaca de ordeño, y que siempre va a tener que funcionar»

### Francisco Aranda

Presidente de UNO



«Las cargas sociales son un contrasentido; son un impuesto al empleo, en un país con paro»

### Julio Villaescusa

Presidente de Fenadismer



«Lo malo de las cooperativas es cuando se provechan de un modelo fiscal que no es el propio»

## Preparándose para un época de ERTes

El sector de la logística y el transporte está sufriendo muy directamente los efectos de la pandemia, con paralizaciones de flotas o, en el mejor de los casos, con paralizaciones parciales de la actividad. Los empresarios quieren asegurarse la posibilidad de aplicar formas ágiles de regulaciones de empleo temporal, acogiéndose a una situación especial como la que estamos atravesando y sin que les afecte a sus cuentas. "Queremos seguridad jurídica ante los ERTes de fuerza mayor. A cambio, ofrecemos el compromiso de man-

tener el empleo. Si no hay seguridad, acabas por reajustar tus costes laborales, lo que significa reducir el empleo", señaló el presidente de UNO, Francisco Aranda. Por su parte, Ovidio de la Roza, presidente de la CETM, puntualizó que "los ERTes deben ser sólo por causa de fuerza mayor; pero en las empresas medianas que nosotros representamos, es muy difícil justificar económicamente un ERTE porque no toda la empresa debe verse implicada. El asunto es difícil, porque algunas empresas tienen la actividad diversificada en distin-

tas áreas de trabajo. Esto puede significar un ERTE para el 20 por ciento de la plantilla o, peor aún, quedarse con el 20 por ciento que funcione". "Todas la empresas pueden acogerse a ERTes en ciertas circunstancias", añadió Aranda, "pero nosotros pedimos que no nos generen más inseguridades, que permitan a nuestras empresas acogerse a ERTes bajo la circunstancia de Estado de Alarma. Eso significa que no tienes que acogerte a las cotizaciones sociales, si te ahorras eso puedes mantener más empleo", concluyó.



El aeropuerto de Barajas redujo un 27% sus tráficos de carga con China en el mes de febrero, después de crecer un 10% en enero

## El corredor ferroviario entre Madrid y China duplicó el tráfico de contenedores en 2019

La compañía YXE, que movió 2.850 TEUs el pasado año en esta ruta, reanudó tráficos desde Yiwu el 21 de marzo con un tren cargado con material sanitario donado a España

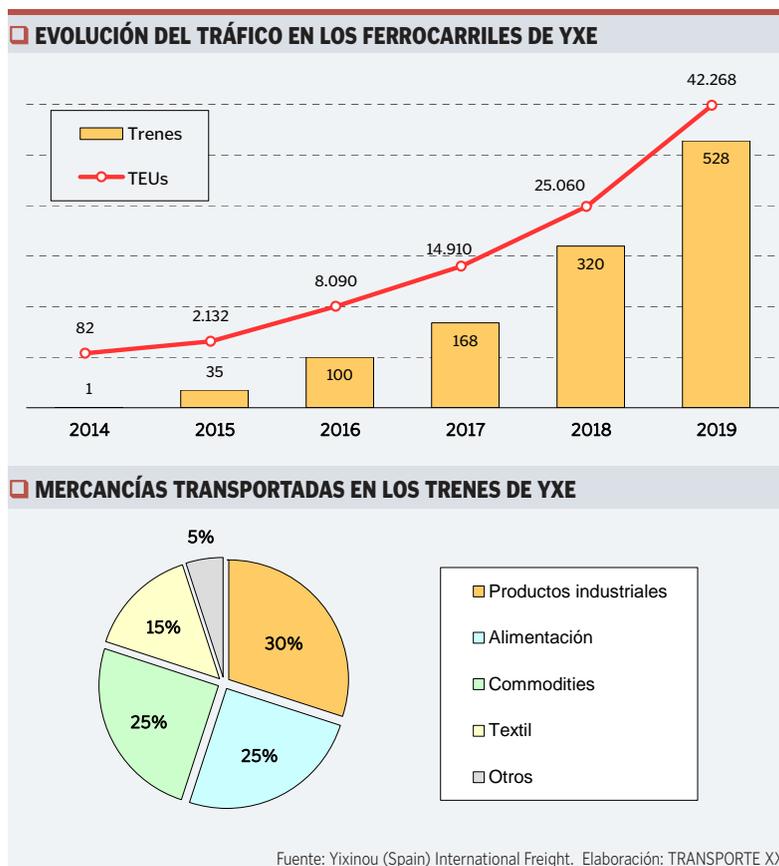
► El corredor ferroviario entre Madrid y China duplicó el tráfico de contenedores en 2019. La compañía YXE, que movió 2.850 TEUs el pasado año en esta ruta, reanudó los tráficos desde la ciudad china de Yiwu el 21 de marzo con un tren con material sanitario y de prevención que será donado a las autoridades españolas.

**CARLOS SÁNCHEZ. Madrid**

El corredor ferroviario que conecta la ciudad china de Yiwu y Madrid duplicó sus tráficos el pasado año tras alcanzar los 2.850 TEUs, según han confirmado a TRANSPORTE XXI fuentes de Yixinou Spain International Freight, filial española de la operadora china YXE Trade Services Group. Este volumen de contenedores representa un crecimiento del 151 por ciento respecto a los 1.172 de 2018.

La conexión, que ha permanecido inactiva durante los meses de invierno, se volvió a reanudar el pasado 21 de marzo con un tren directo entre Yiwu y Madrid cargado de material sanitario donado a las autoridades españolas.

“Como respuesta a las excepcionales circunstancias que vivimos, YXE proporcionará un servicio gratuito de transporte, despacho de aduanas y demás servicios para todo aquel material y suministros sanitarios y de prevención donados a las autoridades sanitarias españolas en su lucha contra la propagación del Covid-19”, señalan desde la filial española.



El operador chino mantiene operativas líneas ferroviarias de mercancías desde Yiwu con Afganistán y Asia Central, así como con Praga, Minks, Rusia y Lieja en Europa, además de la citada con Madrid. No obstante, los tráficos entre Yiwu y Madrid no suelen realizarse a través de tren directo, si no que los contenedores procedentes de la ciudad china se bajan en Alemania y se suben a trenes de Kombiverkehr y son trasladados hasta la terminal de Abroñigal, según confirman a este periódico fuentes del sector. En el trayecto contrario sucede exactamente igual.

### YXE operó en 2019 un total de 528 trenes intercontinentales

Por lo que se refiere a las mercancías transportadas, los productos de bazar o *commodities* han ido perdiendo cuota en estos trenes. En los comienzos representaban el 70 por ciento, pero actualmente suponen un 25 por ciento sobre el total. La partida más representativa son los productos industriales como componentes y piezas de automoción, ascensores, turbinas aéreas, etc, con un 30 por ciento. Por su parte, los productos de alimentación como vino, aceite de oliva, cerveza y leche en polvo, entre otros, representan otro 25 por ciento. A su vez, los productos textiles representan otro 15 por ciento de cuota.

Los tráficos de los trenes que conecta Yiwu y Europa se reducen en invierno por las condiciones climatológicas adversas, pero suelen retomarse después del año chino, aunque este año la crisis del coronavirus ha retrasado su regreso. El convoy con material sanitario empleará 19 días en realizar el recorrido de los más de 13.000 kilómetros y atravesará un total de ocho países.

En conjunto, las conexiones ferroviarias que opera YXE con Europa y Asia Central sumaron 42.268 TEUs el pasado año, lo que representó un crecimiento del 68,66 por ciento. Por su parte, el número de trenes que se movieron alcanzó los 528 frente a los 320 del ejercicio anterior, siempre según los datos facilitados por la filial en España del operador chino.

#### CARGADORES

### Cofares llevará a cabo dos entregas diarias durante la pandemia

Cofares ha ampliado su operativa de distribución a la red hospitalaria española hasta las dos entregas diarias, para poder cubrir las necesidades derivadas de la pandemia por el coronavirus. La compañía de distribución de productos farmacéuticos ha reforzado también las 1.500 rutas diarias de distribución que venía realizando normalmente, con otras 75 adicionales. De esta manera, Cofares pretende lograr el objetivo de optimizar el servicio, garantizar la total trazabilidad y que todas las farmacias reciban puntualmente sus pedidos, según ha avanzado la compañía.

#### POLÍTICA

### Madrid crea un centro logístico de emergencia para material sanitario

La Comunidad de Madrid ha creado un centro logístico para recibir y distribuir las entregas y donaciones de material relacionado con la crisis del coronavirus, procedentes de empresas y particulares. El material que se reciba se repartirá entre los agentes de los distintos cuerpos de seguridad y emergencias que están desplegados en la región, una vez que estén cubiertas las necesidades de los equipos sanitarios. El nuevo centro logístico se ubica en el Instituto para la Formación Integral en Seguridad y Emergencias (IFISE), situado en el km 13,6 de la carretera de Colmenar.

#### CARGADORES

### ThyssenKrupp estrena un nuevo almacén inteligente en Madrid

ThyssenKrupp ha inaugurado un centro logístico de 6.000 metros cuadrados en San Fernando de Henares (Madrid). Se trata del primer almacén inteligente de piezas de repuesto para el mantenimiento y reparación de ascensores en todo el mundo, según señalan desde la propia compañía. El nuevo centro logístico, que ha representado una inversión de 3,5 millones de euros, contará con un catálogo de cerca de 10.000 piezas y componentes y está previsto que atienda más de 1,4 millones de pedidos anuales, lo que permitirá reducir el tiempo de inactividad de los ascensores.

## Correos Express adjudica trabajo temporal

Correos Express ha adjudicado la contratación de servicios de trabajo temporal a la sociedad JT Hiring Empresa de Trabajo Temporal por un importe de 4,94 millones de euros

## Comafe abrirá nave logística en Getafe

Comafe, cooperativa madrileña de ferretería, tiene previsto poner en marcha este mismo año una nueva plataforma logística en el polígono Los Gavilanes en Getafe (Madrid)

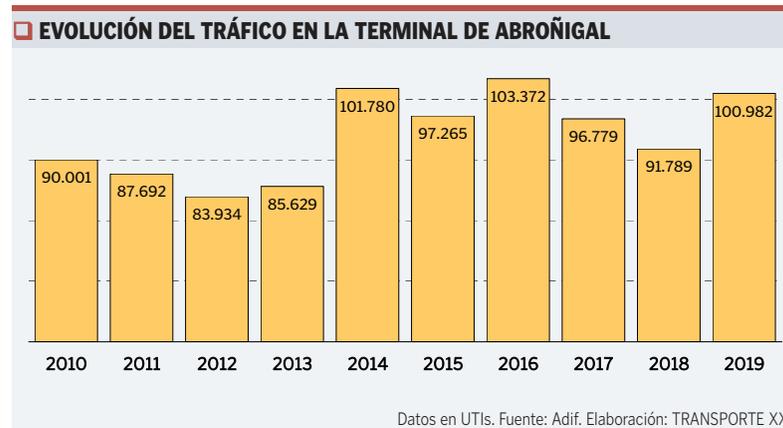
# La terminal de Madrid-Abroñigal cerró 2019 por encima de las 100.000 UTIs

UTE TILO, concesionaria de la instalación, registró una subida del 10% en los tráficos, su tercer mejor dato en la última década

► La terminal intermodal del Adif de Madrid-Abroñigal cerró el pasado ejercicio con un movimiento de 100.982 UTIs. UTE TILO, concesionaria de la instalación desde hace cinco años, registró de esta manera un incremento del 10 por ciento en volúmenes de contenedores y el tercer mejor dato de tráfico de la última década.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El centro logístico ferroviario del Adif de Madrid-Abroñigal registró un tráfico de 100.982 UTIs (unidad de transporte intermodal) el pasado año 2019, lo que supuso un incremento del 10,01 por ciento, según los datos oficiales facilitados por la pública a TRANSPORTE XXI. La terminal intermodal madrileña registró, de esta manera, uno de sus mejores datos de tráfico de la última década, tan solo superado por las 101.780 UTIs alcanzadas en 2014 y las 103.372 de 2016. Como ya adelantó este periódico en una pasada edición, Madrid-Abroñigal ya superaba las 100.000 UTIs de tráfico en el año móvil a finales de noviembre y este crecimiento se acabó consolidando en el último mes del año. La terminal consolida, pese a las distintas incidencias registradas a lo largo del año en forma de condiciones climatológicas adversas y distintas huelgas ferroviarias, tanto en nuestro país como en Francia,



un repunte significativo después de un ejercicio 2018 en el que registró el peor dato de tráfico desde 2013. La terminal fue muy penalizada, en este sentido, por la prolongada huelga de los ferrocarriles franceses en la primavera de hace dos años.

## La terminal ha visto reducida la media de tráficos desde enero

La terminal de Abroñigal registró un movimiento de 3.774 trenes el pasado ejercicio, lo que supuso un incremento significativo de los ratios de carga. En concreto, el ratio de carga superó los 50 TEUs de media por cada tren, lo que signifi-

ca el mejor resultado en este capítulo en toda la década y prácticamente duplicar el del año anterior. UTE TILO Madrid Abroñigal, la sociedad concesionaria que explota la terminal del Adif desde 2014 y que conforman Renfe Mercancías y Transervi, filial de Transfesa, proyectaba superar de nuevo las 100.000 UTIs al cierre del presente ejercicio. Sin embargo, los dos primeros meses del año comenzaron más flojos de lo habitual, con una media de 7.000 UTIs mensuales, frente a los 8.000 habituales, y la recuperación experimentada a principios de marzo se ha truncado por la pandemia que asola el país. UTE TILO acaba de incorporar una nueva unidad de *reach stackers* de Kalmar, con lo que dispone de cuatro unidades de este tipo, todas con menos de dos años de antigüedad.

## POLÍTICA

### El ayuntamiento suspende los horarios de carga y descarga durante la pandemia

C. SÁNCHEZ. Madrid

El Ayuntamiento de Madrid suspendió el pasado 17 de marzo los horarios de carga y descarga para la distribución urbana de mercancías de la zona de bajas emisiones, conocida como Madrid Central. El objetivo del ayuntamiento es el de garantizar que se puedan ampliar los suministros de los establecimientos de primera necesidad que permanecen abiertos en el centro de la capital en pleno estado de alarma por el Covid-19. El área central de Madrid tiene restringido el paso a vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada (MMA) sin distintivo ambiental de la DGT desde el 1 de enero de 2020. El resto de vehículos de este tipo pueden cargar y descargar en horario de 7 a 15 horas los de distintivo B, de 7 a 21 los de etiqueta C y de 7 a 23 los Eco. El año que viene estos horarios se restringirán aún más, pasando de las 7 a las 13 horas los de distintivo B, de 7 a 15 los del C y de 7 a 21 los Eco. Por su parte, los vehículos de distribución urbana de mercancías de más de 3,5 y hasta 18 toneladas tienen restricciones de acceso fuera de las horas establecidas para la carga y descarga, que va de las 7 a las 13 horas los que no tienen distintivo ambiental, de 7 a 15 horas los del B, de 7 a 17 los del C y de 7 a 21 los Eco. En 2021 también se restringirán con horario de 7 a 13 para los sin distintivo y los A, de 7 a 15 los del C y de 7 a 21 horas los vehículos Eco.

## SERVICIOS

### El centro de transportes de Coslada avanza la comercialización de parcelas

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El centro de transportes de Coslada (CTC Coslada) quema etapas para la comercialización de parcelas de la ampliación del recinto, que estaba inicialmente previsto que se completara a mediados de año. Como adelantó este periódico, la sociedad pública que gestiona las instalaciones sacó recientemente a concurso la primera de las parcelas de su ampliación, que cuenta con 8.296,28 metros cuadrados de superficie bruta y 5.845 metros cuadrados de superficie edificable, por un importe mínimo de 2,15 millones de

euros. El concurso se encuentra ya cerrado, si bien al cierre de esta edición no habían trascendido posibles ofertas presentadas, en pleno estado de alarma por el Covid-19. En cualquier caso, el pliego del concurso público establecía que en el caso de que la subasta resultase desierta, el centro de transportes podría recurrir a la enajenación directa de la citada parcela. En este contexto, otro de los propietarios de parcelas en la ampliación del centro de transportes tiene ya en marcha el proceso de promoción de sus terrenos en la misma. Se tra-



Imagen de una de las parcelas propiedad de Clement en la ampliación del CTC Coslada.

ta de la promotora madrileña Clement, que cuenta con dos parcelas en la ampliación. Una de ellas tiene 7.480 metros cuadrados de superficie bruta y 4.861 de superficie edifi-

cable. A su vez, la segunda parcela cuenta con 12.915 metros cuadrados de superficie bruta y de 10.332 metros cuadrados de superficie edificable, según datos del CTC.

