



El transporte sí toma medidas frente al coronavirus para mantener su actividad

Comparecencia de Sánchez sobre el coronavirus.

Foto: Borja Puig de la Bellacasa

PAG.10-11



David Barrio

Dir. de Logística de Aspapel

“FALTA VALENTÍA PARA IMPLANTAR LAS 44 TONELADAS EN ESPAÑA”

Páginas 8-9

EXPRESS / 19

Las demandas por operaciones de *ecommerce* crecen

CARRETERA / 27

Galadtrans refuerza su logística con dos nuevas plataformas

CARRETERA / 29

Duvenbeck espera crecer en España durante este año

Siemens duplicó en 2019 su operativa de transporte especial

Siemens Gamesa contrató el pasado año 6.000 transportes especiales en España a las empresas de transporte Laso y Aguado para suministrar 375 turbinas a unos parques eólicos que sumaban 1,2 GW de potencia. Este volumen supone multiplicar por más de dos las 2.500 operaciones realizadas en 2018 y triplicar la media de 2.000 transportes especiales desarrollados entre 2012 y 2017. **PAG 12**

Ontime impulsa una red de más de 70 delegaciones

Ontime impulsa, en el marco de sus planes de expansión, una nueva red de transporte y distribución en la Península Ibérica, que contará con más de 70 delegaciones. El operador logístico sumará a sus centros propios la incorporación en los próximos dos años de compañías del sector como cesionarios de la marca Ontime. Una de estas cesiones ya pública es Transportes La Murciana. **PAG 22**

Sesé proyecta 5.000 viajes por la autopista ferroviaria de VIIA

Grupo Sesé planea alcanzar un tráfico de 5.000 viajes por la autopista ferroviaria entre Le Bolou y Bettemburg de VIIA en el presente año 2020. El operador logístico aragonés, pionero en las pruebas con 'duotrailer', apuesta por este vehículo como "una combinación perfecta con la intermodalidad, a diferencia del megacamión". Su objetivo es llegar a alcanzar las 8.000 cargas al año. **PAG 23**

Optimice el rendimiento de su flota con Kalmar Insight

kalmarglobal.com

KALMAR

MESA de Redacción

CCS Abogados, el bufete que gestiona las reclamaciones de las empresas asociadas en CETM por el cártel de fabricantes de camiones, ha conseguido que otras seis nuevas sentencias estimen íntegramente las demandas presentadas. El informe pericial presentado por el equipo de Miguel Caamaño ha sido validado por el Juzgado de Primera Instancia de Valladolid en tres casos que afectan al fabricante MAN y otros tres al fabricante Iveco. El sobre coste medio cuantificado que estima la pericial del citado bufete asciende al 16,35 por ciento del precio de compra de cada camión. La seis sentencias establecen indemnizaciones para las empresas transportistas afectadas que oscilan entre los 56.000 y los 366.000 euros, alcanzando de manera conjunta cerca del millón de euros.

Anesco, la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo, acaba de constituir un nuevo grupo de trabajo sobre sostenibilidad y cambio climático. El objetivo que se ha marcado la patronal de empresas estibadoras para esta nueva comisión es el de impulsar distintas acciones en materias relacionadas con el medioambiente y fomentar las buenas prácticas. Los componentes de este nuevo grupo de trabajo fijarán las prioridades de la asociación para promover modificaciones legislativas vinculadas a la sostenibilidad y el cambio climático para la mejora de la competitividad de los puertos y el desarrollo de la actividad de las empresas estibadoras. Con esta nueva comisión, son ya siete los grupos de trabajo que ha puesto en marcha Anesco en el marco de su plan estratégico 2019-2022.

Seat exportó un total de 397.835 vehículos desde su fábrica en Martorell (Barcelona) el año pasado. Ello supone casi el 80 por ciento de las 500.005 unidades producidas por la marca de Volkswagen. El 49 por ciento de las exportaciones salieron por carretera. El barco registró una cuota del 44 por ciento, siendo su principal puerta de salida el puerto de Barcelona, mientras que el tren se quedó en el 6 por ciento. La cuota del barco era del 7 por ciento en 2008, destaca un comunicado de Seat. Anecdóticamente, transportó por avión ocho vehículos para una exposición en Chile, nuevo mercado en el que ha entrado. Alemania es su principal mercado, seguido por Reino Unido, Francia, Italia y México. A través del puerto de Barcelona, Reino Unido ha sido su principal destino, donde ha exportado unos 3.000 vehículos. Seat calcula que el valor de sus exportaciones supone un 3 por ciento del total de la economía española.

JONÁS



SE MUEVEN



Vicente Boluda Fos

Vicente Boluda Fos, presidente de Boluda Corporación Marítima, ha sido reelegido presidente de la Asociación Naviera Valenciana (ANV). Boluda asume su cuarto mandato, desde que en 2004 fue elegido presidente de ANV.



David Serral

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha incorporado a David Serral como nuevo director de Sistemas de Información del enclave. Serral, ingeniero de Tecnologías de la Información, tiene una experiencia de más de 20 años en el sector.



Marco A. Urios

Marco A. Urios es el nuevo CEO del operador logístico Factor 5. Con más de 25 años de trayectoria profesional, ha formado parte de compañías como Grupo Carrefour, Cadena, Multichannel Solutions y Majid Al Futtaim, entre otras.



Jordi Sánchez

Jordi Sánchez, licenciado en Ciencias Empresariales por la Universidad de Barcelona, se ha incorporado a FM Logistic Ibérica como nuevo Site Manager de los centros de Ororbia (Navarra) y Bellvei y Puigpelat (Cataluña).



Casimiro Iglesias

Casimiro Iglesias, nuevo director general de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, dependiente de la Secretaría General de Infraestructuras. Desde 2018, ostentaba el cargo de director general de Negocio Nacional en Ineco.

DEBATE

SÍ

Julián Núñez
Presidente de Seopan

La coyuntura de gasto y previsiones de la agenda social no permiten incrementar el 40 por ciento la inversión pública para cumplir objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas, que requieren, al menos, 103.000 millones de euros de inversión en infraestructuras prioritarias en los próximos diez años. La única opción viable es recuperar el modelo concesional, en desuso desde 2012, y poner en valor los activos públicos que tenemos mediante la participación de los usuarios directos en su sostenibilidad económica, en particular nuestra red de carreteras, al igual que hacen el resto de países de la UE. Se podría poner un peaje medio de 0,09 euros por kilómetro para los coches y de 0,19 euros para los camiones en toda la red de autovías. Es una propuesta de aproximación, ya que los peajes se gradúan según vehículos, zonas de paso y otros factores. Es una decisión sensible y difícil, aunque es una medida que se está articulando en todos los países de la UE.

¿La Administración debería implantar nuevos peajes en todas las autovías?

Dulsé Díaz
Portavoz de la CETM

NO

La Asociación de Empresas Españolas de la Construcción (Seopan) ha vuelto a reclamar al Gobierno que instaure un modelo de tarificación de las infraestructuras. La novedad en esta ocasión es que Seopan ha actualizado su propuesta de peajes tirando por lo alto. Y frente a un peaje de entre 3 y 14 céntimos por kilómetro que proponía hace un año, ahora, ha elevado notablemente su propuesta, hasta los 19 céntimos en el caso de un camión. La implantación de nuevos peajes tendría efectos negativos inmediatos en la competitividad de toda la economía española, encareciendo el precio de nuestros productos, dificultando su exportación por nuestra situación periférica y lastrando la producción y el consumo. Además, Seopan se olvida de que el transporte de mercancías por carretera representa la columna vertebral de la sociedad, el comercio y la industria de nuestro país. Y hace una aportación fiscal a las arcas del Estado por encima de los 15.000 millones de euros al año.



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

El transporte sabe estar a la altura

El transporte está sabiendo estar a la altura. El sector ha conseguido ofrecer una respuesta serena y profesional a la hora de hacer frente a la alarma social que se ha creado en todo el planeta como consecuencia de la propagación del coronavirus. Un ejercicio de madurez de un sector que el conjunto de la economía mundial debería agradecer y reconocer. Las empresas de transporte y logística han cogido el toro por los cuernos ante una crisis pandémica que amenaza a los mercados en su conjunto, pues no en vano el más afectado está siendo el principal exportador mundial, el chino. El gigante asiático empieza a dar muestras de recuperación. Buena noticia. Aunque quizá no convenga ni mucho menos lanzar las campanas al vuelo en un contexto todavía alimentado en buena dosis por la incertidumbre. En todo caso, durante estas semanas de alarmismo social generalizado, el transporte y la logística están adoptando medidas y planificando protocolos de actuación para conseguir asegurar los flujos logísticos de sus

clientes en España y Europa. Soluciones imaginativas, como habilitar puentes aéreos y ferroviarios de emergencia entre Asia y Europa para garantizar el abastecimiento de la industria de la UE y España, demuestran la capacidad de adaptación a cualquier circunstancia anómala que tiene este sector. A pesar de la alarmante coyuntura que nos está tocando vivir, las empresas del sector no han cesado su actividad y siguen atravesando países con especial grado de incidencia en la extensión del peligroso virus, como pueda ser el caso de Italia en nuestro continente. El tiempo pasará y esperemos que esta crisis de tamaño descomunal quede para todos en un simple mal recuerdo para un momento muy puntual, pero lo que sí que está quedando en los anales de la historia del sector es su capacidad para estar a la altura de una grave circunstancia y saber dar una respuesta eficaz, lo que se ha convertido en un mensaje de tranquilidad. Otra cosa es el papel de los políticos, que una vez más se han olvidado del transporte en un momento crítico.

El futuro es para los puertos inteligentes

El negocio portuario está actualmente inmerso en una auténtica revolución digital que le conducirá hacia un nuevo modelo de puerto inteligente. Las autoridades portuarias tienen cada vez más presente que la información, el dato en definitiva, es la nueva infraestructura de los puertos a estas alturas del siglo XXI. La hoja de ruta para esta revolucionaria transformación tiene subrayados en rojo diversos hitos: automatización, digitalización, interoperabilidad gracias a las nuevas tecnologías, transparencia, descentralización y experiencia del cliente. Todos estos aspectos vienen a redefinir el concepto de puerto 4.0 ó puerto inteligente. Los puertos ya navegan en esta nueva ruta con diversas iniciativas que en un futuro harán posible la ansiada sincromodalidad o lo que es lo mismo, la gestión del transporte en tiempo

real para responder a las necesidades de la industria 4.0 en los próximos años. Y en este contexto, las Administraciones Públicas también tienen mucho que decir. El fondo de innovación para el sistema logístico-portuario 'Ports 4.0' de Puertos del Estado ultima los detalles de su primera convocatoria, que ya cuenta con la friolera de 1.300 proyectos preinscritos. Esta idea del enorme interés que levanta esta transformación digital del sistema portuario y del ecosistema de compañías y startups que se va creando en su entorno. Este fondo permitirá que el Estado se convierta en inversor en innovación, asumiendo el riesgo que la iniciativa privada no tiene en estos momentos capacidad de asumir. Eso sí, siempre en la línea de una subvención con retorno, es decir, que el Estado obtenga también sus frutos si las cosas van bien.

LA ROSCA



Alfonso Alday

El simple aleteo de una mariposa en la provincia china de Hubei provoca un gran tsunami en el resto del mundo

Globalización

El brote del Covid-19, que ya ha sido declarado pandemia, ha puesto a prueba la globalización de la economía. Y el mundo, ha suspendido. En una reciente conversación telefónica con un importante grupo transitario español, su máximo responsable fue muy claro: "el mundo es global, pero no se gestiona como tal".

Las decisiones que se han ido adoptando, a la carrera en la mayoría de los casos, en función de la evolución del virus, que dibuja un nuevo escenario casi cada hora, son un claro ejemplo de esa falta de desconexión. ¡Y qué decir de España!, donde la improvisación está en el ADN de los políticos de turno, con medidas sobre la marcha y cada región, por supuesto, la suya, alimentando la alarma social. Al cierre de esta edición, el presidente Sánchez había convocado a todos los presidentes autonómicos a una reunión por videoconferencia "para abordar la situación y la respuesta común ante el coronavirus". ¡A buenas horas! Este paso se debería haber dado ya en el minuto uno.

Y la pregunta del millón: ¿qué pasa si la 'neumonía de Wuhan' perdura en el tiempo, como la gripe? ¿Tendrá la economía mundial, tal y como está montada, los días contados? Desde luego, la 'chinodependencia' ha quedado muy tocada. Ya se ha visto que si cierra la gran fábrica del mundo, todo se para. La industria hará bien en extraer conclusiones de esta crisis y replantearse si tiene sentido la deslocalización de las plantas productivas para ganar competitividad, con flujos logísticos tan tensos que con una interferencia todo se viene abajo como un castillo de naipes. Es el precio de la globalización. El simple aleteo de una mariposa en la provincia de Hubei, en China central, ha provocado un tsunami de proporciones catastróficas en el resto del mundo. La factura es grande. ¿Estarán dispuestos los grandes sectores a seguir pagando ese coste o empezarán a mover sus piezas para reducir la excesiva dependencia de la creciente interconexión mundial?

a.alday@grupoxxi.com



MIRAR SIN VER



Miguel Rocher

“Un virus es un trozo de ácido nucleico rodeado de malas y falsas noticias” (Peter Medawar)

Virus

Poco tiempo después de iniciado 2019, empezamos a escuchar cantos de sirena, nada seductores, que nos anunciaban que 2020 iba camino de una recesión para dos o tres años. Miedo, algo que ya afecta a particulares y empresas que retraen el consumo, los gobiernos no lo compensan con inversiones y al final, claro, se consigue esa recesión.

Afortunadamente, 2019 fue, en general, un buen año e iniciamos 2020 con expectativas positivas, descontando el inicio prematuro de las festividades, el país proveedor del mundo, contando con los paraguas amarillos, y a pesar de las coherentes precauciones, nos llega un virus tóxico, que, por cierto, ha borrado a los paraguas antes mencionados. Como el porcentaje de los que leen en el mundo no supera el 32 por ciento, según datos oficiales, el resto se alimenta y retroalimenta de las redes sociales en las que cualquiera puede escribir, con conocimiento, o sin él, aunque eso no parece relevante, con buena o interesada intención y eso sí es tóxico y peligroso. Tan solo hay que sumarle la disparidad de criterio de los países y la falta de procedimiento único de cada región económica, como puede ser la Unión Europea, donde cada país está actuando a su libre albedrío. Personalmente, considero desproporcionadas muchas de las medidas tomadas. Y si vamos a hablar de virus y sus efectos, me preocupa el de las personas tóxicas que siempre encontramos en todos niveles de las empresas, los que infectan con las palabras, hechos, intrigas, falta de formación, preparación, los que se rodean de mediocres, y los mediocres que están dispuestos a rodearlos. Aquellos y aquellas que, sin pasar de la fase de ‘¿Cómo es posible que un barco siendo de hierro flote?’ escriben sobre las maldades de la ampliación y acceso de nuestro puerto de Valencia. Empresas que, aprovechando la coyuntura de la falta de veracidad de información, reducen costes y borran puestos de trabajo con una facilidad que, sin ese virus, no obtendrían. Ahí sí veo claramente un peligro, una toxicidad y un gravísimo riesgo para todos los que formamos parte de la cadena de suministro, columna vertebral de fabricantes, distribuidores de todos los sectores. “Un virus es un trozo de ácido nucleico rodeado de malas y falsas noticias” (Peter Medawar).

mrocher@operinter.com

COMPLEMENTARIOS



La patronal Astic renueva su compromiso con Pacto Mundial (ONU). En la imagen, de izquierda a derecha, **Susana Sanchiz**, directora del Proyecto Promoción de GEOE, **Ángel Pes**, presidente de la Red Española de Pacto Mundial, y **Marcos Basante**, presidente de Astic.

EL PASAVANTE LEGAL



Jesús Barbadillo

El Covid-19 está afectando especialmente al *shipping* por tratarse de una industria eminentemente internacional, liberalizada y globalizada y, además, por ser China un país que vende y compra muchas de las mercancías que se transportan por mar

Coronavirus y *shipping*

El novel coronavirus está afectando especialmente al *shipping* por tratarse de una industria eminentemente internacional, liberalizada y globalizada y, además, por ser China un país que vende y compra muchas de las mercancías que se transportan por mar.

El coronavirus no sólo afecta a los retrasos/cancelaciones por cuarentenas y cierre de puertos, sino que también concierne al transporte de todo tipo de mercancías (incluyendo los desvíos y depósitos no previstos a/en las terminales), a las compras (retrasos en los suministros), a la construcción naval/proyectos *off-shore* (si tienen lugar en China y/o otros países afectados), e incluso al retraso de algunos arbitrajes internacionales (sobre todo si los testigos, peritos y demás vienen de China y/o de algún país afectado).

Centrados en el transporte de mercancías, el primer efecto es económico, pues, si se venden menos mercancías, se transportan menos y bajan los fletes. Jurídicamente, cuestiones como la navegabilidad del buque (si no se cumple la dotación mínima de seguridad por caer enfermo algún marino), puerto/atrque seguro (en caso de cierre temporal), *off-hire*, y planchas/demoras podrían verse afectadas. Ídem en relación a la responsabilidad del navie-

ro/porteador por las mercancías transportadas, pues este podría exonerarse de responsabilidad (por no entrega o por entrega con daños totales o parciales y/o por retraso) si alega fuerza mayor (apartados (d), (g) y (h) del artículo 4.2 de las Reglas de la Haya-Visby y Ley de Navegación Marítima). En tal caso, el destinatario de las mercancías podría ser indemnizado por el P&I Club.

A diferencia de los países romanistas (España, entre otros), donde la fuerza mayor opera aun cuando los contratos aplicables no digan nada dado que la norma general ya contempla la citada figura, en el Reino Unido y en los países regidos por el “*common law*”, la “*force majeure*” solo se aplica si los contratos aluden específicamente a ello, si bien podrían valer menciones genéricas (cuarentenas, pandemias, epidemias...). Los efectos de la fuerza mayor, que se resuelven caso a caso y como algo ajeno al control de las partes, pueden ser suspensivos (se suspende la obligación hasta que termine la fuerza mayor), extensivos (se prorrogan los plazos mientras dure la fuerza mayor para cumplir con la obligación), o, por último, definitivos si se da por frustrado el contrato. En cualquier caso, las partes afectadas tendrían la obligación de minimizar los daños.

jesus.barbadillo@garrigues.com

QUÉ bien

La Autoridad Portuaria de Bilbao está avanzando en el proyecto, realizado en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, para mejorar la circulación de los transportes especiales en la carretera N-240 (Tarragona - Bilbao). La entidad portuaria que preside Ricardo Barkala asumirá una inversión de 2,3 millones de euros para implantar 11 apartaderos en el tramo situado entre Zeanuri y Bedía, en sentido Bilbao. La dárseña vasca apuesta por la consolidación del tráfico de carga de proyectos, que el pasado año contabilizó el embarque de 4.099 piezas especiales, una gran parte procedente de la industria eólica. El crecimiento de este sector en el puerto bilbaíno durante los últimos años también está vinculado a la implantación en sus instalaciones portuarias de empresas fabricantes de productos de gran volumen como Haizea Wind, Lointek, Navacel o Vicinay. La Diputación Foral de Bizkaia, que gestionará la ejecución del proyecto, contempla que las 11 paradas técnicas estén operativas en 2022.



Project cargo en el puerto de Bilbao.

QUÉ mal

El desplome del precio del crudo, que algunos analistas han calificado de “histórico”, no se ha notado en las estaciones de servicio donde van a repostar los transportistas españoles, según ha denunciado públicamente Fenadismer. A juicio de esta asociación, que preside Julio Villaescusa, se produce una alteración artificial de los precios de los carburantes que no corresponden con las importantes bajadas del crudo en los mercados internacionales, de más del 20 por ciento, en el último semestre. El precio del barril de Brent ha pasado de unos 70 dólares a menos de 50 dólares en las últimas semanas, mientras que el precio de venta al público de los carburantes se ha mantenido estable. Ello denotaría una nueva situación restrictiva de la competencia, según Fenadismer, que ha pedido a la CNMC que investigue a las petroleras.



Corredor Atlántico. La consejera gallega de Infraestructuras, Ethel Vázquez, demanda un "compromiso firme" para potenciar la competitividad del noroeste peninsular a través del Corredor Atlántico, en un encuentro organizado por el Círculo de Empresarios de Galicia con el presidente de la Plataforma Atlántico Noroeste, Luis Javier Cepedano.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL



J.M. Martínez

La IV edición de 'Smart Ports', organizada por Executive Forum y Eurogestión el 4 de marzo en Madrid, sirvió para conocer las nuevas líneas y propuestas tecnológicas e innovadoras para el sector de la logística y

el transporte portuarios. En esta ocasión, diferentes empresas y autoridades portuarias analizaron los nuevos modelos de negocio que se están dando de la mano de la información y el dato

Nuevos modelos de negocio portuario

El Plan 'Puertos 4.0' que ha lanzado Puertos del Estado, y cuyo fin es el de servir de canal y plataforma para los proyectos e iniciativas de innovación portuaria, volvió a ser protagonista destacado en la edición de este año del encuentro 'Smart Ports 2020'. Tal y como recordó el jefe del Área de Innovación de Puertos del Estado, José Llorca, la primera convocatoria está a punto de ver la luz.

No obstante, algunas de las ideas clave que han sobrevolado entre los participantes en este evento señalan una tendencia que va a ganar protagonismo en el futuro inmediato. Por una parte, han coincidido en el cambio de paradigma que se está dando en el sector: del foco en las infraestructuras, como clave del negocio portuario actual, al dato, como centro del negocio futuro. Por otra, han evidenciado que, pese a que nuestros puertos están en una situación muy avanzada en el desarrollo de infraestructuras, aún queda muchísimo por hacer en el ámbito de la conectividad terrestre, sobre todo en la ferroviaria.

Con respecto a la valorización de los datos, está todo por hacer. Los puertos en su conjunto poseen una

enorme cantidad de datos en lo que se refiere al movimiento de mercancías que entran, salen o pasan por España. Datos sobre qué tipo de cargas, quién las transporta, de dónde proceden y hacia dónde van, cómo se mueven y cuándo. El potencial del análisis de este ingente volumen de información, para proponer y diseñar nuevos modelos de negocio, es enorme.

Otros sectores que ya lo han constatado representan hoy casos paradigmáticos. Pongamos como ejemplo las plataformas de viajes *online*, las de contratación de seguros, o las de venta por internet (como Amazon o Ali Express) que, a su vez, están forzando una transformación de los modelos logísticos y de distribución. El siguiente estadio será, sin duda, el de los grandes movimientos de mercancías, las que pasan por los puertos. Y llegar los primeros a este nivel será clave para aumentar la competitividad.

Impulsadas por esta tendencia, cuyos ritmos de desarrollo y puesta en marcha se miden en meses en vez de años (como ocurre con las infraestructuras), surgen otras ideas igualmente novedosas. Así, ya no se habla de una tecnología disruptiva, sino de conceptos mul-

ti-tecnología que ayudarán a cambiar el modelo, como pueden ser el maridaje entre 5G, Blockchain, IoT, Inteligencia Artificial, Robotización Software y Analítica de Datos (Big Data). Las primeras iniciativas ya están rodando con pruebas de concepto en marcha. Como decíamos en un artículo anterior, este 2020 será el año en el que veremos el salto de estas a las aplicaciones reales en explotación, como por ejemplo ocurre con el desarrollo y la aplicación de Blockchain.

Una última idea en la que también han coincidido todos los participantes es en los rapidísimos tiempos de retorno de las inversiones en estas tecnologías. Los plazos de proyecto típicamente están entre 5 y 10 meses, y los retornos de inversión se sitúan en plazos muchas veces inferiores a un año. Esto puede facilitar enormemente la toma de decisiones para invertir. El otro gran *driver* de decisión es que el que no se suba a este tren seguramente se quedará fuera de la fiesta.

Juan Manuel Martínez es director general de Eurogestión, vicepresidente de la AET y coordinador del Comité Sectorial de Transporte y Logística de Alastría

LOGÍSTICA 8K



Francisco Aranda

Las empresas de logística, sector más empleador de España en este momento, necesitan de una mayor flexibilidad

Más reformas

La logística es productividad. Aporta valor añadido a industrias, fabricantes y distribuidores, y no soporta más carga fiscal en este momento de enfriamiento de la economía. La actual coyuntura, agudizada por la incertidumbre del coronavirus, coincide con la necesidad de que las empresas acometan fuertes inversiones para digitalizarse, transformarse y ser más competitivas.

La evolución de la sociedad ha llevado a una transformación muy rápida del trabajo. El mercado ha cambiado en los últimos años y precisa de una mayor agilidad. Ya es urgente que el Gobierno dote a las empresas de medidas que introduzcan más flexibilidad en el mercado laboral y que reduzcan la carga impositiva del sector empresarial.

Las empresas de logística, sector más empleador de España en este momento, necesitan de una mayor flexibilidad para adaptarse a las exigencias del nuevo consumidor omnicanal. Para ello, es preciso un giro en las primeras propuestas laborales del Ejecutivo y avanzar en la transformación del mercado de trabajo en el camino de la última reforma laboral para dotar de más dinamismo al mercado de trabajo. Con la digitalización, los consumidores tenemos el poder, por lo tanto, o nos adaptamos o dejaremos de ser competitivos. Nos estamos jugando el mantenimiento y la creación de nuevos puestos de trabajo o la eliminación de muchos de los existentes. La flexibilidad interna es fundamental para avanzar hacia un mercado laboral inclusivo y para reducir la abultada tasa de paro que tenemos todavía.