## Madrida Air Cargo / Flash

### BARAJAS REDUJO SUS TRÁFICOS DE CARGA CON CHINA YA EN FEBRERO

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas comenzó a sentir en febrero el impacto del coronavirus en los tráficos de carga con China. La pista madrileña registró un movimiento con el gigante asiático de 1.123 toneladas en los dos primeros meses de 2020, lo que representó un descenso del 27,78 por ciento. Barajas había cerrado enero con un incremento del tráfico de mercancías con China del 10,67 por ciento respecto al mismo mes del año anterior, después de haber sumado 654,8 toneladas. Este repunte fue consecuencia del desvío de carga del marítimo para poder acortar los tiempos de tránsito y abastecer cadenas de producción en nuestro país en pleno apogeo de la pandemia en el país asiático. Sin embargo, el mes de febrero supuso una fuerte contracción de tráficos aéreos entre Madrid y China, con un movimiento total de 234,2 toneladas y una caída del 55,94 por ciento, según el análisis realizado por este periódico de los últimos datos oficiales hechos públicos por Aena. Los tráficos entre Madrid y China se revitalizaron el pasado año, al consolidarse hasta siete aerolíneas operando vuelos regulares en el citado corredor. La española Iberia tiene una ruta entre Madrid y Shanghái, mientras que hasta media docena de aerolíneas chinas también operan conexiones directas con Madrid. Air China con Beijing, China Eastern con Shanghái y Xian, China Southern con Guangzhou, Beijing Capital Airlines con Chengdu y Hangzhou, Hainan Airlines con Shenzhen y Cathay Pacific con Hong Kong. La aerolínea china que más carga mueve con Barajas es Cathay Pacific, que registró un tráfico de 750,16 toneladas en los dos primeros meses del año. Por detrás se situó Air China con



**Barajas cerró los meses previos a la pandemia con una subida del 12% en carga.** El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró un tráfico de 90.909 toneladas en los dos primeros meses del año, con un incremento del 12,5 por ciento, superior en tres puntos a la media del sistema aeroportuario español. Todo apunta a que la crisis provocada por el Covid-19 hará trizas en los próximos meses estos buenos resultados.

464,11 toneladas, seguida por China Eastern con 352,47 toneladas en enero y febrero. El tráfico entre el aeropuerto de Barajas y China registró un movimiento de 9.145 toneladas de carga el pasado año, con un crecimiento del 20,04 por ciento. El movimiento de carga aérea entre Madrid y el gigante asiático se ha multiplicado por 10 en el último lustro.

### AENA TRASLADA TODA LA OPERATIVA A LA T4 ANTE LA EMERGENCIA SANITARIA

Aena decidió el pasado 23 de marzo el traslado de toda la operativa de las terminales 1, 2 y 3 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas hasta la terminal T4, en el marco de la emergencia sanitaria provocada por el Covid-19. Inicialmente, la sociedad gestora de los aeropuertos españoles decidió el traslado de las operativas de las terminales 2 y 3 hasta la 1. Posteriormente, toda la operativa de esas tres terminales, más la de la 4S (satélite) pasó a concentrarse en la citada terminal 4. La decisión no afectaba al cierre de esta edición al centro de carga aérea de Barajas, que seguirá funcionando con nor-

malidad, si bien con unos volúmenes muy inferiores a los de meses anteriores. Por otro lado, el aeropuerto de Barajas ha procedido al cierre de varias rodadura para utilizarlas para el estacionamiento de aviones que en estas últimas semanas permanecen inactivos.

### IBERIA Y AIR EUROPA PRESENTAN ERTES POR LA CAÍDA DE LOS TRÁFICOS

Iberia y Air Europa, las dos principales aerolíneas del aeropuerto de Barajas en lo que a tráfico de carga se refiere, se han visto obligadas a presentar sendos expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE). En el caso de Iberia, la compañía presentó el expediente el pasado 19 de marzo por una duración prevista de tres meses, si bien la aerolínea "seguirá la evolución de los acontecimientos para dilucidar si fuese necesaria una ampliación posterior o una recuperación anticipada de la actividad", señaló en un comunicado. El ERTE de fuerza mayor tiene incidencia, entre otras, en las plantillas de las áreas de carga y de *handling* de la compañía, que podrían verse afectadas

hasta un máximo del 90 por ciento durante los citados tres meses. Por su parte, Air Europa, que suspendió en la tercera semana de marzo el 95 por ciento de sus operaciones, presentó un ERTE que afectaría al 90 por ciento de su plantilla. Iberia registró un tráfico de 23.207 toneladas en los dos primeros meses del año 2020, lo que supuso un crecimiento del 3 por ciento. Por su parte, Air Europa sumó 12.358 toneladas en los dos primeros meses del ejercicio, con un crecimiento del 21 por ciento. Ambas compañías suman más de un tercio de toda la carga en Barajas.



### DHL CRECIÓ OTRO 5% EN BARAJAS ENERO Y FEBRERO

DHL, a través de su compañía de transporte aéreo European Air Transport (EAT), movió 8.405 toneladas en el aeropuerto de Madrid-Barajas en los dos primeros meses de 2020, lo que representó un crecimiento del 5 por ciento, según dato oficiales de Aena. La integradora mantuvo así la tendencia positiva de los últimos ejercicios, impulsada por el auge del negocio del comercio electrónico.

## CARRETERA

### Hermes Logística y Trasmediterránea Cargo completan un proceso de fusión

C. SÁNCHEZ. Madrid

Hermes Logística y Trasmediterránea Cargo, filiales desde 2017 del grupo canario Naviera Armas, han completado un proceso de fusión por el que la primera ha absorbido a la segunda.

La fusión implica la transmisión en bloque del patrimonio de Trasmediterránea Cargo, con sede en Madrid, a Hermes Logística, con sede central en Barcelona. El proceso supone la disolución sin liquidación de la sociedad absorbida y su correspondiente extinción, según se detalla en el correspondiente anuncio publicado en el Boletín del Registro Mercantil (Borme). La fusión de ambas compañías supone consolidar una compañía con una facturación conjunta de 133,31 millones de euros en 2017, según datos del Libro Blanco de TRANSPORTE XXI.

## SERVICIOS

### Gazeley completa la construcción de una nave de 47.000 m<sup>2</sup> próxima a Madrid

TXXI. Madrid

Gazeley ha completado la construcción de una nave logística de 47.000 metros cuadrados en Guadalajara, cerca de Madrid. Las instalaciones se componen de dos sectores de 23.500 metros cuadrados, con una altura libre de 11,70 metros. La nave incluye una serie de características de sostenibilidad, como una envolvente de alto aislamiento térmico, cargadores de automóviles eléctricos, accesorios de iluminación LED y sensores, luz natural en las oficinas y parking para bicicletas.

## EL TÚNEL



Carlos Sánchez

Parfraseando el discurso de Winston Churchill: "Estamos en la fase preliminar de una de las mayores batallas de la historia"

## Moratoria fiscal

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera, en su sección de transporte de mercancías, ha elaborado el 'Documento de evaluación y de propuesta de medidas económicas' que ha sido enviado a la Comunidad de Madrid para que haga traslado del mismo al

Gobierno español. Entre otras medidas de impacto, el documento contempla la necesidad de que se establezca una moratoria fiscal para todas las empresas de transporte de mercancías. El documento solicita explícitamente que se incluya también a las empresas del sector que hayan facturado más de seis millones de euros en el ejercicio anterior, "pues son las que disponen y gestionan una mayor flota de vehículos, por lo que dan trabajo directo a un gran número de trabajadores y proveedores de transporte". El documento elaborado por las asociaciones integrantes del Comité Madrileño, es decir, CETM Madrid, Fenadismar Madrid, ATG, ATA, UNO y Atea Madrid, entre otras, demanda que se pongan en marcha líneas de liquidez urgentes, a través de una línea especial de préstamos sin interés. Además, el documento solicita que se modifique el Decreto

Ley 7/2020 sobre medidas urgentes para responder al impacto económico del Covid-19, para permitir que todas las modalidades y especialidades del sector del transporte público de mercancías por carretera puedan acogerse a la línea de ayudas 'ICO Covid-19', "por sus condiciones ventajosas". Los transportistas madrileños lamentan que entre los 32 sectores económicos contemplados para acogerse a esa línea de ayudas no está el transporte de mercancías, pero sí empresas de autobuses, taxis o VTC. En pleno epicentro de la pandemia hay que irse preparando para afrontar la viabilidad de los negocios tras el fin del confinamiento. Parfraseando el célebre discurso de Winston Churchill al inicio de la ofensiva de los nazis en Francia: "Estamos en la fase preliminar de una de las mayores batallas de la historia".

madrid@grupoxi.com

# España Centro

## La terminal de Badajoz, en 2021

La terminal ferroviaria de la plataforma logística de Badajoz estará operativa en 2021, tras una inversión de 15,2 millones

## XPL Cargo consolida la operativa en su nueva sede central

La plataforma de 8.000 m<sup>2</sup> está ubicada en Azuqueca de Henares (Guadalajara)

► XPL Cargo consolida la operativa con la puesta a pleno rendimiento de su nueva sede central. La nueva plataforma, que se encuentra ubicada en Azuqueca de Henares (Guadalajara), dispone de 8.000 metros cuadrados de parcela, en la que se asienta una nave de *cross-docking* de 1.200 metros cuadrados y una campa para el estacionamiento de su flota.

**CARLOS SÁNCHEZ. Guadalajara**

XPL Cargo ha consolidado toda su operativa en una nueva sede central ubicada en Azuqueca de Henares, en la provincia de Guadalajara. “Hemos concentrado toda nuestra operativa en estas nuevas instalaciones, ya que antes la teníamos más dispersa, con nuestra flota repartida entre distintos aparcamientos vigilados”, ha señalado a TRANSPORTE XXI el presidente de la compañía, Carlos Cancela. Las nuevas instalaciones centrales de XPL Cargo cuentan con una superficie de parcela de 8.000 metros cuadrados, sobre la que se asienta una nave destinada a *cross-docking* de 1.200 metros cuadrados y un edificio de oficinas. El resto de la superficie de las instalaciones está destinado a campa para el esta-

cionamiento de los vehículos que componen la flota de vehículos de XPL Cargo.

Precisamente, la consolidación de la actividad en su nueva base central coincide con la modificación de la denominación social de la compañía, que a principios de marzo ha dejado de llamarse Transgesa Cargo para convertirse en Express Partner Logistic, según reza en el Boletín Oficial del Registro Mercantil (Borme) del pasado 4 de marzo. El cambio de denominación social tiene que ver con que la compañía ya no tiene ningún vínculo con Transgesa, como adelantó este periódico en su día. Además, “en el mercado venimos desde hace meses funcionando como XPL Cargo, que es el acrónimo de la nueva denominación”, matiza Cancela.



Imagen de algunas de las unidades que componen la flota de XPL Cargo.

El presidente de XPL Cargo reconoce que la pandemia que asola a nuestro país les está afectando, puesto que “aunque una parte de nuestros clientes sigue trabajando a buen ritmo, otros lo hacen a medio gas y algunos de nuestros clientes principales se han visto obligados a

Europea aporte grandes dosis de ayuda para salir de esta complicada situación”, señala.

XPL Cargo tiene previsto recibir cuatro nuevas unidades de camiones propulsados por gas natural licuado (GNL) en las próximas semanas. La compañía tiene marcado en su plan de expansión el incremento de su flota actual, integrada por una treintena de cabezas tractoras, hasta alcanzar el centenar en el plazo de dos años. “Seguimos con nuestro plan, aunque vamos a ver el escenario que queda en los próximos meses para tomar más decisiones”, argumenta Cancela.

La compañía inició operaciones en 2017 y aunque también hace transporte internacional con Francia y Holanda, la base de su negocio es el transporte nacional, con especial incidencia en las conexiones de la zona centro peninsular con Andalucía, Cataluña, Levante y País Vasco.

### XPL Cargo apuesta por sumar a su flota camiones de GNL

cerrar sus tiendas”. En este contexto, Cancela aprovecha para reclamar que “cuando todo esto pase, en este país nos pongamos a remar todos en la misma dirección, porque es un toro muy grande el que nos va a tocar lidiar”. De hecho, “va a resultar necesario que la Unión

## POLÍTICA

## El Gobierno francés enfría las perspectivas de reapertura de Canfranc para las mercancías

**CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza**

El Gobierno francés sigue enrocado en su posición de aplazar cualquier apuesta por los tráficos ferroviarios de mercancías a través de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, según señalan fuentes próximas al Gobierno aragonés.

El Ejecutivo de Macron mantiene congelado el proyecto, en el que sí que se está implicando directamente el Gobierno de la región gala de Aquitania. El gobierno galo es partidario de que sea la Administración regional la que lleve adelante el proyecto, aunque con especial incidencia en el ámbito de los viajeros y no en el de las mercancías. El Gobierno francés es partidario de que los tráficos de mercancías puedan estar listos en el horizonte

del año 2050, pero no antes, lo que choca con los impulsores de la reapertura de la línea, tanto en España como en el país vecino.

Sin embargo, desde el Gobierno de Aragón se considera que la reapertura de la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau, de 305 kilómetros de longitud, solo tiene sentido si se apuesta por las mercancías desde un principio. “El ferrocarril de Canfranc si tiene sentido es para mover de 1,5 a 2 millones de toneladas anuales”, señaló el director gerente

**“El tren de Canfranc tiene sentido para mover dos millones de toneladas anuales”**

de Aragón Plataforma Logística (APL), Francisco de la Fuente, en su última comparencia ante las Cortes de Aragón.

Como adelantó este periódico, la línea ferroviaria de Canfranc aspira a captar un trasvase modal de entre 160 y 220 camiones diarios, según se contempla en el ‘Libro Blanco sobre palancas de optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza’, elaborado por un grupo de consultoras especializadas en el sector ferroviario, por encargo del Gobierno de Aragón y la región francesa de Aquitania. Este estudio es el que establece que la reapertura permitiría captar cerca de dos millones de toneladas de mercancías que circulan por la carretera.



La Autoridad Portuaria registra un alza del 5,5% en febrero, hasta 6,3 millones de toneladas, tras haber registrado en el primer mes de 2020 una caída del 4,3%

# Noatum levantará una nave para el tráfico de graneles en Sagunto

La estibadora busca optimizar el *stock* de sus operaciones en el Muelle Noroeste del puerto con un nuevo almacén de 10.000 m<sup>2</sup>

► Noatum afianzará su operativa de graneles sólidos en el puerto de Sagunto con una nueva nave de 10.000 metros cuadrados. Para el desarrollo de este proyecto, que permitirá optimizar el *stock* procedente de las descargas de este tráfico en el recinto portuario, la estibadora ha solicitado una parcela de 21.295 metros cuadrados.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Sagunto**

Noatum Terminal Sagunto proyecta habilitar un almacén regulador para el movimiento de graneles sólidos en el Muelle Noroeste del puerto de Sagunto, según ha confirmado TRANSPORTE XXI en fuentes del grupo.

El objetivo de la compañía estibadora es afianzar con esta nueva inversión en una instalación cubierta los tráfico que viene realizando en los últimos años en este muelle de la primera dársena del recinto portuario.

La petición de la compañía ha sido tramitada por la Autoridad Portuaria dentro del trámite de competencia de proyectos que marca la Ley de Puertos, por si existen solicitudes similares a la de Noatum.