El Gobierno se está equivocando al apuntalar los puestos de trabajo. Lo que hay que hacer es aumentar el tamaño del mercado laboral y fomentar la empleabilidad de los trabajadores. Esa es la mayor garantía de mantenimiento y multiplicación de los empleos. La tecnología nos está aportando las herramientas para hacer negocios de forma diferente y para acercarnos al cliente de una manera más estratégica. Para cautivar al consumidor ya no solo es necesario un producto atractivo. No podemos olvidar que el consumidor se ha puesto en el centro de todos nuestros negocios, porque interactúa no solo con el distribuidor sino también con las empresas de logística para tener el producto cuándo y dónde quiere.

presidencia@unlogistica.org

TRASLUCHANDO



Luis Figaredo

Es difícil abstraerse estos días de hablar de la recientemente declarada pandemia y su repercusión

“Otra” pandemia

En la esfera a la que debemos constreñir nuestro comentario, que es el del negocio marítimo, son varios los factores que, preventivamente, han de comprobarse en los contratos y sobre todo en las conocidas como “cadenas de contratos” en las cuales terceras partes hacen depender su cumplimiento contractual de compromisos previamente existentes; nos referimos a los famosos contratos *back-to-back* o a los contratos de *resale* donde la intención de la compra es su inmediata venta (bajo contratos preexistentes) Creemos que los Contratos *swap*, también deberían de ser analizados.

Las recomendaciones serían: (a) Examen de los contratos (fundamentalmente aquellos que caen dentro de la categoría de contratos en cadena) y determinar qué cláusula cubre el supuesto. (b) Examen de la jurisdicción aplicable y del método pactado para la resolución de conflictos. (c) Examen de la cobertura de los seguros. (d) Posición en el contrato de cada parte. (e) Recopilación documental de cualquier situación.

La situación creada por la aparición del Covid-19 debería encasillarse dentro de una situación que exima el cumplimiento de la obligación a la parte afectada (o ambas). Esta aseveración por lógica que pudiera parecer, no siempre se cumple.

El que la declaración del Covid-19 pueda ser considerada o no una de las causas que eximan a una parte de sus obligaciones contractuales, es un tema puramente fáctico. Se trata de un tema de prueba de una situación que impide el cumplimiento de una obligación, por lo tanto, es fundamental documentar cada situación de la mejor manera posible. De ello dependerá en gran parte una decisión favorable en una controversia (si esta se produce)

Tratándose de temas de una gran subjetividad y en los que la razonabilidad (uno de los pilares del sistema legal británico) es un elemento esencial, ha de considerarse que cualquier cuestión que rodee estas situaciones, es una cuestión de hecho y como tal debe ser probada por quien la alega.

Es el momento de examinar los documentos contractuales y proveerse de la documentación necesaria para la defensa o para la reclamación, de la posición que se mantenga y mantener la calma.

luisfigaredo@luisfigaredo.es

SAL GORDA

Vuelven a encenderse las alarmas ante la nueva tentativa de Seopan, la organización de empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras, para que el Gobierno implante un pago por uso en las carreteras españolas. La patronal que preside Julián Núñez pretende que se imponga una tarificación que alcanzaría los 19 céntimos por kilómetro en el caso de los vehículos pesados, bajo la excusa de solucionar el déficit de inversión y conservación de las infraestructuras viarias. Muchos han sido los intentos para que el sector del transporte por carretera sea el pagano del mantenimiento de las infraestructuras y todos, hasta ahora, han sido en vano. Incluso en los tiempos en los que el director de la Oficina Económica de la Moncloa, Álvaro Nadal, tomó este asunto como objetivo. El contrapeso de la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, con más predicamento en el despacho de Mariano Rajoy, pudo parar el golpe de este otro hombre de confianza de la exvicepresidenta Soraya Sáenz de Santamaría. Veremos qué sucede ahora, pero lo cierto es que en el Comité Nacional llevan años durmiendo con un ojo abierto ante esta amenaza. Los transportistas, no obstante, acuden con la conciencia tranquila al enconado combate. El sector aporta a las arcas del Estado, vía impuestos, más de 11.000 millones de euros al año. Incrementar la fiscalidad a un sector de tanta importancia para la economía española parece poco inteligente. Reflexión aparte merece que organizaciones que comparten, supuestamente, objetivos en el seno de la CEOE de Antonio Garamendi, no tengan rubor en promover que sean otros empresarios a través de una subida de impuestos los que garanticen sus expectativas de negocio.

Casius

TOP LOGÍSTICA



Gonzalo Sanz

La reconversión industrial de Solchaga provocó que muchas empresas despidieran a ingentes cantidades de trabajadores. Muchos de estos parados vivieron el día a día con el fracaso como bandera y la esperanza de encontrar ocupación. Mientras tanto, los ‘lunes al sol’

Martes al sol

El término ‘los lunes al sol’ se hizo popular por la película de Fernando León premiada en los Goya de 2003, con Bardem y Tosar como protagonistas. El cine está lleno de parejas que nos hacen evocar momentos felices y entrañables, como El Gordo y el Flaco, Tom Hanks y Meg Ryan en “algo para recordar” u otras que nos provocan desazón como Chucky y Freddy Krueger. Me pregunto si a la pareja estelar, Sánchez e Iglesias, que copa abrumadoramente las actuaciones estelares más terroríficas de la escena española en las últimas semanas, en su ambición desmedida de notoriedad, persiguen con ahínco que les nominen, en el próximo festival de cine fantástico de Sitges, como mejores directores, por su película de terror “los martes al sol”.

Trabajo se ha propuesto los martes, regular la subcontratación, escena incluida en el acuerdo suscrito entre Sánchez e Iglesias en su película de coalición. El estropicio que puede ocasionar en el tejido empresarial y productivo español es de consecuencias más dañinas que el coronavirus, no es sólo que los costes puedan verse muy incrementados, sino que destru-

ye el proceso de descentralización y especialización de la actividad económica.

Sectores como el logístico, cuya actividad está muy consolidada e integrada en el modelo económico, pueden verse muy negativamente afectados y algunas partes de este incluso desaparecer. Las ETTs y las empresas de *outsourcing* que aportan valor al modelo por su rapidez de adaptación y flexibilidad están seriamente amenazadas.

La precariedad laboral no se soluciona con estas medidas, en los momentos actuales de clara desaceleración global muy cercana a la recesión, provocará justo el efecto contrario, más paro y menos creación de empleo.

Esto no es, ni un tema de manuales económicos ni de ideologías, es de puro sentido común, la precariedad se combate creando puestos de trabajo y riqueza, compartiendo la misma de la forma más justa y equilibrada posible, pero nunca a través de populismos inútiles que la historia ya se ha encargado de demostrar. “Un tonto siempre encuentra otro más tonto que le admire” (Niels Bohr).

gonzalosanzfernandez@gmail.com

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

En 2019, hubo 162 casos de piratería y robo a mano armada a bordo de buques, según la Cámara de Comercio Internacional

Piratería

La piratería se ha concentrado el pasado año en el Golfo de Guinea, de 78 casos en 2018 han subido a 121 en 2019. También han aumentado los casos en el Estrecho de Singapur, pasando de 3 en 2018 a 11 en 2019. No hubo ningún caso en las costas de Somalia en el Océano Indico. Recomiendan estar alerta, porque los piratas mantienen los medios y personal para volver a actuar. Los rescates que se pagan a los piratas se consideran gastos de Avería Gruesa.

El buque “Longchamp” fue secuestrado el 29 de enero de 2009 en el Golfo de Adén y el capitán tuvo que llevar el buque a Somalia. La cantidad inicial solicitada por los piratas fue de 6 millones de dólares, a lo que el armador ofreció 373.000 dólares, en ese momento el armador declaró Avería Gruesa el 3 de febrero de 2009. Después de 50 días de negociación se pactó un rescate de 1.850.000 dólares. Los gastos incurridos en la operativa del buque, tripulación, combustible y mantenimiento ascendieron a 160.000 dólares, cantidad que se añadió al gasto del rescate como parte de la Avería Gruesa. En la liquidación de la Avería Gruesa participan los distintos intereses, el buque, la carga, y el flete.

La contribución al pago del rescate en la liquidación de la Avería Gruesa por el cargador está cubierta por las cláusulas del instituto A, B y C. Los daños a la carga están cubiertos por las cláusulas A pero no por las B y C. Si se trata de una venta CIF, el vendedor solo está obligado a contratar el seguro en la modalidad C, si es CIP, debe asegurar la carga en el modelo A. El secuestro por los piratas no supone de por sí la pérdida total de la carga, solo si al final hay pérdidas o daños a la carga se podrá obtener la indemnización correspondiente. En lo que se refiere al contrato de fletamento, se aconseja evitar cláusulas que permitan al armador el cobro de demoras o flete durante la retención del buque por piratas; igualmente, se recomienda al cargador evitar tomar partido en la ruta que debe seguir el buque y autorizar que el buque atraviese zona de riesgo de piratas. Por último, con los términos de venta habituales CIF, CIP y FOB, el riesgo corre de cuenta del comprador, aún así, es mejor evitar pagos diferidos para evitar que el comprador se niegue a pagar bajo cualquier excusa.

jibeitia@sarenet.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Los puertos tenemos que trabajar de una manera más sostenible. No me digas que pare la actividad, dime que la transforme”.

Mercè Conesa

Presidenta del Puerto de Barcelona

“Me gustaría que el automóvil fuera tratado como un tema de Estado”.

José Vicente de los Mozos

Dir. gral. del grupo Renault

“El GNL es un paso en la dirección correcta hacia la descarbonización del transporte marítimo”.

Peter Keller

Presidente de Sea \ LNG

“Al señor ministro, el transporte por carretera, como diría su vicepresidente Iglesias, se la suda”.

Manuel Pérezcarro

Secretario general de Froet

“Penalizar a un sector fundamental de la economía, que ya aporta recursos vía impuestos, con serios problemas de rentabilidad, no hace sino precarizar aún más su situación y poner en tela de juicio su capacidad de inversión”.

Mario Palacios

Presidente de Guitrans

“Cualquier ciudad de más de 150.000 habitantes necesita espacios de última milla”.

Guillermo Ravell

Mileway

“Somos un sector incomprendido, la mayoría de gente no sabe a qué nos dedicamos”.

Jaume Altisent

Pte. Club Transitario Mar. Barcelona

“Es grave que políticos sin información ni formación critiquen la ampliación norte del puerto de Valencia”.

Vicente Boluda

Presidente de ANV

EL ASCENSOR *del transporte*

Carlos Moreno

Presidente de Ontime

Ontime está impulsando una red de transporte ibérica que en los próximos 24 meses incorporará entre 70 y 90 delegaciones en España y Portugal. La firma, que gestiona una flota de cerca de un millar de vehículos, conjugará la actividad de sus 19 delegaciones propias con las cesiones de marca en toda la Península. Para el presidente de Ontime, Carlos Moreno de Viana, “la oferta ibérica en logística deberá ser única y no por país”.



María Chivite

Presidenta de Navarra

El Gobierno de Navarra ha decidido implantar peajes a los vehículos pesados en la carretera N-121-A como medida disuasoria para modular el tráfico. Según los datos provisionales de Aforos de la Red de Carreteras de Navarra, en 2019 la N-121-A registró una intensidad media diaria (IMD) de 10.276 vehículos, de los cuales 2.880 eran pesados. Las asociaciones de transportistas califican esta medida de “disparatada y discriminatoria”.



Jaime Colsa

Cons. Delegado Palibex

Palibex dará el salto internacional entrando en los principales mercados europeos a través de corresponsales que, preferentemente, perseguirá que sean en exclusiva. El nuevo hub en Barcelona de la red de palettería express, fundada por Jaime Colsa, será la base de consolidación y desconsolidación de los flujos exteriores, a la vez que reforzará el mercado catalán. Lluís Gay pilotará la apuesta internacional de Palibex.



Julián Núñez

Presidente de Seopan

Seopan, la patronal de la construcción, vuelve a la carga reclamando un sistema de tarificación de las carreteras para solucionar el déficit de conservación de las mismas. En el caso de los vehículos pesados alcanzaría los 19 céntimos por kilómetro recorrido en la red de autovías interurbanas del Estado. Los transportistas recuerdan que ya soportan más de 10.000 millones de euros anuales de fiscalidad y no aceptarán nuevos incrementos.

AGENDA

FORO NACIONAL DE TRANSPORTE AECOC

Conferencia
1 de abril de 2020
Madrid
www.aecoc.es

BREAKBULK EUROPE 2020

Conferencia y Exhibición
26-28 de mayo de 2020
Bremen (Alemania)
www.europe.breakbulk.com

CONGRESO NACIONAL CETM

Conferencia y Exhibición
28-30 de mayo
Alicante
www.cetm.es

TOC EUROPE

Conferencia y Exhibición
9-11 de junio de 2020 - Róterdam
www.tocevents-europe.com

SIL 2020

Conferencia y Exhibición
9-11 de junio de 2020 - Barcelona
www.silbcn.com

TRANSPORT LOGISTIC CHINA

Conferencia y Exhibición
16-18 de junio de 2020
Shanghái
www.transportlogistic-china.com

GREEN GAS MOBILITY SUMMIT

Conferencia
22-23 de septiembre
Madrid
www.gasnam.es

SIL AMERICAS

Conferencia y Exhibición
21-23 de octubre de 2020
Barranquilla (Colombia)
www.silamericas.com

TOC AMERICAS

Conferencia y Exhibición
27-29 de octubre de 2020
Lima (Perú)
www.tocevents-americas.com

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

Transportistas suspenden vuelos con Seúl

Las aerolíneas estadounidenses Delta Air Lines y Hawaiian Airlines anunciaron recientemente suspensiones temporales de algunas rutas que operan entre EEUU y Corea del Sur. Los anuncios son el indicador definitivo del tamaño del impacto de la crisis del coronavirus, ya que sus efectos se están moviendo más allá de las fronteras de la China continental. También en Europa se han empezado a sentir las cancelaciones, como la de Royal Jordanian Airlines, que ha comenzado a reducir sus vuelos entre

Amman y Roma. Otras compañías de bajo coste también han cancelado vuelos con Italia. Aunque estas cancelaciones se refieren a tráfico de pasajeros, en estas rutas, casi el 50 por ciento de la carga aérea se realiza en aviones de pasaje.

Seatrade
Maritime News

Remolcadores autónomos en puertos Abu Dhabi

La autoridad del Puerto de Abu Dhabi ha firmado un acuerdo para el desarrollo de los primeros remolcadores portuarios totalmente autónomos del mundo. Según las autoridades portuarias, al trasladar el elemento humano de control desde

los buques a la costa, los puertos de Abu Dhabi, principalmente el de Zayed, podrían trabajar en condiciones climáticas más adversas y con plenas garantías. Falah Mohammad Al Ahbabi, presidente de Abu Dhabi Ports, señaló que “es una prioridad liderar en la región la digitalización de las operaciones de la carga marítima y estamos comprometidos a proporcionar un modelo pionero para todo el sector. Adoptar soluciones digitales y mantenerse al día con las demandas cambiantes del comercio mundial ha demostrado ser un factor clave para el crecimiento económico y es esencial para lograr nuestro objetivo de ser un puerto inteligente”.

SHIPPINGWATCH

Cancelaciones de eventos por el Covid-19

El evento más importante en el área occidental sobre el transporte de contenedores, la ‘Conferencia Marítima Transpacífica’, TPM 2020, fue cancelado a 24 horas de su comienzo, programado para el 1 al 4 de marzo en Long Beach, California, debido a las prevenciones recomendadas por la crisis del Covid-19. Los organizadores han anunciado que el evento se traslada directamente al próximo año; lo que ha causado preocupación en el entorno empresarial y hotelero de la zona, ya que supondría la cancelación de hasta 5.000 noches reservadas en los hoteles de la zona.

Otros eventos sobre el transporte marítimo también se han visto perjudicados por la alarma sanitaria, como el cambio de fecha para el salón marítimo ‘Sea Japan’, para la que no se ha anunciado fecha alternativa, o la cancelación temporal de uno de los foros más importantes de la zona de Asia Pacífico; el ‘Singapore Maritime Week’. Aunque este evento no ha sido cancelado definitivamente, se ha anunciado que se pospone su fecha de inicio a un día, todavía no determinado, entre la tercera semana de marzo y, en el peor de los casos, para septiembre de este año.

DAVID BARRIO

DIRECTOR DE RECICLADO Y LOGÍSTICA DE ASPAPEL

“Falta decisión política, o digamos valentía, para implantar las 44 toneladas”

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

– España es el sexto productor de Europa de papel, cartón y celulosa. ¿Cuáles son las grandes magnitudes de la industria papelera española?

– El sector papelero español produce al año 6,2 millones de toneladas de papel y 1,7 millones de toneladas de celulosa. Tiene setenta fábricas de papel y diez plantas de celulosa y factura al año 4.780 millones de euros. España es, con un 5 por ciento de la producción europea, el sexto productor de celulosa de la UE, después de Suecia, Finlandia, Portugal, Alemania y Francia. Y, con un 7 por ciento de la producción total europea, es el sexto productor de papel de la UE, tras Alemania, Finlandia, Suecia, Italia y Francia. En cuanto al empleo, asciende a 16.595 puestos de trabajo directos.

– ¿Qué porcentaje de la producción se destina a la exportación?

– La bioindustria circular de la celulosa y el papel es un sector fuertemente exportador, que vende fuera el 45 por ciento de su producción. Las exportaciones representan el 56 por ciento de la facturación de esta industria. Exportamos 2,6 millones de toneladas de papel y casi un millón de toneladas de celulosa.

– ¿Hacia qué países va destinada principalmente la exportación de papel fabricado en España?

– Los principales mercados son otros países de la UE (60 por ciento), especialmente las vecinas Portugal y Francia, que suponen el 40 por ciento de las exportaciones totales. Como consecuencia del esfuerzo exportador que se hizo durante la crisis, se abrieron nuevos mercados que han permitido una mayor diversificación de los destinos de exportación, como es el caso de las exportaciones a África (17 por ciento) y Asia (10 por ciento), que actualmente suponen el 27 por ciento del total, cuando en 2007 apenas llegaban al 15 por ciento.

– ¿Y de celulosa?

– Las exportaciones se dirigen en un 84 por ciento a otros países de la UE, como Alemania, Países Bajos, Polonia, Francia e Italia, fundamentalmente.

– ¿En qué medida los tender marcan las relaciones entre la industria papelera y el sector logístico?

– El sector papelero es heterogéneo. Tenemos empresas grandes y empresas pequeñas. También es muy distinto transportar bobinas de cartón que celulosa en *palets*, o bien rollos de papel higiénico. Por

David Barrio, director de Reciclado y Logística de la

Asociación Española de Fabricantes de Pasta, Papel y Cartón

(Aspapel), personaliza el interés de las empresas cargadoras

por conseguir incrementar la capacidad de carga de los

camiones desde 40 a las 44 toneladas. Para Barrio, el sector

del transporte esgrime diversas excusas para no llegar a un

acuerdo y lamenta que “en España falta decisión política, o

digamos valentía, para implantar las 44 toneladas”.

ello, si bien algunas empresas pueden utilizar los *tender*, en general las fábricas de papel contratan directamente su transporte.

– ¿Cómo se produce el reparto modal en el transporte de la industria papelera en España, tanto en aprovisionamiento de materias primas como en producto acabado? ¿Siguen dominando la carretera frente al marítimo y el ferrocarril?

– Por lo que se refiere al transporte de materias primas, que incluye, madera, celulosa de mercado y papel para reciclar por un volumen total de 12 millones de toneladas, el camión supone en efecto el 89 por ciento, frente al 6 por ciento del tren y el 5 por ciento del barco. Y en cuanto al transporte de producto acabado (papel), con un volumen de 6,2 millones de toneladas, también

la carretera domina con un 74 por ciento, frente al barco (15 por ciento) y el tren (11 por ciento).

– Aspapel siempre se ha manifestado como firme defensora del aumento de la capacidad de carga de los camiones. En el caso de que se incrementase la masa máxima autorizada (MMA) hasta las 44 toneladas, ¿en qué medida se reducirían los costes logísticos del sector papelero?

– La introducción en España de las 44 toneladas permitiría reducir los costes logísticos en un 11 por ciento en el conjunto de los sectores industriales grandes usuarios de transporte. La logística es un componente esencial de los costes de los productos, que va desde el 15 por ciento en las bebidas, el 10 por ciento en la metalurgia o el 5,8 por ciento en la construcción. En el caso del papel, representa entre un 10 y un 11 por ciento. Así lo confirma el estudio ‘Evaluación de la introducción de las 44 toneladas en España’ elaborado por la Universidad Politécnica de Cataluña, que cifra en 350 millones de euros al año los ahorros directos de la adopción de esta medida. A estos ahorros hay que sumar, además, la reducción de 91 millones de euros anuales en costes externos, según Ineco. La implantación de las 44 toneladas permitiría, asimismo, reducir anualmente las emisiones de CO₂ entre 105.249 y 129.000 toneladas al año, lo que aporta un claro beneficio social y medioambiental.

– Sin embargo, aunque en Francia estén autorizadas, Alemania sigue sin implantarlas, como sucede en España. No es, por tanto, una medida que se haya adoptado en la totalidad de países de la UE.

– En los temas de transporte, por desgracia, hay poca acción común desde Bruselas. La Comisión fija unos parámetros básicos, y luego deja que los países decidan en fun-

ción de sus necesidades o políticas internas. No solo en Francia tienen las 44 toneladas, también en Portugal y en Italia. Nos hemos convertido en ‘la isla de las 40 toneladas’. En España falta decisión política, o digamos valentía, para implantar las 44 toneladas.

– ¿Por qué cree que no se ha llegado todavía a un acuerdo en España?

– Llevamos muchos años intentándolo y tanto los transportistas como los sucesivos gobiernos que hemos tenido han reconocido la necesidad de implementarlo. Pero a la hora de la verdad no se hace. Como decía aquel político, estamos de acuerdo, pero “ahora no toca”. Siempre hay alguna excusa. Además, desde los sectores industriales hemos ofrecido propuestas de implementación flexibles que evitasen los cambios bruscos. Se podría, siguiendo el ejemplo de Francia, permitir que solo los camiones nuevos pudiesen cargar las 44 toneladas mientras se promueve un “plan renove” de la flota actual. Pero tampoco ha funcionado.

– El sector del transporte de mercancías por carretera teme que el beneficio por el incremento de capacidad de los vehículos se concentraría solo en los clientes.

– No tiene por qué ser así.

– ¿Aspapel es partidaria de alcanzar un acuerdo con el sector en el que se establezcan unas bases para alcanzar un ganar-ganar para ambas partes, tal y como demandan los transportistas?

– Efectivamente, las asociaciones que representamos a los cargadores, nos hemos sentado con las asociaciones de transportistas para llegar a un acuerdo beneficioso para ambas partes. Pero en cuanto nos sentamos a hablar nos ponen encima toda su lista de reivindicaciones sin las cuales no están dispuestos a avanzar en la negociación, muchas de las cuales no tienen nada que ver con los cargadores. Eso nos hace pensar que en realidad no tienen interés en llegar a ningún acuerdo.

– ¿Considera que un sector del transporte menos atomizado que el español sería más proclive a dar el visto bueno a las 44 toneladas?

– Sin duda.

– Hoy por hoy, un acuerdo entre las partes para que se acaben implantando las 44 toneladas parece realmente utópico. ¿Es usted optimista o pesimista al respecto?

– No soy optimista respecto al acuerdo, pero creo que tarde o tem-

INDUSTRIA PAPELERA

El 89% de toneladas de materias primas y el 74% de producto acabado se mueven hoy por camión

COSTES LOGÍSTICOS

Representan entre un 10 y un 11% para la industria del papel

MEGACAMIONES

El volumen de transporte que se mueve en vehículos de 60 toneladas se queda en anécdota

LA ENTREVISTA



prano se conseguirán las 44 toneladas. Creo que los transportistas se equivocan al darle la espalda a los avances en tecnología y seguridad del transporte que permiten, entre otras cosas, incrementar la carga. Mira lo que ha pasado con otros sectores como el taxi...

– ¿Es usted partidario, por tanto, de que a falta de un acuerdo con el sector del transporte, el Gobierno acelere la implantación de las 44 toneladas en España?

– Eso es lo que llamo decisión política, pero de momento no la hemos encontrado.

– ¿La industria papelera está utilizando los vehículos euromodulares de 25,25 metros y 60 toneladas, conocidos como megacamiones?

– Muchas de nuestras empresas están utilizando los euromodulares. En este tipo de transportes, el problema es encontrarle retorno, y nuestras empresas encajan sus flujos para poder ir y volver llenos. Están siendo un éxito rotundo, pero cuando echas cuentas del volumen de transporte que se mueve en vehículos de 60 toneladas, se queda en una anécdota. Lo que realmente mejoraría la competitividad de nuestras empresas sería el incremento generalizado de las 44 toneladas.

– El sector papelero está muy volcado en el ámbito de la sostenibilidad. ¿Qué papel juega y cuál debería jugar el ferrocarril de mercancías en este contexto?

– Efectivamente, el sector de la

celulosa y el papel comparte una clara visión como bioindustria circular llamada a liderar la descarbonización de nuestra economía. El pasado 19 de noviembre, Aspapel, en representación de la industria papelera española, figuró entre los más de 30 firmantes de la iniciativa de los CEO de la industria europea de la celulosa y el papel, que perfila la contribución y los planes del sector para alcanzar en 2050 la neutralidad climática en Europa y declara su apoyo y compromiso con la descarbonización. La declaración fue entregada en Bruselas a la Comisión Europea. En ese camino de descarbonización del sector para contribuir a la neutralidad climática, el transporte sería uno de los elementos fundamentales con medidas de eficiencia, uso de combustibles menos contaminantes, mejora de infraestructuras, intermodalidad... Y en la mejora de las infraestructuras logísticas y de transporte destacaría especialmente lo referente al transporte por ferrocarril y los accesos a los puertos.