Los mismos interlocutores explicaron a este periódico que "necesitamos una nave más para almacenar y depositar mercancía". Para el desarrollo de este nuevo almacén, que tendrá una superficie cubierta de alrededor de 10.000 metros cuadrados, la empresa estibadora ha solicitado una parcela de 21.295



El puerto de Sagunto gestionó cerca de 650.000 toneladas de graneles sólidos en 2019.

metros cuadrados en régimen de concesión administrativa. Con la instalación, la estibadora quiere optimizar la cadena de suministro de sus clientes, que podrán

## Noatum Terminal Sagunto pide una parcela de 21.295 m<sup>2</sup>

optimizar el *stock* procedente de las descargas de graneles en el recinto portuario.

Noatum Terminal Sagunto explota en la dársena un área de 235.517

metros cuadrados, de los que 20.830 metros son instalaciones cubiertas. La estibadora trabaja en la primera dársena del recinto portuario sobre una línea de atraque de 1.230 metros con 10 metros de calado en una terminal de uso polivalente. Dispone de 4 grúas móviles, 6 grúas eléctricas y 7 *reach stackers* como equipamiento principal.

Noatum es el primer operador portuario del recinto valenciano. Durante 2019 gestionó un total de 812 buques, según la información estadística de la Autoridad Portuaria de Valencia. Una cifra que supone el 58 por ciento del total de buques que operaron en la dársena, que ascendieron a 1.394 barcos.

## MARÍTIMO

### Høegh afianza su apuesta por Valencia y logra sumar récord en 'project cargo'

**A.MARTÍNEZ. Valencia**

La naviera Høegh Autoliners completó 22 escalas en Valencia Terminal Europa en 2019, manteniendo idéntica regularidad a la lograda en 2018. De este modo, reafirma su apuesta por el puerto español, al que está aportando una notable conectividad marítima. La noruega, bajo la representación de Dávila Agencias y Servicios Portuarios, realiza en el puerto de Valencia tres servicios regulares para el transporte de carga rodada, fundamentalmente cargamentos de automóviles nuevos y maquinaria, uniéndolo el puerto con los principales recintos de Caribe, Colombia, México y costa este de Estados Unidos, así como enclaves de Oriente Medio, Mar Rojo, Golfo Árabe, y otros destinos en India y Pakistán. Høegh Autoliners, que celebró en 2019 el décimo aniversario de la constitución de su filial en España, batió el pasado año un récord con un envío de *project cargo* en el puerto de Valencia para el grupo transitorio Sparber, encargado de la coordinación de un vehículo de transferencia ferroviaria de 30 metros de largo para el proyecto del tren de alta velocidad en Arabia Saudí. Fuentes de la naviera explicaron que "cada envío de *breakbulk* es único y las operaciones más complejas requieren una planificación meticulosa". Para gestionar el embarque, matizaron, "hubo que diseñar un plan de tránsito en rampa y un plan de amarre y relleno, documentos se usaron como guías durante la operación para asegurar que todo se realizara de acuerdo con la planificación detallada".

## EL CATALEJO



Antonio Martínez

La gran ambición de MSC, la que sustenta todo el proyecto, es abaratar más del 60 por ciento el coste unitario de cada contenedor

## El ingenio de MSC

El otro día me preguntaron por qué MSC había decidido invertir 1.000 millones de euros, ni más ni menos, en el puerto de Valencia y no en el italiano de Gioia Tauro. Y pienso que es lo mismo que se preguntó, desde su inmenso desconocimiento, Joan Ribó, alcalde de

Valencia, cuando en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria escuchó a Aurelio Martínez ofrecer las cifras del proyecto del gigante naviero. ¿Habría preferido Ribó que la dársena italiana se llevara la inversión? La segunda naviera del mundo está a las puertas de cazar a Maersk, si la danesa no decide una nueva adquisición o replantea su escenario de flota. En cinco años lo veremos. Aparte está el ambicioso plan de inversión en tierra de la suiza a través de su brazo de terminales TIL. Valencia va a tener un ingenio robotizado con diseño español, pero con ambición mundial. Su planteamiento obligará a grupos como Hutchison o Cosco a tomar medidas en el futuro de idéntico calado. MSC tiene como objetivo fidelizar los 3 millones de TEUs que ya maneja en el puerto y lograr atraer nuevos flujos con el tirón de los megabuques y los bríos de la

economía. Sus actuales volúmenes tenderán a duplicarse, hasta superar los 5 millones de TEUs situando a Valencia por encima de los dos dígitos en 10 años. La gran ambición de MSC, la que sustenta todo el proyecto, es lograr una gran reducción de costes. El objetivo es abaratar más del 60 por ciento el coste unitario de cada contenedor. Pero, ¿mantendrá servicios la suiza donde hoy trabaja? Es una incógnita para Cosco, el otro gran concesionario del puerto. La terminal de TIL nacerá como multicliente, abriendo nuevos escenarios para gestionar su alianza con Maersk y sus *joint ventures* con otras navieras, mientras que Gioia Tauro se configura como su espejo en el Mediterráneo. Quizás las afecciones vayan, sobre todo en el negocio volátil del tránsito, para otros puertos, que sí quedarán muy afectados.

## Transporte sanitario de Ortega

Transportes Generales Ortega realizó desde el aeropuerto de Zaragoza a Valencia el envío de 15 tm de equipos de protección individual de China frente al coronavirus

## Carga récord en el puerto de Castellón

La dársena valenciana logró en febrero su mejor registro con 1,75 millones de toneladas, un 12,5% más que en el mismo mes del ejercicio anterior

# CSP Iberian Rail Services duplicó sus flujos entre Valencia y Madrid en 2019

El operador, que movió 35.000 TEUs bajo tracción de Continental Rail y Renfe, reforzó sus servicios en este corredor ferroviario

► CSP Iberian Rail Services duplicó sus flujos intermodales entre Valencia y Madrid a lo largo del pasado año. El operador intermodal de Cosco, que arrancó su negocio en el segundo semestre de 2018, reforzó sus servicios en este corredor ferroviario, bajo tracción de Continental Rail y Renfe, gestionando un volumen de 35.000 TEUs.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia**

CSP Iberian Rail Services, operador intermodal de la asiática Cosco en España, gestionó un movimiento de 35.000 TEUs por ferrocarril en 2019. La compañía reforzó significativamente sus operaciones en el corredor Valencia-Madrid, tras haber iniciado su actividad en 2018, su primer año de funcionamiento en España como operador ferroviario. La compañía arrancó su negocio en el segundo semestre de 2018, aunque ya venía funcionando como una división interna del grupo. Trabaja sus trenes de contenedores bajo tracción de Continental Rail y Renfe, fundamentalmente en el corredor entre el puerto de Valencia y la terminal del puerto seco de Coslada, así como entre el puerto de Barcelona y la terminal de Plaza en Zaragoza, los dos principales corredores ferroviarios de transporte de contenedores en España.

De hecho, tiene espacios preferentes en los trenes de Renfe y ofrece dos salidas diarias entre el puerto de Valencia y Madrid. Los servicios en este corredor son diarios, con varios trenes por sentido depen-



Los servicios en el corredor Valencia-Madrid son diarios.

diendo de los flujos, y están abiertos a todas las navieras que operan en la terminal pública.

La compañía prevé captar una mayor cuota intermodal cuando su terminal del puerto de Valencia tenga en funcionamiento la modernización de su zona ferroviaria.

## El objetivo es montar trenes de 750 metros con tracción eléctrica

El objetivo de la estibadora del grupo CSP Spain es poder confeccionar trenes de contenedores de 750 metros de longitud con tracción eléctrica, así como convoyes de ancho internacional con destinos

Europeos. La terminal ferroviaria tendrá 3 de sus 5 vías equipadas con ancho mixto y conectadas con la red general. La obra contempla un cerramiento perimetral de la terminal ferroviaria, incluyendo los terrenos para su posible prolongación en un futuro de las vías hasta los 1.500 metros.

Entre los proyectos que maneja el operador ferroviario a medio plazo está consolidar trenes en el corredor entre el puerto de Valencia y Zaragoza, con el propósito de unir su terminal marítima con el centro intermodal de Plaza, "aunque el mercado va a estar plano durante 2020 y el tráfico intermodal en nuestra terminal portuaria está estancado en 100.000 TEUs anuales". La gran novedad en 2019 en la instalación fue el nuevo tren *reefer* procedente de Zaragoza de MSC.

## CARRETERA

## Grupo Perea instala 25 nuevas unidades de refrigeración en su flota de transporte

**IÑAKI EGUÍA. Valencia**

Grupo Perea, empresa de transporte frigorífico, ha instalado en sus vehículos 25 nuevas unidades de refrigeración de Carrier Transcold con el fin de avanzar en soluciones con menos emisiones ambientales. La empresa alicantina, que opera con una flota de más de 200 vehículos con certificación Euro 6, tiene sus instalaciones centrales en San Bartolomé (Orihuela), donde cuenta con una superficie de 23.000 metros cuadrados, de los cuales 1.200 son para oficinas y otros 1.000 están destinados a autoservicios, como limpieza, estación o taller.

## TRANSITARIOS

## Xtract Logistics sube un 50% las ventas en cuatro años, hasta los 5 millones de euros

**I. EGUÍA. Alicante**

Xtract Logistics mantiene su progresión con un crecimiento acumulado de sus ingresos próximo al 50 por ciento entre 2014 y 2018. Esta evolución ha posibilitado que la transitaria, con sede en Alicante, haya situado su cifra de negocio en cerca de 5 millones de euros en 2018. La compañía ofrece servicios de transporte internacional aéreo, marítimo y terrestre a través de una estructura con delegaciones propias en México, Italia y Dubai, esta última abierta el pasado año, junto con una red global de agentes que trabajan en exclusiva para Xtract Logistics.

## SERVICIOS

## El parque empresarial Parc Sagunt pone en venta otras nueve parcelas con una superficie total de 148.000 m2

Parc Sagunt ha iniciado el proceso para comercializar una superficie de 148.000 metros cuadrados, distribuida en nueve parcelas destinadas a uso industrial, terciario y logístico, y que salen a la venta por un precio mínimo total de 18,6 millones de euros. En esta nueva fase, la actividad logística solo dispone de una parcela, con una extensión de 23.739 metros cuadrados. El importe mínimo de esta superficie, que es la más cercana al puerto de Sagunto, es de 2,1 millones de euros. La parcela más grande de esta nueva fase de comercialización dispone de 55.780 metros cuadrados y está destinada para actividades terciaria o industrial. Se comercializará por un mínimo de ocho millones de euros. El resto de parcelas cuentan con superficies de entre 3.630 y 15.860 metros cuadrados. Entre las últimas operaciones comercializadas por Parc Sagunt está la de la empresa valenciana Dacs, dedicada a la molienda de maíz y arroz, que adquirió 57.000 metros cuadrados en los que prevé invertir 36 millones de euros.

**DEPOT REAL BENLOCH S.A.**

**OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL**  
SUPPLY CHAIN INTEGRATION

Mercado de Garantía  
Puerto de Valencia

SIS  
Puerto de Valencia

FQ  
Fundación Valenciana de la Calidad  
VALenciA

Valenciaport  
Autoridad Portuaria de Valencia

Operador Económico Autorizado

FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)  
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS  
CERTIFICADO Nº MG160001

DEPOT REAL BENLOCH, S.A. | Avenida Alacant, 10 - 46460 - Silla - Valencia | T 963 670 888 | [realbenloch.com](http://realbenloch.com)

La dársena guipuzcoana movió en enero 240.926 toneladas, lo que supone un crecimiento del 4,7% con respecto al mismo mes del ejercicio anterior

## Arin Express aterriza en Rumania y continúa su 'hoja de ruta' de expansión internacional

La apertura de la nueva sede en el sureste europeo mejora la cobertura en transporte urgente que la compañía guipuzcoana ofrece a sus clientes entre Turquía y Marruecos

► Arin Express, que centra su actividad en el transporte urgente de bienes de equipo de automoción y aeronáuticos, sigue su expansión internacional, ahora en Rumania. Una apuesta que está dando sus frutos. El operador guipuzcoano disparó sus ventas en 2018 hasta los 9,6 millones, lo que supone duplicar los ingresos de 2017.

**ALFONSO ALDAY. San Sebastián**

La nueva sede del operador guipuzcoano está localizada en Pitesti, a 120 kilómetros de la capital Bucarest, un importante centro industrial y comercial que, entre otras instalaciones, alberga la planta de fabricación de automóviles Dacia, del Grupo Renault.

La oficina, dotada de su propia estructura operativa, "servirá para apuntalar y mejorar la cobertura en transporte urgente que la compañía ya presta a sus clientes entre Turquía y Marruecos", según destacaron desde Arin Express. "Vamos a poder ofrecer más vehículos y también más rutas", explicaron los mismos interlocutores.

El desembarco en Rumania forma parte de los planes de crecimiento del operador, que apuesta por la diversificación de su negocio, muy focalizado en el express, casi el 85 por ciento de su volumen de facturación, potenciando los servicios de



La nueva sede del operador guipuzcoano está localizada en Pitesti.

ARIN EXPRESS SL	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	9,56	5,21	+83%	3,46	2,43	1,93
Ebitda	0,33	0,28	+19%	0,27	0,09	0,08
Resultado del ejercicio	0,22	0,21	+8%	0,06	0,06	0,05
Total activo	3,82	3,31	+15%	2,39	1,91	1,96
Patrimonio neto	0,87	0,65	+34%	0,44	0,39	-0,02

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

carga completa y grupaje. "Precisamente, uno de los motivos de la apertura de la sede de Pitesti es buscar socios y alianzas para poder desarrollar otros servicios de este tipo con empresas similares y que nos podamos complementar en líneas de grupaje y express", expli-

caron a TRANSPORTE XXI las mismas fuentes.

La oficina rumana se suma a la que abrió la firma a finales de 2018 en Estambul, motivada por la "fuerte demanda de nuestros clientes en Europa, y sobre todo, Marruecos, muchos de ellos con plantas de

fabricación también en Turquía", apuntaron los mismos medios.

La expansión internacional de la compañía, que también está presente en Tánger -además de en San Sebastián (Guipúzcoa), sede central, Barcelona y Algeciras, en clave doméstica-, ha permitido "acceder a clientes de automoción y cerrar *tenders* a los que antes no teníamos capacidad para entrar, ni económicamente ni operativamente", subrayaron. Gracias a ello, la compañía ha disparado sus ventas. En 2018,

### Arin Express duplicó su cifra de negocio en el año 2018

último ejercicio con datos disponibles, Arin Express alcanzó una cifra de negocio de 9,6 millones de euros, lo que supone prácticamente duplicar la facturación de un año antes y multiplicar casi por cinco los ingresos de 2014.

El operador, además, dispone de una nave de 1.500 metros cuadrados en Mercalgeciras, cerca del puerto, que utiliza como *hub* intercambiador de mercancías con el mercado marroquí. Actualmente, mantiene un flujo diario de 50 vehículos entrando y saliendo de Marruecos a través del Estrecho.

## FERROCARRIL

### La gestión del 'puerto seco' de Bilbao en Arasur, licitada por 148.050 euros

**A.ALDAY. Vitoria**

El 'puerto seco' de Bilbao en la plataforma logística Arasur (Álava), sigue quemando etapas para su puesta de largo.

La Autoridad Portuaria ha sacado a licitación la gestión y explotación del apartadero ferroviario con un presupuesto mínimo de 148.050 euros (IVA no incluido), según se recoge en el pliego de condiciones. El contrato tendrá una duración inicial de 15 años, contados a partir de su formalización, que podrá ser prorrogado hasta cinco años adicionales, de mutuo acuerdo entre

ambas partes. La entidad portuaria tenía previsto adjudicar la gestión de este nodo intermodal en otoño, aunque con la declaración del estado de alarma por la expansión del coronavirus se alargará la resolución del concurso.

La instalación, con una superficie de 63.440 metros cuadrados, cuenta con dos vías para la recepción y expedición de trenes y otras dos para la carga y descarga. Las cuatro vías tienen 450 metros de longitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a ancho internacional. La Autoridad Portuaria considera



Vista aérea del 'puerto seco' de Bilbao en la plataforma logística Arasur (Álava).

como "indispensable" la disponibilidad de una *reach stacker* para realizar las labores y actividades previstas, como los servicios de carga y descarga de UTIs. El licitante, ade-

más, deberá acreditar estar prestando o haber realizado en los últimos 5 años la gestión y explotación de al menos una terminal logístico-ferroviaria de transporte de mercancías.

## Nueva grúa para la terminal Bilbao-Puerto

Adif adjudica a Up Lifting Vertical la adquisición de una reach stacker para la terminal de mercancías del puerto de Bilbao, por valor de cerca de 495.000 euros (IVA incluido)

## Cae el tráfico de contenedores en Bilbao

El puerto de Bilbao arrancó el primer mes del año con un movimiento de 49.187 TEUs, casi 6.500 menos que en enero del año anterior, lo que supone una caída del 11,8%



Zeuko entregó recientemente a Cosco tres prolongadores para grúas STS, que utiliza en sus instalaciones del puerto de Bilbao.

# La ingeniería vasca Zeuko coloca su punto de mira en el mercado chileno

Firma un acuerdo de colaboración con la empresa de consultoría Gertuko para facilitar su desembarco en sectores estratégicos

► La ingeniería vasca Zeuko pone su punto de mira en el mercado chileno. La empresa, especializada en grúas industriales y portuarias, firma un acuerdo de colaboración con la empresa de consultoría Gertuko, que se dedica a tender puentes entre el País Vasco y Latinoamérica, con el objetivo de facilitar su desembarco en sectores estratégicos.

**ALFONSO ALDAY. Bilbao**

La ingeniería vasca Zeuko, especializada en grúas industriales y portuarias, ha puesto su punto de mira en Chile. La apuesta por entrar en este mercado se ha concretado con la firma de un acuerdo con la empresa de consultoría Gertuko, que se dedica a tender puentes entre el País Vasco y Latinoamérica.

La colaboración permitirá a Zeuko enfocar su estrategia con el objetivo de responder a las necesidades de los sectores más afines a su actividad, como el minero, portuario y astilleros, donde la ingeniería puede aportar su experiencia, según destacó la empresa vasca a través de una nota.

La idea es empezar a trabajar de forma conjunta para plasmar los primeros proyectos a medio plazo. A partir de un primer análisis y un

estudio de mercado, la hoja de ruta trazada contempla un desembarco en sucesivas fases, contando con el acompañamiento local de Gertuko, que cuenta con oficinas en Chile y en el País Vasco.

### Se ha planificado una estrategia de entrada en sucesivas fases

La previsión que maneja Zeuko es que los servicios ofrecidos tengan una "buena acogida", especialmente en los campos de la inspección y ampliación de la vida útil de grúas, la sensorización de grúas para realizar mantenimiento predictivo, la renovación de grúas y el suministro de maquinaria singular y especifi-

ca. "Gracias a nuestra especialización, podemos trabajar con todo tipo de compañías; con fabricantes de productos estándar para crear productos a medida, pero también realizar inspecciones técnicas, proyectos de prolongación de la vida útil de las grúas y maquinaria especial... hay un campo de trabajo muy amplio", apunta Ismael Bienvenido, managing director de Zeuko.

#### OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

La ingeniería, en este sentido, destaca que las oportunidades se plantean en la amplia actividad industrial que hay en Chile y en el sector de la minería. "Un sector muy grande y con importantes necesidades de productos y servicios, en el que el movimiento de cargas es la segunda actividad después de la extracción", añade el mismo comunicado.

Además del mercado chileno, el interés de Zeuko también abarca otros países latinoamericanos, con proyectos en curso en Ecuador y Colombia, donde ha llegado de la mano de clientes y se plantea ampliar su actividad a corto plazo.

## MARÍTIMO

### El coronavirus aparca el concurso público en la zona industrial del puerto de Bilbao

**A. ALDAY. Bilbao**

La adjudicación de la última parcela de la zona industrial del puerto de Bilbao en Punta Sollana, con una superficie de 46.700 metros cuadrados, tendrá que esperar. La crisis del coronavirus ha provocado la suspensión -mientras dure el estado de alarma- del plazo de presentación de ofertas al concurso público lanzado por la Autoridad Portuaria, que estaba previsto finalizase el 20 de abril. Se trata de una zona destinada al almacenamiento y distribución de granel líquidos, principalmente gasóleos, gasolinas, biocombustibles y bio-líquidos en general, así como actividades complementarias de las anteriores.

Como ya adelantó este periódico, la entidad decidió abrir un concurso público y archivar el expediente de GM Fuel Service, que solicitó este espacio para su desembarco en el puerto, ya que durante el trámite de competencia de proyectos se presentaron tres grupos más interesados en la misma parcela.

## AÉREO

### El aeropuerto de Vitoria aumenta su tráfico de carga aérea un 1,9% hasta febrero

**TXXI. Vitoria**

El aeropuerto de Vitoria, cuarto de la red de Aena en movimiento de mercancías, mantiene la senda del crecimiento. El tráfico de carga aérea registró un avance del 1,7 por ciento en febrero, hasta alcanzar casi 5.000 toneladas. En el acumulado anual, el aumento es del 1,9 por ciento. Las instalaciones de Vitoria reciben mercancías a diario en vuelos regulares desde varios aeropuertos europeos, como es el caso de Madrid, Lisboa, Leipzig, Sevilla, Bérghamo o East Midlands, entre otros

TRANSPORTE TERRESTRE  
GROUND TRANSPORTATION  
TRANSITARIOS  
FORWARDER  
AGENTES MARÍTIMOS  
SHIP AGENTS  
ALMACENES  
WAREHOUSING  
TERMINALES PORTUARIAS Y FERROVIARIAS  
PORT/ RAIL TERMINALS

## Software para la logística y el transporte de mercancías

**TRANSKAL**

TEL +34 902 363 497 • info@adur.com • [www.adur.com](http://www.adur.com)

**ADUR** software productions

## Casentra, nuevo socio de MetalIndustry4

La cooperativa de transporte de mercancías por carretera ha entrado como nuevo socio del clúster asturiano de fabricación avanzada de la industria del metal



Vista de la nueva plataforma logística de la Cooperativa Avilesina de Transportes.

## La Cooperativa Avilesina estrena nueva base logística en Asturias

La plataforma dispone de una superficie de 51.000 m<sup>2</sup> y cuenta con 8.000 m<sup>2</sup> de naves para el almacenamiento de graneles

IÑAKI EGUIA. Avilés

Cooperativa Avilesina de Transportes ha puesto en marcha sus nuevas instalaciones en Asturias. El complejo, situado en Silvota (Trasona), dispone de una superficie de 51.000 metros cuadrados, una extensión que casi cuadruplica los 13.800 metros cuadrados con los que opera en La Maruca (Avilés).

La cooperativa asturiana, fundada en 1962, dispondrá de 8.000 metros cuadrados de naves, que le permitirán diversificar su actividad con el almacenamiento de graneles. La plataforma también cuenta con 500 metros cuadrados de oficinas, así como una estación de servicio de combustibles, gestionada conjuntamente con el Grupo Valcarce, que

COOPERATIVA AVILESINA DE TRANSPORTES SCL					
	2017	2016	%17/16	2015	2014
Cifra de negocio	21,64	14,14	+53%	21,05	16,32
Ebitda	0,16	0,09	+84%	0,40	0,12
Resultado del ejercicio	0,12	0,04	+232%	0,35	0,14
Total activo	11,40	8,59	+33%	9,67	7,68
Patrimonio neto	3,67	3,23	+13%	2,99	2,54

Nota: No están disponibles datos posteriores a 2017. Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

permite repostar a seis vehículos a la vez. Además, ofrece dos puntos de recarga eléctrica.

La nueva sede, localizada en las inmediaciones de la planta asturiana de Fertiberia, ha supuesto una inversión de más de dos millones de

euros. La operación de traslado convivirá durante los próximos meses con el complejo de La Maruca, hasta cerrar su proceso de venta, según destacan los responsables del operador asturiano. Junto con el mayor espacio para el estacionamiento de

los vehículos de los socios de la cooperativa, otras ventajas son su rápido acceso con la autovía del Cantábrico A-8 y que evita cruzar Avilés en la ruta hacia Gijón, añadieron.

## La base absorbe una inversión de más de 2 millones de euros

Cooperativa Avilesina de Transportes, que tiene 140 asociados, opera con una flota de 150 camiones, destinada al movimiento de graneles sólidos, materiales de obra pública, mercancía peligrosa o contenedores. Sus activos incluyen un parque de 180 remolques diversificados en bañeras, plataformas de volteo, góndolas y contenedores.

Entre su cartera de clientes están los grupos eléctricos Ibedrola, Naturgy y Endesa; los grupos industriales ArcelorMittal, Hunosa y Saint Gobain, entre otros, así como diferentes constructoras y consignatarias que operan en Asturias.

La cooperativa de transportistas obtuvo unos ingresos de 21,6 millones de euros en el ejercicio de 2017, un volumen que supone un crecimiento del 53 por ciento con respecto al año anterior.

## TRÁFICO DE CONTENEDORES

La operativa de contenedores está desarrollada a través de su sociedad participada Intercargo Asturias, cuyo accionariado está repartido de forma prácticamente equilibrada entre la Cooperativa Avilesina de Transportes, Casentra y Asturcoop. La compañía Intercargo Asturias, fundada en 1997, registró una cifra de negocio de 5 millones de euros en el ejercicio 2018, según revelan los últimos datos depositados en el Registro Mercantil.

## MARÍTIMO

## Kaleido Logistics gestiona un proyecto eólico desde Vigo a Isla de Guadalupe

IÑAKI EGUIA. Vigo

Kaleido Logistics ha gestionado en el puerto de Vigo el transporte de un *project cargo* de material eólico. El operador gallego ha embarcado en el muelle Transversal 12 secciones de aerogeneradores, fabricados por Leitwind, con destino a Pointe a Pitre, en Isla de Guadalupe.

La transportista, que ha coordinado este transporte de 4.000 metros cúbicos de carga eólica con destino a la isla caribeña, está trabajando para realizar nuevos proyectos desde Vigo. Este contrato supone su vuelta a una terminal desde la que ges-

tionó hace siete años operativas con destino a parques eólicos en Brasil, Etiopía y Turquía.

La consignataria, que realiza proyectos eólicos desde 2004, ha logrado un fuerte crecimiento en este mercado en los últimos años. Entre sus desarrollos más destacados en el último bienio se encuentran el primer parque de aerogeneradores de Indonesia, su participación en el plan nacional de energías renovables de Argentina y el envío de 327 palas de aerogeneradores con destino a dos parques sudafricanos. Kaleido Logistics es el representan-



Imagen de la operativa de Kaleido Logistics en el puerto de Vigo.

te español de Worldwide Project Consortium (WPC), entidad que agrupa a cerca de 80 empresas independientes de carga de proyectos situadas en más de 70 países. El

negocio eólico es uno de los principales sectores del operador gallego, junto con los proyectos de ingeniería, recursos naturales, automoción, siderurgia y la alimentación.

## Truck & Wheel y Vicarli entran en FIN

Los dos operadores se incorporan a la Fundación Industrial Navarra, cuyo objetivo es impulsar el desarrollo económico a través de proyectos de colaboración empresarial

## Cae un 8% el tráfico del puerto de Avilés

La dársena asturiana, que preside Santiago Rodríguez Vega, registró en febrero un tráfico de 761.000 toneladas, unas 66.000 toneladas menos que en el mismo mes de 2019

# El grupo Guttrans refuerza su actividad logística con la apertura de una nueva plataforma en Asturias

La instalación, localizada en Llanera, dispone de 15.000 m2 de superficie de almacenaje

► El grupo Guttrans formado por las empresas Guttrans y Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos, refuerza su actividad logística con la puesta en marcha de una nueva plataforma en Asturias. La instalación, localizada en Llanera, dispone de 15.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje y 11 muelles de carga y descarga.

### ALFONSO ALDAY. Siero

El grupo asturiano Guttrans, formado por Guttrans y Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos (SIG e Hijos), consolida su apuesta por la logística con una plataforma en el polígono de Asipo (Llanera), epicentro industrial de la región y a unos 20 kilómetros de distancia de los puertos de Gijón y Avilés.

La nueva instalación, que centraliza los servicios logísticos de la empresa familiar, con más de 30 años de actividad en el sector, dispone de 15.000 metros cuadrados de superficie de almacenaje, con 11 muelles de carga y descarga, según avanzaron a TRANSPORTE XXI responsables del grupo. La nave también cuenta con un almacén para la mercancía en tránsito, una zona administrativa y servicios comunes.

El desarrollo de esta infraestructura responde al rápido crecimiento de su actividad logística de la mano de SIG e Hijos, creada en 2002, que ha triplicado sus ventas en los últimos cinco años. En 2018, último ejercicio con datos disponibles, el operador logístico alcanzó una cifra de negocio de 5,2 millones de euros, lo que supone un aumento del 26,4 por ciento con respecto al año anterior. La cifra supone ya más de la tercera parte de los ingresos del grupo. Una progresión que también ha propiciado la apertura de nuevas delegaciones en A Coruña y Valladolid.

El grupo familiar, a través de Guttrans y SIG e Hijos, centra su actividad en la logística y el transporte nacional e internacional, terrestre, marítimo y aéreo, que completa con servicios de almacenaje, distribución y montaje de

## Historia de Guttrans

**Guttrans** nace en 1988 con el objetivo de cubrir las necesidades de los clientes en el ámbito regional, extendiendo sus servicios en 1995 al ámbito nacional e internacional.

**En 2002**, como respuesta a la diversificación y necesidades del mercado, la compañía crea Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos, diferenciando, de este modo, dos unidades de negocio: Guttrans para el tráfico pesado y SIG e Hijos para el almacenaje y la distribución.

**En 2005**, dentro de su apuesta por la internacionalización, sella una alianza con el grupo transitario Transnatur.

**En 2011**, el grupo se une a la red de palettería urgente Pallex.

**En 2018**, el grupo abre delegaciones en A Coruña y Valladolid y en 2019 estrena una nueva plataforma logística de 15.000 metros cuadrados en el polígono de Asipo, a 20 kilómetros de los puertos de Gijón y Avilés.

muebles y electrodomésticos para las principales marcas del sector del hogar.

En clave internacional, la compañía actúa como corresponsal exclusivo del grupo transitario Transnatur en Asturias, con la posibilidad de comercializar líneas terrestres regulares de grupaje import-export con toda Europa, Turquía y Marruecos, entre otros destinos, además de servicios marítimos y aéreos con todo el mundo.

## El grupo centraliza su logística en la nueva plataforma

En el ámbito doméstico, el grupo Guttrans se unió en 2011 a la fundación de la red de palettería urgente Pallex Iberia, de la que es el socio en Asturias desde entonces.

Al mismo tiempo, además de los servicios diarios de grupaje sobre camión en todo el territorio nacional, desde hace tres años sumó una



Imagen aérea de la nueva plataforma logística del grupo asturiano, en Llanera (Asturias).

### GRUPO GUTTRANS

	2018	2017	%18/17	2016	2015
<b>CIFRA DE NEGOCIO</b>	<b>15,78</b>	<b>13,47</b>	<b>+17%</b>	<b>11,38</b>	<b>10,63</b>
Guttrans SL	10,55	9,33	+13%	8,42	8,11
Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos SL	5,23	4,14	+26%	2,96	2,51
Ebitda	0,94	0,85	+10%	0,81	0,72
Resultado del ejercicio	0,27	0,19	+38%	0,24	0,18
Total activo	11,41	10,56	+8%	9,37	8,50
Patrimonio neto	1,05	0,79	+34%	0,65	0,41

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

línea de palettería por la zona norte con una frecuencia diaria. Este nuevo servicio, en colaboración con sus socios Galiport y Transnatur, cubre para Asturias las provincias de Coruña, Pontevedra, Orense, Lugo, Cantabria y Vizcaya, lo que permite "minimizar las manipulaciones y mejorar los tiempos de tránsito", añadieron los mismos interlocutores.

La compañía asturiana también puso el foco en las nuevas tecnologías, que "aportan rapidez de respuesta y una mejora de la operativa", explicaron.