– El reciclaje es una de las claves de la sostenibilidad en esta industria. ¿En qué medida avanza el sector en el terreno de la logística inversa?

– Como bien indica, el reciclaje está en nuestro ADN, en nuestra razón de ser. Lo que nosotros llamábamos el “ciclo del papel”, ahora lo llaman “economía circular”. Si por logística inversa entendemos aprovechar los retornos para mejorar la eficiencia del transporte, le diría que está

El personaje

Vida: David Barrio nació el 18 de agosto de 1967 en Madrid. Está casado y es padre de dos hijos.

Obra: Es licenciado en Ciencias Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid, así como Executive MBA por el Instituto de Empresa (2003). En su día fue director de Operaciones de la sociedad Cartón y Papel Reciclado (Carpa) y posteriormente coordinador de la Zona Centro de la compañía de agrupación de *palets* y contenedores CHEP. Desde el año 2001, Barrio es el director de Reciclado y Logística de la Asociación Española de Fabricantes de Pasta, Papel y Cartón (Aspapel). Paralelamente, es secretario general de Recipap, entidad que representa al sector de los envases de papel y cartón en Ecoembalajes España.

Milagros: Su preocupación por la reducción de los costes logísticos en la industria del papel y su apuesta por la ‘economía circular’, que en Aspapel denominan desde hace años como ‘ciclo del papel’.

– Aspapel fue una de las primeras patronales en editar a lo largo del pasado año una guía sectorial de estiba en carretera en España. ¿La concienciación del sector en materia de seguridad en el transporte es fundamental?

– Efectivamente, Aspapel publicó en 2019 la primera guía sectorial de estiba en España. Y estamos muy orgullosos tanto por haber sido pioneros en un tema fundamental en materia de seguridad como del rigor y calidad de la “Guía sectorial para la estiba en el sector papelero”. La redacción y asesoría técnica corrió a cargo del Instituto para la Seguridad en las Cargas (ISEC) y el trabajo fue desarrollado por la abogada referente en la materia Eva María Hernández y el experto logístico L. Carlos Hernández Barrueco, ambos creadores de la ficha de estiba. También participaron en su redacción numerosas empresas asociadas de la industria papelera, que han supervisado el contenido y aportado ideas y materiales. La guía es gratuita y explica la nueva normativa de estiba en carretera en el sector papelero. Además, es el primer paso español en la creación de una cultura en la seguridad de las cargas.

– ¿Logística y digitalización son ya prácticamente términos sinónimos?

– Ya no es una cuestión de apostar o no por una mayor automatización y digitalización de los procesos logísticos. Se trata de una realidad que ya está ahí.

a la orden del día. Es habitual que un camión cargado, por ejemplo, con bobinas para hacer cajas de cartón, se traiga de regreso los recortes que se utilizan como materia prima para reciclar en la fábrica.



Siemens Gamesa, con Laso y Aguado como proveedores en España, duplicó en 2019 su operativa de transportes especiales

El transporte hace gala de serenidad frente a la alarma social generada por el coronavirus

La mayoría de las empresas están adoptando medidas y planificando protocolos de actuación con el fin de asegurar los flujos logísticos comprometidos con sus clientes

► El sector hace gala de serenidad frente a la alarma social generada por el tsunami del brote de coronavirus, que ya ha sido declarado pandemia. La mayoría de las empresas de transporte y logística están adoptando medidas y planificando protocolos de actuación con el fin de asegurar los flujos logísticos comprometidos con sus clientes.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El coronavirus, que se extiende por todo el mundo a pasos agigantados, con Italia y España como principales focos en la zona euro, ocupa todos los espacios informativos. Cancelaciones de vuelos, suspensión de grandes ferias y congresos, competiciones deportivas aplazadas *sine die*...

“La situación es tan cambiante, día a día, que impide dibujar escenarios, incluso a corto plazo, lo que alimenta la incertidumbre”. Es la opinión generalizada de empresarios del sector consultados por TRANSPORTE XXI para pulsar el impacto del Covid-19, que ya es pandemia, en la industria. Es más, ninguno de los interlocutores se aventuró a vaticinar las consecuencias económicas de esta crisis sanitaria, ni la duración de la misma.

La propagación global del brote de coronavirus como un tsunami desde China, más de 140.000 casos en 120 países, al cierre de esta edición, afecta de lleno a todos los sectores, entre ellos, el transporte, que “ha sabido estar a la altura de las cir-



Comparecencia de Sánchez sobre el coronavirus.

Foto: Borja Puig de la Bellacasa

cunstancias, lanzando un mensaje de tranquilidad ante la alarma social que se ha desatado”, subrayaron los mismos medios.

“Las empresas de transporte por carretera sí están tomando medidas y planificando protocolos de comunicación y de actuación que tiendan a asegurar los flujos logísticos comprometidos con sus principales clientes”, aseguraron desde la

Los transportistas no han cesado su actividad, circulando por países de riesgo

patronal Astic. La propia Aecoc, la asociación de empresas de gran consumo, destacó, a través de un comunicado, que “las empresas del sector están haciendo todos los esfuerzos y trabajando a pleno rendimiento para que no falte ningún producto en los puntos de venta”. De hecho, a pesar de la difícil coyuntura actual, los transportistas no han cesado su actividad, atravesando países de riesgo, como Italia, para garantizar el abastecimiento de mercancías a la industria y a los comercios. Además, en algunos casos, han llegado a presentar distintas alternativas para evitar roturas de la cadena de suministro,

dependientes de un sistema global, debido al descenso de envíos procedentes del gigante asiático, la fábrica del mundo.

A modo de ejemplo, el grupo transitorio DSV Panalpina estableció a finales de febrero un puente aéreo y ferroviario con China para abastecer a las industrias europeas y españolas, tras recordar que “el mercado aéreo se ha reducido en 5.000 toneladas diarias en capacidad por las cancelaciones” desde que estalló la crisis.

Faltan contenedores vacíos para las exportaciones

“Los grandes sectores han aplicado ya planes de contingencia y han puesto en marcha nuevos fabricantes en otros países, además de activar el transporte aéreo”, destacó Francisco Aranda, presidente de la patronal UNO.

Es el caso, sobre todo, de las grandes multinacionales encuadradas en la industria del automóvil, con flujos de suministro muy tensos, que se han apoyado en el avión para mantener el ritmo productivo de sus plantas, como ya adelantó este medio en su edición digital, lo que ha disparado la demanda, con la consiguiente subida de precios.

“La reducción de vuelos a China por parte de las compañías aéreas está generando una situación negativa al comercio exterior español”, señaló Enric Ticó, presidente de Feteia. Además, añadió, “los escasos vuelos de carga tienen unas tarifas muy elevadas y los espacios se tienen que reservar con varios días de antelación”. Ticó tampoco pasó por alto el impacto del coronavirus en las empresas transitorias, “aumentando los tiempos de tránsito y provocando que los contenedores en el transporte marítimo se amontonen en los puertos chinos”.

ESCASEZ DE CONTENEDORES

Un problema que está empezando a pasar factura a la exportación. “El atasco de contenedores vacíos en China está provocando que haya pocas cajas disponibles para cargar en España”, apuntó el representante de una empresa estibadora. Una

SANT ESTEVE SESROVIRES
LOGISTICS PARK
Parque logístico en Barcelona.

Destinado a satisfacer todas aquellas necesidades de toda empresa que desee ubicar su sede en un emplazamiento estratégico.

Numerosos muelles de carga.

Módulos de 10.000 m² a 50.000 m²

Estrada & Partners
Real Estate Advisors

Consúltenos para más información:
barcelona@estradapartners.com
www.estradapartners.com

93 215 16 50



Carretera / 13

La red Palibex dará el salto a los tráficos internacionales entrando en los principales mercados europeos



Marítimo / 14

Puerto 4.0: sinónimo de digitalización, automatización y nuevas tecnologías, a debate en un nuevo encuentro en Madrid

cuestión que se agrava en el caso de los *reefer*, donde “ya existía una carencia importante de equipos disponibles en el mercado”, advirtió el presidente de un grupo transitario. Desde este sector se apunta igualmente que las empresas exportadoras también se verán afectadas por la cancelación de escalas con China. En tono positivo, el sector de la estiba puso el foco en el reciente arranque de la actividad de los puertos chinos, por lo que se espera que la situación se vaya normalizando a

La alarma social contagia a los mercados de futuros

partir de abril con la recuperación de escalas y servicios. “Dentro de aproximadamente cuatro semanas, el tiempo de tránsito entre China y los principales puertos europeos, podría notarse un repunte de los tráficos”, señalaron fuentes portuarias. Eso sí, “las navieras han retomado las operaciones, pero no con la inercia suficiente para volver a la normalidad”, añadieron los mismos interlocutores, que pusieron el foco en la aplicación de fuertes recargos, en función de las líneas y la disponibilidad de espacio. La mayor preocupación del sector, en este sentido, se ha trasladado ahora al riesgo de contagio entre los portuarios que deben trabajar físicamente en los muelles españoles, lo que afectaría al servicio. No hay que olvidar que el sistema portuario nacional canalizó el pasado año

La patronal Astic exige medidas de protección para el sector

Tarde y mal. Así se puede definir la llegada del Ejecutivo de Pedro Sánchez a la crisis del coronavirus. “El Gobierno no debería permanecer por más tiempo en modo ‘esperar y ver’, dejando este asunto en manos de la improvisación de última hora, porque hay mucho en juego, en particular la viabilidad de cientos de empresas de transporte con miles de empleados”. Así lo puso de manifiesto la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), a través de un comunicado, en el que exige medidas de protección para el sector frente al coronavirus. “Nos parece preocupante la falta de planificación del Gobierno español ante la crisis, sobre todo, la ausen-

cia de comunicación con este sector de la carretera que está entre los potencialmente más afectados”. En este sentido, la patronal que preside Marcos Basante alerta de los primeros efectos del Covid-19 en el tránsito de mercancías en España, como la falta de suministros procedentes de China o la negativa de algunos transportistas a ir a zonas con alto riesgo de contagio. Entre los principales sectores afectados figuran la automoción, la ingeniería, el textil, productos químicos, electrónica y maquinaria. De hecho, las importaciones desde China vía marítima ya están empezando a pasar factura a los puertos españoles, reflejo de los cerca de 1.200

millones de euros de pérdidas al mes para el transporte marítimo mundial, según indica la Cámara de Transporte Internacional (ICS). De empeorar la situación, la patronal Astic advierte de que “el transporte por carretera se vería especialmente afectado por la rotura del flujo logístico”. En este sentido, la organización recuerda que el sector está en plena campaña de exportación de productos hortofrutícolas, con España como principal proveedor de frutas y hortalizas al resto de países de la Unión Europea. Al cierre de esta edición, el Gobierno español presentaba un plan de choque para hacer frente a la crisis del coronavirus, con medi-

das dirigidas a permitir una flexibilidad laboral, liquidez para las empresas y apoyo específico para sectores como el transporte. Además, la propia Comisión Europea ha anunciado que creará un “fondo de respuesta al coronavirus” dotado con 7.500 millones de euros iniciales para aportar liquidez a las empresas de los veintisiete Estados miembros de la UE y ha confirmado su voluntad de dotarlo con hasta 25.000 millones de euros. Para ello, la Comisión renunciará este año a solicitar el reembolso de la prefinanciación no gastada de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos gestionados actualmente por los Estados miembros.

el 67,5 por ciento del comercio exterior español, con un movimiento de 298 millones de toneladas, según la estadística provisional facilitada por la Agencia Tributaria. Pese a la reciente movilización de los puertos chinos, “lo peor podría estar por llegar”, según apuntaron los mismos protagonistas consultados por este medio. Hay que tener presente que, según datos de la consultora Alphaliner, solo hasta el pasado 19 de febrero, desde las vacaciones del Año Nuevo chino, se han

perdido más de 1,67 millones de TEUs de capacidad de exportación del país asiático. “Todavía no hay problemas de desabastecimiento. La fecha crítica es la primera semana de abril”, destacó Francisco Aranda, presidente de UNO. En la misma línea se pronunció el representante de un importante grupo transitario. “Durante el mes de febrero apenas se ha cargado nada en China, lo que se traducirá en la falta de llegada de mercancías terminadas, semielaboradas y materias primas

en el mes de marzo”, explicó. El transportista resumió la situación en una frase: “nos enfrentamos a un año de gasto y seis meses de ingreso”. De momento, la alarma social ha contagiado a los mercados de futuros. Las bolsas se desplomaron el lunes 9 de marzo, hasta registrar caídas que no se veían desde el referéndum del ‘Brexit’ y la quiebra de Lehman Brothers en octubre de 2008. Al cierre de esta edición seguían en caída libre.

Con décadas de experiencia, MSC tiene como objetivo ofrecer un transporte sin interrupciones para el envío de su carga, dando servicio a todo tipo de industrias a nivel mundial. Seguimos expandiendo nuestra red de transporte terrestre, ofreciendo servicios integrados de camiones, trenes y barcasas para satisfacer las necesidades de su cadena de suministro.

msc.com/intermodal **MOVING THE WORLD, TOGETHER.**



Imagen de una operativa desarrollada por Transportes Laso para Siemens Gamesa.

CARGADORES

Siemens Gamesa duplicó en 2019 su operativa de transportes especiales

El fabricante de aerogeneradores contrató a Laso y Aguado 6.000 traslados en España para suministrar sus componentes

► Siemens Gamesa contrató el pasado año 6.000 transportes especiales en España a Laso y Aguado para suministrar 375 turbinas a unos parques eólicos que sumaban 1,2 GW de potencia. Este volumen supone más que duplicar los 2.500 operativos realizados en 2018 y triplicar la media de 2.000 transportes especiales desarrollados entre 2012 y 2017.

IÑAKI EGUIA. Madrid

Siemens Gamesa contrató durante el pasado año 6.000 transportes especiales en España a Laso y Aguado para suministrar 375 turbinas a unos parques eólicos que sumaban 1,2 GW de potencia. Este volumen supone más que duplicar las 2.500 operaciones encargadas en 2018 y triplicar la media de 2.000 transportes especiales desarrollados entre los ejercicios de 2012 y 2017. El fabricante de aerogeneradores contempla organizar para el actual ejercicio unos 3.300 transportes especiales.

La compañía de energía eólica registró una actividad récord en 2019 en España al instalar la mayor cifra de aerogeneradores de la última década, y ser el fabricante del 75 por ciento de las turbinas instaladas. Siemens Gamesa suministró equipos a 15 clientes en 30 parques eólicos ubicados en Aragón, Andalucía, Galicia, Andalucía, Castilla y León y Navarra.

Más del 80 por ciento de las turbinas suministradas corresponden al modelo SG 3.4-132, que cuenta con un rotor de 132 metros de diámetro y unas palas con una longitud de

64,5 metros de longitud. La altura de las torres en las que va instalado pueden ser desde 84 a 165 metros, dependiendo de su emplazamiento. Para el montaje de los parques se utilizaron 15 grúas, cuatro de ellas traídas desde el extranjero, 17 equipos de montaje y se emplearon más de 850.000 horas de trabajo. El crecimiento de los transportes especiales se refleja en que el pasado año la media semanal alcanzó los 150 frente al volumen habitual de 60.

Siemens Gamesa empleó un nuevo almacén de 80.000 metros cuadrados desarrollado en Aragón para atender todas las entregas de parques eólicos en esta comunidad autónoma, que complementa las zonas de almacenaje en el puerto de Bilbao, con 180.000 metros cuadrados de extensión, y As Somozas (A Coruña) con 75.000 metros cuadrados.

FERROCARRIL

Renfe Mercancías baja del 60% de cuota de mercado en toneladas-kilómetro

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Las empresas ferroviarias privadas le siguen recortando parte del pastel a la histórica dominadora del mercado, Renfe Mercancías.

Los privados cerraron el pasado año con una cuota de mercado en toneladas por kilómetro del 40,47 por ciento, frente al 59,53 por ciento de la pública, una vez analizados los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Los ferrocarriles de mercancías registraron un tráfico total de 10.416 millones de toneladas por kilómetro en 2019, lo que supuso un crecimiento del 2,35 por ciento respecto al año anterior. Renfe Mercancías sumó 6.201 millones de toneladas, lo que representó una caída del 1,94 por ciento.

Por su parte, el número total de toneladas transportadas se elevó a 25,29 millones en 2019, lo que supuso una caída del 3,14 por ciento. En el caso de las toneladas totales, la cuota de mercado de Renfe Mercancías se elevó al 67,24 por ciento, frente al 32,76 por ciento de sus competidores. La pública registró 17,01 millones de toneladas transportadas y un descenso del 17,15 por ciento.

En el caso de la actividad por tren-kilómetro, la pública cerró el pasado ejercicio con un 65 por ciento de cuota, mientras que los privados se situaron en el 35 por ciento, según datos del Adif. La pública volvió a incrementar esta cuota en un punto más en enero de 2020, según los datos hechos públicos por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El análisis de estos datos demuestra que "los operadores privados se centran más en tráficos de mayor intensidad en términos de tonelada por kilómetro", según han apuntado a TRANSPORTE XXI fuentes del sector ferroviario.



**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



**Next
Generation
Logistics**

**Let's take
your transport
to the next level!**

ewals.es

CARRETERA

Palibex dará el salto a los tráficos internacionales entrando en los principales mercados europeos

El nuevo *hub* de la red de paletería express en Barcelona será la base para estos flujos

► Palibex dará el salto internacional entrando en los principales mercados europeos el próximo verano. Entrará a través de corresponsales con el objetivo de que sean preferentemente en exclusiva. Utilizará como base para estos flujos el nuevo *hub* que ha abierto en Barcelona. Esta plataforma reforzará, a la vez, el mercado catalán de la red.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Palibex (que opera con el nombre comercial de PBX) dará el salto internacional entrando en los principales mercados europeos a través de corresponsalías, ocho años después de que Jaime Colsa fundara la red de paletería express. Inicialmente, empezará operando servicios regulares con Francia, Italia, Inglaterra, Alemania y Países Bajos, según señaló Lluís Gay, director de Internacional de Palibex, que pilotará el proyecto.

En una fase posterior, el objetivo es llegar a los países nórdicos y al este

de Europa. De cumplirse las previsiones, Palibex empezará a operar el próximo verano. Para ello, está “seleccionando alianzas estratégicas con corresponsales” para generar flujos de mercancías en ambos sentidos. El objetivo es “buscar colaboradores en exclusiva especialistas en cada zona”. Las expectativas son “mover un mínimo de 60.000 *palets* en el primer año completo” de actividad internacional, añadió Lluís Gay, que ha entrado como socio en Palibex. La compañía ha hecho puntuales operaciones exteriores. Ahora, “empieza la verdadera internacionalización”, señaló Jaime Colsa, consejero delegado de Palibex. El objetivo es acabar ofreciendo “frecuencias diarias y con la calidad de la red” para que “nuestros franquiciados, que ahora no venden, puedan vender en el exterior”, añadió el empresario.

Los flujos internacionales utilizarán como base de consolidación y desconsolidación el nuevo *hub* que Palibex ha inaugurado en la provincia de Barcelona (Barberà del



Lluís Gay, director de Internacional, y Jaime Colsa, fundador y consejero delegado.

67% de crecimiento

La red de distribución urgente de paletería cuenta en Cataluña con un total de 10 empresas franquiciadas, que suman una flota superior a los 70 vehículos y que atienden a unos 4.000 clientes. La última incorporación catalana reciente ha sido Transportes Escapa, que opera con el nombre comercial de Trans Escapa, para la provincia de Gerona. Otras dos compañías se sumarán próximamente.

En los últimos tres años, Cataluña ha aumentado un 67 por ciento los envíos. Un crecimiento que Palibex espera que se reforzará con el nuevo *hub* en Barberà del Vallès, que replica el modelo de la instalación que la red tiene en Madrid.

La plataforma, con 1.988 metros cuadrados de almacén para operaciones de *cross-docking*, cuenta con 14 muelles, 10 para *trailers* y 4 para unidades de reparto más pequeños, que permiten la carga y descarga trasera de los vehículos, el modelo operativo habitual de Palibex.

Vallès), el segundo tras la plataforma que tiene en Madrid.

Además, la nueva instalación potenciará el mercado catalán y permitirá crear siete nuevas rutas directas, de periodicidad diaria, a destinos nacionales desde Barcelona sin pasar por Madrid. La red cuenta con 10 franquiciados en Cataluña, que ampliará a dos más próximamente. La plataforma tiene 1.988 metros cuadrados para operaciones de *cross-docking* y 14 muelles de carga, además de 735 metros cuadrados de oficinas.

El almacén está junto con las instalaciones de la transitaria 3LG Logistics, también franquicia de Palibex, promovida por la familia Gay, fundadora de la antigua Spain Tir (actual DB Schenker). 3LG Logistics dará apoyo a la red tanto en flujos del mercado catalán como internacionales. Palibex está formada actualmente por 55 empresas que suman 70 centros. Movió 650.000 *palets* en 2019. Prevé abrir otras plataformas más pequeñas en Valladolid, Zaragoza y Andalucía.



Puerto de Gijón
Puerto de Avilés

Tel.: (+34) 985 562 565
info@marprin.com

AGENTES MARÍTIMOS

AGENTES DE ADUANAS

OPERADORES PORTUARIOS




MARÍTIMO

Puerto 4.0: sinónimo de digitalización, automatización y nuevas tecnologías

El fondo de innovación logístico-portuario de Puertos del Estado ultima su primera convocatoria con 1.300 proyectos preinscritos

► El puerto 4.0 será sinónimo de digitalización, automatización y nuevas tecnologías, según se puso de manifiesto en la jornada 'Smart Ports 2020' celebrada en Madrid. El fondo de inversión de innovación del sistema logístico-portuario de Puertos del Estado ultima su primera convocatoria con 1.300 proyectos ya preinscritos.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Automatización, digitalización, tecnologías que permiten la interoperabilidad, transparencia, descentralización y experiencia del cliente definen el contexto de aplicación del concepto 'Puertos 4.0' al sector logístico portuario.

Así lo puso de manifiesto la jefe de División de Innovación de la Autoridad Portuaria de Cartagena, Paloma Escudero, en el marco de la jornada 'Smart Ports 2020', organizada recientemente en Madrid por Eurogestión y Executive Forum España y que contó con TRANSPORTE XXI como *media partners*.

En este contexto, Puertos del Estado ultima la presentación de la primera convocatoria de su fondo de innovación para el sistema logístico-portuario 'Ports 4.0'. Según avanzó el jefe de Área de Innovación del organismo, José Llorca, esta primera convocatoria verá la luz presumiblemente este mismo mes de marzo y el interés que ha levantado la misma es tan elevado que ya se cuenta con 1.300 proyectos preinscritos. "Va a ser un proceso competitivo realmente importante porque finalmente se presentarán en torno a 200 proyectos", apuntó Llorca. El expresidente de Puertos del Estado hizo una defensa a ultranza de las políticas orientadas por misiones como estrategia pública para la inversión en innovación. "Toda política de innovación debe ir dirigida a la creación de mercado y esta es uno de los principios fundamentales del fondo de Puertos del Estado", matizó Llorca. "El Estado debe ser inversor en innovación y asumir el riesgo que la iniciativa privada no es capaz de asumir y eso pasa con 'Ports 4.0', que es un pro-

"La información es la nueva infraestructura de los puertos" (Juan Altés, de T-Systems)



J.M. Martínez, Mar Chao, Aitor Calero, J. Pedro Inestal, Luis Antonio Álvarez y Antonio Sierra.



José Llorca, Patxi Sarasola, Pedro García, Paloma Escudero y Juan Altés, durante la jornada.

ceso de pilotaje para validar productos para el mercado", añadió. No obstante, Llorca dejó claro el concepto de subvención con retorno, es decir, el Estado tiene que tener retorno si las cosas van bien. A su vez, Paloma Escudero insistió en que "la industria 4.0 supone que la gestión del transporte y la logística y de la actividad portuaria, se deben llevar a cabo a partir de los datos generados". Para Escudero, el puerto 4.0 es una infraestructura que se integra como parte fundamental en un sistema general de transporte intermodal, sostenible y competitivo. Con este puerto 4.0 "se hace posible la sincromodalidad, que pretende la optimización de redes de medios de transporte", afirmó el responsable de innovación del puerto de Cartagena. En este sentido, el responsable de Desarrollo de Negocio del Vertical de Puertos de T-Systems, Juan Altés, afirmó que la información es la nueva infraestructura de los

puertos, donde "el gran reto es disponer de una plataforma tecnológica capaz de integrar todas las fuentes de datos y generar la información de valor necesaria para mejorar los servicios del puerto".

El puerto 4.0 permite hacer posible la sincromodalidad

Luis Antonio Álvarez Granero, jefe de División de Operaciones y Servicios Portuarios del puerto de Avilés, expuso los logros alcanzados con la plataforma 'Ágata Port' de la dársena asturiana. "Entre sus beneficios se encuentran la mejora de la gestión interna y una nueva forma de interactuar con la comunidad portuaria", afirmó. Además, la plataforma "seguirá creciendo y desarrollándose", adelantó Álvarez.