El grupo Guttrans alcanzó en 2018 una cifra de negocio de 15,78 millones de euros, lo que supone un aumento del 17,1 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

La mayor parte de la facturación corresponde a la empresa Guttrans, con sede en Siero (Asturias), que alcanzó unas ventas en 2018 de 10,5 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 13 por ciento con respecto al ejercicio anterior.

Por su parte, Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos (SIG e Hijos), con sede en Llanera (Asturias), mantiene un crecimiento a doble dígito, un 26,4 por ciento en 2018, como ya se ha mencionado anteriormente.

Guttrans nace en el año 1988 con el objetivo de cubrir las necesidades de los clientes en el ámbito regional, extendiendo sus servicios en 1995 al ámbito nacional e internacional.

En el año 2002, como respuesta a la diversificación y necesidades del mercado, la compañía crea Servicios Integrales Gutiérrez e Hijos, diferenciando, de este modo, dos unidades de negocio: Guttrans para el tráfico pesado y SIG e Hijos para el almacenaje y la distribución.



TRANSITARIOS INTERNACIONALES






 CARRETERA

 ADUANAS

 FERIAS

 AIRE

 MAR

BARCELONA - ALICANTE - VALENCIA  
MADRID - SEVILLA - IRÚN - ZARAGOZA  
BILBAO - VIGO - TENERIFE - LAS PALMAS  
TARRAGONA - PORTO - LISBOA

Carrer Ca l'Arana, 15-17 - ZAL II  
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)  
Tel. +34 93 480 45 00  
Fax +34 93 480 45 01  
e-mail: transnatur@bcn.transnatur.com  
www.transnatur.com

La Asociación de Transportistas de Contenedores de la Bahía de Algeciras ha pedido que se levanten los peajes mientras dure la pandemia

# El operador Laumar Terminales Ferroviarias habilitará una zona aduanera en Córdoba

La compañía, participada por MSC y Laumar Cargo, apuesta por agilizar los trámites burocráticos en el nodo intermodal de El Higuero para impulsar el tráfico de carga

► La compañía LTF, participada por el grupo MSC y Laumar Cargo, proyecta habilitar una zona aduanera en la terminal ferroviaria de Córdoba, que gestiona desde el pasado 1 de enero, tras hacerse con el concurso lanzado por el Adif. El operador busca agilizar los trámites burocráticos en la instalación para impulsar el tráfico de mercancías.

**ANTONIO MARTÍNEZ. Córdoba**

Laumar Terminales Ferroviarias (LTF) habilitará una zona aduanera en la terminal intermodal de El Higuero (Córdoba), según avanzaron a TRANSPORTE XXI fuentes de la compañía, participada por el grupo MSC y Laumar Cargo.

Como ya adelantó este periódico, el operador gestiona desde el pasado 1 de enero la carga y descarga de UTIs sobre y desde vagón, un servicio que también incluye mercancías peligrosas. Asimismo, la compañía realizará otra serie de actividades asociadas a la logística de mercancías que pueden solicitar las empresas ferroviarias y terceros que operen en sus instalaciones.

La compañía ganó a finales del pasado año el concurso del Adif para la explotación de la terminal, a riesgo y ventura, por un plazo de 10 años. LTF busca relanzar la instalación, sobre todo tras la llegada a la misma en 2019 de los trenes de la naviera suiza MSC, comercializados por Laumar Cargo, así como manteniendo los convoyes de cisternas de la empresa Multirail.

El objetivo de la compañía es gene-



LTF espera generar un flujo anual de entre 25.000 y 30.000 UTIs en la terminal de Córdoba.

rar un flujo anual de entre 25.000 y 30.000 UTIs en la instalación a lo largo de este año, duplicando los volúmenes que se lograron el pasado año.

## LTF prevé generar un flujo anual de entre 25.000 y 30.000 UTIs

Fuentes del operador LTF explicaron a TRANSPORTE XXI que "Córdoba será un *hub* terrestre en la zona de Andalucía para salir por cualquier puerto del mediterráneo, porque somos una instalación multivalente y multidestino y vamos a

dar un servicio público a cualquier operador que quiera trabajar sus trenes en la terminal".

Desde la compañía indicaron que "nosotros ponemos a Córdoba en el mundo marítimo y la zona aduanera que vamos a instalar va a ser buena para los importadores y exportadores de Córdoba y su área de influencia".

El objetivo de la compañía es potenciar los dos trenes de 72 TEUs que el grupo MSC tiene entre la terminal ferroviaria y el puerto de Valencia, dos servicios semanales de ida y vuelta con un 80 por ciento de ocupación, traccionados por Acciona Rail Services y Transfesa.

La habilitación de la terminal como ADT (almacén de depósito temporal) permitirá almacenar mercancía

no despachada que está a la espera de otorgarle un destino aduanero. Los cargadores de la zona de Córdoba podrán importar desde países no comunitarios en régimen suspensivo de impuestos hasta la salida de las mercancías y aprovechar los plazos regulados en el régimen aduanero económico.

Fuentes de LTF reiteraron que con la zona aduanera "queremos facilitar a los cargadores que reciban sus mercancías de importación desde el puerto de Valencia y que despachen junto a sus plataformas". El ADT va a ser una instalación pública y cualquier importador de la zona "tendrá una mayor flexibilidad, mejorará los tiempos de tránsito y logrará una mayor comodidad al tener una terminal intermodal con este servicio aduanero".

## APUESTA INTERMODAL DE MSC

El grupo MSC gestiona sus servicios intermodales a través de su filial Medlog Iberia. El operador trabaja con más de 500 camiones diarios, así como con 1.100 vagones y un centenar de grupos electrógenos, según la información de la compañía, en una treintena de plataformas.

Estas disponen de un espacio de más de 300.000 metros cuadrados y una capacidad de apilamiento de 50.000 TEUs para poder producir 500.000 TEUs anuales.

Medlog ofrece diversos servicios intermodales directos interconectados entre los puertos de Barcelona, Bilbao, Sevilla, Valencia, Vigo y Sines, con trenes regulares a destinos en el interior de la Península.

## MARÍTIMO

### El puerto de Algeciras recupera el tráfico ferroviario con Madrid

El puerto de Algeciras recupera la conexión ferroviaria de mercancías con Madrid tras la finalización por parte del Adif de los trabajos para la puesta en servicio de la nueva variante en el tramo Algeciras-Bobadilla. Además, la pública ha puesto en marcha tres nuevas vías de apartado en la terminal de San Roque Mercancías, entre otras actuaciones. El presidente de la Autoridad Portuaria, Gerardo Landaluce, ha destacado la importancia del reinicio de la actividad ferroviaria, que "refuerza la cadena logística del puerto andaluz al servicio de la distribución en Andalucía y España".

## MARÍTIMO

### La Autoridad Portuaria de Motril proyecta una nueva terminal ro-ro

La Autoridad Portuaria de Motril proyecta la construcción de una nueva terminal para carga rodada que estará ubicada en la actual zona pesquera de la dársena andaluza. La futura instalación reforzará las actividades que se vienen realizando en el Muelle de Levante, donde existe una rampa ro-ro. Esta zona es el soporte inicial para la nueva instalación, que dispondrá de 7 hectáreas de superficie y una línea de atraque de 284 metros. La intención de la entidad portuaria es realizar una concesión de la superficie terrestre, otorgada a los titulares de las líneas con el norte de África.

## MARÍTIMO

### El puerto de Algeciras mejorará las instalaciones ro-pax con Ceuta

La Autoridad Portuaria de Algeciras planea la ampliación del Muelle de Galera, con una nueva alineación de la infraestructura que permitirá mejorar las operaciones de carga rodada y pasaje, en concreto, de los tráficos que se vienen realizando con Ceuta. Para ello, el puerto propone un relleno que conecte las zonas de operaciones de Isla Verde Interior y Galera generando un nuevo espacio en la zona de atraques de Ceuta, lo que también permitirá una reordenación de los puntos de atraque de las navieras. En 2019, el puerto movió 41.291 camiones en la línea con Ceuta (-0,6 por ciento).

## Puerto de Cádiz arranca 2020 en positivo

La dársena andaluza, que preside Teófila Martínez, cerró el mes de enero con un movimiento de 433.659 toneladas, lo que supone un crecimiento del 23,5%

## La UME se encarga de los puertos

La Unidad Militar de Emergencia ha sido la encargada de la desinfección en los puertos andaluces y la información a la ciudadanía

# Transportes J. Carbó planifica su expansión nacional desde Sevilla

La empresa congela sus inversiones durante la pandemia, pero con la previsión de desarrollar nuevas plataformas logísticas

► Grupo Carbó Collbatallé, especializado en el transporte frigorífico de alimentación, planifica su expansión nacional desde su nueva plataforma logística de frío en Sevilla, estrenada a finales del pasado año. La crisis del Covid-19 ha paralizado, de momento, la hoja de ruta trazada para seguir creciendo, que incluye la puesta en marcha de nuevas instalaciones.

ALFREDO ESCOLAR. Sevilla

Transportes J. Carbó, empresa familiar especializada en el transporte frigorífico de alimentación, cerró 2019 con un ambicioso plan de expansión. La hoja de ruta trazada para seguir creciendo incluye el desarrollo de nuevas instalaciones, como la plataforma logística de frío inaugurada a finales del pasado año en la ZAL del puerto de Sevilla. Sin embargo, la crisis del Covid-19 ha paralizado, de momento, las inversiones previstas.

La nueva nave de Sevilla cuenta con 4.700 metros cuadrados, 12 muelles de carga y un espacio de almacenaje para 4.000 *palets* de mercancía congelada y 250 de refrigerada. Para las actividades de *cross-docking*, la instalación dispone de 750 metros cuadrados refrigerados y, por último, se cuenta con 500 metros cuadrados de oficinas.

La puesta en marcha de esta nueva plataforma, la tercera más grande de las 15 con las que cuenta el grupo en España, afianza su posición en Andalucía, donde ya está presente en Guarromán (Jaén), Málaga y Benahadux (Almería).

Diego Leal, director general de Grupo Carbó Collbatallé, destacó a



Leal, director gral. Grupo Carbó Collbatallé.

TRANSPORTE XXI que “las instalaciones en Sevilla nos permiten dos cosas, por una parte cubrir una necesidad directa de unas instalaciones de frío en la zona y, por otra, queríamos dar servicio a nuestra matriz, J. Carbó, que es la que se dedica a la distribución. Con estas instalaciones podemos crecer exponencialmente en el área”.

La actividad del grupo se centra en la distribución de productos ali-

### El grupo

**Los orígenes** de la empresa, con sede en Barcelona, se remontan más de 30 años atrás. En 2006, crea Frigoríficos Collbatallé y en 2009 inicia su implantación nacional con Frigoríficos Collbatallé Madrid (para la zona centro). Posteriormente, forma Frigoríficos Collbatallé Valencia. A través de estas sociedades, con participación minoritaria de otros inversores, amplía nicho a los servicios logísticos asociados a la alimentación refrigerada y congelada. También controla Transportes J. Carbó Guijuelo. Se crea en 1976 como empresa de transporte de carga general, pronto se especializa en temperatura dirigida.

**El grupo** cuenta con una flota de 67 camiones propios, de los que 4 son ‘megatrucks’ y con 125 camiones subcontratados.

**Opera** desde 15 plataformas logísticas que suman más de 37.000 metros cuadrados.

mentos congelados de valor añadido, en el canal de la hostelería, la restauración y el *cáterin*, Horeca. “Ahora la situación está complicadísima, porque el canal Horeca es el más perjudicado por la crisis”, explica Leal. “Todas nuestras inversiones y proyectos están paralizados de momento y ya veremos cómo nos afecta la crisis a nosotros y a nuestros clientes, de los que formamos parte de su cadena de valor”.

### MARÍTIMO

## El puerto de Huelva arranca el año con buenas perspectivas en su actividad

A.ESCOLAR. Huelva

El puerto de Huelva mantiene su operativa, como el resto de puertos de interés general, excepto en algunos servicios, como todo aquello que implique la atención al cliente, por la Orden Ministerial TMA/241/2020. Según destacó la presidenta de la Autoridad Portuaria, Pilar Miranda, la comunidad portuaria “pone sus esfuerzos en garantizar el mejor funcionamiento dentro del estado de alarma”. De momento, la dársena onubense ha registrado un mes de enero (último informe estadístico disponible, al cierre de esta edición) con datos dispares, pero con crecimientos interesantes en algunas áreas. En términos generales, el puerto cayó un 13,92 por ciento en el tráfico de carga en toneladas. Un dato que viene marcado por la continua bajada en el manejo de graneles líquidos y sólidos, que también han caído un 13,78 y un 17,24 por ciento, respectivamente. Sin embargo, la mercancía general ha aumentado un 11,19 por ciento y, más significativamente, un 20,27 por ciento en las mercancías en contenedor, lo que podría significar una tendencia hacia el reposicionamiento en la tipología de cargas. Por otra parte, aunque las cifras estadísticas del mes de febrero es posible que apenas muestren los efectos del parón comercial por la pandemia del coronavirus, se espera que las cifras de marzo y del próximo abril muestren una significativa caída de los tráficos.

### POLÍTICA

## Andalucía marca sus prioridades en logística para los próximos ocho años

A.ESCOLAR. Sevilla

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía ha presentado el Plan de Infraestructuras PITMA 2021-2027, que continúa y sustituye al plan PISTA 2020, del gobierno regional anterior. La consejera Marifrán Carazo destaca que tiene la característica de estar “cimentado en una sólida base financiera” ya que el plan anterior tuvo un “cumplimiento en términos de inversión y ejecución que no ha llegado al 46 por ciento de lo presupuestado”. Según recoge el PITMA,

se pretenden mejorar carencias como la falta de suelo logístico especializado, sobre todo en lo que respecta a instalaciones de más de 10.000 metros cuadrados en entornos cercanos a ciudades como las de Málaga o Sevilla. Por otra parte, se va a impulsar el desarrollo de nuevas terminales ferroviarias dentro de la red Logística de Andalucía que se ubiquen en los puertos de interés general.

Para la facilitación del transporte por carretera se han detectado carencias graves como la falta de áreas de aparcamiento para vehícu-



Marifrán Carazo, consejera de Fomento.

los pesados, así como zonas diferenciadas de estacionamiento de vehículos con mercancías peligrosas. En materia de puertos, se destaca la necesidad de mantener su calado

por su cercanía a las bocanas de las playas adyacentes; también se pretende invertir en las infraestructuras portuarias básicas de abrigo y atraque, con lo que se pretende mejorar las labores de carga y descarga en estas instalaciones que, en su mayoría, datan del siglo XIX.

Para los aeropuertos, el plan de infraestructuras pretende desarrollar y expandir los nichos de mercado tradicionales, centrándose tanto en el desarrollo de centros logísticos para el transporte de carga como en el impulso de otros servicios. Por último, entre otras actuaciones, se pretende impulsar la intermodalidad entre las infraestructuras viarias y portuarias con instalaciones ferroviarias y aeroportuarias que desarrollen rutas domésticas transversales y conexiones internacionales directas.

La aerolínea Cathay Pacific abrirá una terminal de carga propia, a partir de este mes de abril, en el Aeropuerto Internacional de Hong Kong

# El desplome del precio del petróleo rebaja el impacto de la entrada en vigor de la IMO 2020

Esta nueva coyuntura permitirá a las navieras ajustar sus costes a la baja, lo que se trasladará a las tarifas de transporte marítimo que pagan actualmente los cargadores

► El desplome del precio del petróleo, más de un 35 por ciento desde el inicio de este año, rebaja el impacto de la IMO 2020. Esta coyuntura beneficiará al *bunkering*, según apunta la consultora Drewry. Las navieras podrán ajustar sus costes a la baja, lo que se trasladará a las tarifas de transporte marítimo que pagan los cargadores.