Tiempo para una nueva revolución en los puertos

Mar Chao, jefa comercial y de Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria de Valencia, tiene claro que los puertos están inmersos en una nueva revolución, "la revolución de la digitalización", ya que "todo se monitoriza", aseguró. En esta línea, Chao destacó el 'Valenciaport PCS', o Port Community System del puerto de Valencia. Se trata de una solución que Chao definió como "una gran mesa virtual que integra el lado mar, el lado tierra y toda la actividad portuaria en una misma plataforma". La responsable del puerto valenciano aseguró que la plataforma tecnológica es una gran herramienta, porque puede dar respuesta a nuevos retos que cada día se vayan presentando. En esta línea, el siguiente paso de la plataforma se centrará en la conexión con todas las terminales ferroviarias interiores. Por ejemplo, "que cuando salga un tren del puerto seco de Coslada se generen automáticamente las líneas de descarga en la terminal portuaria", avanzó. Al cierre de 2019, 'Valenciaport PCS' registró más de 71 millones de mensajes y contaba con más de 850 empresas conectadas. "Lo que da idea de que se trata de una plataforma digital que resulta útil y atractiva".

Patxi Sarasola, account manager de OSisoft España, se refirió a la necesidad de las autoridades portuarias para tratar de alcanzar una visibilidad en tiempo real de todo lo que está pasando en las operaciones. Una visibilidad que, además, "les permita actuar", matizó. Mientras, Pedro García, director de Desarrollo de Negocio de Portel, destacó un enfoque del puerto 4.0 hacia la línea de la gestión integrada, en la que se impliquen la totalidad de los servicios que participan en las autoridades portuarias. Por su parte, José Pedro Inestal, director de Operaciones de Vetasi, se centró en la tecnología Blockchain, que "permite hacer transacciones y registrarlas de una manera muy segura, puesto que es prácticamente imposible manipularla y la información fluye de una manera muy ágil". A su vez, el director de Tecnología e Innovación de Esri, Aitor Calero, avanzó que algunos puertos ya están haciendo experiencias piloto con la tecnología 5G y destacó como aspecto transformador de la misma que prácticamente desaparece la latencia, por lo que "un operador puede tener un centro en Corea del Sur y gestionarlo desde Europa tiempo real". Una tecnología por la que también apostó el project manager de Sngular, Antonio Sierra.

PUBLICIDAD



Connecting Global Competence

Messe München

All ways.
The right place.

Be Part of Asia's No. 1
Event in Logistics!

» transportlogistic-china.com/register



June 16–18, 2020
Shanghai New International
Expo Centre

» www.transportlogistic-china.com

**tic transport
logistic
CHINA**

asia's leading exhibition



Deloitte valorará las ofertas de los futuros socios inversores de Aena para desarrollar los planes inmobiliarios

El mercado logístico catalán no crece más por la falta de oferta ajustada a la demanda

El poco *stock* de plataformas libres o suelo donde construirlas en la primera corona de Barcelona frena “claramente” el desarrollo de nuevos proyectos, según Merlin Properties

EVA MÁRMOL. Barcelona

El mercado logístico catalán retrocedió el año pasado después de ejercicios de contrataciones récord. Y ello debido sobre todo a una falta de oferta para responder a la demanda de plataformas de medianas y grandes dimensiones en la primera corona de Barcelona, según las consultoras inmobiliarias preguntadas. Aunque los datos exactos varían según las fuentes, el mercado logístico catalán cerró el pasado ejercicio con un volumen de contratación sobre los 590.000 metros cuadrados. Y ello supone un descenso que oscila entre el 9,6 por ciento calculado por CBRE y el 13,04 por ciento de BNP Paribas Real Estate.

La dinámica del mercado del pasado ejercicio “ha estado condicionada por una tasa de disponibilidad de naves logísticas de medio y gran tamaño muy baja y una oferta de producto que, por su superficie o ubicación, no se adecuaba a las necesidades de la demanda”, señala Luis Lázaro, director de Logística de Merlin Properties.

Savills Aguirre Newman coincide en que el mercado estuvo condicionado por una escasez de producto ajustado a las necesidades de la demanda. Hay otro factor que influ-

El precio del alquiler está en 7 euros el metro cuadrado en zona *prime*



Vista aérea de la ZAL del puerto de Barcelona.

yó, “echamos de menos un mayor número de operaciones *big box*, es decir, mayores de 20.000 metros cuadrados. Se cerraron 12 operaciones de este tipo en 2018 y únicamente tres en 2019”, señala Gloria Valverde, directora de Industrial & Logístico de Savills Aguirre Newman.

Desde Estrada & Partners, ponen en valor que “la contratación media en los últimos cinco años supera los 500.000 metros cuadrados, lo que confirma la buena salud del sector logístico en Cataluña”, asegura Víctor Estrada, director general en Barcelona de la consultora.

Además de una falta de oferta adecuada a la demanda, Forcadell seña-

la, a través de un comunicado, “el aumento de las rentas” como otro de “los impedimentos para que no se incrementara la contratación”. En zona *prime*, el precio del alquiler es de siete euros el metro cuadrado mensualmente. Eso sí, llegó a superar los ocho euros en época precrisis.

Para Merlin Properties, la casi inexistencia de oferta logística en la primera corona de Barcelona está “claramente” frenando el desarrollo de nuevas plataformas. En diciembre, “la disponibilidad de la zona centro y el primer cinturón de Barcelona se estimaba sobre el 1,5 por ciento, mientras que la media del

Segundo puerto europeo más atractivo

La falta de disponibilidad de suelo a precios asequibles para usos logísticos es uno de los elementos críticos que determinan la competitividad del puerto de Barcelona, según una encuesta que la Autoridad Portuaria ha realizado a los usuarios de la dársena. Cilsa, gestora de la ZAL, no da abasto en ganar superficie y comercializarla. La sociedad, participada por el puerto de Barcelona (51,5 por ciento) y Merlin Properties (48,5 por ciento), no ha tardado en colocar el cartel de ‘completo’ en la tercera gran ampliación acometida, 450.000 metros cuadrados de nuevas naves. Al cierre de esta edición, no había hecho público el balance de 2019. Barcelona es el segundo puerto europeo más atractivo para la inversión logística, solo superado por Róterdam, según Savills Aguirre Newman.

resto de Cataluña estaba en el 2,6 por ciento”, añade Luis Lázaro. Para este año, las expectativas son positivas por la puesta en marcha de nuevos proyectos, algunos bajo la modalidad de ‘riesgo’, que incrementarán la oferta, coinciden las consultoras.



El Club del Transitario Marítimo congrega a la comunidad portuaria

Un año más, la comunidad portuaria de Barcelona arrojó al Club del Transitario Marítimo en el marco de la ‘Calçotada’, que ya ha cumplido la decimotercera edición como una de las citas ineludibles del sector. La presidenta de la Autoridad Portuaria, Mercè Conesa, destacó “la importancia de una comunidad portuaria cohesionada” en su segunda *calçotada*. La responsable portuaria aprovechó el acto para hacer hincapié en los esfuerzos que se están haciendo para reducir la huella ambiental de la actividad en los muelles. Pidió que “nos traten con justicia y equidad” y “no imputar al puerto y al aeropuerto el impacto de toda la cadena logística”. Los socios del Club del Transitario Marítimo estaban convocados a las urnas para elegir al nuevo presidente de la asociación al cierre de esta edición. (Foto: J.M.)



Express / 19

Las reclamaciones por impagos se estabilizan y crecen por operaciones de e-commerce ante la Junta Arbitral

Formación en despacho aduanero

Unos 200 profesionales se han formado en despacho aduanero en los cursos organizados por el Colegio de Aduanas de Barcelona, que llegan a la octava edición

FGC aumentará el 90% la capacidad para transportar potasas al puerto

El operador ferroviario público en ancho métrico pasará de 98 a 164 vagones, los 66 nuevos tolva, y de 7 a 9 locomotoras en 2022

► El operador ferroviario público FGC incrementará en un 90 por ciento la capacidad de transportar potasas desde las minas de ICL al puerto de Barcelona para su exportación en dos años. Pasará de 73 vagones tolva a 139 unidades. Crecerá también en tracción. El proyecto va ligado a la nueva terminal de ICL en el puerto.

EVA MÁRMOL. Barcelona

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) casi doblará la capacidad para transportar potasas desde las minas de la multinacional ICL en la comarca de Bages (Barcelona) al puerto de la capital catalana en dos años. El operador ferroviario público en ancho de vía métrico pasará de un parque actual de 73 vagones tolva para este transporte a 139 unidades en 2022.

Además de la compra de 66 nuevos vagones, ampliará la capacidad de tracción con cinco nuevas locomotoras, cuya fabricación ha adjudicado recientemente a Stadler Rail Valencia, destinadas tanto al transporte de potasas como al servicio de Autometro, sociedad controlada por FGC, que mueve vehículos desde la planta de Seat en Martorell (Barcelona) a la dársena para su exportación. Las nuevas locomotoras duales permitirán la sustitución de tres unidades diésel.

Con la ampliación del parque móvil, FGC pasará de las siete locomotoras y 98 vagones actuales (73 tolva, 7 portavehículos y 18 vagones plataformas) a nueve locomotoras y



FGC transporta potasa desde las minas de Bages (Barcelona) al puerto para su exportación.

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS DE FGC

Tráfico	2019	2018	%19/18
Potasa (toneladas)	283.275	411.572	-31,2%
Vehículos (unidades)*	102.630	94.905	+8,1%
Piezas de automoción (circulaciones)**	1.269	1.305	-2,8%

(*) Transporte realizado por Autometro, participada por FGC.
(**) Transporte realizado por Cargometro, participada por FGC. Fuente: FGC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

164 vagones en 2022. Y ello se traduce en una oferta actual de "sacar 73.497 camiones al año de las carreteras hasta los 202.602 camiones en 2022 y pasar de ahorrar 2,8 millones de litros de gasóleo al año hasta los 10,3 millones", señaló Ricard Font, presidente de FGC, en la presentación del balance de la compañía ferroviaria.

FGC invierte unos 44 millones de euros en la nueva maquinaria. Esta

inversión va ligada al contrato que el operador público ha firmado con ICL para dar el servicio ferroviario a la multinacional mineral. Y ello está ligado, a su vez, a la nueva terminal de la antigua Tramer en el puerto de Barcelona, operativa esta primavera, según ya anunció TRANSPORTE XXI en una anterior edición. ICL concentrará en la terminal todos sus tráficos marítimos, que actualmente desvía por los

Los otros negocios

El servicio de Autometro, sociedad controlada en un 70 por ciento por FGC, transportó 102.630 vehículos desde la fábrica de Seat en Martorell (Barcelona) al puerto de la capital catalana para su exportación el año pasado. Ello supone un crecimiento del 8,1 por ciento en relación a 2018. Ahorró 22.807 circulaciones de camiones. Para este servicio, Autometro cuenta con siete vagones portavehículos.

El servicio de Cargometro de transporte de piezas entre las plantas de Seat registró un total de 1.269 circulaciones (-2,8 por ciento) en 2019, el equivalente a 30.456 camiones. La compañía, participada en un 51 por ciento por FGC, cuenta con 18 vagones plataformas.

Captrain (antigua Comsa Rail Transport) es la socia de FGC en Autometro, que opera desde 2008, y Cargometro, operativa un año después.

puertos de Vilanova i la Geltrú (Barcelona) y Tarragona.

Con la ampliación del material rodante, FGC pasará de una capacidad máxima de 12 circulaciones diarias de todos sus servicios a 16 circulaciones. Las cuatro ganadas serán para ICL. El objetivo de la multinacional es alcanzar el millón de toneladas de sales potásicas transportadas anualmente por ferrocarril desde sus minas al puerto de Barcelona con destino a la exportación.

FGC transportó un total de 283.275 toneladas de potasas de ICL el año pasado, lo que supone un descenso del 31,2 por ciento en relación al ejercicio precedente. Se trata de un retroceso puntual debido "al cambio de operativas en las minas de Sallent y Súrria", añadió Ricard Font, en referencia a la estrategia del grupo minero de ir reduciendo progresivamente la producción en la primera y aumentando en la segunda. Los tráficos de potasa se recuperarán a lo largo de este año, apuntó el presidente de FGC.

MARÍTIMO

El puerto de Barcelona inicia el trámite para la concesión pedida por Baleària

EVA MÁRMOL. Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha iniciado el trámite de competencia de proyectos para que se puedan presentar otras ofertas a la concesión de una nueva terminal en el muelle Adosado del enclave, que ha solicitado Baleària.

Se trata de uno de los procedimientos previstos en la Ley de Puertos, junto a la adjudicación directa y el concurso, para el otorgamiento de concesiones cuando se ha presenta-

do una primera solicitud. Es el caso de Baleària Eurolíneas Marítimas. La naviera presentó la petición de una concesión para una terminal en el muelle Adosado del puerto catalán, según ya anunció TRANSPORTE XXI en una anterior edición. Actualmente, Baleària no cuenta con instalaciones propias en la dársena catalana y opera en la terminal pública Drassanes, ubicada en el muelle Barcelona, donde también escalan cruceros.

Desde esta terminal, mueve tráficos con Baleares. Todas las terminales de cruceros, incluida la de Drassanes, se concentrarán en el muelle Adosado, según el acuerdo alcanzado, en su día, entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria. Baleària ya había mostrado interés en contar con instalaciones propias en el enclave catalán. Se presentó al concurso para la terminal de carga rodada del muelle Costa, que se acabó adjudicando Grimaldi.

Para acoger las nuevas terminales de carga rodada y cruceros, la Autoridad Portuaria está ampliando el muelle Adosado. A principios de año, adjudicó una de las actuaciones incluidas en la tercera fase.

ACCELERATING VALUE

www.derijke.com

- Supply Chain Solutions.
- Warehousing (APQ) & Value Added Logistics.
- Total Cost Management.
- Global Freight Forwarding.
- Local, National and International Transport.

DE RIJKE
accelerating value

De Rijke Trans. & Logística España, S.L.
Pol. Ind. Can Salvatella • C/ Gercos i Lladó 109-121
08210 Barbera del Vallès
Tel. +34 93 7197900 • fax. +34 93 7197910
e-mail: comercial@derijke.com

Barcelona Air Cargo / Flash

DELOITTE VALORARÁ LAS OFERTAS PARA LOS PLANES INMOBILIARIOS DE AENA

Aena ha adjudicado a Deloitte Consulting, la única que se presentó al concurso, el asesoramiento para valorar las ofertas de los futuros socios inversores que opten a desarrollar los planes inmobiliarios en los terrenos libres alrededor de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, unos proyectos anunciados en 2018 por Íñigo de la Serna, entonces ministro de Fomento. La adjudicación se ha realizado por un montante de 1,2 millones de euros, frente a los 1,4 millones por los que salió a concurso. El contrato es por un periodo de 18 meses. Está previsto desarrollar, en los próximos años, una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de metros cuadrados mediante la ocupación de 349 hectáreas netas para un conjunto de usos en el aeropuerto de Madrid. En cuanto al plan inmobiliario del aeropuerto de Barcelona, abarcará un máximo de 1,1 millones de metros cuadrados nuevos edificables mediante la ocupación de cerca de 200 hectáreas netas. De acuerdo con el proyecto inicialmente presentado, casi la mitad de la superficie se destinará a plataformas para el *ecommerce*, naves para la consolidación de mercancías, bases para el transporte y otras actividades relacionadas, así como un parque logístico. Además, Aena contrató el año pasado a ARUP para definir los planes de desarrollo inmobiliario en cuatro aeropuertos con terrenos libres.

EL HOLDING IAG CRECE EN EL MERCADO CATALÁN

Las aerolíneas que integran IAG, sin incluir la compra de Air Europa pendiente de la aprobación de la CNMC, han crecido en el mercado catalán casi el 10 por ciento, lo que contrasta con la evolución de la actividad de IAG Cargo, la división



Una inversión de 5,5 millones. Damià Calvet, consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, ha anunciado una inversión pública y privada de 5,5 millones de euros en el aeropuerto de Alguairé (Lérida) durante los próximos meses. Entre las actuaciones previstas, la construcción de un hangar de 6.400 metros cuadrados. El consejero presidió una visita institucional a la instalación aeroportuaria.

que engloba toda la actividad de carga del holding. Las tres aerolíneas de IAG que operan mercancías en el aeropuerto de Barcelona,

Iberia, Vueling y British Airways, sumaron unos tráficos de 3.754 toneladas en 2019, frente a las 3.420 toneladas del ejercicio precedente, de acuerdo con las estadísticas de Aena. Y ello supone un crecimiento del 9,8 por ciento. Un incremento

que contrasta con el descenso del 2,4 por ciento de la actividad global de IAG Cargo, medida en toneladas por kilómetro transportadas, según ha hecho público el operador. IAG Cargo registró unos ingresos comerciales de 1.117 millones de euros el año pasado, lo que supone una reducción del 7,2 por ciento en relación con 2018. Su rentabilidad bajó el 4,9 por ciento.

NUEVA TANDA DE CURSOS DE ATEIA BARCELONA

Atea-Oltra Barcelona ha organizado una nueva tanda de cursos sobre el transporte aéreo de mercancías peligrosas en el primer semestre de este año, que son reconocidos por IATA. Se trata de un curso de capacitación para la

gestión de este tipo de mercancías, que se desarrollará entre el 1 de abril y el 4 de mayo. Además, organiza dos cursos de reciclaje para los profesionales que ya obtuvieron la capacitación para renovarla. El primero, del 5 al 14 de mayo, y el segundo, del 2 al 11 de junio. A principios de año, inició un curso de preparación para la obtención del certificado que exige IATA a los agentes de carga.

FALTAN VUELOS DIRECTOS PARA CUBRIR LA DEMANDA A ASIA Y LATINOAMÉRICA

Asia Pacífico, Asia del Norte y Latinoamérica no tienen suficiente oferta desde Barcelona para satisfacer la demanda de carga aérea a estas zonas. Así lo recoge el último Observatorio del Tráfico Aéreo de Barcelona de la Cámara de Comercio. Las exportaciones por vía aérea desde El Prat tuvieron como destinos principales Asia Pacífico y Asia del Norte (37 por ciento), Norteamérica (20 por ciento) y Latinoamérica (18 por ciento) en 2018. Sin embargo, solo Norteamérica, Oriente Medio y Europa "dispusieron de suficientes

conexiones directas y frecuencias para dar respuesta a la demanda de carga hacia esas zonas si se analiza el primer segmento del trayecto, es decir, el primer aeropuerto de escala". Ello supone que "hay bastante mercado para disponer de más conexiones directas con Asia Pacífico, Asia del Norte y Latinoamérica desde el punto de vista de las mercancías". La Cámara destaca que El Prat se mantiene en el 'TOP 25' de aeropuertos europeos, a pesar de haber sido superado por el aeropuerto de Zaragoza en 2019.



EMIRATES, LÍDER EN ENERO

Emirates recuperó el liderato que perdió el año pasado en favor de Qatar Airways al registrar unos tráficos de 1.789 toneladas de mercancías en enero en El Prat. Eso sí, por poco. Qatar movió 1.742 toneladas el primer mes del año. La primera tuvo un incremento del 13,9 por ciento en relación al mismo mes de 2019, mientras que Qatar avanzó el 4,7 por ciento. Pasaron un total de 13.768 toneladas en enero (+6,1 por ciento) por El Prat.

MARÍTIMO

El puerto de Tarragona presenta su oferta a cargadores aragoneses

El presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Josep Maria Cruset, ha presentado la dársena catalana como "la salida natural de Aragón al mar y está en disposición de dar respuesta para mover los tráficos de mercancías que las empresas de esta región puedan necesitar hoy y en el futuro". Así lo señaló el responsable portuario ante cargadores aragoneses en un acto celebrado en las instalaciones del Parque Empresarial de la Expo de Zaragoza. Josep Maria Cruset destacó proyectos como la Terminal Intermodal de Guadalajara o la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Estas iniciativas y otras actuaciones, como la licitación de la construcción del muelle de Baleares, suponen una inversión de 150 millones de euros hasta 2024, según recoge el Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria. Sobre el desarrollo de la ZAL, "es una ampliación en un 20 por ciento de la superficie del puerto destinada a actividades logísticas relacionadas con los tráficos portuario", añadió.

TRANSITARIOS

Cita de la comunidad portuaria y logística en el 'Día del Transitario'

Atea-Oltra Barcelona ha convocado a la comunidad portuaria y logística catalana a una nueva edición del 'Día del Transitario', que se celebrará el 9 de julio. La efemérides llega a la 14 edición como punto ineludible de reunión del sector para reconocer la labor de este colectivo. La presente edición coincide con el 43 aniversario de la creación de Atea, la primera asociación transitaria que se constituyó en España.

OJO AVIZOR



Eva Mármol

Barcelona es el segundo puerto europeo más atractivo para inversión logística, pero el precio es un freno para los usuarios

Como agua de mayo

La escasez de plataformas vacías o de suelo donde construirlas en la primera corona de Barcelona, casi inexistente en la zona *prime* (en las proximidades al puerto), está resultando ser un freno al desarrollo de nuevos proyectos logísticos.

Prueba de esta carencia es la rapidez con la que Cilsa, la sociedad gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, ha comercializado la tercera gran ampliación de la plataforma, que no ha tardado en colocar el cartel de 'completo'.

El problema no es solo la falta de oferta. Encima, fruto de esta escasez, otra barrera es el precio. Se llega a pagar un alquiler mensual de 7 euros el metro cuadrado (sin contar IVA) en zona *prime*. No es un consuelo que los precios precrisis superaran los 8 euros.

Barcelona es el segundo puerto europeo más atractivo para la inversión logística, únicamente superado por el holandés de Róterdam, según un estudio de Savills Aguirre Newman. El enclave catalán obtiene un sobresaliente, una puntuación de 94,33 puntos sobre 100.

La otra cara de la moneda: los usuarios del puerto de Barcelona, es decir, operadores logísticos y clientes finales (importadores y exportadores), opinan que la falta de disponibilidad de suelo para usos logísticos a precios asequibles es uno de los elementos críticos para la competitividad del enclave catalán, según una encuesta realizada por la Autoridad Portuaria. Se trata de un problema que los encuestados sitúan al mismo nivel que la falta de inversiones para los pendientes accesos terrestres, tanto viarios como ferroviarios.

En este contexto, el desarrollo del plan inmobiliario que proyecta Aena en los terrenos libres alrededor del aeropuerto de la capital catalana será recibida como "agua de mayo". Eso sí, siempre que no caiga a precio de oro.

EXPRESS

Las reclamaciones por los impagos se estabilizan y crecen por el ecommerce

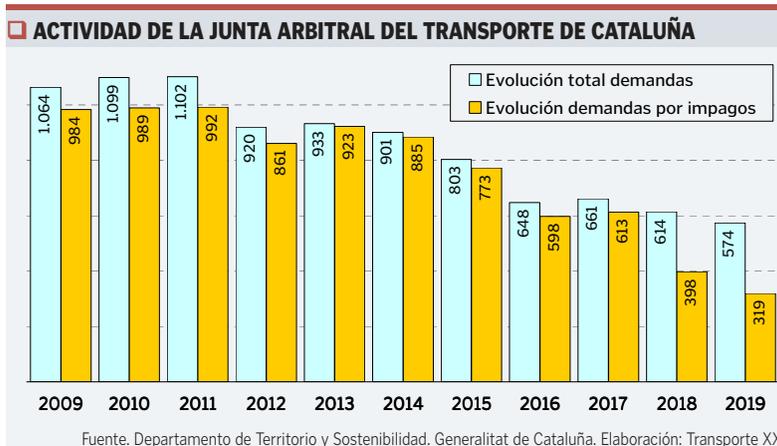
Aunque las demandas por daños aumentan más del 20%, las incidencias son testimoniales ante el volumen de las operaciones

EVA MÁRMOL. Barcelona

Cada vez queda más lejos la época de vacas flacas que se llegó a reflejar en la actividad de la Junta Arbitral del Transporte de Cataluña, sobre todo por la morosidad. Y es que volvió a bajar el número de demandas presentadas ante el organismo en 2019, encadenando un año más de descensos, hasta las 574 reclamaciones, la mitad de la cifra de 2011, que fue el año récord con 1.102 casos.

El total de demandas descendió el 6,5 por ciento en comparación con 2018. Más acusada ha sido la bajada de las reclamaciones por impagos, el 19,5 por ciento menos, hasta sumar un total de 319 casos. No obstante, restando el efecto provocado por la quiebra de una empresa de transportes, que generó la presentación de 70 demandas por impagos, "hay cierta estabilización tanto en las demandas por impagos como en el número total de reclamaciones", señala Xavier Hormigos, responsable de la Junta Arbitral del Transporte de Cataluña.

Se consolida la tendencia *in crescendo* de las reclamaciones a paqueteras por el auge de las operaciones de comercio electrónico. Ello explica, en parte, que se pasara de las 170 demandas por daños o pérdidas en 2018 a las 210 en 2019: Y de las 11 reclamaciones por retrasos en las entregas a las 27 por esta misma causa durante el periodo. "Se notan



1,39 millones

Las reclamaciones por impagos ascendieron a un montante total de 1,39 millones de euros el año pasado. El importe medio de las reclamaciones ha sido de 4.150 euros, similar al ejercicio precedente (4.141 euros).

La Junta Arbitral recibió tres solicitudes de depósitos. Ninguno se acabó constituyendo, tras la mediación del organismo para alcanzar una solución y evitar un procedimiento largo y costoso.

Dictó la Junta Arbitral un total de 367 laudos y resolvió 598 demandas durante el pasado año.

Recibió 766 reclamaciones: 574 de transporte de mercancías, 185 de transporte de viajeros y 7 de actividades auxiliares.

sobre todo incidencias en campañas concretas como la de Navidad". No obstante, "el porcentaje de incidencias por daños, pérdidas o retrasos es testimonial teniendo en cuenta el volumen de operaciones de *ecommerce* que se hacen cada día", añade el experto. Además, influye en el aumento de este tipo de demandas que cada vez más aseguradoras acuden a la vía arbitral cuando tienen que indemnizar por el deterioro de una mercancía en lugar de optar por la vía judicial.