ALFREDO ESCOLAR. Londres

La entrada en vigor de la IMO 2020, que prohíbe el uso de combustibles para buques con alto contenido en azufre, disparó los precios de *bunkering* entre un 35 y un 40 por ciento, según distintas estimaciones, debido al alza de los costes de repostaje. Pero a mediados de marzo, esta tendencia se ha revertido. La consultora internacional Drewry apunta que los precios de suministro de combustible a los buques han caído del orden de un 35 por ciento. Durante el último trimestre de 2019 el combustible VLSFO -con bajo contenido en azufre-, aumentó un 35 por ciento y, durante el mes de enero aumentó otro 20 por ciento. Sin embargo, al inicio de febrero este combustible cayó un 20 por ciento y a mediados de marzo acumulaba una nueva caída cercana también al 20 por ciento. Este panorama, según la consultora, permitirá a las navieras ajustar sus costes y bajar las tarifas de transporte marítimo, lo que se trasladará a la factura que pagan actualmente los cargadores. El desplome del precio de los combustibles se debe de forma directa a



La caída del precio del petróleo beneficiará al *bunkering*.

### EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL PETRÓLEO OPEP



la caída del precio del petróleo en más de un tercio, a lo largo de la semana del 9 de marzo. Esta evolución a la baja es consecuencia de la falta de acuerdo entre los países productores de petróleo, OPEP, sobre el necesario recorte de la pro-

ducción ante un panorama de moderación en el consumo, debido al Covid-19. Mientras Arabia Saudí sostenía la posibilidad de aumentar la producción y señalaba su "comodidad" ante cotizaciones de 30 dólares por barril, Rusia y algunos paí-

ses occidentales han solicitado reducirla ante la bajada de la demanda.

El precio del petróleo ha experimentado una caída continua desde el inicio del año y llegó a un punto álgido el pasado 17 de marzo, al cierre de esta edición, cuando la cotización se desplomó por debajo de la barrera psicológica de los 30 dólares por barril, 29,96 dólares en el mercado de futuros de Londres. Esta fue la respuesta bursátil tras conocerse que la producción industrial china se ha desplomado, en lo que

## El barril de petróleo ha llegado a cotizar a menos de 30 dólares

llevamos de año, un 13,5 por ciento. En un año, el precio del petróleo de referencia de la OPEP ha caído de los 70,73 dólares por barril (62,94 euros), a los 41,85 dólares; es decir, una caída de casi el 41 por ciento. Sólo en lo que llevamos de año, hay que contabilizar una caída de la cotización del 35,7 por ciento. Según un portavoz de AxiCorp, la empresa de Forex e intercambio de divisas, tanto los EEUU como buena parte de los países europeos están aprovechando la bajada del precio del petróleo para elevar sus reservas estratégicas de crudo; esto puede llevar a una prolongación de la tendencia bajista de la demanda y por consiguiente, de un desplome mayor en la cotización del crudo.

### MARÍTIMO

#### El barco grúa más grande del mundo llega al puerto de Róterdam

El buque grúa semisumergible más grande del mundo, el "Sleipnir", llegó el pasado 22 de marzo al puerto holandés de Róterdam para prepararse en próximos trabajos de desmontaje en el Mar del Norte. El barco tiene 220 metros de eslora y 102 metros de manga. La embarcación pesa 119.000 toneladas y, en septiembre de 2019, rompió el récord de elevación entre los buques grúa con una elevación de 15.300 toneladas. El buque dispone de dos grúas a bordo, cada una de las cuales puede levantar 10.000 toneladas, lo que facilita la realización de grandes proyectos en alta mar.

### AÉREO

#### Saudia Cargo aumenta servicios de carga para asegurar las entregas

Saudia Airlines Cargo Company, Saudia Cargo, ha anunciado que está operando sus vuelos de carga como estaban programados, a pesar de haber suspendido todos los servicios de transporte de pasajeros como resultado de la baja demanda causada por el Covid-19. La aerolínea ha señalado que, además, ha reforzado algunas líneas a Dubai y centros europeos de carga para garantizar la entrega de productos de primera necesidad, como el material médico o alimentos. Cabe destacar que los vuelos europeos se aseguran a través de los *hubs* de Fráncfort, Lieja y Dhaka.

### MARÍTIMO

#### Las navieras italianas piden ayudas al Gobierno por el coronavirus

La asociación de armadores italiana Confitarma presenta una lista de demandas al Gobierno italiano y a la ministra de Infraestructura y Transporte, Paola De Micheli, solicitando la atención a las navieras. Entre las medidas solicitadas, de una lista de seis grandes áreas, se incluye una rebaja de los costes para los armadores y los operadores portuarios para la operación con los buques ro-ro, una línea de créditos de hasta tres años avalados por el Estado, la suspensión de los procedimientos de quiebras o, entre otras, la moratoria de hasta 18 meses para cualquier exposición financiera.

## Estados Unidos penaliza a navieras chinas

El país estadounidense incluye en su lista negra de sanciones a siete navieras chinas por transportar productos petroquímicos iraníes

## Wallenius Wilhelmsen reduce flota

La naviera noruega Wallenius Wilhelmsen Logistics ha decidido reducir parte de su flota para acomodarse a la demanda prevista a lo largo del presente ejercicio

# XPO paraliza su proceso de revisión estratégica y venta de negocios clave

La crisis del coronavirus trastoca la hoja de ruta del operador de transporte por carretera, en el Top 10 de proveedores globales

► XPO Logistics anunció a principios de 2020 el inicio de un plan de escisión o venta de unidades de negocio, tanto para obtener liquidez, como para revalorizar la compañía, que había caído en exceso, entre otras razones, por la pérdida de algunos contratos con el gigante Amazon. Ahora, la pandemia obliga a replantearse la estrategia.

**ALFREDO ESCOLAR. Connecticut**

La crisis del Covid-19 trastoca la hoja de ruta trazada por la estadounidense XPO Logistics. Como ya adelantó este periódico, el presidente y CEO de la compañía de transporte por carretera, Brad Jacobs, anunció a mediados del pasado mes de enero la escisión o venta de alguna de sus unidades de negocio. Un proceso de desinversión centrado, sobre todo, en divisiones tan claves en su negocio como el almacenamiento o la distribución de 'última milla', donde en Estados Unidos compite con FedEx y UPS.

El objetivo era capitalizarse, después de la caída de su cotización bursátil durante 2018 y 2019 y, además, cambiar el modelo de negocio centrándose en ser operadores de carga completa (LTL por sus siglas en inglés) en Estados Unidos, así como valorizar la compañía, gracias a la inversión tecnológica. Sin embargo, la explosión de la pandemia del coronavirus ha paralizado el plan, ante un panorama congelado en lo económico y una caída



La crisis del coronavirus aparca los planes estratégicos de la estadounidense XPO Logistics.

masiva de las cotizaciones bursátiles, lo que no recomienda hacer movimientos de este tipo. La estrategia diseñada por XPO Logistics se ha explicado entre ana-

## La caída de las Bolsas no aconseja este tipo de movimientos

listas internacionales por un posicionamiento ante la presión y la competencia de uno de sus propios clientes: Amazon. La inminente entrada, no anuncia-

da pero conocida, del gigante del *ecommerce* en el negocio de la distribución de 'última milla' y la bajada en la contratación de servicios de terceros como los de XPO, hizo que se desplomara la cotización de la compañía durante el último cuarto de 2018 y principios de 2019. Cuando había llegado a rozar los 115 dólares (107 euros) por acción a finales de octubre de 2018, XPO cayó hasta el entorno de los 50 dólares a mediados de 2019. Esta situación obligó al operador a hacer revisiones sobre sus beneficios, aunque no mejoraron su situación financiera, lo que finalmente llevó a la compañía a buscar una capitalización urgente y redefinición del negocio.

## MARÍTIMO

## China obliga a guardar cuarentena al personal de los buques extranjeros

**A. ESCOLAR. Pekín**

Mientras China registra sus primeros días sin nuevos contagios por coronavirus y libera sus puertos de barcos acumulados, se abre un nuevo impedimento para el funcionamiento de la cadena logística: la obligatoriedad para los extranjeros de cumplir cuarentena en los buques de carga. La medida se está aplicando a los barcos provenientes de los países en los que se mantiene o crece la virulencia de los contagios. El puerto de Beijing aplica estas nuevas normas restrictivas para buques provenientes de las siguientes nacionalidades: Reino Unido, Suiza, Suecia, Bélgica, Noruega, Holanda, Dinamarca, Austria, Corea del Sur, Japón, Irán, Italia, Francia, España, Alemania y EEUU. Por su parte, el puerto de Fuzhou aplica las restricciones a los barcos de Japón, Corea del Sur, Irán, Francia, Alemania, España, Italia, los EEUU y Singapur. En ambos casos, las tripulaciones deberán observar una cuarentena de 14 días, a contar desde que se partió del puerto de origen.

Los buques procedentes de la Unión Europea o del Atlántico Norte no se van a ver afectados por esta medida, ya que realizan ese periodo de cuarentena durante el trayecto hacia Asia. Pero muchos fabricantes de Corea, Japón o Singapur, por ejemplo, son proveedores de la industria de automoción o tecnológica que entregan en China y se distribuye a América y Europa, entre otros destinos.

## MSC encarga construir un megabuque de 25.000 TEUs propulsado por GNL

MSC encarga un nuevo megabuque con capacidad de 25.000 TEUs, que estará propulsado por GNL. El proyecto de construcción se llevará a cabo en el astillero chino Hudong-Zhonghua, que ya ha recibido la aprobación de diseño conceptual por parte de la sociedad de clasificación DNV-GL. El proyecto supone la construcción del mayor portacontenedor hasta la fecha y el mayor movido con GNL. El buque se enmarca en un proyecto de MSC, que incluye un pedido de otros 11 buques con capacidades superiores a los 23.600 TEUs. Estarán equipados con un sistema de depuradores y tendrán la opción de cambiar a combustible con bajo contenido de azufre, o de ser adaptados para consumir GNL en el futuro. En la imagen, el "MSC Gülsün", de 23.756 TEUs, el megabuque de mayor capacidad hasta el momento.



# Los Clasificados del Transporte en España



**TRANSPORTE MARITIMO** ..... 100  
 CONSIGNATARIOS ..... 1001  
 NAVIERAS ..... 1002  
 TRANSITARIOS ..... 1003  
 ESTIBADORES ..... 1004  
 AMARRADORES Y REMOLCADORES ..... 1005  
 CONSOLIDADORES MARITIMOS ..... 1006  
 TTES. INTERNAC. MARITIMOS ..... 1007  
 BUQUES DE SALVAMENTO ..... 1008  
 TRIPULACIONES ..... 1009  
 ARMADORES ..... 1010  
 BROKERS ..... 1011

**TRANSPORTE TERRESTRE** ..... 110  
 CARGAS FRACCIONADAS ..... 1101  
 CARGAS COMPLETAS ..... 1102  
 TIR-GRUPAJES ..... 1103  
 FRIGORIFICOS ..... 1104  
 CARGAS ESPECIALES Y GRUAS ..... 1106

MUDANZAS - MUEBLE NUEVO ..... 1107  
 TRANSPORTE COMBINADO ..... 1108  
 FERROCARRIL INTERNACIONAL ..... 1109  
 TRANSPORTE INMEDIATO ..... 1110  
 AGENCIAS DE TRANSPORTE ..... 1111  
 MERCANCIAS PELIGROSAS ..... 1112  
 TRANSPORTE INTERNACIONAL ..... 1113

**TRANSPORTE URGENTE** ..... 120  
 EXPRES-COURIER ..... 1201  
 MENSAJERIAS ..... 1202  
 TAXIS INDUSTRIALES ..... 1203  
 MINI-TIR ..... 1204

**TRANSPORTE AEREO** ..... 130  
 AGENTES DE CARGA AEREA ..... 1301  
 LINEAS AEREAS ..... 1302

**SERVICIOS AL TRANSPORTE** ..... 140  
 CONTENEDORES ..... 1401  
 CENTROS LOGISTICOS ..... 1402  
 AGENTES DE ADUANAS ..... 1403  
 ALMACENAJE Y DISTRIBUCION ..... 1404  
 SUMINISTROS GENERALES ..... 1405  
 CARROCERIAS ..... 1406  
 SEMI-REMOLQUES ..... 1407  
 INFORMATICA APLICADA ..... 1408  
 TALLERES DE ASISTENCIA ..... 1409  
 SEGUROS ..... 1410  
 PALETS Y EMBALAJES ..... 1411  
 ESTANTERIAS/TRANSPORTADORES ..... 1412  
 RECUPERACIONES DE IVA EN LA UE ..... 1413  
 DEPOSITOS DE ADUANAS ..... 1414  
 OPERADORES LOGISTICOS ..... 1415  
 SERVICIOS LEGALES ..... 1416

**ANDALUCIA**

**1113**  
**TRANSPORTE INTERNACIONAL**

**CANARIAS**

**1004**  
**ESTIBADORES**

**Este puede ser su espacio**

Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**EUROPEAN CARRIER SERVICES LOGISTIC - ECS**  
 Especialistas en Marruecos  
 Teniente Maroto, 3-3º - 11201 Algeciras  
 Tel. 902 404 208 / Fax: 956 666 321  
 E-mail: trafico@europeanservices.es  
 www.europeanservices.es

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**ATLANTIC CANARIAS SA**  
**SANTA CRUZ DE TENERIFE**  
 Anatolio Fuentes Garcia, 16  
 Poligono Industrial Costasur  
 Tel. 922 62 25 60 / Fax: 922 62 34 81  
 E-mail: atlantictfe@atlantic-canarias.com  
 www.atlantic-canarias.com

**LAS PALMAS**  
 Secretario Artiles, 44 - 1º E  
 35007 Las Palmas de Gran Canaria  
 Tel. 928 22 91 62 / Fax: 928 27 27 80  
 E-mail: atlanticlpa@atlantic-canarias.com  
 www.atlantic-canarias.com

**OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS (OPCSA)**  
 Avda. de los Cambulloneros, s/n  
 Puerto de la Luz  
 Tel.: 928 94 45 70 / Fax: 928 94 45 71  
 E-mail: opcsa@opcsa.com  
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

**J. RONCO Y CIA. SL**  
 Muelle de Ribera - Poniente  
 Tel. 950 23 83 44 / Fax: 950 26 37 14  
 E-mail: jronco@jronco.com  
 04002 Puerto de Almería (Almería)

**1401**  
**CONTENEDORES**

**AHLERS CONSIGNATARIA SA**  
 Avda. Tres de Mayo, 30- 1ª Pta.  
 Tel. 922 20 08 80 / Fax: 922 21 78 00  
 E-mail: admini@ahlersconsig.com  
 www.ahlersconsignataria.com  
 38005 Santa Cruz de Tenerife

**AGENCIA TALIARTE SL**  
**LAS PALMAS**  
 Atalaya, nº 34  
 Urb. Ind. Lomo Blanco (Las Torres)  
 Tel. 928 48 06 36 - Fax: 928 48 40 12  
 35010 Las Palmas de Gran Canaria

**SANTA CRUZ DE TENERIFE**  
 San Francisco, nº 9 - 5ºB  
 Tel. 922 29 05 04 - Fax: 922 27 39 78  
 38002 Santa Cruz de Tenerife

**1010**  
**ARMADORES**

**CATALUÑA**

**1003**  
**TRANSITARIOS**

**EMATRA SL**  
 Logística Integral en Transporte  
 La Unión, 28-30 / Pol.Ind. Cortijo Real  
 11206 Algeciras  
 Tel. 956 60 57 87  
 E-mail: trafico@ematra.es  
 www.ematra.es

**SADECO-BERGE MARITIMA LAS PALMAS**  
 Sucre, 22 - Poligono El Cebadal  
 Tel. 928 48 89 60 / Fax: 928 46 37 78  
 E-mail: bmarlpa@berge-m.es  
 jgonzalez2@berge-m.es  
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

**LANZAROTE**  
 Escotilla, nº 20 - 1º - Oficina 3  
 Tel. 928 80 62 02 - Fax: 928 80 62 06  
 35500 Lanzarote (Las Palmas)

**NAVIMPORT SA**  
 La Naval, 209 - 2º  
 Tel. 928 46 34 63 / Fax: 928 46 55 97  
 E-mail: termas@idecnet.com  
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**BERNARDINO ABAD SL**  
 Méjico, 1  
 Tel. 956 22 80 07 / Fax: 956 26 03 01  
 E-mail: cadiz@bernardinoabad.com  
 www.bernardinoabad.com  
 11004 Cádiz

**ASTURIAS**

**Este puede ser su espacio**

Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.