En cuanto a la entrada en vigor del ROTT, se ha notado sobre todo en la supresión del trámite de vista oral en demandas inferiores a los 100 euros, que permite la nueva normativa. Eso sí, solo en los casos que están muy claros.

FERROCARRIL

APMT Railway crece al entrar en UTE en la terminal de Tarragona tras la de Lérida

EVA MÁRMOL. Barcelona

El Grupo APMT crece como operador ferroviario en el mercado español, a través de APM Terminals Spain Railway, al hacerse con la gestión a riesgo y ventura de la terminal Tarragona Mercaderies, en UTE con Transportes Portuarios, la anterior concesionaria en solitario de la instalación. La filial del grupo perteneciente a A.P. Moller-Maersk se refuerza sobre todo en el mercado catalán, donde ya se hizo con la gestión de la terminal de Pla de Vilanova (Lérida) hace un año. El Adif ha adjudicado la gestión de servicios y comercialización de la terminal tarraconense por un mon-

tante de 994.097,28 euros por los diez años de duración del contrato, prorrogable cinco años más, el precio por el que salió a licitación. La terminal cuenta con zona logística de 20.180 metros cuadrados, que incluye una playa de vías para el estacionamiento de las composiciones ferroviarias, de 2.400 metros cuadrados, y una zona dedicada a la manipulación y estocaje de UTIs, de 17.780 metros cuadrados. Como ya informó TRANSPORTE XXI en una anterior edición, Transportes Portuarios tiene, a través de la sociedad TP Nova, un servicio de contenedores entre el puerto de Barcelona y la terminal.

Grupo APMT es el tercero en la gestión de terminales intermodales en España, tras Cosco y Hutchison, según el último informe sobre el sector de la Comisión de los Mercados y la Competencia (CNMC). Su filial APM Terminals Spain Railway gestiona la tercera terminal ferropuertaria en esta actividad, las instalaciones del muelle Sur del puerto de Barcelona. Desde el enclave, tiene servicios con TMZ, Burgos y Madrid, entre otros.

MARÍTIMO

Puerto de Barcelona cumple gran parte de los objetivos del Plan Estratégico 2015-2020

EVA MÁRMOL. Barcelona

El puerto de Barcelona cumple gran parte de los objetivos de tráfico o se queda a las puertas (con permiso del coronavirus) fijados en su Plan Estratégico 2015-2020. Algunos volúmenes conseguidos con bastantes meses de antelación al vencimiento del plan. Es el caso de los tráficos de *short sea shipping*, que superaron los 150.000 UTIs fijados para 2020 dos años antes, en 2018. Esta actividad cerró el pasado ejercicio con 157.210 UTIs y un crecimiento modesto (+1,9 por ciento). Y ello debido a la reducción de la oferta en la autopista del mar de Grimaldi entre el enclave catalán y el romano de Civitavecchia por la modernización del 'Cruise Roma' y el 'Cruise Barcelona', que fueron sustituidos temporalmente por unidades más pequeñas.

Otro tráfico que alcanzó dos años antes el volumen fijado en el Plan Estratégico 2015-2020 ha sido el de contenedores, al superar los tres millones de TEUs en 2018, llegándolos a rozar en 2017.

La otra cara de la moneda: el flujo de vehículos nuevos en los muelles catalanes. Este tráfico cerró el pasado ejercicio con 777.688 unidades, alejándose, por tercer año consecutivo, de los 1,2 millones fijados. Los vehículos nuevos acumulan un retroceso del 15,2 por ciento entre 2017 y 2019.

Aunque el puerto de Barcelona se ha consolidado como primer enclave peninsular en tráfico ferropuertario de contenedores, no ha llegado a la cuota del 20 por ciento fijada en el Plan Estratégico, quedándose en el 13 por ciento. No ha ayudado que sigan pendientes los planificados nuevos accesos terrestres, ferroviarios y viarios. En tráfico total, la dársena catalana se quedó a 2,3 millones de toneladas de lograr el año pasado los 70 millones recogidos en el documento para 2020.

La Autoridad Portuaria trabaja en el que será el IV Plan Estratégico 2021-2025. Además, trazará la ruta de la dársena en el horizonte de 2040. De cumplirse las previsiones, el documento será presentado el próximo verano.





Ontime impulsa nueva red de transporte y distribución en la Península Ibérica, que contará con más de 70 delegaciones

Salvesen Logística consolida su servicio de grupaje de palettería a temperatura controlada

El operador, que superó los 165 millones de euros en ventas en 2019, apuesta por el desarrollo sostenible con 28 vehículos de gas natural y 6 unidades de megacamiones

► Salvesen Logística, que superó los 165 millones en ventas en 2019, según datos del operador logístico, consolida el servicio de grupaje de palettería a temperatura controlada que puso en marcha hace poco más de un año. La empresa apuesta por el desarrollo sostenible con 28 vehículos de gas natural y 5 unidades de megacamiones en flota.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Salvesen Logística ha consolidado el servicio de grupaje de palettería a temperatura controlada que puso en marcha hace apenas un año.

El servicio, denominado 'Fresh Line', "evoluciona positivamente" según el plan previsto, "en lo que respecta a la demanda de nuevas operativas, el impulso regional de nuestra fuerza de ventas, la disponibilidad de vehículos y el proceso de digitalización de nuestras operaciones logísticas y de transporte", apuntan a TRANSPORTE XXI responsables del operador logístico.

Con la fruta y verdura como "motor de impulso", la firma pretende atraer al resto de categorías de productos que necesitan de la temperatura controlada y de adecuados estándares de seguridad alimentaria y trazabilidad, "así como de nuestra amplia y ágil red".

Salvesen Logística cerró el ejercicio 2019 en el entorno de los 25 millones de euros en grupaje de fruta y verdura y pretende alcanzar los 30 millones de euros en 2020. "Debemos tener en cuenta que nuestras cifras solo contienen flujos y volú-



Salvesen Logística dispone de 28 vehículos de GNL y GNC en flota.

menes de operaciones realizadas en España y Portugal", recuerdan desde la compañía.

A su vez, Salvesen Logística sigue apostando por incorporar vehículos

La logística supone el 40% de sus ventas y el transporte el 60%

sostenibles. Actualmente, la compañía está gestionando una flota de 28 vehículos de GNL (gas natural licuado) y GNC (gas natural comprimido). De cara al futuro, "la

intención es seguir valorando en cada renovación de flota el tipo de vehículo adecuado al ecosistema que se nos presente". En esta línea, los responsables del operador logístico reconocen que no pueden concretar ni el número ni el tipo de vehículos que irán incorporando, pero sí remarcan que "estamos muy comprometidos con el desarrollo sostenible como elemento clave para nuestra estrategia de crecimiento". Todo ello dentro de un contexto en el que "el consumidor quiere que sus productos sean transportados utilizando métodos más sostenibles".

Al margen de los vehículos de gas natural, el operador logístico tam-

bién apuesta desde hace dos años por los vehículos euromodulares de 25,25 metros y 60 toneladas, conocidos como megacamiones. En la actualidad, la compañía cuenta con seis unidades de megacamiones en sus rutas entre Madrid y Barcelona y entre Valencia y Barcelona.

AÑO RÉCORD

Salvesen Logística alcanzó una cifra de ventas de 165,4 millones de euros en 2019, lo que supuso un nuevo récord de ventas de la compañía y un incremento de 5,5 millones respecto a la cifra de 2018, según datos facilitados por el operador logístico. Las operaciones puras de logística representan actualmente el 40 por ciento de la facturación de la firma, mientras que el transporte y la distribución suponen el 60 por ciento restante.

En cuanto a las previsiones que maneja la compañía de cara al cierre de 2020, "como cada año, la ambición es superar la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, pero no debemos olvidar que nos encontramos aún depurando determinados negocios que no son estratégicos para nosotros y quizás nos puedan hacer equilibrar el crecimiento sostenido que de manera anual venimos realizando en el entorno del 4 y 5 por ciento", resaltan.

Salvesen Logística cuenta con 19 centros logísticos, que suman 124.000 metros cuadrados de superficie y 821.000 metros cúbicos de capacidad frigorífica. La compañía gestiona una flota compuesta por más de 800 camiones de larga distancia y 700 de distribución capilar.

AÉREO

Ateaia-Madrid exige agilidad en los controles fitosanitarios en Barajas

Ateaia-Madrid reclama que se agilice al máximo la entrega de la documentación que acompaña a las importaciones de mercancías sujetas a inspección del Servicio de Sanidad Vegetal en el aeropuerto de Barajas. Así lo puso de manifiesto en una reciente reunión con responsables de la Dirección de Área de Agricultura de la Delegación de Gobierno de Madrid y Coordinadora del Servicio de Sanidad Vegetal en la Aduana de Madrid-Barajas. Según Ateaia Madrid, principalmente los fines de semana se producen retrasos importantes en el despacho aduanero de estas expediciones precederadas.

OPER. LOGÍSTICOS

Alloga ampliará en 10.000 m² su plataforma logística de Borox

Alloga, operador logístico especializado en el sector farmacéutico perteneciente al grupo británico Alliance Healthcare, ha puesto en marcha las obras de ampliación de su plataforma logística de Borox (Toledo), limítrofe con la provincia de Madrid. Alloga tiene previsto sumar 10.000 metros cuadrados y 16.000 palets de capacidad más a una instalación que se puso en marcha en 2016. Una vez finalizadas las obras, la plataforma logística de Alloga contará con 42.000 metros cuadrados de zona de almacenaje y capacidad para 64.000 palets al servicio de la logística sanitaria y del sector farmacia.

CARGADORES

Zalando invertirá 20 millones en un nuevo centro logístico en Madrid

Zalando, compañía alemana especializada en venta de moda online, ha anunciado su intención de invertir 20 millones de euros en la construcción de un centro logístico en el área de influencia de Madrid. Zalando, que no ha confirmado el emplazamiento exacto de la futura plataforma, ha avanzado que su intención es que la misma se encuentre completamente operativa a principios de 2021. Paralelamente, la compañía del sector del comercio electrónico ha puesto en marcha un tender para determinar qué operador logístico se hace cargo de las operaciones en la futura plataforma logística.

POLÍTICA

El empresariado madrileño pronostica un enfriamiento del volumen de negocio y el empleo en el transporte

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El empresariado madrileño prevé una ralentización del crecimiento del sector del transporte en la región al cierre del primer semestre del año. Así lo contempla el último 'Barómetro sectorial' que está promovido por la Comunidad de Madrid y la Confederación Empresarial de Madrid (CEIM). El observatorio ha sido elaborado con anterioridad al estallido de la crisis del coronavirus, por lo que sus conclusiones no tienen en cuenta esta circunstancia.

El informe señala un enfriamiento en el volumen de negocio que vendría propiciado por un peor comportamiento de la actividad de transporte de mercancías, mientras que la logística mantendría un nivel similar al de los semestres anteriores. Por su parte, el empleo muestra síntomas negativos en ambas actividades, según las perspectivas que manejan los empresarios madrileños.

Por su parte, la variante del precio muestra un crecimiento similar al registrado en anteriores semestres en el conjunto del sector, si bien en el caso del transporte de mercancías las perspectivas son más pesimistas que en el caso de la logística. El factor precio viene mostrando un comportamiento muy estable según los últimos informes del barómetro regional, sin grandes repuntes ni recaídas.

La inversión en innovación crecerá, según el barómetro

El barómetro es algo más optimista en el capítulo de inversión en innovación por parte del sector en los seis primeros meses del presente año. El crecimiento en este apartado seguirá en la línea de semestres anteriores, si bien las previsiones son más elevadas en cuanto a la inversión por parte de las empresas logísticas que de las de transporte. Del mismo modo, la actividad exterior mantiene su tendencia al crecimiento en el sector del transporte, como ha venido apuntando en los últimos años. Mientras, la subcontratación prevista en el sector experimentará un descenso más acentuado que lo que reflejaban infor-

mes anteriores y esa caída será especialmente marcada en el ámbito de las operaciones logísticas. El 'Barómetro sectorial de la Comunidad de Madrid' se nutre de las opiniones de un panel de expertos pertenecientes a empresas y asociaciones de distintos sectores de la economía madrileña.

AÉREO

IAG Cargo aumentó el 20% en 2019 los ingresos de su servicio de carga aérea de 'farma' en Madrid-Barajas

IAG Cargo cerró con un balance positivo el primer ejercicio desde la entrada en funcionamiento del nuevo centro farmacéutico en su terminal de carga del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, dedicado a su producto 'Constant Climate'. Desde la apertura de estas instalaciones, que cuentan con la certificación de buenas prácticas de distribución (GDP, por sus siglas en inglés), los ingresos de 'Constant Climate' con salida desde España han crecido por encima del 20 por ciento, "aportando una buena rentabilidad a nuestra inversión de varios millones de euros y demostrando la importancia del producto", señalan desde la aerolínea. Este servicio especializado de transporte de productos farmacéuticos sensibles a la temperatura mantiene una fuerte demanda, sobre todo procedente de Latinoamérica, añaden. Por otro lado, también en su terminal del centro de carga aérea del aeropuerto de Barajas, IAG Cargo probó con éxito el pasado mes de diciembre la tecnología de drones autónomos. Según la consejera delegada de IAG Cargo, Lynne Embleton, "ahora estamos seguros de que la tecnología ayudará a mejorar la eficacia y fiabilidad de nuestras operaciones". IAG Cargo lidera el tráfico de carga en Barajas, donde sumaría el 41,11 por ciento de cuota el pasado año de haberse concretado de manera definitiva la anunciada compra de Air Europa por Iberia.

Empresas de servicios a las Empresas		OEA Operadores Económicos Autorizados	Transporte Internacional de Mercancías
<p>• Menor número de controles físicos y documentales • Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA • Notificación previa de los controles físicos • Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección</p>			
<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>			
	GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa	<input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	AIRPHARM SA 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 www.airpharmlogistics.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano	<input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano	<input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano
	ADYCO ADUANAS SL 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 www.adycoaduanas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Agentes OEA <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte Marítimo <input type="checkbox"/> Transporte Aéreo <input type="checkbox"/> Transporte Terrestre	<input type="checkbox"/> Aduanas
	FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Seguros	<input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Seguros
	CASINTRAS GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón)	<input type="checkbox"/> Aduanas
	SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros	<input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros
	COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Polígono Industrial Santiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com	NUESTROS SERVICIOS <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano	<input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano

OPERADORES LOGÍSTICOS

Ontime impulsa una red de transporte ibérica con más de 70 delegaciones

Sumará a sus centros propios la incorporación en los próximos dos años de compañías del sector como cesionarios de marca

► Ontime impulsa, en el marco de sus planes de expansión, una nueva red de transporte y distribución en la Península Ibérica, que contará con más de 70 delegaciones. El operador logístico sumará a sus centros propios la incorporación en los próximos dos años de compañías del sector como cesionarios de la marca Ontime.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Ontime apuesta por impulsar una red de transporte ibérica, que contará con delegaciones propias y de cesionarios de marca.

Así lo confirma a TRANSPORTE XXI el presidente de Ontime, Carlos Moreno de Viana-Cárdenas. “Estamos en fase de expansión que durará 24 meses y se concretará con la incorporación de entre 70 y 90 delegaciones en España y Portugal”, avanza. En este contexto, “en los próximos meses se incorporarán compañías importantes del sector como cesionarios de la marca Ontime”. La firma conjugará la actividad de sus 19 delegaciones propias, con las cesiones de marca en todo el territorio peninsular. Alguna de estas cesiones ya han trascendido, como es el caso de Transportes La Murciana, que anunciaba hace unas fechas su incorporación a la red nacional de Ontime.

En el marco de su plan de expansión, el objetivo de la compañía es convertirse en “la mayor red logística integral en la Península Ibérica”, según apunta Moreno.

También en este mismo contexto, el operador viene realizando una fir-



Ontime gestiona actualmente una flota integrada por cerca de un millar de vehículos.

me apuesta por el mercado portugués, al que dio el salto hace dos años. “Nuestra compañía ha entendido siempre el sentido de una red integral ibérica”, señala Moreno.

Ontime está operando 22 centros logísticos en la Península

Para la firma, el mercado de la logística en España debe ser entendido en clave ibérica. “La oferta ibérica en logística deberá ser única, y no por país”, asevera.

Los grandes contratos logísticos europeos “serán asignados a los

grandes operadores que tendrán que atenderlos en todo el territorio y para ello, necesitarán tener la suficiente capilaridad”. En este sentido, los grandes operadores “estarán obligados a participar o comprar operadores locales que hagan bien sus deberes, tengan variedad de servicios en su portfolio y sean capaces de atender grandes cuentas”, señala Moreno de Viana.

Ontime también se reforzó hace unos meses en el mercado español con un nuevo centro logístico en Cataluña. El operador puso en marcha una nueva nave de 11.332 metros cuadrados en Les Franqueses del Vallés (Barcelona). La nave logística de *cross-docking* está ubicada sobre una parcela de 15.511 metros cuadrados, cuenta con 31

Ontime, en cifras

La compañía cuenta con más de 30 años de experiencia en el mercado y dispone actualmente de una plantilla integrada por 1.500 profesionales. Ontime cerró el pasado ejercicio 2019 con una facturación total de 80 millones de euros entre todas las sociedades que componen el grupo.

Ontime dispone de una flota compuesta por 950 vehículos de transporte y dispone de un total de 22 centros logísticos.

La firma opera actualmente con 19 delegaciones propias a las que irá sumando más de 70 cesionarios de la marca Ontime en los próximos dos años.

El operador tiene abiertas cinco líneas de negocio: logística, mensajería del futuro, paquetería y palettería industrial, cargas completas y grupajes, así como servicios auxiliares.

muelles y una altura libre de 8,5 metros, como ya avanzó en su día este periódico.

Ontime alcanzó una facturación de 80 millones de euros al cierre de 2019 sumando todas las sociedades que componen el grupo, según datos facilitados por la propia compañía. “El crecimiento de Ontime está apoyado en nuestra estrategia de logística integral y es el resultado de mirar al mercado durante los 30 años de nuestra historia”, asegura su presidente. Esta estrategia se concreta en la diversificación de la actividad de la compañía. Actualmente, Ontime tiene abiertas cinco líneas de negocio: logística, mensajería, paquetería y palettería industrial, cargas completas y grupajes y servicios auxiliares. “En estos últimos años se está demostrando que nuestra estrategia es acertada”, afirma Moreno de Viana.

Por tanto, el operador ofrece transporte de cargas completas, distribución, palettería y paquetería industrial y última milla, almacenaje y “cuantos procesos logísticos nos sean demandados”. Esto le ha permitido “seguir creciendo a dos dígitos también en los años de crisis”, tras asumir “inversiones importantes” en activos y tecnología.

EL TÚNEL



Carlos Sánchez

El ser humano no deja de ser fruto de una adaptación permanente y en esto tendrá mucho que decir el sistema educativo

Aquí no hay playa

Antonio Machado se refirió a Madrid como “rompeolas de todas las Españas”. Siempre me resultó chocante que se pudiera hablar de olas tan lejos de cualquier mar u océano. También me llamaba sobremanera la atención que hasta tuviéramos aquella antigua carre-

tera de la playa, hoy conocida como avenida del Cardenal Herrera Oria, pese a que la capital se encuentra a más de 300 kilómetros de tocar cualquier atisbo de agua marina. Me parece el paradigma de una forma optimista de ver y entender la vida. Un ecosistema en el que todos los nativos tenemos muy asimilado que, a los cinco minutos de pisar estos pagos, cualquiera tiene todo el derecho a sentirse tan madrileño como el que más, venga de donde venga. Bajo esa premisa, no resulta extraño poder asistir a eventos como el que recientemente reunió a un grupo de expertos en puertos inteligentes en una plaza tan de seco como es esta. Allí se concluyó que las dársenas del futuro tienen paso previo por esta particular revolución digital que vivimos hoy. Una transformación que llevará aparejados aspectos como el incremento imparable de la automatiza-

ción. Esa evolución se va a encontrar, inevitablemente, con una gran resistencia al cambio, como reconocen los expertos. Desgraciadamente, hay ciertas profesiones que desaparecerán, pero, afortunadamente, habrá otras que irán naciendo. El ser humano no deja de ser fruto de una adaptación permanente y en esto tendrá mucho que decir el sistema educativo, que muchos consideran urgente readaptar a los nuevos tiempos. Como anécdota, compartí en su día pupitre en alguna asignatura en la Facultad del cantante del grupo que popularizó aquello de ‘Aquí no hay playa’. Lejos de molestar a los madrileños, esa realidad tan obvia fue muy coreada en momentos de júbilo. Muchas veces con aquella coletilla final de “¿y qué?”. Ya saben, si les lanzan un limón, aprovechen para preparar limonada.

España Centro

Aéreo / 24

Aragón trabaja en atraer nuevos volúmenes de carga aérea en el aeropuerto de Zaragoza más allá del predominante textil



Grupo Sesé incluye en su apuesta por la intermodalidad la utilización de vehículos 'duotrailer' de 31,5 metros y 70 toneladas de MMA.

Sesé planea realizar 5.000 viajes por Le Bolou-Bettemburg en 2020

El grupo apuesta por el *duotrailer*, que supone "una combinación perfecta con la intermodalidad, a diferencia del megacamión"

► Grupo Sesé planea alcanzar un tráfico de 5.000 viajes por la autopista ferroviaria entre Le Bolou y Bettemburg de VllA en el presente año 2020. El operador logístico aragonés, pionero en las pruebas con *duotrailer*, apuesta por este vehículo como "una combinación perfecta con la intermodalidad, a diferencia del megacamión".

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

Grupo Sesé seguirá apostando por la intermodalidad en el marco de su estrategia de sostenibilidad.

La compañía aragonesa planea alcanzar los 5.000 viajes en el presente 2020 por la autopista ferroviaria de VllA entre Le Bolou y Bettemburg. "Como mínimo, vamos a mover esas 5.000 cargas anuales en

ferroustage, pero podemos llegar a alcanzar las 8.000 cargas al año", avanzó el director general de Ventas y Desarrollo de Negocio de Grupo Sesé, Álvaro Sarría, en el marco de la segunda jornada sobre transporte intermodal organizada recientemente por Equimodal y la Universidad de Zaragoza.

Esas 5.000 cargas que pasarán de la

carretera al ferrocarril permitirán a Grupo Sesé conseguir un ahorro de 4.974 toneladas de emisiones de CO₂, según explicó Sarría. En la práctica, "esto supone un ahorro de entre el 70 y el 80 por ciento de emisiones", afirmó.

Sesé también incluye en su apuesta por la intermodalidad la utilización de los vehículos 'duotrailer', de 31,5

"El duotrailer permite un ahorro de entre el 20 y el 30% en las emisiones de CO₂"

metros y 70 toneladas de masa máxima autorizada, con los que han sido pioneros a la hora de realizar pruebas. "El 'duotrailer' es la combinación perfecta con la intermodalidad, a diferencia del megacamión", señaló Sarría. El directivo destacó que esta configuración permite un ahorro de entre el 20 y el 30 por ciento en emisiones de CO₂ frente al *trailer* convencional, mientras que el megacamión representa un ahorro del 13 por ciento y el gas natural del 10 por ciento.

Sesé cuenta con una red global con presencia en 16 países

Sarría aseguró que en caso de que se produzca la regularización del uso del 'duotrailer' en España, este vehículo podría servir para acarrear semirremolques hasta terminales intermodales, donde se cargarían para el transporte hacia el norte de Europa, incrementando así los volúmenes por tren.

Conjugando diferentes acciones como la intermodalidad, semirremolques aligerados, asistentes de conducción inteligente ('Smart Driving'), megacamiones, 'duotrailer' y formación en conducción eficiente, Grupo Sesé alcanzó en 2019 un ahorro de emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido del 13 por ciento.

Por otro lado, el operador continúa adelante con su proceso de internacionalización. El grupo cuenta con una red global con presencia en 16 países de Europa, América, África y Asia, tras la última incorporación de su filial en Pakistán.

Grupo Sesé alcanzó una cifra de facturación de 820 millones de euros el pasado año, sumando facturación consolidada y compraventa de componentes, según datos de la propia compañía. La compañía gestiona una flota de más de 3.000 camiones y explota 1,5 millones de metros cuadrados de superficie logística.

POLÍTICA

La Junta de Castilla-La Mancha prepara una Ley del Transporte

El Gobierno de Castilla-La Mancha está preparando una nueva Ley del Transporte regional. En este contexto, el consejero de Fomento de la Junta, Nacho Hernando, ha sugerido al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos a constituir esta mesa "para que incorporen el conocimiento a la nueva Ley del Transporte, y con ello, seguir impulsando el crecimiento en el ámbito de la logística que genere sinergias y ventajas competitivas en Castilla-La Mancha". Hernando ha anunciado que seguirán apoyando los proyectos de las plataformas logísticas de Talavera, Alcázar de San Juan y Albacete.

CARRETERA

El sector pide voz en la regulación de carga y descarga de Salamanca

La Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León (Fetralcal) ha exigido participar en las reuniones que está manteniendo el ayuntamiento de Salamanca con diferentes colectivos, como el de los comerciantes, distribuidores y hoteleros, para avanzar en la regulación de la carga y descarga de mercancías en la ciudad. Fetralcal denuncia que en las reuniones han participado algunas empresas del sector de manera individual, pero se ha dejado al margen a la representación del colectivo a través de la patronal del transporte en la región.

SERVICIOS

La plataforma logística de Huesca comercializa parcela de 8.000 m²

Talleres Lupiñén, fabricante y distribuidor de productos metálicos, ha adquirido una parcela de 7.950 metros cuadrados en la plataforma logística de Huesca (Plhus). El fabricante ha anunciado que dará inicio a las obras de construcción de sus nuevas instalaciones en abril y esperan iniciar actividad en octubre de este mismo año. Talleres Lupiñén contará con una nave de 2.000 metros cuadrados, un edificio anexo de oficinas y una campa para almacenar producto terminado y componentes. La compañía tiene previsto invertir 1,3 millones de euros en la construcción de las nuevas instalaciones.

AÉREO

Aragón trabaja en potenciar la carga aérea en Zaragoza más allá del textil

La pública APL y los clústers logístico ALIA y aeronáutico AERA pretenden atraer nuevos tráficos en el aeropuerto zaragozano

► Aragón trabaja en la línea de una mayor diversificación de la carga aérea más allá del textil que mueve la multinacional Inditex en el aeropuerto de Zaragoza. La sociedad pública Aragón Plataforma Logística (APL), el clúster logístico ALIA y clúster aeronáutico AERA, pretenden atraer nuevos tráficos de mercancías en la pista aragonesa.

CARLOS SÁNCHEZ. Zaragoza

Aragón trabaja en la línea de conseguir diversificar y potenciar la carga aérea que se mueve en el aeropuerto de Zaragoza, actualmente procedente en su gran mayoría de la multinacional textil Inditex.

“Estamos trabajando para combinar el textil, que es predominante, con otros usos”, confirmó el director gerente de Aragón Plataforma Logística (APL), Francisco de la Fuente, en una reciente comparecencia ante las Cortes de Aragón. De la Fuente avanzó que tanto APL como los clústeres regionales Asociación Logística Innovadora de Aragón (ALIA) y Asociación Aeronáutica Aragonesa (AERA), han puesto en marcha un grupo de trabajo para impulsar el tráfico de otro tipo de mercancías por el aeropuerto zaragozano que hasta el momento tienen una presencia menos importante. En este sentido, una de las alternativas que se barajan es conseguir convertir a la pista aragonesa en *hub* para tráficos aéreos



Zaragoza es la segunda pista en tráfico de carga del sistema aeroportuario español.

de mercancías que pueden arribar por vía ferroviaria procedentes de puertos como los de Algeciras, Sines, Huelva o Tarragona, entre otros, según explicó de la Fuente.

Inditex seguirá incrementado sus volúmenes en la pista

Inditex concentra en el aeropuerto de Zaragoza dos tercios de la carga aérea total que genera y todo apunta a que seguirá incrementando sus volúmenes en la pista en los próxi-

mos años, según avanzó a este periódico en su día el director de la instalación, Marcos Díaz. El modelo logístico de la multinacional textil se basa en ofrecer respuesta a la distribución de mercancía dos veces por semana en la red de tiendas de la firma repartidas por todo el mundo.

Además, la Administración aragonesa explora las posibilidades del aeropuerto de Huesca, mientras el de Teruel sigue creciendo en actividades como el mantenimiento y estacionamiento de aeronaves. De la Fuente apuntó que la pista oscense, que tiene una actividad escasa, “tiene una función futura que tenemos que consensuar con Aena”.

CARGADORES

Mercadona estrena bloque logístico en Zaragoza tras invertir 45 millones de euros

C. SÁNCHEZ. Zaragoza

Mercadona ha iniciado la actividad en su nuevo bloque logístico de la plataforma logística Plaza en Zaragoza, que representará una vez finalizado una inversión total de 45 millones de euros.

La nueva instalación, cuya construcción se inició hace ahora dos años, irá incorporando servicios a lo largo del presente ejercicio hasta entrar en pleno funcionamiento a principios de 2021. Inicialmente, la plataforma ha puesto en marcha la actividad de grupaje, consistente en la agrupación de género de los proveedores de su zona de influencia para su posterior envío a los distintos bloques logísticos de la compañía. Con esta estrategia se consigue minimizar el número de viajes por destino, señalan desde Mercadona.

La compañía tiene previsto finalizar la ejecución del almacén automático de frescos en agosto de este año. A partir de ese momento, podrá realizar el primer servicio a tiendas desde sus instalaciones y disponer del almacén de secos, en este caso convencional, antes de que termine el año.

El bloque logístico de Mercadona en Plaza Zaragoza, al frente del cual se situará Marta Máñez, cuenta con una superficie de parcela de 67.000 metros cuadrados. Sobre ellos se asentará una plataforma de 30.000 metros cuadrados de superficie cubierta. La firma ha iniciado el traslado por fases de la actividad de sus antiguas instalaciones logísticas en Zaragoza, ubicadas también en Plaza, a medida que vaya poniendo en marcha nuevos servicios, según ha anunciado la compañía.

FERROCARRIL

El puerto seco de Burgos opera sus primeros tráficos ferroviarios reefer

CARLOS SÁNCHEZ. Burgos

El puerto seco de Burgos inició sus operaciones con tráficos ferroviarios a temperatura refrigerada el pasado 28 de febrero.

Inicialmente, la conexión *reefer* entre el puerto seco de Burgos y el puerto de Barcelona tendrá una frecuencia de dos trenes a la semana, que permitirán manejar entre 20 y 30 contenedores en total. Más adelante, el puerto seco podrá almacenar alrededor de 60 contenedores *reefer*, lo que le permitirá mover unos 120 contenedores semanales. Para ello, es necesario que la termi-

nal incremente su actual capacidad eléctrica, pasando de 16 tomas para contenedores refrigerados hasta las 60 tomas. Estas actuaciones supondrán una inversión de 350.000 euros, como ya adelantó este periódico en pasadas ediciones.

Una vez finalizadas las obras, el puerto seco operará tres trenes semanales mixtos, parte en frío y parte en temperatura ambiente. “Nuestro objetivo final es poder dar servicio a unos 120 contenedores refrigerados semanales, lo que supondría un tren diario”, señalan desde el puerto seco. Los tráficos



Imagen del primer envío con contenedores refrigerados.

Foto: Puerto seco de Burgos.

son operados por APM Terminals, bajo la tracción de Go Transport. La conexión nace por el impulso de Campofrío, que viene moviendo entre 10 y 12 contenedores refrige-

rados al día por carretera entre Burgos y Zaragoza, donde se suben al tren con destino al puerto de Barcelona y desde allí parten por vía marítima hacia el mercado asiático.

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.

La compañía ha centralizado su logística en Onda (Castellón) en unas instalaciones de 129.000 metros cuadrados, de los cuales 45.000 son edificados

Castillo Trans renovará este año el 60% de sus camiones y el 30% de semirremolques

La compañía, con sede en Alicante, contempla incorporar 120 cabezas tractoras, 60 plataformas frigoríficas y completar la instalación de los nuevos termógrafos en su flota

► Castillo Trans proyecta renovar durante este año el 60 por ciento de su flota propia de camiones y el 30 por ciento de sus semirremolques. Esta operación supondrá la adquisición de 120 cabezas tractoras y 60 plataformas frigoríficas. Además, la compañía, con sede en Alicante, completará la instalación de los nuevos termógrafos.

IÑAKI EGUIA. Benezuzar

Castillo Trans proyecta renovar durante este año el 60 por ciento de su flota propia de camiones y el 30 por ciento de sus semirremolques frigoríficos. La compañía de transporte por carretera, con sede en Benezuzar (Alicante), tiene prevista la adquisición de 120 unidades del modelo Renault T520 High Cab T4X2 E6, y de 60 plataformas de Indetruck, equipadas por Frigicoll Murcia, provistos con los equipos frigoríficos del modelo Thermo King SLXi 300 50. El operador valenciano también contempla completar durante este año la instalación, en la totalidad de su flota, de los nuevos termógrafos de control de temperatura en tiempo real y con GPS incorporado. Estos equipos, del modelo TH15 de fabricante TDI, posibilitan la gestión remota de seguridad en las puertas de los remolques frigoríficos.

Otro de los proyectos previstos para este año es la implantación de la iluminación LED en su base logística de Benezuzar. Este complejo se extiende sobre una superficie de 29.000 metros cuadrados, de los cua-



Castillo Trans tiene 29.000 metros cuadrados de base logística en Benezuzar.

CASTILLO TRANS SA						
	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	43,17	37,02	+17%	38,61	40,25	41,31
Ebitda	0,42	0,28	+51%	0,80	2,56	2,45
Resultado del ejercicio	0,16	0,09	+84%	0,48	2,01	1,56
Total activo	13,89	12,33	+13%	11,35	12,65	12,68
Patrimonio neto	5,75	5,59	+3%	5,50	6,52	5,92

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

les 3.000 metros cuadrados son refrigerados y con temperatura controlada, y que están destinados al almacenaje de frutas y verduras. Castillo Trans, fundada en 1983, se ha posicionado entre las empresas referentes de transporte frigorífico en la comunidad valenciana, a través de su crecimiento internacional

de carga fraccionada, especialmente, en los mercados de Alemania, Austria, Holanda, Bélgica, Francia e Italia. La compañía alicantina también ofrece los servicios especiales de transporte en las modalidades de *just in time*, con doble conductor, *non stop* o con cambio de tractora.

La oferta de la compañía valenciana se completa con el almacenamiento refrigerado, *picking*, transbordos, entre otras actividades logísticas.

Castillo Trans logró una cifra de ingresos de 43,1 millones de euros durante el ejercicio de 2018, un volumen que supone un crecimiento del 16,5 por ciento con respecto al año anterior, según revelan los últimos datos facilitados al Registro Mercantil.

Castillo Trans opera con una flota de 600 camiones

La compañía valenciana opera con una flota propia de 200 camiones, a los que se suman otros 400 camiones de transportistas subcontratados. Los responsables de Castillo Trans revelan que su objetivo es "continuar incrementando su cartera de clientes y su flota mediante una oferta con unos precios competitivos, adaptados a la calidad de los servicios prestados".

Respecto a la entrada en nuevos mercados, la dirección de la compañía alicantina de transporte frigorífico por carretera revela que "creemos en los crecimientos graduales, siempre con los pies en la tierra". Por ello, añadieron, "apostamos por que el crecimiento siempre debe ser desde una perspectiva prudente, atendiendo a unos planes de viabilidad sostenibles".

SERVICIOS

Alondra invertirá 20 millones de euros en un desarrollo logístico

La promotora Alondra Servicios Inmobiliarios ha firmado un convenio con el ayuntamiento valenciano de Alaquàs para invertir más de 20 millones de euros en la reurbanización de un espacio destinado a un desarrollo logístico. El proyecto, que abarcará una superficie 82.000 metros cuadrados, se distribuirá en dos parcelas. En la primera, con una extensión de 46.817 metros cuadrados, se contempla construir una nave logística de 32.000 metros cuadrados. La segunda parcela, que tendrá 35.245 metros cuadrados, se destinará a la construcción de almacenes de menor tamaño.

POLÍTICA

El ayuntamiento de Sagunto apuesta por desarrollar la tercera dársena

El ayuntamiento de Sagunto aprobó una propuesta para que se acometa la tercera dársena de su puerto. Este proyecto de ampliación portuaria fue diseñado para disponer 700 metros de anchura, con un calado de 20 metros, una dotación de 197 hectáreas de superficie con tres muelles y 3.290 metros lineales. Para la construcción de la tercera dársena de Sagunto se calculó una inversión de 600 millones de euros. El puerto de Sagunto, gestionado por la Autoridad Portuaria de Valencia, registró el pasado año un tráfico de 6,9 millones de toneladas, un 27,5 por ciento más que en 2018

POLÍTICA

FVET firma el convenio colectivo de mercancías por carretera hasta 2022

La Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET) y los sindicatos CC.OO. y UGT han firmado el convenio colectivo de aplicación al sector de mercancías por carretera para el cuatrienio de 2019 a 2022. El acuerdo incluye la contención salarial, con una revisión promedio del 2 por ciento para los cuatro años, y la vigilancia de las conductas adictivas de los conductores. Para ello, se establecerán controles de alcohol y drogas sin necesidad de que los conductores sean avisados con antelación, establecidos en determinados periodos bimensuales elegidos por el empresario.

Desarrollo de Gazeley en Valencia

La promotora ha anunciado un nuevo almacén de unos 90.000 metros cuadrados, en Magna Park Sagunto, que se ubicará en un solar de 136.000 metros cuadrados

VCFI muestra moderación en los fletes

El índice Valencia Container Freight Index (VCFI) refleja en febrero un recorte del 0,89% por efectos del Año Nuevo Chino, el coronavirus y la instalación de scrubbers

Grupo Galadtrans refuerza su logística frigorífica con dos nuevas plataformas en Valencia y Málaga

El operador afianza sus flujos de transbordo de grupaje con Francia, Italia y Reino Unido

►Galadtrans abre dos centros logísticos en Massamagrell (Valencia) y Vélez-Málaga (Málaga), apoyando la plataforma en Barcelona, con cobertura a todo el Mediterráneo y parte de Andalucía. Así lo avanzaron responsables del grupo, que refuerza así sus operaciones de grupaje a temperatura controlada con los principales países europeos.

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Grupo Galadtrans refuerza su actividad con la puesta en marcha de dos instalaciones en Valencia y Málaga, apoyando la plataforma en Barcelona, con cobertura a todo el Mediterráneo y parte de Andalucía. El centro de Valencia dispone de 700 metros cuadrados de nave, con 200 metros cuadrados de almacén y 300 de playa, con 4 muelles. La plataforma cuenta con una campa de 3.200 metros cuadrados para el aparcamiento de camiones. "La mayor actividad de este centro logístico corresponde a transbordos de grupaje desde Valencia a Italia, Perpiñán (Francia) y Reino Unido, así como al resto de Europa", destacaron desde la compañía. Por su parte, la plataforma de Vélez-Má-

ga dispone de 12.000 metros cuadrados, con 700 metros cuadrados dedicados a almacenaje de perecederos y 5 muelles para carga y descarga. Desde Galadtrans explican que la mayor actividad del centro es grupaje directo a Francia, así como a

Galadtrans suma 1.000 m2 nuevos de superficie de almacén

otros países europeos. Ambas instalaciones apoyan la actividad de su otra plataforma en Mercabarna, desde la que realiza grupaje directo desde Barcelona a Italia. En las tres



Grupo Galadtrans gestiona un flujo semanal de 1.400 camiones.

plataformas, ofrece servicios de gestión completa, grupaje, guarda y custodia de mercancías, control y ubicaciones, transbordos, almacenamiento en frío y seco, recogida y agrupación de cargas bajo demanda y cámara frigorífica de temperatura positiva.

Por otro lado, el operador ha activado un plan de contingencia ante el 'Brexit'. El operador señala que para hacer frente a una posible caída de los tráficos, "apostamos por diversificar y potenciar nuestros servicios de grupaje". Además, el grupo apuntó que "queremos apostar por otros países hasta que establezcan un marco regulatorio y administrativo para continuar con las relaciones comerciales y el tránsito que se lleva a cabo entre España y Reino Unido".

Grupo Galadtrans gestiona un flujo semanal de 1.400 camiones con flota

propia y subcontratada, de los que un 60 por ciento son tráficos de mercancía perecedera. El operador, con base central en Almenara (Castellón), dispone de una plantilla formada por 90 trabajadores. Tiene delegaciones en Castellón, Valencia, Barcelona, Málaga, Sevilla y Almería. Asimismo, el grupo opera en Francia y Holanda con operadores de tráficos externos, lo que le viene a garantizar una gran cobertura en el centro de Europa.

En el aspecto social, la compañía apuesta por mejorar en 2020 la promoción interna de su plantilla y establecer una nueva línea de responsabilidad corporativa con acciones de impacto positivo en la sociedad. De hecho, el grupo acaba de crear una fundación sin ánimo de lucro, comprometiéndose con "iniciativas que mejoran la vida de las personas y del medio ambiente".

FERROCARRIL

Adif saca a concurso el arrendamiento de una parcela de 6.500 m2 en la terminal de Sagunto

IÑAKI EGUIA. Sagunto

Adif ha aprobado el pliego de condiciones de la licitación para el arrendamiento de una parcela de 6.588 metros cuadrados con una vía aneja de 360 metros de longitud terminada en topera (la número 7), situada en la terminal de transporte de mercancías de Sagunto.

La parcela será utilizada como punto de almacenaje y distribución de mercancías, no consideradas como peligrosas, transportadas por ferrocarril. La duración del contrato será de tres años, desde la fecha de entrega de los inmuebles contemplados en la licitación de la entidad pública. Una vez finalizado el plazo de vigencia, el contrato podrá ser prorrogado hasta un máximo de un año más.

El presupuesto mínimo del contrato de la parcela de Sagunto para los 36 meses inicialmente contemplados asciende a 180.000 euros, sin incluir el IVA. La contratación se realizará mediante un procedimiento abierto y un solo criterio de adjudicación ligado a la oferta económica más ventajosa. El plazo para la presentación de las solicitudes de arrendamiento finalizará el próximo 24 de marzo y una semana más tarde, el 31 de marzo, está prevista la apertura de las propuestas.

La duración del contrato será para tres años, y podrá ser prorrogado uno más

La terminal de mercancías de Adif en Sagunto dispone de una decena de vías, cuatro de las cuales se destinan a la recepción y expedición, y que suman una longitud total de 1.500 metros.

Otras cinco vías son de apartadero, así como de formación y maniobras, con un total de 2.434 metros. La instalación ferroviaria valenciana cuenta con una nave, con una superficie de 1.215 metros cuadrados. Entre los equipamientos que dispone el complejo hay un puente grúa y dos tractores 310.

Adif ofrece en sus instalaciones de Sagunto la asignación de capacidad en las instalaciones; maniobras y otras operaciones sobre el tren; aprovisionamiento de combustible; y servicios auxiliares.



www.coscospain.com

El gestor de inversiones inmobiliarias suma su cuarto activo logístico tras comprar una nave de 46.000 m² en Álava, ocupada por DHL. Nuveen suma más de 150.000 m²

La apuesta de Brittany Ferries y Finnlines por el puerto de Bilbao dispara la carga rodada

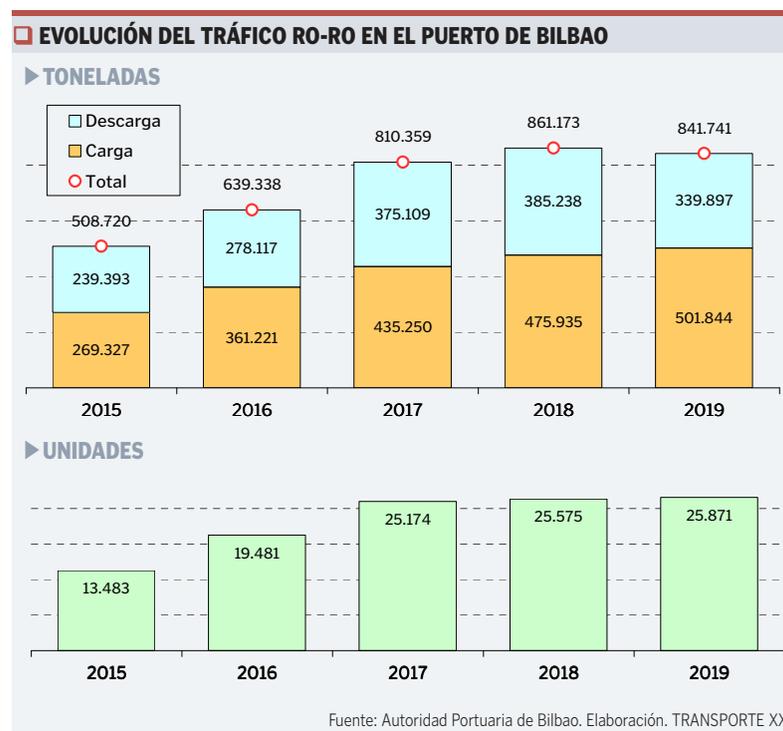
La dársena vasca aumenta su tráfico ro-ro un 65,5% en los últimos cinco años, hasta superar las 840.000 toneladas en 2019, y duplica el número de camiones y plataformas

► La apuesta de las navieras Brittany Ferries y Finnlines por el puerto de Bilbao da sus frutos. En los últimos cinco años, la dársena vasca ha disparado un 65,5 por ciento su tráfico ro-ro, hasta superar las 840.000 toneladas en 2019, y duplica el número de camiones y plataformas, con más de 25.800 unidades en el pasado ejercicio.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El tráfico de carga rodada, que ya supera los 65 millones de toneladas en los puertos españoles, continúa con el viento a favor en Bilbao. Según los datos facilitados a TRANSPORTE XXI por la Autoridad Portuaria que preside Ricardo Barkala, la dársena vasca ha duplicado sus flujos en los últimos cinco años. En concreto, ha pasado de mover medio millón de toneladas en 2015 a superar las 840.000 toneladas en 2019, lo que supone un crecimiento del 65,5 por ciento, fruto del empuje de las navieras Brittany Ferries y Finnlines. Del tráfico total, el pasado año se embarcaron 501.844 toneladas y se descargaron 339.897 toneladas, reflejo del desequilibrio existente entre las exportaciones e importaciones.

En unidades, la estadística también sonríe al puerto de Bilbao, que ha duplicado sus tráficos en el mismo periodo, pasando de 13.483 elemen-



tos de transporte, entre camiones, remolques, semirremolques, plataformas y trenes de carretera, a 25.871 unidades en 2019. Es decir, un 91,9 por ciento más que en 2015, tras registrar un avance del 1,2 por ciento en el último ejercicio, con un movimiento anual por encima de las 25.000 unidades desde 2017 (ver gráficos adjuntos).

Las previsiones manejadas por el

puerto de Bilbao de cara a este año son "optimistas", según explicaron fuentes próximas a la entidad portuaria, que pusieron el foco en la nueva ruta regular de Brittany Ferries y la incorporación de un nuevo buque en la conexión de Finnlines con el Báltico y el norte de Europa.

Como ya adelantó este periódico en su edición digital, Brittany Ferries

estrenó a finales de febrero su línea entre los puertos de Bilbao y Rosslare (Irlanda). Se trata de la nueva conexión elegida por la naviera francesa, con sede en Roscoff, para consolidar su ruta marítima entre Irlanda y España, que inauguró en 2018 en Santander con un período

Brittany Ferries estrena su nueva ruta entre Bilbao e Irlanda

de pruebas de dos años. El traslado de la línea a Bilbao, con una frecuencia de dos veces por semana, responde, en parte, a la demanda de los clientes. La naviera subraya, en este sentido, que "los transportistas señalaron que Bilbao está más en sintonía con el tráfico de mercancías y tiene conexiones más directas hacia Europa". En total, Brittany Ferries suma siete salidas semanales, cinco con Reino Unido (tres con Portsmouth y dos con Poole) y dos con Irlanda.

Por su parte, Finnlines, cuyo agente general en Bilbao es Consignaciones Toro y Betolaza, ha reforzado su operativa en el puerto con la ampliación de su flota de dos a tres buques, que operarán en las líneas que unen la dársena con el Báltico, Alemania, Bélgica y Reino Unido.

POLÍTICA

Vizcaya habilitará 11 apartaderos en la N-240 para los transportes especiales

I. EGUIA. Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao y la Diputación Foral de Bizkaia han acordado crear 11 apartaderos en la carretera N-240 (Tarragona-Bilbao) destinados a los transportes especiales. El acuerdo, que contempla una inversión de 2,3 millones de euros por parte de la entidad portuaria que preside Ricardo Barkala, ya ha sido aprobado por la institución foral y está pendiente de ser ratificado por Puertos del Estado. El proyecto busca mejorar la accesibilidad al puerto de Bilbao, aumentando la fluidez del tráfico en una

de las principales vías de acceso a la meseta. La industria eólica, en gran parte procedentes de Navarra, suele ser uno de los sectores que más emplea esta carretera libre de peaje. Esta vía de la red de interés preferente soporta el paso, dependiendo el tramo, de entre 2.100 y 3.500 camiones diarios. Imanol Pradales, responsable foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, destacó que la previsión es licitar en noviembre los 11 apeaderos, que dispondrán de 19 meses de plazo de ejecución, para que estén operativos en verano de 2022.



Imanol Pradales (Diputación de Bizkaia) y Ricardo Barkala (Autoridad Portuaria de Bilbao).

Bilbao es un puerto especializado en carga de proyectos. Durante el pasado año recibió un total de 4.099 piezas especiales. La pieza de mayor peso alcanzó las 500 tonela-

das; la de mayor longitud tuvo 70 metros; la de mayor anchura 7,5 metros; y la más alta ocho metros, según destacaron fuentes del organismo portuario.

Buenas prácticas medioambientales

CLH firma un convenio de buenas prácticas ambientales con la Autoridad Portuaria de Bilbao, que complementa el Sistema de Gestión Ambiental de las plantas

Luz verde a la ampliación de Deposa

El operador proyecta instalar seis tanques de almacenamiento, de 2.000 metros cúbicos de capacidad cada uno, junto a su actual terminal del puerto de Bilbao

Duvenbeck Logística espera aumentar su presencia en España durante 2020

El operador de transporte por carretera renovó el pasado año, por tercera vez consecutiva, su contrato con Mercedes Vitoria

► Duvenbeck Logística continúa creciendo en España. El operador de transporte por carretera, que renovó el pasado año, por tercera vez consecutiva, su contrato con Mercedes, cerró 2018 con una cifra de negocio de 16 millones y un crecimiento del 21,5 por ciento. Una cifra que supone multiplicar por más de seis las ventas de 2008.