Infórmese llamando al teléfono: **944.400.000**

**1404**  
**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION**

**COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**  
 Calabria, 169 - 1º  
 Tel. 93-3011177 / Fax: 93-4125383  
 E-mail: barcelona@costamarspain.com  
 08015 Barcelona

**EUROPEAN CONSIGNMENT SERVICES - ECS**  
 Aduanas - Estiba - Consignaciones  
 Teniente Maroto, 3-3º - 11201 Algeciras  
 Tel. 902 404 208 / Fax: 956 666 321  
 E-mail: aduanas@europeanservices.es  
 www.europeanservices.es

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**CARGOPACK EXPRES SA**  
 Avda. Burgos, 84-10ª Dcha  
 Tel. 91 383 93 45 / Fax: 91 302 37 52  
 E-mail: chlmad@line-pro.es  
 Télex: 22845  
 28036 Madrid

**GREEN IBERICA SA**  
 Avda. Diagonal, 403-4º  
 Tel. 93 292 23 23 / Fax: 93 416 03 92  
 E-mail: greeniberica@greeniberica.com  
 08008 Barcelona

**1005**  
**AMARRADORES Y REMOLCADORES**

**MARÍTIMA DEL PRINCIPADO SL**  
 Consignatario de buques, Estibador y Agente de Aduanas  
 Puerto de Gijón y Puerto de Avilés  
 Tel. +34 985 562 565  
 info@marprin.com / www.marprin.com

**MARTIN E HIJOS SL**  
 Cigarrillo, s/n - Subida la Gallega  
 El Chorrillo  
 Teléfono: 922 62 17 69  
 Fax: 922 62 15 28  
 38108 Santa Cruz de Tenerife

**CATALANA DEL MAR SA**  
 Avda. Drassanes, 6 - 8, 15ª Pta.  
 Tel. 93 412 45 50 / Fax: 93 412 46 79  
 E-mail: ymlbcn mgm@camarsa.net  
 08001 Barcelona

**GRUPO CIRESA**  
 Avda. Virgen del Carmen, 15 - 6ª Pta.  
 Teléfono: 956 65 00 11  
 Fax: 956 65 06 59  
 Algeciras - Cádiz - Huelva - Sevilla

**ARAGON**

**MARTIN E HIJOS SL**  
 Domingo Doreste Rodriguez  
 Urbanización El Goro  
 Teléfono: 928 70 04 71  
 Fax: 928 70 04 70  
 35219 Telde (Las Palmas de Gran Canaria)

**1003**  
**TRANSITARIOS**

**1101**  
**CARGAS FRACCIONADAS**

**1110**  
**TRANSPORTE INMEDIATO**

**CONSIGNACIONES CUYAS SL**  
 Dique León y Castillo, s/n  
 Norays 28/29  
 Teléfono: 928 30 05 45  
 Fax: 928 30 05 40  
 35008 Las Palmas de Gran Canaria

**INTERNATIONAL IMEX WORLDWIDE SL**  
 TENERIFE  
 Avda. Asuncionistas - Edif.Sanabria, 2º L7  
 Tel.: 922 23 06 22 / Fax: 922 21 02 17  
**LAS PALMAS - Zona Franca**  
 Tel.: 928 32 78 40 / Fax: 928 32 78 41  
 E-mail: imex@imexcanarias.com

**CASTILLA-LEON**

**TRANSITOS ISLAS CANARIAS - PLENCIA SA**  
 Pol. Ind. Gran Vía Sur - C/ Industria, 112  
 Teléfono: 93 263 93 11  
 Fax: 93 263 93 33  
 08908 Hospitalet (Barcelona)

**MELILLA EXPRESS SL**  
 Carril de Montañas, 27-29, Pol. San Julián  
 Teléfono: 952 23 74 17  
 Fax: 952 24 20 05  
 29004 Málaga

**TELETRANSPORTE ARAGON SL**  
 Centro Cívico Comercial, Ofic. 49 - 50  
 Teléfono: 976 15 02 33  
 Fax: 976 15 03 08  
 50820 San Juan Mozarrifar (Zaragoza)

**1002**  
**NAVIERAS**

**MARTIN E HIJOS SL**  
 Prol. Ramón y Cajal, 9 Portal 4 Of. 4 A  
 Teléfonos: 922 29 12 10 / 922 29 16 15  
 Fax: 922 24 08 82  
 38006 Santa Cruz de Tenerife

**1102**  
**CARGAS COMPLETAS**

**SCHENKER ESPAÑA SA**  
 Zona Franca, Sector C, calle 4, nº57-61  
 Tel. 93 482 01 68 / Fax: 93 482 01 29  
 E-mail: central.spain@schenker.com  
 www.schenker.es  
 08040 Barcelona

**TRANSPORTES AZKAR SA**  
 Centro de Transportes de Sevilla  
 Autovía Sevilla - Málaga, Km. 0  
 Tel. 95 499 91 44 / Fax: 95 452 18 62  
 41006 Sevilla

**BALEARES**

**FRED OLSEN SA**  
 Edif. Fred Olsen  
 Poligono Industrial Azaña, s/n  
 39109 Santa Cruz de Tenerife  
 Tel. 922 62 82 00 / Fax: 922 62 82 01  
 www.fredolsen.es

**MARTIN E HIJOS SL**  
 Avda. Puerto de Naos, 2- 1º  
 Teléfono: 928 81 18 40  
 Fax: 928 81 32 85  
 35500 Arrecife de Lanzarote

**TEMLARIOS TRANSPORTES SA**  
 Ctra. de los Muelles, s/n  
 Tel. 987 42 51 15  
 Fax: 987 42 39 65  
 24411 Fuentes Nuevas (León)

**PANALPINA TRANSPORTES MUNDIALES SA**  
 Passeig de Gracia, 84 - 5ª Pta.  
 Teléfono: 93 467 49 50  
 Fax: 93 467 49 80  
 08008 Barcelona

**1105**  
**CISTERNAS**

**1001**  
**CONSIGNATARIOS**

**1003**  
**TRANSITARIOS**

**MARTIN E HIJOS SL**  
 Ruiz de Alda, 4 - Entresuelo  
 Teléfono: 928 49 49 49  
 Fax: 928 22 45 57  
 35007 Las Palmas de Gran Canaria

**TRANSPORTES CUELLAR**  
 General Solchaga, 101  
 Teléfono: 983 23 85 70  
 Fax: 983 47 23 58  
 47008 Valladolid

**1106**  
**CONSOLIDADORES MARITIMOS**

**TRANSLIPUL SL**  
 Ctra. Nacional IV, Km.519  
 Tel. 95 414 81 88 / Fax: 95 414 81 55  
 E-mail: translipul@zoom.es  
 41410 Carmona (Sevilla)

**FEDERICO J. CARDONA TREMOL**  
 Moll de Levant, 30  
 Tel. 971 36 30 50 / Fax: 971 35 09 34  
 E-mail: cardonas@acardona.com  
 07701 Mahón (Menorca)

**GRUPAMAR SA**  
 Las Palmas de Gran Canaria  
 Tel. 928 47 13 00 / Fax: 928 47 19 84  
 Santa Cruz de Tenerife  
 Tel. 922 20 92 81 / Fax: 922 20 92 86

**TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLENCIA SA**  
 Poligono Industrial Costa Sur  
 Anatolio de la Fuente, nave 36  
 Tel. 922 21 75 05 Fax: 922 22 13 27  
 E-mail: mplencia@telefonica.net  
 38009 Santa Cruz de Tenerife

**TRANSPORTES PARDO FREIJO**  
 Vázquez de Menchaca, 151  
 Teléfono: 983 27 26 58  
 Fax: 983 23 80 66  
 47008 Valladolid

**IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**  
 Carrer D' Artic, 122-124 (ZAL)  
 Teléfono: 93 262 55 00  
 Fax: 93 262 33 02  
 08040 Barcelona

# Los Clasificados del Transporte en España

1107

**MUDANZAS / MUEBLE NUEVO**

**TRALLERO INTERNACIONAL**  
Mudanzas Internacionales  
Guardamuebles  
Pablo Iglesias, 60-70, Pol. Gran Vía Sur  
Tel.: 93 421 75 00 / Fax: 93 431 14 64  
08908 L' Hospitalet de Llobregat

**MUDANZAS CASA ROJALS SA**

Guardamuebles  
Campo Sagrado, 21  
Teléfono: 93 441 23 26  
Fax: 93 329 56 53  
08015 Barcelona

1404

**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION****LOGIDOCKS / SPAIN-TIR**

Pl. Autopista Sud - Passeig Fluvial, 4  
Tel. 93 573 09 65 / Fax: 93 573 00 46  
08150 Paret del Vallés (Barcelona)  
Certificación Calidad ER-137/2/97

1407

**SEMI-REMOLQUES****HERMANOS MONTULL SA**

Alquiler de Tractoras y Semirremolques  
Tel. 973 79 02 73 / Fax: 973 79 07 48  
www.montull.com  
25170 Torres de Segre (Lérida)

**COM. VALENCIANA**

1001

**CONSIGNATARIOS****COSTAMAR AGENCIA MARITIMA SL**

Doctor J.J. Dómine, 4 - 7ª Puerta 12  
Tel. 96-3670000 / Fax: 96-3671606  
E-mail: valencia@costamarvlc.com  
46011 Valencia

**MENERA DE CONSIGNACIONES**

Avda. Sindicalista J. Torres Casado, 14- 2ª  
Tel. 96 267 10 62 / 96 268 17 89  
Fax: 96 267 10 66  
46520 Puerto de Sagunto (Valencia)

**VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

Muelle Serrano Lloberas, s/n - Apdo. 82  
Tel. 964 28 24 10 / Fax: 964 28 08 35  
E-mail: vgimeno@vgimeno.com  
12100 Grao de Castellón

1002

**NAVIERAS****ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

Muelle de Poniente - T. Trasmediterranea  
Teléfono: 96 316 48 61  
Fax: 96 316 48 57  
46024 Valencia

1003

**TRANSITARIOS****TRANSITOS ISLAS CANARIAS PLEASNCIA SA**

Pol. Ind. Las Atalayas, Parcela 112  
Tel. 96 528 55 44 / Fax: 96 528 05 14  
E-mail: canarias-pleasncia@lobococom.es  
03114 Alicante

**MARTIN E HIJOS SL**

Paseito Ramiro, 3 Entresuelo  
Tel. 96 521 11 64 / 96 520 26 88  
Fax: 96 514 19 36  
03002 Alicante

1004

**ESTIBADORES****VDA. DE ENRIQUE GIMENO SA**

Muelle Serrano Lloberas, s/n-Apdo. 82  
Tel. 964 28 24 10 / Fax: 964 28 08 35  
E-mail: vgimeno@vgimeno.com  
12100 Grao de Castellón

**MARITIMA VALENCIANA SA**

Ampliación Sur, s/n - Puerto de Valencia  
Tel. 96 393 83 00  
Fax: 96 393 83 01/03 / Telex: 64555  
E-mail: marval@bitmailer.net  
46024 Valencia

1006

**CONSOLIDADORES MARITIMOS****IFS, INTERNATIONAL FORWARDING SL**

Valencia - Teléfono: 96 324 16 70  
Fax: 96 367 49 74  
Alicante - Teléfono: 96 528 44 89  
Fax: 96 528 81 39

1101

**CARGAS FRACCIONADAS****TRANSPORTES BUYTRAGO**

Polígono Atalayas, Parc. 138 - Apdo. 5220  
Teléfono: 96 510 03 11  
Fax: 96 510 46 04  
03080 Alicante

1103

**TIR-GRUPAJES****OPERACIONES INTERNACIONALES SA**

Avda. Mare Nostrum, Bloque 7 - 1ª  
Teléfono: 96 324 00 00  
Fax: 96 367 82 15  
46120 Alboraya (Valencia)

1104

**FRIGORIFICOS****TRANSPORTES MAZO HNOS. SA**

Ctra. Albalat, s/n  
Teléfono: 96 240 40 11  
Fax: 96 240 30 94  
46600 Alzira (Valencia)

1105

**CISTERNAS****TRANSPORTES DONDERIS SL**

Cisternas Productos Alimenticios  
Tel. 96 330 12 57 / Fax: 96 330 26 94  
E-mail: tdonderis@terra.es  
46024 Valencia

1401

**CONTENEDORES****TRANSPORTES VICENTE BRULL**

Juan Verdaguer, 48 Bajo  
Tel. 96 331 08 02 / Fax: 96 331 16 85  
E-mail: info@transportesbrull.com  
46024 Valencia

**CHEMA BALLESTER SA**

Avda. Muelle Turia, s/n - Edif. Cocherón  
Tel. 96 367 53 62 / Fax: 96 367 19 35  
E-mail: cballester@chemaballester.com  
46024 Valencia

**GALICIA**

1001

**CONSIGNATARIOS****PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL**

Tel. Marín: 902 23 88 57  
Tel. Ferrol: 902 20 01 02  
Tel. 986 44 76 01/Fax: 986 43 14 30-Vigo  
www.ptmar.com  
(La Coruña-Ferrol-Marín-Vigo-San Ciprián-Ribadeo-Cariño)

**FINISTERRE AGENCIA MARITIMA SA**

Avda. del Ejercito, 10, 1ª A  
15006 La Coruña  
Tel. 981 17 00 00 / Fax: 981 29 42 28  
E-mail: fam@finismar.es  
(Sada-Ferrol-San Ciprián-Céee)

**MARITIMA CONSFLET SA**

Cuesta de la Palloza, 1 - Entlo.  
Teléfono: 981 17 56 90  
Fax: 981 13 79 62  
15006 La Coruña

**P & J CARRASCO SL**

Rosalía de Castro, 22 Bajo  
Tel. 986 56 51 51 / Fax: 986 50 48 00  
E-mail: pjcarasco@futurmet.es  
36600 Vilagarcía de Arousa

1102

**CARGAS COMPLETAS****TRANSPORTES CORUÑESES SA**

Polígono Pocomaco, Parcela E-16  
Teléfono: 981 13 11 68  
Fax: 981 29 19 07  
15190 Mesoiro (La Coruña)

**MADRID**

1002

**NAVIERAS****ACCIONA TRASMEDITERRANEA**

Avda. de Europa, 10  
Parque Empresarial la Moraleja  
Tel.: 91 423 85 00  
Fax: 91 423 85 55  
28108 Alcobendas (Madrid)

1003

**TRANSITARIOS****SCHENKER ESPAÑA SA**

Avda. Fuentemar, 7  
Tel. 91 660 54 00 / Fax: 91 673 31 13  
E-mail: central.spain@schenker.com  
www.schenker.es  
28820 Coslada (Madrid)

1102

**CARGAS COMPLETAS****CENTRO TIR SA**

Avda. Andalucía, Km. 10,5 - Pol. Neisa Sur  
Teléfono: 91 710 90 61  
Fax: 91 795 47 60  
28021 Madrid

**LOGESTA, GESTION DE TRANSPORTE SA**

  
c. Trigo, 39  
Polígono Industrial Polvoranca  
Tel.: 902 151 233  
E-mail: logesta@logesta.com  
www.logesta.com  
28914 Leganés (Madrid)

1202

**MENSAJERIAS****DEDALO - MENSAJERIA SEGURA**

Envios Locales, Nacionales e Internac.  
Carmen Portones, 9 Nave Madrid  
Tel. 91 459 25 00 / Fax: 91 450 23 94  
E-mail: comercial2@dedalom.com

**MURCIA**

1111

**AGENCIAS DE TRANSPORTE****SECOTRANSA (GRUPO CAT)**

Transportes Nacional e Internacional  
Polígono Ind. Oeste - Paraguay, Parc. 9/14  
Tel. 968 80 86 00 / Fax: 968 80 94 31  
30820 Alcantarilla (Murcia)

**NAVARRA**

1102

**CARGAS COMPLETAS****TRANS-OTAMENDI SA**

San Martín, 3 Bajo  
Teléfono: 948 50 01 77  
Fax: 948 50 03 62  
31860 Iruzun (Navarra)