ALFONSO ALDAY. Bilbao

El operador de transporte por carretera Duvenbeck Logística, con sede en Vitoria, continúa su progresión en España, donde se ha marcado como objetivo para 2020 aumentar su presencia.

Así lo avanzaron a TRANSPORTE XXI responsables de la filial de la multinacional alemana Duvenbeck, especializada en el sector de automoción, que espera "seguir creciendo junto con colaboradores y clientes, de una manera sostenible y con soluciones intermodales".

La compañía, en este sentido, destacó la renovación a mediados del pasado año, por tercera vez consecutiva, del contrato *just-in-time* con Mercedes-Benz España, que consiste en el suministro de piezas desde



Duvenbeck desembarcó en el mercado español en el año 2003.

DUVENBECK LOGISTICA SL

	2018	2017	%18/17	2016	2015	2014
Cifra de negocio	16,09	13,24	+22%	9,55	7,71	7,56
Ebitda	0,15	0,55	-72%	0,64	0,56	0,50
Resultado del ejercicio	0,08	0,34	-76%	0,39	0,27	0,29
Total activo	4,18	3,22	+30%	2,23	1,57	1,55
Patrimonio neto	1,81	1,73	+5%	1,38	0,99	0,79

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

Abadiño (Vizcaya) hasta la planta del fabricante alemán en Vitoria. Este servicio, "uno de los flujos más críticos", según apuntaron los mismos interlocutores, supone un

movimiento diario de entre 55 y 60 camiones para la entrega en línea en la fábrica alavesa.

El operador de transporte también renovó a lo largo de pasado año los

contratos de otras importantes compañías del sector del automóvil situadas en Figueruelas (Zaragoza) y Born (Holanda), entre otras.

Estas renovaciones, explicaron las mismas fuentes, han llevado a la compañía a ampliar su flota de transporte con 60 remolques 'Mega'. Una inversión que, a su vez, ha permitido al operador afianzar su presencia en otros sectores y zonas geográficas, caso de Aragón, añadieron, donde crece de la mano de clientes con fuerte asentamiento en los sectores de electrodomésticos, y artículos deportivos, entre otros.

AUMENTA LOS INGRESOS

La compañía española cerró 2018, último ejercicio con datos disponibles, con una cifra de negocio de 16,09 millones, lo que supone un crecimiento del 21,5 por ciento con respecto al año anterior. Un registro que supone multiplicar por dos las ventas de 2015 y por más de seis las registradas en 2008, según el Libro Blanco del Transporte por Carretera que elabora este periódico todos los años.

Duvenbeck cerró 2018 con unas ventas de 16 millones (+21,5%)

Duvenbeck desembarcó en España en 2003. En concreto, en Figueruelas (Zaragoza). En 2007, el operador se traslada a Vitoria y un año más tarde amplía sus instalaciones, trasladando su sede al polígono Júndiz, cerca de sus principales clientes.

AUTOPISTAS DEL MAR Directas, cómodas y sostenibles

Los servicios marítimos para el transporte de camiones del Puerto de Bilbao, contribuyen a la mejora de la competitividad de su empresa y a un mayor respeto por el medio ambiente.

Bilbao
PORT

Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao

Inglaterra

Irlanda

Bélgica



www.bilbaoport.eus

Nuevo centro logístico de Mafari Café

La empresa centralizará su operativa de distribución de café en el polígono industrial de Barros, en Pontevedra, tras comprar una parcela por 1,6 millones de euros



Renfe Mercancías movió 396.001 toneladas de residuos en Galicia el pasado año.

Renfe Mercancías toca techo con el tráfico de residuos en Galicia

Sogama considera que las infraestructuras ferroviarias actuales limitan la posibilidad de extender el servicio a nuevas áreas

► Renfe Mercancías, que conforma con Logirail y Copasa la unión temporal de empresas adjudicataria del transporte combinado de los residuos urbanos para Sogama, movió 396.001 toneladas en ferrocarril en 2019. Este volumen marca un nuevo récord, pero solo añade 2.243 toneladas y un crecimiento del 0,5 por ciento respecto al año anterior.

IÑAKI EGUIA. Cerceda

Renfe Mercancías, que forma parte junto con Logirail y Copasa de la unión temporal de empresas adjudicataria del transporte combinado de los residuos urbanos para la Sociedad Gallega de Medio Ambiente (Sogama), movió en 2019 un total de 396.001 toneladas en ferrocarril. Este volumen, aunque supone un nuevo récord, tan solo añade 2.243 toneladas y un ligero crecimiento del 0,5 por ciento respecto al año anterior. Una evolución que contrasta con el ritmo registrado desde 2015 y que posibilitó doblar los volúmenes de residuos transportados en tren.

Los responsables de Sogama consi-

deran que “las infraestructuras ferroviarias actuales limitan la posibilidad de extender el transporte de residuos por tren a otras áreas geográficas de Galicia. No obstante, seguirán estudiando nuevas iniciativas para crecer en los servicios en tren frente a la carretera.

El mayor volumen de Renfe Mercancías procede de los nueve convoyes semanales de 15 vagones que conectan la estación de Vigo-Guixar con el complejo medioambiental de Cerceda y el vertedero de Areosa, ambos en A Coruña. Para este tráfico, que mueve cerca de 115.000 toneladas anuales, Sogama emplea su empacadora situada en una parcela de 8.000 metros cuadrados anexa a

la terminal de contenedores La Autoridad Portuaria de Vigo presentó recientemente un informe para expandir su superficie conforme a las previsiones de crecimientos de carga general hasta 2025. En este estudio se contemplaba, entre otras alternativas, el traslado del centro de transferencia de residuos situado en el entorno portuario a la plataforma logística de Plisan.

Sin embargo, la dirección de Sogama ha descartado esta ubicación dado que Vigo es la población que más residuos genera y el cambio modal del transporte ferroviario a la carretera aumentaría el tráfico diario en más de 40 camiones en Vigo. Copasa, que gestiona el transporte de residuos por carretera para Sogama a través de la flota de Ecopacholo, registró durante el pasado ejercicio un movimiento de 364.826 toneladas, un volumen que supone una reducción del 3,5 por ciento con respecto a 2018.

CARRETERA

Potel Torres consolidará su actividad con nuevas instalaciones en Galicia

IÑAKI EGUIA. Pontecesures

Potel Torres Transportes ha comprado una parcela de 3.466 metros cuadrados en el parque empresarial de Rianxo (A Coruña) que permitirá consolidar su actividad en la operativa con carga refrigerada. La compañía, con sede en Pontecesures (Pontevedra), está especializada en realizar rutas semanales que enlazan España con Reino Unido e

Irlanda. El transportista gallego desarrollará durante este año las gestiones para implantarse en las nuevas instalaciones. La parcela adquirida por Potel Torres Transportes dispone de una edificabilidad de 2.911 metros cuadrados, y permitirá emplear a cerca de 40 personas. La compañía de carga completa y fraccionada, que gestiona una flota formada por una veintena de camio-

nes, opera de una nave localizada en el polígono industrial Picaraña de Padrón (A Coruña).

La empresa con sede en Pontevedra mueve productos de alimentación como carnes, pescados, verduras o frutas pero también dispone capacidad para transportar medicamentos o cualquier otro producto que necesite ser trasladado por un camión frigorífico. El transportista gallego registró una cifra de negocio de 7,1 millones de euros durante el ejercicio de 2018, un volumen que supone una ligera disminución del 0,8 por ciento con respecto al año anterior, según revelan los últimos datos facilitados al Registro Mercantil.

MARÍTIMO

TMGA refuerza su actividad en los puertos de Ferrol y A Coruña

La Autoridad Portuaria de Ferrol ha otorgado a Terminales Marítimos de Galicia (TMGA) la concesión de 386 metros cuadrados, por un plazo de cinco años, para oficinas, almacén y mantenimiento de maquinaria. La Autoridad Portuaria de A Coruña ha concedido al operador 544 metros cuadrados en el Muelle de San Diego, por cuatro años, destinado a su maquinaria.

CARRETERA

Dayjo Logística refuerza su flota con una docena de cabezas tractoras

Dayjo Logística ha adquirido una docena de cabezas tractoras para reforzar su flota de transporte formada por cerca de un centenar de camiones. El grupo, con sede en Salceda de Caseldas (Pontevedra), se ha consolidado entre los operadores referentes de Galicia especializados en las cargas completas para la industria de la automoción, tras registrar en 2018 una cifra de negocio que supera los 7 millones de euros.

MARÍTIMO

Grupo Nogar consolida en Marín su operativa de equipamiento eólico

Grupo Nogar ha consignado en el puerto de Marín el embarque de 66 piezas de torres eólicas en el buque “BBC Reef” para su envío al puerto de Searsport, en el condado de Maine (Estados Unidos). Grupo Nogar también consignó en Marín el pasado mes de enero la carga de 65 piezas eólicas en el mismo barco.

MARÍTIMO

Synergy inicia la sexta frecuencia semanal entre Navarra y Barcelona

Synergy, la marca ferroviaria de Hutchison Logistics, ha iniciado recientemente la sexta frecuencia semanal de su servicio de trenes de mercancías en contenedor que enlaza la Terminal Intermodal de Navarra (TIN), situada en Noain, con sus instalaciones BEST, en el puerto de Barcelona.

Matías González Chas en el puerto coruñés

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha concedido a la consignataria gallega un local en el edificio de servicios múltiples, en el muelle de San Diego, por cuatro años

Oficinas para Natural Mining en Gijón

La Autoridad Portuaria de Gijón ha otorgado a Natural Mining Resources una concesión, por 10 años, para unas oficinas junto al edificio de operadores portuarios número 1

Asva crece de la mano de la mercancía general, que ya genera el 50% de su volumen total de ingresos

La cooperativa asturiana entra en la carga paletizada e incorpora un megacamión

► Asva, cooperativa asturiana constituida en 1984 y centrada inicialmente en el movimiento de tierras y graneles, ha transformado durante el último cuatrienio su negocio. Su sociedad Asva Logistics, fundada en 2012 y especializada en la mercancía general, ya genera el 50 por ciento de sus ingresos totales de 6,8 millones de euros.

IÑAKI EGUIA. Gijón

Asva, cooperativa asturiana de transporte por carretera constituida en 1984 y centrada inicialmente en el movimiento de tierras y graneles, ha transformado durante el último cuatrienio su negocio. Su sociedad Asva Logistics, fundada en 2012 y especializada en la mercancía general, ya genera prácticamente el 50 por ciento de sus ingresos totales, que alcanzaron los 6,8 millones de euros en 2018.

Asva Logistics ofrece servicios de transporte nacional e internacional, especialmente en Francia, a empresas de alimentación, bebidas y de diferentes ámbitos industriales. Su volumen de negocio encadena un ritmo de crecimiento de doble dígito durante el último cuatrienio, hasta rondar los 3,4 millones de euros en el ejercicio de 2018, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.

La compañía con sede central en Gijón ha incorporado recientemente

te su primer megacamión, un vehículo Scania con un motor V8 de 16 litros y una potencia de 520 CV. El camión junto con su remolque euro-modular suman una longitud de 25 metros y un peso bruto de 60 toneladas. El megatruck, puesto en marcha en un proyecto impulsado por su cliente Taisa Logistics, desarrolla una ruta regular que enlaza Asturias con Andalucía para transportar mercancías de Corporación Alimentaria Peñasanta (Capsa) y de

La cooperativa de Gijón opera con una flota de 60 camiones

Cunext Copper. La flota del grupo asturiano de transporte por carretera está formada por 60 camiones, que se reparten al 50 por ciento entre los destinados a mover carga



Imagen del nuevo megacamión incorporado por Asva Logistics a su flota.

GRUPO ASVA	2018	2017	%18/17	2016	2015
CIFRA DE NEGOCIO	6,79	6,03	+13%	4,59	4,32
Asva SCL	3,42	3,24	+5%	2,94	2,99
Asva Logistics SL	3,37	2,79	+21%	1,66	1,33
Ebitda	0,03	0,03	+6%	0,00	0,04
Resultado del ejercicio	0,00	0,01	-61%	-0,02	0,02
Total activo	2,73	2,83	-3%	2,64	1,99
Patrimonio neto	0,88	0,89	-1%	0,90	0,91

Datos en millones de euros. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

general a través de semiremolques de lona y plataformas extensibles, y los dirigidos a su negocio original de tierras y graneles, mediante bañeras, dumpers, etc.

CARGA PALETIZADA

Asva Logistics también ha iniciado durante este año una colaboración con Rhenus Logistics para transportar mercancía paletizada. La cooperativa de transportistas, que cuenta actualmente con 40 socios, dispone en su sede central de Gijón de una nave, con una superficie de 600 metros cuadrados destinada a

oficinas y taller de vehículos. Además, la sociedad asturiana tiene dos parcelas, que suman 14.000 metros cuadrados, dedicadas actualmente al aparcamiento de la flota de camiones, pero que podrían albergar, a medio plazo, almacenes para diversificar su negocio con la incorporación de actividades de logística. Asva tiene su origen como operador de transporte en 1982, inicialmente a través de la Asociación de Volquetes Asturianos, y dos años después se transformó en una cooperativa, que llegó a tener hasta 60 socios.

CARGADORES

Ceaga y ZFV proyectan poner en marcha un almacén automatizado de 10.000 m2

IÑAKI EGUIA. Vigo

El Clúster de Empresas de Automoción de Galicia (Ceaga) y la Zona Franca de Vigo (ZFV) han constituido una empresa, Infraestructura Logística 4.0, para poner en marcha un almacén automatizado de 10.000 metros cuadrados, en una parcela de 20.000 en la plataforma logística de Plisan, también denominada como el puerto seco de Vigo. El almacén automatizado, cuya inversión superará los 4,35 millones de euros, posibilitará que la industria gallega de automoción mejore su competitividad con sinergias en el

transporte y la logística. Ceaga, que preside Juan Llovés, ha presentado el proyecto al Instituto Gallego de Promoción Económica (Igabe), la agencia adscrita a la Consellería de Economía, Empleo e Industria de la Xunta que dirige Francisco Conde. El objetivo es captar una ayuda de 3,6 millones de euros de los fondos europeos Feder en esta comunidad, que gestiona Igape. La instalación que impulsan Ceaga y ZFV, cuyo delegado es David Regades, recibirá las piezas de los proveedores que participen en este proyecto para su almacenamiento y transporte com-



El consejero de Economía de la Xunta, el delegado de ZFV y el presidente de Ceaga.

partido. La iniciativa está diseñada para dar servicio a los proveedores gallegos de Volkswagen, Renault-Nissan, Ford o Mercedes Benz, así como de factorías del grupo PSA

diferentes a la de Vigo. Ceaga también trabaja en crear un parking de camiones en Balaidos o en constituir una central de transportes que agrupe a 500 trailers.

La Autoridad Portuaria inicia el año 2020 con un incremento del 62,8% del tráfico de mercancía general, con casi 100.000 toneladas movidas en el mes de enero

El puerto de Málaga mantiene la alerta sobre los tráficos tras avisar del efecto coronavirus

Pasada la tensión inicial por la caída de contenedores de Maersk Line, el Covid-19 traslada la preocupación de los operadores a la conservación de las cargas actuales

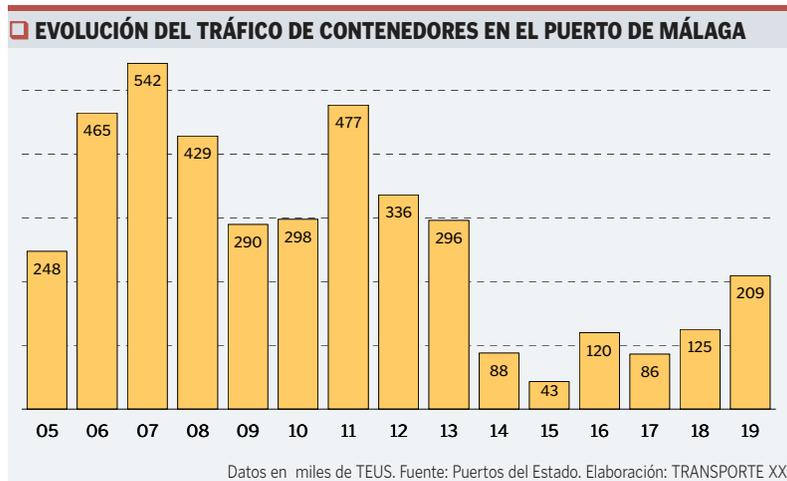
► Si hace apenas unas semanas, el descenso en la llegada de contenedores de la naviera Maersk a la terminal de contenedores del puerto de Málaga era un quebradero de cabeza, ahora se cuestiona si caerán los tráficos en el mediterráneo por los efectos de alarma sanitaria que ya se ha trasladado de Asia al continente europeo y a América.

ALFREDO ESCOLAR. Málaga

El puerto de Málaga, como ya adelantó este periódico en su edición digital a finales de febrero, observó una reducción en las frecuencias de los barcos de transbordo de contenedores de la naviera Maersk. Una coyuntura que hizo disparar las alarmas, sobre todo por el desarrollo del puerto marroquí de Tánger-Med 2, donde el armador cuenta con el apoyo de su fillal APM Terminals, sin perder de vista el anuncio de la compañía, a finales de 2019, de trasladar hasta un 30 por ciento sus tráficos actuales de contenedores en el Mediterráneo hacia esa terminal norteafricana.

Lo cierto es que los traslados de tráficos hacían referencia al puerto de Algeciras, sin embargo, el temor cundió en la terminal malagueña al constatar que en todo el mes de febrero sólo había recalado un portacontenedor en su terminal.

Eso sí, previamente, el 20 de febre-



ro, la naviera ya había declarado a la cadena CNN que había cancelado más de 50 viajes de y hacia China por la crisis del coronavirus; unas cancelaciones que se mantuvieron a lo largo de todo el mes.

Esta redacción se puso en contacto con la dirección de comunicación de la naviera Maersk para Europa, para averiguar si esta caída en la entrada de buques en Málaga correspondía a una política de reposicionamientos de barcos en el

La terminal marroquí de Tánger-Med 2 supera el millón de TEUs desde su estreno

Mediterráneo o era consecuencia de la reducción de tráficos desde o hacia China.

La falta de respuesta por parte de Maersk mantiene la incertidumbre. Con todo, los operadores del puerto malagueño mantienen cierta calma. En declaraciones a TRANSPORTE XXI, un portavoz de Noatum, operador de la terminal de contenedores de la dársena andaluza, señaló que “no existen previsiones anunciadas de descenso en los envíos de contenedores de la naviera Maersk a Málaga. No hemos recibido nada”. De igual forma, se mantiene el compromiso de la naviera danesa con los propios estibadores portuarios. Pero el puerto vecino de Tánger-Med 2 sigue ofreciendo una alterna-

tiva comercial en el mediterráneo, por lo que se observa con cierta preocupación desde las instalaciones andaluzas, valencianas y catalanas.

En un año de funcionamiento, la terminal de Tánger-Med 2 ya ha manipulado más de un millón de TEUs. Tanto la naviera Maersk, como la estibadora APM Terminals, han ejecutado una inversión de 800 millones de dólares (706 millones de euros) en estas instalaciones que tienen una capacidad máxima de hasta cinco millones de TEUs.

CORONAVIRUS

Pero en lo inmediato, el previsible impacto de la crisis del Covid-19 se ha convertido en una nueva fuente de preocupación.

El portavoz del grupo Noatum reconoció que sí prevén hacer un análisis sobre los efectos del coronavirus, porque ya no es solo asiática. “Nos tenemos que reunir con los distintos delegados y haremos un comunicado”, nos han indicado los mismos interlocutores.

Por su parte, Jesús Peña, responsable de planificación de la Autoridad Portuaria de Málaga, reconoció a este periódico la preocupación y se pronunció en términos parecidos a los de la empresa Noatum. “Tenemos que reunirnos con la unidad del puerto para emitir un comunicado sobre cómo están las cosas y lo que se espera”, apuntó Peña.

MARÍTIMO

Trasmediterránea y Grupo Mazo usarán suministro eléctrico con GNL en Cádiz

A.MARTÍNEZ. Cádiz

La naviera Trasmediterránea y Grupo Mazo, flotista especializado en transporte de mercancía perecedera, utilizarán suministro eléctrico a través de un generador de Gas Natural Licuado (GNL) en sus operaciones de transporte en el puerto de Bahía de Cádiz.

La compañía Divergent Energy, que dirige Daniel Moreno, ha presentado a la Autoridad Portuaria un proyecto de concesión administrativa para la implantación de unidades de suministro eléctrico a camiones frigoríficos mediante generador ali-

mentado con GNL en el Muelle Marqués de Comillas de la dársena. El objetivo de la compañía es reducir en más del 60 por ciento las emisiones de CO2 producidas por los camiones frigoríficos y los buques durante su periodo de estancia y atraque en el puerto de Cádiz. Fuentes de Divergent Energy han explicado que “este proyecto pionero saldrá adelante gracias a que Mazo y Trasmediterránea son conscientes de la importancia que tiene reducir las emisiones”, ya que desde el punto de vista comercial, identificar la huella de carbono supone



Un camión del grupo Mazo se sube a un buque de la naviera Trasmediterránea.

una inversión en medio ambiente, un argumento de venta para los operadores de transporte.

La Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz, que preside Teófila Martínez

Saiz, puso a finales del pasado mes de enero el proyecto a exposición pública, para que se puedan presentar alegaciones, de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Puertos.

Plan de Infraestructuras 2021-2027

La Junta de Andalucía planifica la construcción de nuevas áreas de estacionamiento para vehículos pesados y para mercancías peligrosas

Nuevo pedido de Astilleros Guadalquivir

La compañía recibe el remolcador de altura "Seabulk Angola", con 49,5 metros de eslora por 15 metros de manga, propiedad de MSC, para su puesta a punto

El puerto de Sevilla cierra 2019 con el reto de potenciar su negocio logístico

La ocupación de la ZAL supera el 90%, lo que lleva a la entidad portuaria a planificar nuevos desarrollos para estas actividades

► El puerto de Sevilla, que cerró 2019 con un fuerte crecimiento del tráfico ferroviario, se ha marcado como objetivo potenciar sus actividades logísticas. La Autoridad Portuaria, bajo el timón de Rafael Carmona, planifica nuevos desarrollos para impulsar este negocio, tras recordar que la ocupación de la ZAL supera ya el 90 por ciento.

ALFREDO ESCOLAR. Sevilla

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha presentado los resultados del ejercicio 2019 y ha anunciado planes de mejora para la terminal, que se ven influidos por la necesidad de mejorar el desarrollo logístico. En el mismo sentido, la empresa gestora de la Zona de Actividades Logísticas, ZAL, Sevisur Logística, también presentó sus resultados en los que ha destacado unos ingresos de 6,3 millones de euros y una inversión que totaliza 12,2 millones, desde que se pusiera en marcha en el año 2003.

Según ha señalado el presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmona, "hemos crecido en potencial logístico, que está por encima del 90 por ciento de ocupación, y ya planificamos los desarrollos de una segunda Zona de Actividades Logísticas".

Precisamente, el pasado año, el puerto de Sevilla realizó diferentes reformas para mejorar su operatividad porque las obras de "infraestructuras en la Dársena del Cuarto, nos permiten avanzar en el traslado de la actividad hacia el sur", según Carmona. El traslado de la princi-



De izquierda a derecha, F. Rodríguez Piñero, R. Carmona, F. Herrero, L. Lázaro y A. Pulido.

pal actividad logística hacia el Sur del puerto de Sevilla es una vieja aspiración para integrar más cómodamente el Muelle de Tablada en la ciudad.

Por su parte, Sevisur Logística, gestora de la ZAL, ha indicado que

Sevilla ampliará su ZAL, que ahora está casi completa.

durante 2019 se ha finalizado una planta de 9.000 metros cuadrados que se entregará al gigante Amazon, una nave frigorífica de 4.700 metros cuadrados para el grupo Carbó Collbatallé y la finalización de otra nave multicliente de 14.000

metros cuadrados. Por último, los gestores de la ZAL destacaron la construcción de un nuevo aparcamiento para camiones de 12.000 metros cuadrados.

Aunque en el cómputo global de manejo de mercancías, el puerto de Sevilla ha descendido en 2019 un 1,26 por ciento, la entidad portuaria ha destacado el crecimiento del tráfico por ferrocarril, que alcanzó un movimiento de 489.231 toneladas, un 14,8 por ciento más que en 2018. Esta cifra se ha beneficiado de la línea intermodal entre Sevilla y el puerto portugués de Sines, que ha alcanzado una periodicidad de seis conexiones semanales. Por otra parte, en la actividad puramente económica, el puerto ha destacado que se ha alcanzado una cifra de negocio de 19,9 millones y un beneficio que superará los 1,7 millones.

MARÍTIMO

El puerto de Huelva se hace con el 8,2% del bunkering de GNL en España

A. ESCOLAR. Huelva

El puerto de Huelva realizó durante 2019 un total de 16 abastecimientos de GNL como combustible a buques. Esto supone el 8,2 por ciento de las 195 operaciones de *bunkering* que se realizaron en el país. Los abastecimientos, realizados todos a buques dentro de la alianza Baleària & Fred. Olsen, se llevaron a cabo por medio de camiones cisterna, tanto por el procedimiento de camión a barco, TTS, como el de múltiples camiones a barco, MTTTS. Este último método de cisternas múltiples para el abastecimiento, ha sido pionero en nuestros puertos y se calcula que permite un ahorro de hasta un 70 por ciento de los tiempos de operación. El puerto de Huelva también ha sido pionero en España en la incorporación a sus recursos de una gabarra preparada para el suministro de *bunkering* de GNL a buque, mediante el sistema buque a buque (STS). Según la Autoridad Portuaria de Huelva "el puerto onubense es ya uno de los principales puertos base en España con un servicio de suministro de GNL de buque a buque, gracias a la puesta en servicio de la gabarra multiproducto Oizmendi de Cepsa, que se suma a las operativas de abastecimiento desde el muelle y que nos convierte en puerto estratégico del Mediterráneo Occidental en suministro de Gas Natural Licuado". A escala nacional, el *bunkering* con gas natural licuado (GNL) resulta una opción de combustible de transición al alza y, durante los dos primeros meses del año, ya se han realizado 35 operaciones, con un suministro de 12.055 metros cúbicos.