**PAIS VASCO**

1001

**CONSIGNATARIOS****MARITIMA CANDINA SA**

San Vicente, 8 - Edificio Albia II, Bajo  
Tel. 94 424 61 10 / Fax: 94 424 61 14  
E-mail: info@mcandina.com  
48001 Bilbao (Bizkaia)

**IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)**

Iparraquirre, 59- 4ª  
Tel. 94 493 71 30 / Fax: 94 483 41 58  
E-mail: isamar@bio.isamar.es  
www.isamar.es  
48980 Santurce (Bizkaia)

**GREEN IBERICA SA**

Iparraquirre, 59 - 2ª  
Teléfono: 94 493 70 32  
Fax: 94 462 53 03  
48980 Santurce (Bizkaia)

**CONTENEMAR BILBAO SA**

Pl. Sagrado Corazón, 4 - Bajo 1ª  
Teléfono: 94 423 28 96  
Fax: 94 424 12 47  
48011 Bilbao (Bizkaia)

1005

**AMARRADORES Y REMOLCADORES****AMARRADORES PUERTO DE BILBAO SA**

Manuel Calvo, 24  
Teléfono: 94 496 25 11  
Fax: 94 496 77 35  
48920 Portugalete (Bizkaia)

**CIA. REMOLCADORES IBAZABAL SA**

Muelle Tomás Olabari, 4 - 5ª  
Teléfono: 94 464 51 33  
Fax: 94 464 55 65  
48930 Las Arenas (Bizkaia)

1102

**CARGAS COMPLETAS****686 TRANSPORTES LOGÍSTICOS Y PORTUARIOS**

Muelle A2 de la Ampliación Puerto Bilbao  
Edificio EX TMB  
Tel.: 94 462 33 19  
Fax: 94 462 61 19  
48980 Santurtzi (Bizkaia)

1203

**TAXIS INDUSTRIALES****ALVA TRANSPORTES T. SL**

Lope de Irigoyen, 31 - Entlo. A-B  
Tel. 943 66 06 95 - Fax: 943 66 62 24  
Móvil: 670 43 09 06  
20300 Irun (Gipuzkoa)

1404

**ALMACENAJE Y DISTRIBUCION****EXPORTLAN TERMINAL SL**

Refravigas, 4 - Pabellón 6  
Tel. 946 366 180 / Fax: 944 383 010  
E-mail: exportlan@exportlan.es  
48508 Zierbena (Bizkaia)

**CEDIS SL**

Avda. Cervantes, 51  
Tel. 94 440 72 09 / Fax: 94 426 10 22  
E-mail: info@cedis.net  
www.cedis.net  
48970 Basauri (Bizkaia)

**ALDIGASA**

Polígono Ind. Jündiz - Lermendabide, 8  
Antigua Nave Azkar  
Tel. 945 29 08 79 / Fax: 945 29 08 45  
01195 Vitoria (Alava)

1416

**SERVICIOS LEGALES****ABOGADOS ELCANO**

Soluciones legales  
Marítimo - Aéreo - Carretera  
Transporte en general  
Teléfono: 94 410 27 44  
48008 Bilbao (Bizkaia)

## Este puede ser su espacio

Más de 40.000 profesionales del transporte interesados en hacer negocios esperan su mensaje.

Infórmese llamando al teléfono:

# 944.400.000



# Tecnología & negocios

## OPER. LOGÍSTICOS

### Ontime neutraliza parcialmente su huella de carbono y la hace pública a sus clientes

TXXI. Madrid

Ontime, consciente de la importancia de minimizar el impacto ambiental de sus actividades, está neutralizando parcialmente su huella de carbono, además de hacerla pública para todas las partes interesadas.

El operador neutraliza parte de su huella de carbono con el proyecto de flota de vehículos propulsados con motores totalmente eléctricos, gas natural e híbridos, disminuyendo de esta forma las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y acústicas en relación con los motores diésel.

La compañía con sede central en Madrid analiza anualmente su impacto medioambiental y paralelamente implanta los cambios necesarios en todos sus procesos, estableciendo controles que aseguran que se cumplen los requisitos establecidos en sus políticas de calidad y medioambiente, tanto para la compra de productos como para servicios subcontratados.

## SERVICIOS

### Spearvest adquiere una nave logística que está explotando TXT en Plaza Zaragoza

TXXI. Zaragoza

Spearvest, firma suiza de asesoramiento financiero, ha anunciado su primera operación logística en el mercado español. La compañía ha completado la compra de una nave de *cross-docking* que explota TXT en la plataforma logística de Zaragoza, Plaza. La nave adquirida tiene una superficie de 6.900 metros cuadrados.

La transacción se ha convertido en una de las más relevantes de los últimos meses y supone seguir consolidando a Zaragoza como una de las principales alternativas a Madrid y Barcelona en lo referente a inversión logística. En 2019, el volumen de inversión en instalaciones logísticas en este mercado ascendió a más de 160 millones de euros. Plaza, con una superficie de más de 13 millones de metros cuadrados, es la mayor plataforma logística de Europa.

Spearvest ha confiado en el asesoramiento de CBRE para esta operación, así como para proporcionarle el servicio de 'Property Management' para su cartera logística en España.

## El grupo AsstrA avanza en su plan de expansión internacional con el desembarco en Hungría

Planea desarrollar la Nueva Ruta de la Seda entre China y el país centroeuropeo



Pakush, subdirector de Ventas.



Kovasc-Mate, director de la filial de AsstrA.

► El grupo internacional AsstrA amplía su presencia geográfica con la puesta en marcha de una oficina de representación en Budapest. La nueva sucursal ofrecerá servicios de transporte por carretera a países de Europa occidental y oriental. La compañía, además, planea desarrollar la Nueva Ruta de la Seda entre China y Hungría.

A.ALDAY. Budapest

El grupo corporativo AsstrA-Associated Traffic, con sede en Zúrich (Suiza), avanza en su plan de internacionalización con el desembarco en Hungría.

La nueva oficina de representación de la compañía, localizada en Budapest, ofrecerá servicios de transporte por carretera a países de Europa occidental y oriental, así como actividades logísticas. Para el desarrollo de esta sucursal, "AsstrA ha establecido relaciones con socios regionales y continuará fortaleciéndolas", señaló Fedor Pakush, subdirector de Ventas a mercados focalizados del grupo. Además, la compañía de transporte y logística "planea desarrollar la Nueva Ruta de la Seda entre China y Hungría", agregó Fedor Pakush.

El equipo de Budapest también apoyará el desarrollo de las filiales del grupo corporativo de Bucarest (Rumanía) y Praga (República Checa) en los países vecinos.

La compañía, a través de un comunicado, destacó la "posición estratégica" de Hungría, que "presta servicio a un significativo volumen de ventas de las industrias de alimentación, alta tecnología y química". De hecho, entre los sectores en desarrollo, la compañía destaca la

industria química y productos de alimentación, farmacéuticos, automoción e informática, así como la metalurgia, ingeniería mecánica, productos eléctricos y turismo.

La entrada en Hungría forma parte del plan de expansión internacional del grupo AsstrA, que se ha marcado como objetivo alcanzar unas ventas próximas a los 450 millones de euros este año, lo que supondría un crecimiento superior al 28 por ciento, según avanzó a TRANSPORTE XXI Artur Antonin, country manager en España y jefe de la división de Francia y España de AsstrA, antes de la fuerte expansión del Covid-19. Como ya adelantó este periódico, la compañía cerró 2019 con una facturación consolidada de más de 350 millones y un crecimiento del 24 por ciento. Los envíos gestionados también tuvieron un comportamiento positivo, tras aumentar un 20 por ciento, hasta los 165.000. El transporte por carretera continúa siendo el servicio más demandado, con 147.000 pedidos, lo que supone el 89 por ciento del total. Además, procesó 6.000 envíos por mar, 3.400 en transporte aéreo y 5.200 por ferrocarril. El número de entregas de carga de proyecto alcanzó los 1.400, mientras que realizó 1.200 pedidos a través de cisternas.

## FORMACIÓN

### Taric adapta al formato 'online' los cursos de formación de Aduanas

Taric ha adaptado los Cursos de Formación Integral en Aduanas al formato *online* en las ediciones que ya estaban realizándose en Madrid y Algeciras, con el objetivo de garantizar la continuidad de sus servicios en este nuevo contexto de medidas restrictivas a la movilidad. El equipo de Taric Formación ha puesto en marcha la plataforma que permite a docentes y alumnos interactuar con fluidez a través de sesiones de webinar, chat de consultas y zona *online* de contenidos. Taric desarrolla desde hace más de una década una intensa actividad formativa en el ámbito aduanero y del Comercio Internacional con cursos, talleres y jornadas técnicas, adaptados en formatos y contenidos a las necesidades de los profesionales de la aduana y la cadena logística.

## EXPRESS

### UPS prueba los vehículos eléctricos autónomos para mover 'trailers'

UPS arranca las pruebas para testar la idoneidad y durabilidad de los vehículos eléctricos Gaussin, que cuentan además con tecnología de conducción autónoma, para mover semirremolques y contenedores en el centro de tecnología avanzada de la multinacional en Londres. Durante la fase inicial de las pruebas, la compañía operará los vehículos, conocidos como "shifters", con conductores en las cabinas para evaluar las operaciones de los vehículos, así como su eficiencia. A finales de este año está previsto que comience la siguiente fase, iniciando operaciones de conducción autónoma.

## VEHÍCULOS

### Leciñena y Tecnove Fiberglass alcanzan un acuerdo de colaboración

Leciñena, fabricante de remolques y semirremolques, y Tecnove Fiberglass, empresa de carrozados frigoríficos e isotermos, llegan a un acuerdo de colaboración para la comercialización y producción de vehículos frigoríficos bajo la marca Lecnove Innovative Cooling Solutions.

## CARRETERA

## Palletways refuerza sus servicios en Francia de la mano de Ziegler France

El nuevo socio logístico, que cuenta con más de 60 delegaciones, aumentará la operativa

► Palletways ha reforzado en Francia sus servicios de distribución exprés de mercancía paletizada de la mano de Ziegler France. Este proveedor logístico dispone de más de 60 delegaciones en el mercado galo, que incluyen dos *hubs* localizados en París y Clermont Ferrand, para la distribución nacional e internacional.



Hernando, dir. gral. de Palletways Iberia.

## TRANSPORTE XXI. Bruselas

Palletways ha reforzado sus servicios en Francia de la mano de Ziegler France. Este proveedor logístico dispone de más de 60 delegaciones en el mercado galo, que incluyen dos *hubs* en París y Clermont Ferrand, para la distribución nacional e internacional.

Ziegler France, con sede en Bruselas, forma parte del Grupo Ziegler, fundado en 1908. El grupo belga es un proveedor internacional de servicios logísticos y de transporte multimodal por tierra, mar y aire, con oficinas en toda Europa, China y África.

Michael Sterk, director comercial del grupo Palletways, destacó que "el sector logístico francés está dominado por las multinacionales", por lo que, añadió, "estábamos deci-

didados a conseguir un único socio para ayudar a nuestros miembros a acceder al mercado galo. Sterk señaló que "Francia es un país muy importante para Palletways, dado que nuestros principales mercados de Iberia, Italia, Alemania, Benelux y el Reino Unido, son todos países vecinos".

Por su parte, Gregorio Hernando, director general de Palletways Iberia, indicó que "Ziegler France nos ayudará a ampliar y desarrollar los importantes flujos de carga que hay entre España y Francia, así como de entrada al resto de Europa".

## SERVICIOS

## GLP se hace con la cartera logística de Goodman en Europa central y del Este

## TRANSPORTE XXI. Madrid

GLP, gestora de inversiones y promotora de negocios en los ámbitos de logística, inmobiliario, infraestructuras, finanzas y tecnologías afines, ha anunciado la firma de un acuerdo para hacerse con la cartera de inmuebles logísticos del Grupo Goodman en Europa central y del Este. La adquisición de esta cartera, con activos ubicados en Polonia, República Checa, Eslovaquia y Hungría, potencia una expansión europea más amplia desde que GLP entrara en este mercado a finales del año 2017.

La cartera adquirida, con una superficie de 2,4 millones de metros cuadrados, se concentra en rutas

logísticas clave en toda la región, con acceso a mercados en crecimiento para el comercio electrónico y la distribución. Con esta operación, GLP ampliará la presencia europea a diez países y hará que la compañía consolide sus inversiones en inmuebles logísticos con una cartera paneuropea, según destacan desde la empresa a través de un comunicado. GLP entró en el mercado europeo en diciembre de 2017 mediante la adquisición de Gazeley, un promotor, inversor y gestor de almacenes logísticos y parques de distribución en Europa con activos logísticos localizados en Reino Unido, Alemania, Francia, España, Italia, Polonia y los Países Bajos.

## SERVICIOS

## P3 Logistic Parks inicia el desarrollo de su nuevo proyecto en Illescas

P3 Logistic Parks colocó recientemente la primera columna de su nuevo proyecto en Illescas (Toledo), localidad limítrofe con la provincia de Madrid. Este nuevo desarrollo contará con una superficie total alquilable de 47.000 metros cuadrados y estará dividido en dos naves de unos 11.000 y 36.000 metros cuadrados, respectivamente. Estas dos naves se podrían unir, si así lo requiriera un único usuario. Las dos naves en construcción se encuentran integradas en una parcela con una superficie total de cerca de 90.000 metros cuadrados, según la promotora inmologística.



## TECNOLOGÍAS

## La Fundación Puertos de Las Palmas promueve la digitalización en África

La Fundación Puertos de Las Palmas promueve la innovación digital en puertos africanos con financiación europea. Se trata del proyecto 4p0rt que lidera la Fundación y que cuenta con socios de Mauritania, Senegal y Cabo Verde. El proyecto contempla ayudar a la digitalización de los sistemas productivos de los puertos y la aplicación de tecnologías propias de la industria 4.0 y los *smart ports*. Está financiado por los fondos FEDER de la Unión Europea en un 85 por ciento y cuenta con un presupuesto total de 1.169.903 euros. El proyecto 4p0rt tiene como objetivo general promover e impulsar la cultura y el nivel de digitalización de entidades y empresas portuarias del espacio de cooperación, acercando al sector las tecnologías de la industria 4.0 y los *smart ports*.



## POLÍTICA

## El Consejo Asesor de la Logística catalán avanza en su apertura al exterior

El Consejo Asesor para la Internacionalización de la Logística de Cataluña ha acordado la creación de una carta de servicios que recoja los proyectos donde pueda actuar el mismo y sus miembros: departamentos de Territorio y Sostenibilidad y de Empresa y Conocimiento de la Generalitat, los puertos de Barcelona y Tarragona, el Consorcio de la Zona Franca, Cimalsa, Fundación Cetmo y BCL. El Consejo Asesor nació el pasado mes de octubre con el objetivo de impulsar actuaciones internacionales de las entidades e instituciones catalanas bajo una plataforma única para potenciar la capacidad de actuación conjunta en el exterior.



## SERVICIOS

## Nuevos vehículos de guiado automático

Alfaland, que distribuye en España y Portugal una amplia gama de equipos de mantenimiento y almacenaje, especializada en ofrecer soluciones integrales para la cadena de suministro, trabaja con Rocla para la comercialización de sistemas de equipo de guiado automático. Los modelos actuales del fabricante, con sede en Finlandia, que es parte del grupo Mitsubishi, son de concepción modular para adaptarse a las necesidades concretas del cliente y con plazos de entrega comparables a los de carretillas manuales. Los AGV's (vehículos de guiado automático) pueden alquilarse, sin necesidad de usar capital en la inversión. Además, ofrece un sistema de gestión de almacén y todos los servicios de soporte para almacenes, factorías y sistemas de producción automatizados.



# Valenciaport donde todo conecta



Con una ubicación estratégica inmejorable en la nueva era digital, **Valenciaport** conecta todas las cosas: el Hinterland más potente de la Península Ibérica, más de 1000 puertos en el mundo, los operadores líderes del sector, las infraestructuras y equipamientos más avanzados, la innovación, la calidad, la tecnología, la sostenibilidad, pero, sobre todo, las personas.

  
valenciaport  
Autoridad Portuaria de Valencia