POLÍTICA

Licitada la primera fase del Área Logística del Puerto de Algeciras

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía ha licitado la primera fase de obras de la zona intermodal del Sector San Roque. El área de actuación, de unos 95.000 metros cuadrados, se ha licitado por 6,71 millones de euros e incluye el movimiento de tierras y la consolidación geotécnica que permita la posterior urbanización y la acomodación de las instalaciones para el cambio modal carretera-ferrocarril. Esta zona de desarrollo, en el término municipal de San Roque, en el centro de la Bahía, cuenta con 125 hectáreas, de las que 45 se encuentran ya desarrolladas.

AÉREO

Los principales aeropuertos de Andalucía crecen en carga en enero

Los aeropuertos de Sevilla y Málaga han crecido durante el mes de enero en sus operaciones de carga. El aeropuerto Sevilla-San Pablo manejó durante el primer mes del año 952,7 toneladas, lo que supone una mejora del 23,2 por ciento respecto a enero de 2019. Este aeropuerto registró durante el pasado año una importante caída interanual del 21 por ciento. Por su parte, el aeropuerto de Málaga movió en enero 197 toneladas de carga, lo que supuso una mejora respecto a 2019 del 18,8 por ciento. El pasado año este aeropuerto había mejorado respecto a 2018 en un 11,3 por ciento.

CARGADORES

La patronal CECO advierte de la falta de contenedores para 'export'

La Confederación de empresarios de Córdoba, CECO, ha dado la voz de alarma entre las empresas de la provincia sobre la falta de contenedores destinados a la exportación a países asiáticos. Según ha señalado el presidente de la patronal, Antonio Díaz Córdoba, ya hay empresas que "tienen problemas para conseguir un contenedor y montarlo en un barco de mercancías". La crisis infecciosa del coronavirus ha provocado que una gran cantidad de contenedores vacíos que fueron enviados a China para la carga "llegaron y se quedaron", lo que crea problemas para la logística hacia Asia.

India nota el impacto del Covid-19

La logística desde el subcontinente indio se está viendo afectada por la falta de contenedores vacíos para la exportación, por su dispersión entre Asia y Europa

Cargotec afianza su actividad en los puertos y mejora las ventas

Aunque con un ligero descenso en sus beneficios durante 2019, la compañía finlandesa mantiene una cartera de pedidos sólida

► El fabricante Cargotec presentó unas cuentas sobre el ejercicio 2019 que, sin ser malas, hacen afrontar 2020 con prudencia. No hay que perder de vista que a las tensiones previstas, como las guerras comerciales o el 'Brexit', se añaden nuevas preocupaciones como la crisis sanitaria que pasará factura en la primera parte del año.

ALFREDO ESCOLAR. Helsinki

Cargotec, propietaria de Kalmar una de las principales empresas en equipos de manejo de cargas y servicios a puertos, terminales, centros de distribución y a la industria pesada, ha cerrado el año 2019 con un pequeño incremento de sus ventas respecto al año anterior. En concreto, 3.683 millones de euros, frente a los 3.304 millones de 2018. Sin embargo, los beneficios operativos han caído en esta ocasión hasta los 180 millones (146 antes de impuestos), frente a los 190 millones (161 antes de impuestos) de 2018. La cartera de pedidos suma 3.714 millones (muy similar a lo recogido en 2018) y mantiene una cartera viva de entregas de otros 2.089 millones de euros. En términos generales, el patrimonio neto en relación a los activos totales, se situó en el 36,4 por ciento, lo que les permite afrontar 2020 con cierta calma, a pesar de un entorno cada vez más volátil. Cargotec reconoce en la publicación de sus resultados que el comporta-



Kalmar recibió órdenes por un importe de casi 1.776 millones de euros a lo largo de 2019.

miento del mercado fue incierto y que elementos como la guerra comercial "entre los Estados Unidos y China, el 'Brexit' y las economías restrictivas y de incertidumbres

El grupo Cargotec incrementa un 11,5% su facturación en 2019

regulatorias" en Europa, hacen prever un ejercicio inestable. Con todo, la tendencia marcada durante 2019 permite apuntar el interés de los clientes por la auto-

matización de la estiba en los puertos -áreas en la que trabaja y colabora con diferentes empresas tecnológicas- aunque, ahora se contempla que "se tomarán decisiones cuidadosas y con inversiones paulatinas" centradas, sobre todo, en las renovaciones.

Por su parte, Kalmar, la división conocida por sus grúas portuarias y carretillas elevadoras, recibió órdenes por un montante de casi 1.776 millones de euros durante el pasado ejercicio, frente a los cerca de 1.919 millones de 2018. Al mismo tiempo, se mantiene un libro de entregas por valor de 1.049 millones de euros, una cifra ligeramente superior a la del año anterior.

POLÍTICA

Un corredor europeo para el uso del hidrógeno como combustible

Hasta diecisiete organizaciones y empresas han acordado la creación de un corredor europeo entre Róterdam y Milán con una huella climática neutra, gracias al fomento del uso del hidrógeno como combustible. El eje Rin-Alpes, denominado RH2INE, Red de Excelencia de Integración del Hidrógeno del Rin, se destina a garantizar que, en el futuro cercano, el transporte por vía fluvial, carretera y ferrocarril funcione con este gas y colabore con la descarbonización de esta ruta. Inicialmente, el proyecto se centrará en instalar puntos de producción de hidrógeno a lo largo del Rin entre Róterdam y Colonia.

AÉREO

IATA augura "tiempos duros" para la industria de la carga aérea

El cierre de enero arrojó una disminución interanual de la demanda de carga aérea del 3,3 por ciento, según IATA, tras recordar que la mayor parte del efecto del Covid-19 se trasladará a febrero. La asociación señaló que se empezó el año con optimismo por la rebaja de las tensiones ente China y EEUU, pero todo ha sido superado por el coronavirus. El único sector regional que progresó fue África, con un 6,8 por ciento, aunque resulta una desaceleración con respecto a 2018. La evolución de los próximos meses no están claros, pero desde IATA vaticinan que "se acercan tiempos duros".



El puerto portugués de Sines se estrena en el bunkering con GNL

La draga fluvial "Scheldt River" ha sido el primer barco que ha recibido una operación de 'bunker' de GNL en el puerto luso de Sines. Esta operación también es la primera que se lleva a cabo en Portugal continental, ya que en 2017 se había realizado en el puerto de Funchal, en la isla de Madeira. Dos camiones cisterna cargaron el GNL en la Central de Gas Natural del puerto de Sines y se suministró al barco atracado en la Terminal de Usos Múltiples, por el método denominado 'Truck-to-ship'. Tanto el personal de los equipos de carga, como los de seguridad fueron capacitados previamente para la operación de este tipo de repostaje. Con ello, se pretende mejorar las opciones y servicios del puerto y contribuir al fomento del uso alternativo de combustibles que reducen la emisión de gases de efecto invernadero.

Böllhoff cuenta con Inconso

El fabricante especializado en elementos de ensamblaje ha incorporado los sistemas InconsoSDS e InconsoTMS para su logística internacional

Continúan los ataques piratas

El buque cisterna "Minerva Virgo", de 51.000 toneladas, ha sido atacado frente a las costas de Benin, en el golfo de Guinea, con consecuencias todavía confusas

China empieza a mover contenedores y permite la escala de nuevos buques

Los principales puertos están en fase de recuperación, gracias a la mejora del consumo interno, reactivando a los operadores

► Mientras que en Occidente se evalúan todavía las acciones a tomar en puertos y cadenas logísticas por los efectos del Covid-19, el país asiático se reactiva de puertas para adentro y espolea el tránsito de barcos al exterior, al mismo tiempo que algunos operadores occidentales se preparan para volver a la normalidad.

ALFREDO ESCOLAR. Busan

Tanto las bolsas occidentales como las asiáticas han experimentado en las dos últimas semanas fuertes caídas incluso de dos dígitos, movidas en parte por el descalabro del precio del petróleo, las malas previsiones para el comercio mundial y por el crecimiento de los efectos de la epidemia vírica en Europa y América. Sin embargo, la realidad sugiere que a China le están funcionando las medidas de control aplicadas y sus principales puertos se dedican a mover los barcos paralizados y a sacar hacia destino los envíos retrasados.

A finales del pasado mes de febrero se empezó a estabilizar las ventas en el sector minorista, como reflejo de una paulatina vuelta a sus puestos de los trabajadores chinos, lo que indica la reactivación de las cadenas de producción. Algunas fábricas, incluso en la provincia de Hubei, el epicentro del coronavirus, han reiniciado su producción a



La reactivación del trabajo de los principales puertos alcanza el 90%. Foto: Bruno Corpet

principios de este mes. Sin embargo, muchas fábricas chinas dependen de las importaciones tecnológicas desde Japón y Corea del Sur, donde las cifras del brote vírico se mantienen al alza. Según informaron las autoridades de los ocho principales puertos chinos, entre finales de febrero y la primera semana de marzo, el movimiento de contenedores registró un ascenso del 4,7 por ciento y, en tér-

La operativa con contenedores crece de forma constante en los puertos chinos

minos generales, la reactivación del trabajo de los principales puertos alcanza el 90 por ciento.

Los ocho grandes enclaves chinos, Shanghái, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Qingdao, Tianjin, Xiamen y Dalian, han reportado crecimientos continuados en su operativa de contenedores desde mediados o finales de febrero. No obstante, los tiempos de espera para las descargas siguen sin estar normalizados. Por su parte, diferentes operadores europeos han reanudado sus servicios de carga por ferrocarril con China o han reforzado sus trayectos con nuevas frecuencias o la apertura de nuevos servicios de carga aérea.

CARGADORES

La logística de automoción reacciona ante la falta de piezas en sus plantas

A.ESCOLAR. Madrid

Las industrias europeas automovilísticas han actuado ante la crisis del coronavirus, espoleadas por la rapidez de su evolución, buscando alternativas para poder mantener el flujo de producción en sus fábricas; y ello a pesar del protagonismo que tiene el transporte marítimo en su cadena logística. El Grupo PSA, que incluye fabricantes como Peugeot, Citroën, Opel o la británica Vauxhall, ha admitido que su cadena de producción se ha visto afectada por los retrasos de 300 de sus 8.000 proveedores. El grupo, que está participado por el fabricante chino de automoción Dongfeng, está empleando para compensarlo el transporte aéreo, a pesar de tener un coste mayor.

Por su parte, el Grupo Volkswagen, de momento no ha tenido que emplear medios alternativos en sus plantas europeas, combinando el uso del escaso stock y, sobre todo, la ralentización de la producción, lo que seguramente podrá llevar a regulaciones temporales de empleo en alguna de sus factorías. Por último, las plantas europeas del Grupo Renault han buscado alternativas al suministro habitual, confiando no sólo en el modo aéreo, también en el tren y la carretera. En función del tipo de piezas, se está sustituyendo el barco por trenes, aviones y camiones que, según la empresa, hacen la ruta entre los proveedores asiáticos y las fábricas europeas en una o dos semanas.

MARÍTIMO

El puerto coreano de Busan sufre el mayor parón logístico de su historia

A.ESCOLAR. Busan

El puerto de Busan, el más grande de Corea del Sur, ha experimentado un descenso drástico de su ritmo logístico, debido al Covid-19, que está afectando a las grandes empresas instaladas en el país y a varios de los principales astilleros de la zona del sudeste asiático.

Los astilleros de Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering y el de Samsung Heavy Industries han establecido conversaciones con las autoridades locales para paliar los efectos de la crisis infecciosa y tratar de mantener la eficiencia de sus

cadenas de producción, que pueden verse comprometidas. El ministerio del Mar y la Pesca coreano ha abierto una línea de ayudas financieras de 76 millones de dólares (67,3 millones de euros) para las navieras y sus líneas de contenedores que operan dentro del sudeste asiático. Al mismo tiempo, el Gobierno coreano va a lanzar una línea financiera de 9.800 millones de dólares, la mayor de su historia, para revitalizar y sostener la economía del país. La caída de la cadencia logística en el puerto de Busan y el efecto directo del brote vírico sobre más de 6.000



Vista de las instalaciones del puerto de Busan, el más grande de Corea del Sur.

personas en el país, ha provocado que Samsung Electronics cierre una planta de telefonía móvil. El fabricante LG también ha cerrado su factoría de Innotek, dedicada a la

fabricación módulos ópticos, también para telefonía móvil. De igual forma, Hyundai Motor ha suspendido la producción en una de sus fábricas de automoción.

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

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

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

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 Vallès (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@lobocom.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 CONSIGLET 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**

Envíos Locales, Nacionales e Internac.
Carmen Portones, 9 Nave Madrid
Tel. 91 459 25 00 / Fax: 91 450 23 94
E-mail: comercial2@dedalom.com

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)

E. ERHARDT Y CIA. SA

Ercilla, 19 - 3ª
Tel. 94 425 01 00 / Fax: 94 425 01 30
E-mail: info@erhardt.es
48009 Bilbao (Bizkaia)

IBESMAR-SAGEMAR SA (ISAMAR)

Iparraguirre, 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

Iparraguirre, 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 Olabarri, 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

Multitrade Spain gestiona el envío de CAF para el Metro de Nápoles

La transitaria ha iniciado el proyecto con el embarque de los primeros seis coches, del total de 114, en un buque de Grimaldi

► Multitrade Spain ha iniciado la gestión del proyecto para transportar los 114 coches del Metro de Nápoles fabricados por CAF en su factoría guipuzcoana de Irún. Las primeras seis unidades fueron embarcadas en un buque de la naviera Grimaldi que realizó la ruta desde el puerto de Sagunto hasta la dársena de Nápoles.

IÑAKI EGUIA. Sagunto

Multitrade Spain ha iniciado la gestión del proyecto para transportar las 114 unidades que operarán en el Metro de Nápoles y que serán fabricadas por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarril (CAF) en su factoría guipuzcoana de Irún.

La transitaria, con sede en Castelldefels (Barcelona), ha coordinado recientemente la operativa para suministrar los seis primeros coches del suburbano italiano del fabricante ferroviario con sede central en Beasain.

Transportes Vicuña realizó el traslado por carretera del equipamiento desde las instalaciones de CAF en Irún hasta el puerto de Sagunto. En la terminal valenciana, Multitrade Spain gestionó el embarque en el buque "Eurocargo Roma" de la naviera Grimaldi con destino a la dársena de Nápoles. La empresa italiana de transportes especiales Nucera realizó el último tramo de las unidades del metro, que serán operadas por la empresa Azienda Napoletana Mobilità (ANM).

El proyecto continuará a partir del próximo mes de mayo con el sumi-



Imagen del proyecto de Multitrade Spain con las unidades de CAF para el Metro de Nápoles.

nistro de los 108 coches restantes del pedido para el Metro de Nápoles. El ritmo previsto de entrega será de seis unidades mensuales durante el próximo año y medio.

Las 108 unidades de CAF restantes se enviarán a Salerno

Esta operativa de la transitaria catalana tendrá como novedad que los siguientes embarques de las unidades del suburbano italiano desde el puerto de Sagunto tendrán como destino la dársena de Salerno.

El nuevo contrato para CAF se

suma a la gestión de otros proyectos desarrollados en el ámbito del equipamiento ferroviario por Multitrade Spain durante los últimos años para Vossloh España o Alstom, entre otros clientes. Multitrade Spain se fundó en 1986 como empresa especializada en proyectos industriales, transporte marítimo, transporte aéreo y logística del vino tanto para la exportación como para la importación. Balguerie Gestion & Participation adquirió en 2015 el 60 por ciento de las acciones de la familia Salesses para integrarla en el grupo francés de transporte y logística. La transitaria registró una cifra de negocio de 28,23 millones de euros en el ejercicio de 2018, según revelan los últimos datos del Registro Mercantil.

TRANSITARIOS

Transped lanza un servicio de transporte terrestre nacional e internacional

TRANSPORTE XXI. Valencia

Transped, transitaria del grupo Alonso, ha lanzado un servicio de transporte terrestre nacional e internacional para completar su oferta logística por tierra, mar y aire. La nueva línea de negocio de la empresa valenciana abarca tanto el transporte nacional como el internacional. En la península ibérica su oferta incluye las cargas completas y lotes, además de la conexión con Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias. En transporte terrestre internacional, Transped desarrolla la carga completa y el grupaje, junto a los vehículos express para los envíos urgentes. Actualmente, Transped dispone de conexiones con Portugal, Francia, Benelux, Reino Unido, Países del Este, Italia y Andorra. La transitaria valenciana ha incorporado a Miguel Ruiz Haba para gestionar el nuevo servicio de transporte terrestre.

Transped, fundada en 1974 como compañía internacional de transporte, tiene una red de oficinas propias distribuida en España, Estados Unidos y China. En el país asiático cuenta con presencia en Shanghái, Xiamen y Qindao. Además, dispone de corresponsales exclusivos en Extremo Oriente, Medio Oriente y América. Transped ofrece servicios marítimo, aéreo, multimodal y terrestre. Además, presta labores de agente de aduanas, así como de almacenaje y distribución a través de sus instalaciones propias en Valencia, Algeciras y Barcelona. Grupo Alonso reforzó el pasado año su red transitaria ibérica con la adquisición de All Ways Cargo Portugal Transitarios, referente del sector luso *forwarder*.

CARRETERA

XPO Logistics firma un acuerdo con Mercedes Benz en el Reino Unido

XPO Logistics ha firmado un acuerdo de colaboración con Mercedes Benz Parts Logistics para gestionar la distribución de piezas de recambio en el Reino Unido. El operador suministrará piezas de automóviles a los concesionarios y distribuidores comerciales de Mercedes Benz en el mercado británico. La gestión abarca más de 40 rutas diarias desde el centro logístico europeo de Mercedes Benz en Milton Keynes y desde las plataformas de entrega nocturna de XPO en Motherwell, Leigh, Wakefield, Gloucester y Taunton. El operador adquirirá 42 camiones para dar este servicio.

MARÍTIMO

BEST amplía su oferta de servicios para los contenedores refrigerados

Barcelona Europe South Terminal (BEST) ha obtenido la autorización de la autoridad portuaria para ampliar los servicios de valor añadido a los contenedores *reefer* dentro de sus instalaciones. La terminal de Hutchison Ports en el puerto de Barcelona ofrecerá la preinspección de los contenedores refrigerados (PTI), y su reparación. BEST ha aumentado en un 72 por ciento su capacidad de almacenamiento, de 1.600 a 2.750 conexiones *reefer*. Su servicio integral a los contenedores refrigerados incluye monitorización, limpiezas, puestas a punto, reparación o mantenimiento.

MARÍTIMO

El puerto de Valencia facilita su archivo documental mediante la IA

La Autoridad Portuaria de Valencia ha presentado la herramienta 'Publicarme', desarrollada conjuntamente por Microsoft España y la consultora tecnológica Encamina, para facilitar el acceso a su archivo documental. Basada en sistemas de inteligencia artificial (IA), la nueva solución tecnológica da a conocer, de una manera ágil e intuitiva, el archivo histórico digital del puerto de Valencia a la ciudadanía y a la comunidad científica. 'Publicarme' ofrece la evolución de las infraestructuras y la morfología de su construcción o el impacto registrado desde mediados del siglo XIX hasta 1940.



El tráfico de contenedores cayó un 1,3% en el mes de enero.

MARÍTIMO

La descarbonización del modelo energético pasa factura al tráfico portuario

Las dársenas españolas mueven 45 millones de toneladas en enero, un recorte del 1,8%

A.ALDAY. Madrid

Los puertos españoles, que cerraron 2019 con un nuevo récord de mercancías, tras un ejercicio plano, arrancan 2020 en negativo, consolidando la tendencia a la baja registrada en la última parte del año. Las 28 autoridades portuarias movieron 45 millones de toneladas en enero -sin incluir tráfico local, pesca y avituallamiento-, lo que supone un descenso del 1,8 por ciento con respecto al mismo mes del ejercicio anterior, según los últimos datos hechos públicos por Puertos del Estado. Es decir, 824.000 toneladas menos.

El buen comportamiento de los graneles líquidos, que aumentaron un 6,2 por ciento, y la mercancía general, un 1,3 por ciento más, no lograron compensar la fuerte caída de los graneles sólidos, que se desplomaron un 22,4 por ciento. Un envase castigado por la política de descarbonización del Gobierno español. De hecho, el mayor recorte corresponde a los productos energéticos, como el carbón (-24 por ciento), el mineral de hierro (-65 por ciento) y otros minerales (-22 por ciento), que suponen más de la mitad de los graneles sólidos.

Los datos son "preocupantes", según reconocieron a este periódico fuentes del sector, tras recordar que la estadística de enero no recoge aún los efectos del Año Nuevo chino, ni de la crisis del coronavirus. "Todavía es pronto, pasarán factura

a partir de este mes de marzo", añadieron. Es más, el organismo portuario que preside Francisco Toledo muestra un crecimiento del 2,2 por ciento en los tráficos entre España y China.

Así las cosas, la estadística confirma la alerta de un "cambio de ciclo" anunciada por la patronal Anesco. "La tendencia de crecimiento del tráfico portuario experimentado en España en los últimos años, va a cambiar de forma sustancial", advirtió la organización empresarial a través de un comunicado.

El tráfico de TEUs registra un descenso del 1,3% en enero

El tráfico de contenedores tampoco ha iniciado el año con buen pie. Los puertos españoles movieron 1,4 millones de TEUs, un 1,3 por ciento menos que en enero del año anterior, lo que supone perder 18.999 TEUs en un entorno de fuerte competencia entre las rutas marítimas internacionales. La mayor caída corresponde a los flujos de importación y exportación (-3,6 por ciento), mientras que el transbordo, que supone más del 50 por ciento del tráfico de contenedores, registró un leve descenso del 0,4 por ciento.

MARÍTIMO

Unos 800 participantes en el 150 aniversario del puerto de Tarragona

El acto central de conmemoración del 150 aniversario del puerto de Tarragona, que preside Josep Maria Cruset, congregó, el pasado 28 de febrero, alrededor de 800 participantes. En el marco del acto, encabezado por el presidente de la Generalitat, Joaquim Torra, se reconoció el papel de la comunidad portuaria y de los anteriores presidentes del enclave, así como al entorno social, cultural y vecinal del puerto, entre otros colectivos. El acto institucional se enmarca dentro de un programa de actos de un año, iniciado el pasado noviembre y que finalizará en el mes de noviembre de este año.



EXPRESS

GLS Spain refuerza su red con dos hubs en Valencia y Barcelona

GLS Spain ha inaugurado un hub internacional en Santa Perpètua de Mogoda, en Barcelona. A finales del pasado año la compañía de paquetería y transporte urgente abrió un hub nacional en Ribarroja, Valencia. GLS Spain ha unificado en Santa Perpètua de Mogoda un hub internacional y una delegación agregada con un centro regional. La nueva nave tiene unos 9.000 metros cuadrados, y una cinta clasificadora que procesa hasta 8.000 paquetes por hora. También ha aumentado a 32 los muelles para los camiones y a 78 para furgonetas de reparto. En Ribarroja, GLS Spain unificó una delegación y el hub de la región de Levante en una sola instalación. La nave del hub regional tiene más de 5.700 metros cuadrados, una cinta automatizada que clasifica hasta 4.000 paquetes por hora, y 24 muelles para vehículos. Con los nuevos centros la capacidad de GLS en el Vallès Oriental se ha duplicado y en Ribarroja creció un 70 por ciento.



CARRETERA

Pall-Ex Iberia lanza nueva red exprés a temperatura controlada

Pall-Ex Iberia ha añadido una nueva línea de negocio, la División de Temperatura Controlada (DTC), centrada en las mercancías paletizadas con un rango de temperatura de dos a ocho grados positivos durante todo el tránsito. La compañía iniciará esta actividad durante el último trimestre de 2020 en su nueva instalación de San Fernando de Henares (Madrid), donde va a disponer de más de 12.000 metros cuadrados para *cross-docking* y donde hay una zona delimitada para la división DTC. Pall-Ex Iberia cerró el año 2019 con un movimiento de 600.000 *palets* por toda su red de Iberia. Por su parte Pall-Ex transportó 4,2 millones de *palets* en toda Europa.



SERVICIOS

Hyster presenta la nueva gama H2.0-3.5 UT de carretillas elevadoras

Hyster ha presentado la gama de carretillas elevadoras H2.0-3.5 UT, disponibles con motores diésel, GLP o combustible dual, y que ofrecen una capacidad de entre 2 y 3,5 toneladas. Los nuevos equipos de Hyster permiten velocidades de desplazamiento de hasta 20 kilómetros hora y tienen agilidad en la elevación y descenso de las mercancías para facilitar las operaciones de apilado en el almacén o de carga de los camiones. Al igual que las series de carretillas elevadoras FT y XT Hyster, las unidades UT están diseñadas para ayudar a reducir los daños y tiempos de inactividad.



SAMSUNG

Galaxy XCover | Tab Active

Fácil de usar, difícil de romper

Diseñados para cualquier entorno de trabajo



Pensado para
profesionales



Seguridad
Knox



Resistente
& fiable

